



HAL
open science

Sfax : de la ville régionale au projet métropolitain

Bennasr Ali

► **To cite this version:**

Bennasr Ali. Sfax : de la ville régionale au projet métropolitain. Histoire, Philosophie et Sociologie des sciences. faculté des sciences humaines et sociales, 2006. tel-00593325

HAL Id: tel-00593325

<https://theses.hal.science/tel-00593325>

Submitted on 17 May 2011

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

**UNIVERSITE DE TUNIS I
FACULTE DES SCIENCES HUMAINES ET SOCIALES
DEPARTEMENT DE GEOGRAPHIE**

Habilitation à Diriger les Recherches en Géographie

**SFAX : DE LA VILLE REGIONALE AU PROJET DE
METROPOLE**

ALI BENNASR
(Juin 2006)

Jury de soutenance :

Ridha Lamine : Président
Amor Belhedi : Rapporteur
Habib Dlala : Rapporteur
Adnane Hayder : membre
Mohsen Dhieb : membre

Table des matières

INTRODUCTION GENERALE

CHAPITRE I:

SFAX A LA VEILLE DE LA MONDIALISATION

<i>1. LE RETARD DE L'AMENAGEMENT ET LA PRIMAUTE DU SPONTANE.....</i>	7
1.1. Pourtant un siècle d'aménagement.....	8
1.2 Le problème foncier.....	11
1.2.1 Une faible maîtrise foncière.....	11
1.2.2 Un marché informel et sélectif.....	12
1.2.3 Le foncier: un obstacle devant l'aménagement.....	15
1.3. L'urbanisation volontariste: importante mais tardive.....	17
1.4. Opposition aménagement- besoins des industries.....	18
<i>2. UN VIDE URBAIN REGIONAL.....</i>	21
2.1 Une discontinuité sociale entre la ville et la plaine	22
2.2 Une faiblesse problématique des villes de l'arrière-pays.....	22
2.3 Le vide n'est qu'en apparence.....	25
<i>3. SFAX ET SES DIMENSIONS REGIONALES NATIONALES ET INTERNATIONALES.....</i>	27
3.1. L'essoufflement économique de Sfax.....	27
3.2 L'internationalité de Sfax	29
4. Un poids économique non négligeable.....	32
4.1 Une ville engagée dans une dynamique d'industrialisation.....	32
4.2 La dynamique endogène.....	33
4.3 L'industrie endogène et la mondialisation	37
<i>5. LA COMPETITIVITE DE SFAX.....</i>	39
5.1. Sfax: une ville faiblement compétitive.....	40
5.2. Une faiblesse des investissements directs étrangers.....	42

CHAPITRE II:

VILLE ET MONDIALISATION: LES MUTATIONS URBAINES

<i>1. CADRE GENERAL.....</i>	45
1.1. Métropole et Métropolisation.....	45
1.2. L'étalement urbain.....	52
1.2.1. La ville durable et compacte : mythe ou réalité ?.....	52

1.2.2. Quelques définitions de la ville durable.....	54
1.2.3. La ville durable : du politique au scientifique.....	56
1.2.4. Les Géographes : le développement et la ville durable.....	58
2. <i>L'ETALEMENT DE SFAX</i>	64
2.1. Sfax à la recherche de la compacité.....	65
2.2. Les indicateurs de l'étalement de Sfax.....	68
2.2.1. Les indices de forme.....	69
2.2.2. Les indices tridimensionnels.....	69
2.2.3. La géométrie fractale.....	70
2.3 Un étalement générateur de ségrégations.....	74
2.4. Un accès difficile aux équipements.....	76
2.4.1. Les équipements éducatifs.....	77
2.4.2. Les équipements de santé.....	79
2.4.3. Les infrastructures d'assainissement.....	79
3. <i>LES TERRITOIRES DE L'AGGLOMERATION SFAXIENNE</i>	80
3.1. Une ville-centre polarisant une agglomération étendue.....	81
3.2 Un espace urbain en pleine mutation.....	82
3.2.1 Les aménagements du centre	84
3.2.1.1. Sfax-el-Jadida: un nouveau centre.....	84
3.2.1.2. L'opération "Taparura": la reconquête d'un littoral.....	86
3.2.2. Une centralité éclatée ou la discontinuité fonctionnelle.....	87
3.2.3. Une Médina dégradée et qui se vide de sa population.....	88
3.2.4. Les aménagements périphériques.....	92
3.2.4.1. Le PIF ONS.....	93
3.2.4.2 le PIF de Sidi Mansour	94
3.2.4.3. Le PIF de Gremda.....	94
4. <i>LA GOUVERNANCE URBAINE</i>	96
4.1. L'histoire communale.....	96
4.2. Une macrocéphalie communale	99
4.3. La gouvernance: un nouveau mode de gestion urbaine.....	100
4.4. La gouvernance urbaine en Tunisie et ses motifs.....	101
4.5. La ville: un espace de rencontre des pouvoirs.....	104
4.6. L'intercommunalité à Sfax.....	105
4.6.1. L'abattoir régional.....	106
4.6.2. La décharge régionale contrôlée.....	106
4.6.3. Les autres projets intercommunaux.....	106
4.7. Une intercommunalité sous contrainte.....	107
4.8. Un domaine de l'intercommunalité: la gestion des déchets.....	107

4.8.1. La production des déchets: un indicateur communal.....	108
4.8.1.1. Les déchets: indice de pression sur l'espace.....	108
4.9. Les formes d'intercommunalité.....	109
4.9.1. La fusion des communes	110
4.9.2. Mise en place de structures supra communales.....	110
4.9.3. La coopération intercommunale.....	110

CHAPITRE III:
SFAX ET LE PROJET DE METROPOLE

1. <i>ATOUTS, CONTRAINTES ET INSUFFISANCES</i>	112
2. <i>LES ACTIONS D'AMENAGEMENT</i>	115
2.1. L'ouverture de la ville.....	117
2.2. La lutte contre l'étalement	120
2.3. La question patrimoniale.....	122
2.4. Le développement de la centralité.....	125
2.5. Rendre la ville aux piétons et aux modes doux de mobilité	125
3. <i>LES ACTIONS ECONOMIQUES</i>	126
4. <i>LES SCENARIOS DE DEVELOPPEMENT</i>	127
4.1. La projection démographique.....	128
4.2. Besoins additionnels en logements et en foncier.....	129
4.3 Les scénarios	131
proposés.....	131
4.3.1: Développement de la ville dans la ville.....	132
4.3.2. Développement des pôles périphériques existants (Merkez et PIF).....	133
4.3.3. Le développement multipolaire et décentralisé.....	135
4.3.4. Scénario de Synthèse.....	

CONCLUSION

INTRODUCTION

A l'aube de la mondialisation, Sfax donne l'image d'une ville qui n'a cessé de cumuler les retards : un aménagement urbain déficient sous les effets conjugués de l'absence de politique volontariste et de l'irréalisme des documents d'urbanisme utilisés jusqu'ici et un tissu économique principalement industriel et de services en perte de vitesse.

Soumise sous diverses mutations urbaines et économiques, dont une grande partie reste très mal maîtrisée, la ville de Sfax connaît un essoufflement manifeste et paraît aujourd'hui comme faiblement compétitive.

Ainsi, le manque de dynamisme économique ressenti par le deuxième centre économique du pays depuis la fin des années 1970 a continué de se creuser. La faible implication de l'acteur public dans l'effort de développement économique et urbain de la ville, l'émergence d'autres centres industriels "initiés" par l'Etat et les limites objectives du capital privé et de l'entrepreneuriat endogène, expliquent la perte de vitesse de la ville.

Les changements à l'échelle mondiale et leurs impacts sur la ville, joints à la lenteur et au retard de réalisation des grands projets d'aménagement ont privé Sfax d'une occasion d'aménagement de son espace urbain. La gestation des grands projets a trop duré, ceux qui sont réalisés ou démarrés ont été parfois détournés de leurs objectifs initiaux sous la pression des sociétés d'aménagement et des promoteurs en quête d'une maximisation de profits. Les projets qui devraient être mis en place dans les années 1970, tels les périmètres d'intervention foncière et le projet Sfax-el-Jadida n'ont été concrétisés que 20 ans plus tard, ce qui a limité leur portée et leurs effets sur l'étalement urbain.

Le dynamisme économique des décennies 1960-1970, dont l'industrie était un des principaux vecteurs, s'est réalisé le plus souvent au prix fort payé par la collectivité urbaine. Une ville coupée de la mer par les implantations industrielles et un littoral qui a subi maintes atteintes: phosphogypse, dépôts de margine, décharge municipale.

A tout cela s'ajoutent, des activités industrielles et de services qui ont défiguré le paysage urbain et ont contribué à la dégradation du cadre de vie; ateliers, réparation de cycles, mécaniques, savonneries... Le manque d'espaces verts, de loisir et de détente vient aggraver les problèmes liés au cadre de vie urbain. *Tout a été fait comme si le dynamisme économique était l'antonyme d'un cadre de vie décent et propre.*

Si pendant les décennies 1970-1980, les préoccupations environnementales apparaissent comme une simple revendication de la société urbaine pour un cadre de vie

meilleur, au temps de la globalisation, la lutte contre les agressions paysagères, constitue désormais un facteur de compétitivité des espaces de la ville. Les métropoles qui veulent attirer les capitaux, l'innovation et opter pour un développement durable devraient protéger et revaloriser leur environnement.

Ainsi, jusqu'au début des années 1990, la ville a continué de garder ses traits caractéristiques de toujours: une urbanisation spontanée qui ronge les espaces périphériques et un centre qui continue d'accaparer la majeure partie des fonctions, des équipements et des activités même banales de l'agglomération.

La métropolisation avec son corollaire d'étalement urbain, générateur de fragmentation et de ségrégations socio-spatiales, a posé le problème de gouvernance du territoire urbain.

"L'isolement" urbain de Sfax située entre un Sahel de villes et de villages et un Sud attiré par d'autres centres, et la faiblesse problématique des petites villes de l'arrière-pays ont bloqué le développement urbain multipolaire. Les choix nationaux en matière d'aménagement qui ont placé Sfax comme ville du Centre Est, dans une région où les villes se bousculent, ont porté préjudice à la ville et à son rayonnement.

Néanmoins, la mondialisation, avec ce qu'elle comporte "d'effacement" du rôle de l'acteur public en tant qu'agent économique va donner plus d'impulsions pour l'espace local et les acteurs privés comme alternative possible aux carences de l'état. La dynamique endogène qui a toujours caractérisé Sfax pourrait être un atout de taille pour le développement local et l'internationalisation de la ville. Cependant, cette dynamique ne peut-être productive sans un engagement et un soutien logistique de l'acteur public.

Moteur de l'économie régionale et urbaine, par l'emploi, la valeur ajoutée, la participation dans le PIB et ayant pris naissance dans un cadre protecteur, l'industrie s'est trouvée menacée sous l'effet de la globalisation. La politique menée par l'acteur public pour la mise à niveau du tissu industriel repose le plus souvent sur des recettes non adaptées aux spécificités du milieu local.

L'insertion de la Tunisie dans les nouvelles exigences de l'économie mondiale a orienté la politique actuelle d'aménagement du territoire. Le discours égalitaire sur l'équilibre régional, des années 70 et 80 a laissé la place à la rentabilité et la compétitivité des espaces. Le système urbain tunisien qui devait s'adapter aux nouvelles réalités a fait de la métropolisation, de l'extraversion et de l'internationalisation l'une de ses finalités.

Si Tunis affiche sa vocation internationale en tant que capitale, Sfax, "métropole régionale" doit se doter d'une ossature internationale qui lui permet de composer avec d'autres métropoles du monde. Dans cet ordre d'idées, l'industrie et les services sont amenés à jouer un rôle primordial à travers l'exportation, l'internationalisation des

entreprises et l'affinage du tissu industriel. Cet affinage qui favoriserait le développement des industries innovantes.

Engagée depuis 2002, la stratégie de développement du Grand Sfax (SDGS 2016) qui a continué dans la lignée du SDAGS 1998, mais dans une approche plus participative a affiché l'intention de faire de la ville à l'horizon 2016, une métropole méditerranéenne compétitive et durable. Seulement, l'ampleur des dégâts subis par la ville depuis les années 1970 (prolifération du spontané, étalement urbain démesuré, pollution sous toutes ses formes...), rend le chemin de la compétitivité et la durabilité de Sfax long et difficile.

SFAX A LA VEILLE DE LA MONDIALISATION

Avec un demi million d'habitants et 22 000 ha de superficie urbanisée, Sfax continue de représenter le deuxième centre urbain du pays. Tirillée entre une capitale qui a toujours refusé de léguer une partie de ses pouvoirs, sous l'effet d'un système politique trop centralisateur, et des villes de rang inférieur qui lui disputent les zones d'influence et les fonctions, Sfax a toujours représenté un cas spécifique en Tunisie.

En dépit d'un discours politique et médiatique qui la place comme capitale du sud tunisien, le schéma national d'aménagement (SNAT, 1985), l'a considérée comme une "métropole régionale" parmi d'autres du Centre-Est au même titre que Monastir et Sousse et ne contrôlant par là que sa zone immédiate.

La mondialisation en coupant les villes de leurs assises régionales, a posé de nouvelles contraintes et défis pour Sfax. Ainsi, le Schéma directeur d'aménagement du territoire national (SDATN, 1997) et le Schéma d'Aménagement du Grand Sfax (SDAGS, 1998), ont promu Sfax au rang de métropole à ossature internationale.

La stratégie de développement du Grand Sfax (SDGS, 2004) a affiné davantage l'option d'internationalisation de la ville qui devrait être à la fin du premier quart du 21^{ème} siècle (2030) *une métropole méditerranéenne compétitive et durable*. L'insertion de Sfax dans le réseau des villes internationales nécessite la mise en place de stratégies à long terme qui rend l'espace et l'économie de la ville plus compétitifs.

1. LE RETARD DE L'AMENAGEMENT ET LA PRIMAUTE DU SPONTANE

Limitée à la seule Médina et ses faubourgs, auxquels s'ajoutent des constructions isolées de Type Borj dans l'immense zone des Jenens (vergers), aucun document n'a été trouvé sur l'aménagement urbain.

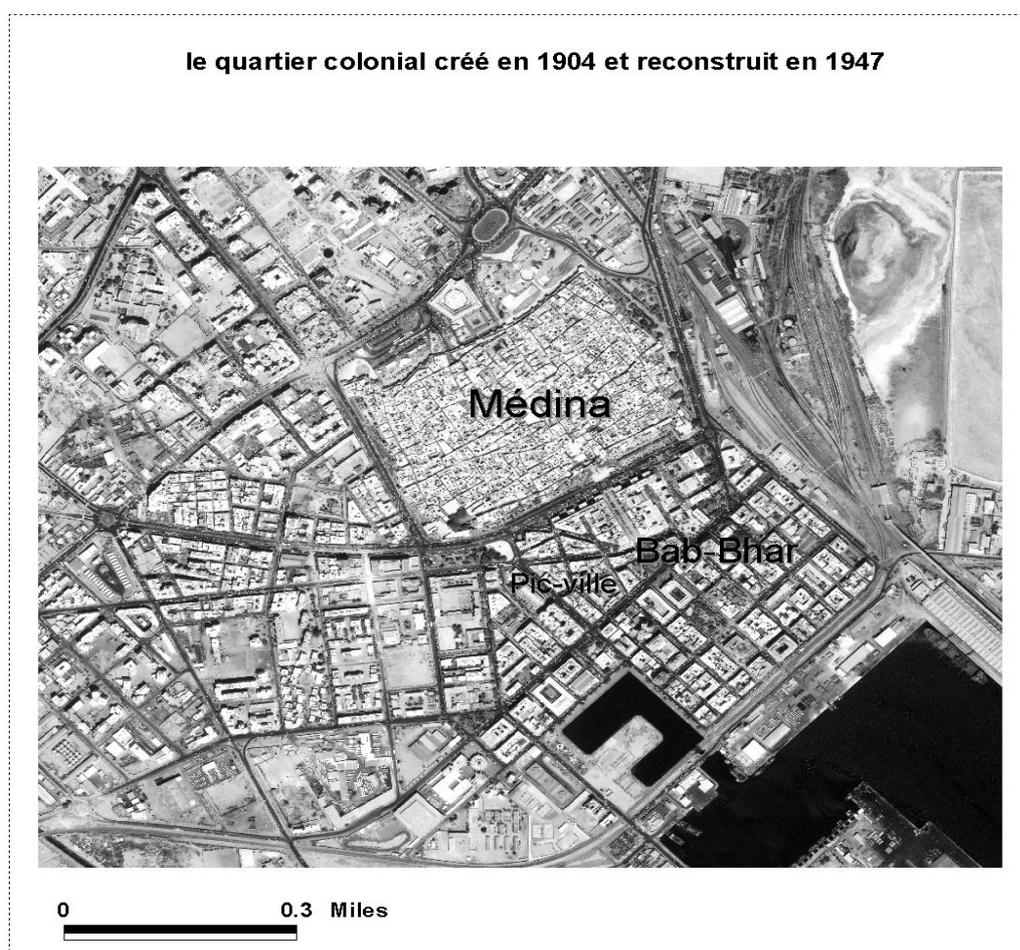
Esquissés depuis le début du 20^{ème} siècle, les plans d'urbanisme dont Sfax a été l'objet, ont cherché à ordonner son organisation et à cerner son développement spatial dans une assiette qui a évolué au fil du temps. Cependant, si les plans de la période coloniale ont été en partie appliqués, ceux produits après l'indépendance n'ont pas eu les effets escomptés et n'ont pas pu freiner l'étalement et lutter contre le spontané. Le manque de

moyens d'application et la faible maîtrise foncière paraissaient à l'origine de ces problèmes.

1.1 POURTANT UN SIECLE D'AMENAGEMENT

Avec la création progressive du quartier colonial central (Bab-Bhar), Sfax a connu les premières prémises de la mise en place de documents d'urbanisme au début du 20^{ème} siècle (1904). Ce quartier, ouvert sur le port et qui s'est érigé comme un nouveau centre a abrité l'hôtel de ville construit en 1905, la gare de chemin de fer, le siège de l'administration, des entreprises coloniales et le théâtre municipal (figure 1).

Figure 1: le quartier colonial (Bab-Bhar) dont le plan d'aménagement remonte à 1904.



Source: Image ikonos , 2004

Le remplissage progressif du quartier gagné sur la mer par phénomène de poldérisation était à l'origine de l'élaboration d'un plan d'aménagement spécifique pour la zone en 1929 connu sous le nom du plan Tissot. Ce plan, préconisait entre autre la sauvegarde de la Médina par l'établissement d'une zone non constructible tout au tour des remparts et la mise en place d'un boulevard périphérique.

Une trentaine d'années après sa création, le quartier Bab-Bhar a été en grande partie détruit par les bombardements de la deuxième guerre mondiale. Ces destructions ont amené les gestionnaires de la ville à mettre en place en 1944 un plan de reconstruction du quartier qui a gardé les grandes lignes du Plan de 1904. Les immeubles très endommagés, abritant parfois de véritables chefs d'œuvres architecturaux comme celui du théâtre de la ville étaient démolis.

Ce choix d'aménagement volontariste, justifié par la politique de l'époque qui a été matérialisé par la création d'un quartier orthogonal apte à accueillir les fonctions d'une économie coloniale de prélèvement, va être mis en cause progressivement sous l'indépendance. De ce fait, les options développées dans les différents documents d'urbanisme ne seront pas concrétisées après l'indépendance. Les nouveaux plans qui ont prôné le volontarisme, vont céder la place à un mode urbain dominé par le spontané et le suivi du développement urbain naturel.

Après l'indépendance, le Plan Directeur Urbain (PDU) de 1961 a continué dans la lignée des documents précédents en optant pour un développement urbain préférentiel vers le littoral et la protection de la zone périphérique des "Jenens" qui devaient conserver son caractère "semi-rural".

Quinze ans après, le Plan Directeur Urbain (PDU de 1977), a gardé les mêmes options du PDU de 1961 en insistant sur l'urbanisation littorale et la conservation de l'auréole des Jenens. Le PDU de 1977 est allé plus loin pour concrétiser ces choix de protection des espaces périphériques, en instituant une superficie minimale, de 2000 m² à 5000 m², pour l'obtention d'une autorisation de construction.

Cependant, ni le PDU de 1961, ni celui de 1977, n'ont connu une quelconque réalisation. Plusieurs obstacles ont été à l'origine du revers des documents d'urbanisme. Optant pour une urbanisation volontariste, le PDU de 1961 comme celui de 1977, n'avaient pas les moyens de mener leur stratégie pour la ville où les contextes étaient plus que défavorables.

L'approche centralisatrice du PDU de 1961 et de 1977 qui considèrent la ville comme "une seule entité", va être confrontée à l'apparition de nouvelles communes créées en périphérie qui revendiquent une certaine spécificité et qui ne partagent pas toujours les options de ces documents. De la sorte, le maintien des densités faibles en périphérie n'est pas toujours bien accueilli par les communes périphériques qui cherchent à développer leurs ressources financières (impôts) et à rentabiliser leurs équipements par l'accès à une masse démographique critique.

Dans la mesure où ils représentent la primauté de l'ordre public, les premiers documents d'aménagement, avaient une vision globale de la ville. Les espaces périphériques assimilés à des banlieues de la ville, devrait subir les politiques du centre.

Ce type d'approche justifiée dans le plan de 1929 et de 1961 par le fait que l'agglomération était mono-communale et que la commune de Sakiet-Ezzit à peine créer n'arrive pas à fixer des objectifs, n'est plus légitimée pour le PDU de 1977.

En effet, ce dernier est survenu dans un temps où on a assisté à la multiplication des communes et des arrondissements municipaux. Les options retenues par ce document, présentées comme globale n'ont pas été favorablement accueillies par les communes périphériques.

Alors que la ville était soumise à l'instar des autres centres urbains du pays, aux vents d'un libéralisme naissant qui a enterré un collectivisme étatique (1962-1969), le PDU de 1977, a continué de prôner une politique d'aménagement centralisatrice et dirigiste sans posséder les moyens de la mener.

Les mécanismes du marché foncier désormais libéral vont rejeter une grande partie des classes défavorisées et moyennes en périphérie périurbaine. L'utilité économique de l'espace va primer sur son usage social. Le foncier public, principalement 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 spéculation et de morcellement. *Cette situation va entraîner un étalement excessif de l'agglomération et une fragmentation de plus en plus perceptible de l'espace urbain.* L'urbanisation résidentielle galopante va envahir les zones périphériques faisant passer la superficie de l'agglomération de 2000 ha en 1967 à 15000 ha en 1989 (KALLEL F.1994).

L'absence de l'acteur public du domaine de l'aménagement urbain et principalement l'aménagement résidentiel a aggravé la situation ; le volontarisme de la période coloniale qui a donné naissance à l'aménagement du quartier central, de la cité des cheminots, du quartier de Pic Ville, des plages municipales..., va céder la place au morcellement foncier. Ainsi, jusqu'en 1982, l'Agence Foncière de l'Habitat, principal organisme public d'aménagement résidentiel créée en 1973 (AFH), n'avait pas une représentation à Sfax. L'agence était réduite à une antenne qui relevait de l'administration régionale de Sousse.

La vision trop économiste de l'espace a fait que le littoral a été sacrifié. Ainsi, la bande côtière de part et d'autre du centre 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 plus tard en 1997, par celle de Thyna.

De même que la mer méditerranée, partie prenante de l'histoire économique, sociale et urbaine de la ville, va s'éclipser du paysage urbain et la ville va être coupée 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'un secteur industriel, moteur de développement, faisait de l'opération Taparura, au milieu des années 1960 et 1970, un projet rétrograde et anti-productif. Ainsi, le PDU de 1977, en conformité avec les orientations de l'état et par "*souci de réalisme*" a jugé le projet Taparura de réhabilitation du littoral nord de Sfax comme contraire aux orientations générales.

L'inadéquation entre ces documents d'urbanisme avec l'ensemble des mutations urbaines et économiques de Sfax va vider les plans d'aménagement de leur rôle d'orientation et d'organisation du développement de la ville.

1.2 LE PROBLEME FONCIER

Relevant du patrimoine privé pour la plupart, le foncier se caractérise à Sfax par la rareté, la sélectivité et la prédominance de la filière informelle. Sfax apparaît comme « une ville piégée par son système foncier » (DLALA, H. 1995)

1.2.1 Une faible maîtrise foncière

La maîtrise foncière se présente comme une condition préalable pour réaliser une bonne gestion de l'espace. Réduite souvent à la constitution de réserves de terrains par l'état et les collectivités, la maîtrise englobe aussi d'autres actions dont la lutte contre la spéculation et le gel de terrains constructibles à l'intérieur de l'espace urbain. Elle signifie aussi la soumission des propriétaires fonciers aux plans d'aménagement préconisés.

Pour certaines villes, la maîtrise foncière relève de l'acquisition systématique du terrain et de la constitution de réserves tel le cas de STOKHOLM depuis 1904, LAHAYE depuis 1909 (MERLIN, P. 1995).

Au cours des années 1970 et avec le rythme accéléré que connaît l'urbanisation de Sfax, l'Etat et les collectivités locales qui ne possèdent que de faibles ressources foncières se sont tournés en grande partie vers les propriétés publiques et les anciens Habous pour réaliser des programmes de logement, de zones industrielles, des équipements...

Cependant, une décennie après, ces réserves ont tari, et l'acteur public s'est trouvé en manque flagrant de disponibilités foncières. Cet obstacle de taille a eu des effets sur l'organisation spatiale de la ville où les aménageurs vont implanter les équipements là où le foncier est disponible et non pas là où le définit le plan d'aménagement et la proximité des habitants. Il est très fréquent de voir un lycée secondaire, un centre de santé, une administration qui soit très excentrique, ou faiblement accessible par rapport à la zone censée la servir à cause de la cherté ou de l'absence de réserves foncières sur les grands axes.

Plusieurs outils sont utilisés pour maîtriser le foncier, dont celui de l'expropriation et la préemption au profit des collectivités et de l'Etat. Même si ce procédé se justifie à travers "l'utilité publique", il est difficilement acceptable par les expropriés. Ces derniers admettent mal de voir leur patrimoine se transférer vers les privés. Le problème devient plus aigu lorsque les règlements ne sont pas appliqués.

Ainsi, en créant des lots qui dépassent 1000 m² parfois, dans certains PIF, comme ONS et Gremda, l'AFH, n'a pas respecté l'éthique d'aménagement et a reproduit le modèle des Jenens de gaspillage foncier. De même que les propriétaires expropriés voient du mauvais côté leurs terrains cédés à de nouveaux occupants aisés, où certains par des manières détournées ont pu accaparer deux ou parfois trois lots adjacents formant un Jenen au cœur du lotissement. Pour l'acteur public, les grandes tailles de certains lots permettraient de répondre aux aspirations des ménages aisés à un habitat réglementaire dans les zones aménagées.

1.2.2 Un marché informel et sélectif

La nécessité de l'aménagement de zones destinées à l'habitation et aux activités n'a pu être acceptée par l'État et les acteurs locaux que très tardivement.

Ainsi, depuis l'indépendance et jusqu'en 1981, les lotissements réalisés dans le Grand Sfax n'ont regroupé que 232 opérations couvrant une superficie de 367 ha et répartis sur 3749 lots de 800 m² en moyenne. Plus du 1/3 de ce foncier est formé par les zones industrielles aménagées (KARRAY N. 1982). L'absence de l'aménageur public peut-être ramener à deux causes principales :

- En dehors du domaine public maritime (DPM), lui-même très limité, l'Etat et les communes n'ont pas de réserves foncières au sein de leur périmètre d'intervention. La municipalité de Sfax qui possède pourtant un domaine oléicole à Chaâl (30 km de la ville) d'environ 40 000 pieds d'oliviers est dépourvue de foncier dans son périmètre communal. Les quelques maigres ressources foncières du domaine public ont servi le plus souvent à la réalisation des programmes d'équipement et de logements (zones industrielles, programmes d'habitat social pendant les années 1970-1980: cité Bahri, cité Habib...).

- Même si aucune étude n'a pu évaluer jusqu'ici la part des ménages possédant un patrimoine foncier dans la zone des Jenens de Sfax, les pouvoirs publics ont toujours considéré que le système de production foncière de la ville se suffit à lui-même et permet par-là aux sfaxiens l'accès au sol urbain.

Devant l'absence des pouvoirs publics, les acteurs locaux (propriétaires fonciers et spéculateurs), se sont appropriés le marché foncier devenu inaccessible pour une grande frange de la population. La manifestation la plus évidente de cette situation était l'élévation des prix fonciers et l'aggravation des problèmes de la périurbanisation.

Si la période collectiviste de la décennie 1960 a eu des retombées sur les prix fonciers qui ont connu une chute spectaculaire, l'échec de cette politique et l'avènement du libéralisme ont entraîné une flambée des prix. De 1970 à 1976, les prix se sont multipliés par 10 et même par 15 (CHAKER K.1981).

La péri-urbanisation illicite a connu une expansion notable depuis le début des années 1980, où la filière foncière spontanée n'est plus seulement le fait de groupes sociaux défavorisés et d'émigrés fraîchement installés, mais aussi d'un large éventail de la classe moyenne exclue du marché foncier formel. Cette forme d'urbanisation a pris des proportions alarmantes de telle sorte que le nombre de permis de construction délivrés par les communes chaque année ne représente en terme de logements que moins de la moitié de ceux qui se construisent réellement (SDAGS,1998).

A tout cela s'ajoute l'inadéquation entre les règlements en vigueur préconisée par le PDU de 1977 et les mécanismes qui gèrent l'espace urbain. Le PDU de 1977 dont le souci majeur était l'agglomération stricto-sensu au périmètre du Grand Sfax (12000 ha) à cette date ne s'est jamais inquiété de la péri urbanisation qui représente pourtant une des facettes multiples du problème de l'aménagement de Sfax.

Le laisser-faire des gestionnaires du PDU de 1977 et le caractère "irréaliste"et non adapté aux réalités sociales de ses orientations, ont favorisé l'émission des Jenens et la poussée de la péri-urbanisation non réglementaire.

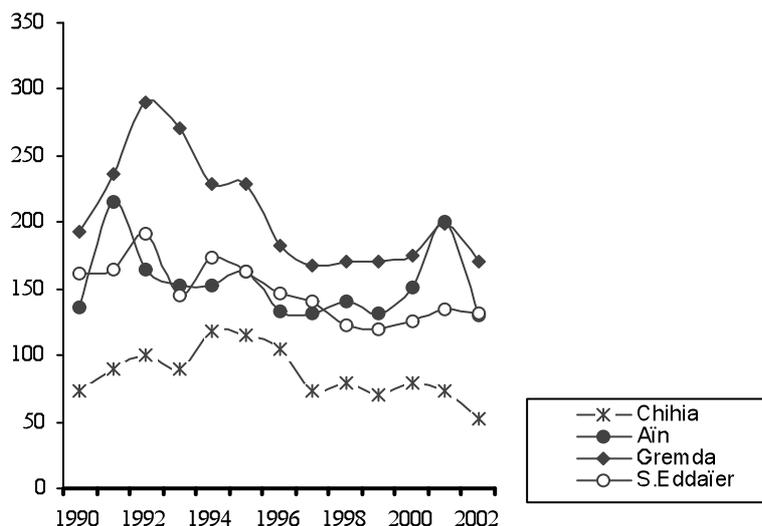
En réponse aux différentes mutations sociales et économiques, les morcellements se sont multipliés et les lots urbanisables sont devenus de plus en plus réduits. Les héritiers en grande partie issus de la classe moyenne vont se contenter de petites voire de micro-parcelles, dans la mesure où ils ne peuvent plus accéder au marché, ce qui a entraîné une paupérisation des Jenens (MEGDICHE T. 1985). Les dérogations à caractère social et les constructions illicites ont pris de grandes proportions puisqu'elles représentent une part notoire de la production de logements individuels dans les zones NA et NB (SDAGS,1998).

La spontanéité a envahi même le périmètre communal. En 2004, le parc logement des communes du Grand Sfax a enregistré une évolution de 3.1%/an, passant de 102407 à 138161 unités (RGPH, 2004). Alors qu'environ 3600 logements sont construits chaque année, les sept communes n'ont délivré en moyenne que 2000 autorisations (figure 2). Si on ajoute à tout cela le parc construit en dehors de l'espace communal et non autorisé, on saisit l'ampleur du phénomène spontané qui dépasse 52% de l'effectif total.

En plus de la rareté, le marché foncier très sélectif reproduit souvent le système socio-spatial de la zone des Jenens. Dans plusieurs quartiers, l'accès au terrain n'est pas seulement lié à des considérations économiques, mais aussi à un filtrage social basé sur l'appartenance familiale (BENNASR, A. 1998). Aujourd'hui, plusieurs quartiers de la

périphérie restent globalement organisés sur des bases familiales. Ce mode de passation de la propriété se projette dans l'espace par une organisation familiale qui témoigne des différentes phases de morcellement des Jenens.

Figure 2: Autorisations de bâtir délivrées par les communes périphériques du Grand Sfax



*Source: Etat des autorisations de bâtir (communes du Grand Sfax):1990-2002.

D'un côté, les ménages privés de patrimoine foncier étaient rejetés en dehors de l'assiette communale, de l'autre côté, en instituant une superficie minimale de 2000 m² pour l'obtention d'une autorisation de construction, les autres familles, en grande partie de condition sociale modeste et possédant un lot de terrain inférieur aux normes demandées ont commencé à morceler ce patrimoine au profit de leurs descendants d'une manière illicite ou par demande de dérogation.

Les gestionnaires de la ville, principalement les communes, se sont transformés en fournisseurs de dérogations. Au milieu des années 1980, le PDU de 1977, s'est trouvé vidé de son contenu où aucune urbanisation concertée n'a été programmée sur les ailes littorales qui continuent en revanche d'accueillir les activités industrielles. Au contraire une urbanisation effrénée s'est emparée de la ville entraînant un morcellement des Jenens et un grignotage des espaces périurbains. Le livre Blanc adopté en 1986, a constitué une reconnaissance de l'échec du PDU de 1977. Devant cette situation deux alternatives se sont présentées aux décideurs:

-Le rabatement de la superficie minimale exigée pour la délivrance des autorisations de bâtir de 1000 m² à 500 m² dans la zone (NA) et de 2000 m² à 1000 m² dans la zone

(NB), sous réserve de présenter un dossier de lotissements fiable. Le rabattement constitue une reconnaissance tacite du mode de production spontané se réalisant le plus souvent sur des superficies exiguës où les tailles des parcelles constructibles se font de plus en plus réduites, sans respect des retraits réglementaires.

- Le maintien des règlements dans les zones NA et NB et en échange la création des pôles périphériques sous forme de périmètres d'intervention foncière (PIF¹) délimités par décret et gérés par un cahier de charge. Les pôles périphériques doivent être suffisamment attractifs pour pouvoir capter le surplus observé dans les Jenens.

Devant le blocage et l'inadéquation entre le PDU démuné de sa stratégie et la réalité urbaine et sociale, les deux solutions ont été retenues : l'assouplissement des conditions des lotissements des Jenens et la confirmation des PIF. Cette politique d'apparence contradictoire ne peut être menée que par l'intervention massive de l'acteur public qui était jusqu'ici absent du domaine foncier urbain.

1.2.3 Le foncier: un obstacle devant l'aménagement

Dans la mise en place des projets, le foncier a toujours représenté un obstacle majeur que l'aménageur doit surmonter et résoudre les problèmes qui en découlent. De son côté, l'État considère le foncier comme une affaire des collectivités, donc il n'est pas pris en compte dans le calcul des coûts des projets.

L'acteur public, bloqué par les réticences des propriétaires privés et les problèmes sociaux qui en découlent, n'arrive à réaliser ces programmes d'aménagement qu'à travers une politique de préemption. Pour l'opération ONS, les prix très bas payés par l'AFH pour l'achat de terrains (2 D/m²) ont permis de comprimer les coûts du mètre carré aménagé et dégager des bénéfices pour la société. Pour un coût d'aménagement moyen de 24 D/m² à ONS1, les prix de terrains cédés aux privés étaient de 31 D/m² en 1995 (AFH, 1999).

Seulement, les nouvelles dispositions sur le droit d'expropriation au profit de l'Etat et des collectivités et qui ont ménagé les propriétaires fonciers; vont avoir des effets négatifs sur la réalisation des projets d'aménagement. Aujourd'hui, pour la réalisation d'un programme d'aménagement, l'acteur public se trouve devant trois solutions:

- L'achat du foncier au prix du marché, ce qui est de nature à tirer les prix du terrain aménagé vers le haut et le rendre non compétitif par rapport à la production informelle.

¹ Les PIF sont définis comme étant " les zones à l'intérieur desquelles sont appelés à intervenir l'État, les collectivités publiques locales, les agences foncières... pour réaliser des programmes d'aménagement, d'équipements, de rénovation ou de réhabilitation fixés par les autorités compétentes en conformité avec le plan d'aménagement urbain (PAU), ou le plan directeur d'urbanisme(PDU) s'ils existent...". Loi 92/122 du 28/11/1994 (article 30) portant promulgation du code d'aménagement du territoire et de l'urbanisme.

- l'incitation du propriétaire a accédé au statut d'actionnaire dans le projet, en participant par son foncier à l'opération d'aménagement;

- la participation des propriétaires fonciers aux travaux d'aménagement dans le cadre du projet et la vente de leurs lots aux privés à des prix fixés par l'aménageur.

Devant ces contraintes, plusieurs projets ont subi des réductions de leur périmètre et certains étant délaissés faute de solution au problème foncier. L'exemple des deux zones industrielles de Thyna et de Sidi Saleh illustre cette situation.

Projetée au début sur une centaine d'hectares, la zone de Thyna n'a eu droit aujourd'hui qu'à 42.5 ha. La majeure partie du foncier relève du DPM (29 ha) et de terrains appartenant à une société publique la SNIT² (14 ha) qui a renoncé à un projet d'habitat, à quoi s'ajoute (1 ha) de terrain privé (AFI). L'opposition des propriétaires privés et les prix élevés demandés pour la cession de leur foncier expliquent en partie ce rétrécissement du périmètre d'intervention. Les propriétaires qui jouxtaient la zone et le DPM vers le sud, pratiquaient des labours continus. Certains ont même planté des oliviers sur des terrains humides à la lisière de la sebka pour confirmer leur droit de propriété, alors qu'avant l'installation de la zone industrielle et la plus value engendrée, ces espaces étaient des friches incultes, laissés à leur "état naturel".

La situation du foncier a une influence sur les prix de revient. La zone industrielle de Thyna, aménagée depuis 1997, n'arrive pas à démarrer. L'AFI qui a dépensé plus de 11 MD s'est trouvée dans l'incapacité de couvrir ses frais. De 1997 à 2001, 20% seulement de la superficie de la zone était vendue. L'AFI s'est trouvée découragée par la mévente et obligée de réviser ces programmes dont ceux relatifs à l'aménagement de la zone de Sidi Saleh.

La zone industrielle de Sidi Saleh, telle que programmée par le plan d'aménagement sur plus de 150 ha, n'arrive pas à se concrétiser à cause principalement du blocage foncier. Le terrain, support du projet appartient en grande partie (85 ha) à une famille de Sfax. Sans valeur agricole et urbaine importante, le projet va permettre le désenclavement du terrain. Avant que le projet de la zone industrielle ne soit programmé et retenu par l'AFI, le prix du foncier oscillait autour de 3 D/m². Ayant pris connaissance du projet et encouragés par les nouvelles dispositions en matière de préemption, les propriétaires ont demandé à l'AFI un prix de 35 D le m². Si on considère que le coût de viabilisation serait de 25 D le m², le prix de vente serait de 65 D le m² minimum; prix inconcevable pour un usage industriel. Le projet n'ayant pu déboucher sur une rentabilité suffisante a conduit l'AFI à s'en désintéresser. Actuellement non inscrit au 10^{ème} Plan économique et social, on compte le délaissier si aucune solution n'était trouvée pour le foncier.

² SNIT: Société Nationale Immobilière de Tunisie. Le terrain a été acheté par la SNIT pendant les années 1970 dans le but de créer une cité populaire; puis la société s'est désintéressée du projet.

1.3. L'URBANISATION VOLONTARISTE: IMPORTANTE MAIS TARDIVE

La fin des années 1980, va marquer une nouvelle étape de l'urbanisation de Sfax basée sur la coexistence de deux modes de développement urbains à acteurs différents. Un mode volontariste dont l'instigateur est l'acteur public et qui a pris la forme de périmètre d'intervention foncière (PIF) et un mode dit naturel de suivi de l'urbanisation périphérique, réglementaire et spontanée, dans la zone des Jenens et les espaces périurbains.

La politique urbaine volontariste, même si elle ne se substitut pas à l'urbanisation anarchique, affiche l'intention de la ralentir. Les fondements de cette politique étaient la maîtrise du foncier et de son usage jugé responsable du spontané et de l'étalement.

Cependant, l'absence d'objectifs stratégiques a limité la portée de cette urbanisation. Les décideurs n'ont pas pu maîtriser les évolutions qui commencent à se dessiner à l'échelle nationale et internationale et leurs effets sur l'espace urbain.

De ce fait, les PIF périphériques n'étaient au départ que des opérations résidentielles dont l'objectif était de subvenir à la demande en logements des différentes couches de la population, puis ils se sont transformés en nouveaux pôles de développement urbain abritant des fonctions et des services de haut niveau tel le Technopole, le Campus Universitaire à la cité ONS, la Faculté de Droit, l'Institut de Commerce à Sidi Mansour.

Les changements d'orientation ont fait que les plans d'aménagement de détail des PIF se sont trouvés non adaptés aux nouveaux objectifs où des problèmes ont surgi, dont ceux liés à l'accessibilité, au transport et aux services projetés.

De même qu'au niveau de l'aménagement régional, l'opération Sfax-el-Jadida qui visait au début des années 1980, l'affermissement du rôle régional de Sfax, doit désormais contribuer à l'internationalisation de la ville.

L'urbanisation volontariste mise en place depuis les années 1980 s'est basée sur deux composantes essentielles:

- Des opérations d'aménagement menées directement par l'acteur public à travers les agences foncières publiques: l'Agence Foncière de l'Habitat (AFH), l'Agence Foncière Industrielle (AFI)... Ces opérations sont dominées par les interventions sectorielles résidentielles et industrielles.

- Des opérations initiées par l'acteur public, mais menées par des promoteurs privés ou semi-public; c'est le cas de l'opération urbaine d'aménagement de Sfax-el-jadida et le futur projet Taparura.

Les opérations d'aménagement entamées depuis le début des années 1970 se caractérisent par une dimension spatiale importante: il s'agit le plus souvent de projets qui

couvrent des dizaines, et même des centaines d'hectares; ramenées à l'échelle de la ville, ces superficies paraissent énormes. Les périmètres d'intervention foncière (PIF) de l'Agence Foncière d'Habitation (AFH) s'étendent sur plus de 800 hectares, 200 ha pour les zones industrielles, 400 ha pour les projets urbains (Sfax-el-jadida, Taparura...).

Au niveau démographique, les trois PIF de l'AFH sont destinés à contenir, à l'horizon 2015, plus de 100000 individus résidants, dans un parc de 15000 logements (SDAGS, 1998). Par ailleurs, plus de 6000 emplois industriels sont prévus dans la future zone industrielle de Sidi Saleh, selon l'AFI.

Même si les grandes opérations d'aménagement ont mis de l'ordre dans un espace urbain dominé par le spontané, leurs portées restent limitées quant à la résolution des problèmes de la ville. La majeure partie des grands projets a enregistré un retard de réalisation.

Alors que l'idée d'une réhabilitation de la zone des Martyrs (ancien cimetière de la ville) date de 1961, la mise à exécution du projet Sfax-el-jadida n'a commencé qu'en 1987. De même que les PIF qui devraient être créés pendant les années 1970, dans un temps où la périurbanisation commence à imprégner le développement de la ville, n'ont été mis en place qu'au milieu des années 1990. Ce retard a eu des conséquences sur leurs portées et sur leur localisation.

Alors que pendant les années 1970, subsiste encore de grandes superficies urbanisables dans la zone des Jenens qui pourrait servir de support à ces PIF, à la fin des années 1980, il faut aller au-delà de 10 km du centre pour trouver des grandes superficies susceptibles d'accueillir un PIF. Les PIF actuels à l'exception de Gremda sont situés entre 9 et 13 km du centre de Sfax.

La mise en place de PIF pendant les années 1970, comme fût le cas à Tunis, aura permis la création de périmètres plus proches de la ville qui contribuera à recentrer l'urbanisation et limiter l'étalement.

Ainsi, le retard de la réalisation des projets joint à d'autres facteurs a eu des retombées sur la portée de ces opérations. Les PIF n'ont pas pu freiner l'urbanisation spontanée et l'étalement de l'agglomération; au contraire, ils l'ont indirectement favorisée. Les quartiers spontanés périurbains ont tendance à s'éloigner du centre et à se plaquer au PIF pour profiter des équipements et des infrastructures projetées.

1.4. OPPOSITION AMENAGEMENT- BESOINS DES INDUSTRIES

Contrairement à l'aménagement résidentiel tardif, la mise en place de zones industrielles remonte au milieu des années 1970. Une année après sa création en 1973, l'AFI a entrepris l'aménagement de la zone industrielle la Poudrière 1, puis la Poudrière 2 et la zone de Madagascar. D'une superficie de 122 ha, les trois zones industrielles ont

connu un afflux considérable des industriels. A majorité centrale et littorale, les zones aménagées et les zones de fait (Maou) connaissent aujourd'hui des mutations profondes

Alors que certaines zones aménagées comme celle de Madagascar traversent une crise liée aux fermetures d'usines, d'autres comme la Poudrière, rattrapées par l'extension du centre et par les projets urbains futurs, connaissent des mutations fonctionnelles importantes et leurs établissements industriels tendent à se transformer en salles d'exposition et en sociétés de services. Les transformations architecturales, les rénovations de façades témoignent de ces mutations (figure 3).

Figure 3 : la modernisation architecturale des établissements industriels cache le plus souvent des mutations fonctionnelles.



*Source: Photographie personnelle

Figure 4: Rénovation des façades des établissements industriels (Poudrière 1)!



*Source: Photographie personnelle

A l'image de l'urbain, l'aménagement industriel à Sfax souffre d'une inadéquation entre les besoins réels des entreprises industrielles et les programmes d'aménagement. L'aménagement des zones industrielles depuis les années 1970, était en contradiction avec les orientations urbaines qui préconisent un développement littoral et une réconciliation de la ville avec la mer.

Déclenchée par la SIAPE sur le littoral Sud (1952), la NPK (1962) sur la partie nord, la coupure de Sfax de son littoral s'est renforcée davantage avec la mise en place des zones industrielles aménagées: Poudrière, Madagascar, Sidi Salem et plus récemment encore la zone de Thyna (1997).

La création de la zone industrielle de Thyna confirme l'échec des opérations d'aménagement industriel et leur incompatibilité avec les orientations urbaines de la ville. Démarré en 1997, les travaux d'aménagement de la zone se sont achevés en 1999. La zone a été découpée en 130 lots d'une superficie variant de 1500 m² à 4500 m² où la mise en vente a commencé en 1999. Seulement, le taux de vente a été de 14% en 1999, pour tomber à 3% en 2000 et en 2001. En 2002, les ventes ont enregistré 38% ; aujourd'hui 50% de la zone est considérée comme cessée.

Devant, la faiblesse des ventes, l'AFI a décidé de permettre aux industriels qui le veulent d'acheter deux ou plusieurs lots jointifs au même prix, autrement l'agence supportera les coûts de viabilisation et d'installation des divers réseaux (téléphone, eau, assainissement...). Quelques entreprises industrielles ont profité de cette offre, contraire à la logique d'aménagement, pour acheter une grande partie de la zone. un seul groupe industriel, la Couscousserie Du Sud (CDS) a acheté la majeure partie des lots vendus

(31712 m²) soit 36.6% de la superficie lotie. FLEXO-PRINT, une filiale du même groupe a acheté 6 lots d'une superficie totale de 13540 m².

Au niveau de l'occupation, quatre ans après la fin des travaux d'aménagement, trois établissements se sont installés dans la zone: il s'agit de l'entreprise NESTLE, une société de plastique (SOUPOS) et une entreprise de traitement du cuir.

Les zones industrielles aménagées ou de fait connaissent aussi des problèmes de fonctionnement et d'infrastructures. Afin de pallier à ces problèmes, en 1994, furent créés les groupements de maintenance et de gestion des zones industrielles (GMG).

La création de GMG vise à réaménager les zones industrielles qui souffrent de plusieurs défaillances et leur mise à niveau ainsi que la maintenance des services d'utilité publique comme la gestion des infrastructures, l'enlèvement des déchets solides et résidus industriels, le reboisement... En vertu de ces dispositions, il a été créé 8 GMG dans le gouvernorat de Sfax dont quatre dans le Grand Sfax, se rapportant à des zones aménagées et d'autres non aménagées (GMG de Madagascar, Poudrière, Maou, Sidi Saleh).

Seulement, les GMG créés souffrent de manque de moyens financiers leur permettant d'entamer les travaux de réfection et d'infrastructures. Excepté la zone de la Poudrière où le GMG intervient de temps en temps par des projets de réhabilitation de la voirie, d'évacuation des eaux pluviales, les autres GMG ne sont pas fonctionnels.

Datant des années 1920, la zone de Maou appelée aussi Sidi Salem, considérée comme la plus ancienne de la ville et la plus importante de point de vue taille et fonctionnement souffre dans son état actuel de plusieurs problèmes d'aménagement et d'environnement. Ces obstacles ont rendu difficile toute tentative de résoudre la multitude de problèmes de cette zone. La cause principale de l'échec de tous ces essais est l'hétérogénéité de la zone qui représente un mélange de plusieurs fonctions : industrie, artisanat, services, commerce et même habitat... .

Toute tentative d'améliorer l'état de la zone se trouve face à un ensemble d'intérêts divers et inconciliables des différentes catégories. Les industriels cherchent toujours à maximiser leurs profits au dépend de l'environnement et du droit des habitants de jouir d'un minimum de conditions nécessaires de vie. Vu la complexité de problèmes, des solutions temporaires ne peuvent pas être efficaces. Seule, une solution radicale est capable d'aboutir à l'amélioration de l'état de la zone.

2. UN VIDE URBAIN REGIONAL

La métropolisation modifie les relations entre les métropoles et leur hinterland ; elle peut stimuler la croissance de villes situées dans la mouvance d'une métropole ; à l'inverse, elle risque d'avoir un impact négatif pour les villes isolées. Le dynamisme ou

l'atonie d'une région et de ses territoires est largement fonction du type de développement de sa métropole.

2.1 UNE DISCONTINUITÉ SOCIALE ENTRE LA VILLE ET LA PLAINE

Depuis sa fondation, probablement à l'époque des Aghlabides, et jusqu'à la veille du XX^e siècle, Sfax était un îlot urbain déconnecté de son arrière-pays. Coupée du continent où la tribu et le monde bédouin commencent aux portes de la ville, sa mainmise foncière se limite à quelques kilomètres vers l'intérieur. La frontière sociale qui fait écran entre Sfax et son espace a favorisé les tendances d'autarcie et de fermeture de son économie de relations, et cependant elle a forgé l'identité de la ville. Tourné vers la mer, la ville entretenait des relations privilégiées avec les ports d'Alexandrie, de Gênes où les sfaxiens se sont montrés d'habiles négociants.

La colonisation française, consciente et méfiante de l'importance du capital dormant, n'a pas caché ses intentions de faire de Sfax une place financière et de négoce³. Pour mettre en œuvre cette politique, deux orientations ont guidé la stratégie coloniale. D'abord l'étranglement du commerce maritime sfaxien, lorsque des sociétés commerciales coloniales puissantes, épaulées par les banques ont pris le dessus sur les commerçants autochtones. Également l'orientation des capitalistes vers d'autres spéculations, principalement l'agriculture. Une alliance franco-sfaxienne est née pour ouvrir la ville sur son hinterland riche et non exploité.

Une étape de colonisation agricole commence en 1892, pour se poursuivre jusqu'aux années 1950. La vaste plaine semi-aride (225 mm/an), à sol sableux, parsemée de jujubiers et de chiendents, qui ne comptait que 350 000 pieds d'oliviers en 1892, va être transformée pour accueillir plus de 6 millions d'arbres.

Cette association a marginalisé les paysans semi-nomades de la plaine, qui se sont transformés en ouvriers agricoles et des paysans sans terre⁴. L'exclusion des bédouins va renforcer encore davantage la frontière sociale entre la ville et la campagne.

2.2 UNE FAIBLESSE PROBLÉMATIQUE DES VILLES DE L'ARRIÈRE-PAYS

L'isolement de la deuxième ville du pays a été maintes fois relaté par les différentes études et documents d'aménagement, sans qu'aucune action de correction n'a été entreprise jusqu'ici. Le vide urbain qui entoure la ville est plus que problématique, où aucun centre urbain, sur un rayon de plus de 60 km, n'a franchi le cap de 15000 habitants en 2004.

³. « Messieurs les ministres, vous voyez devant vous une colonie unie et forte, décidée à ne faire ici d'autres politiques que celle des affaires... » Discours du vicomte de L'epinasse-Langeac devant le ministre de l'Industrie H. Boucher à l'occasion de l'inauguration du nouveau port de Sfax le 24 avril 1897.

⁴. J. Poncet, *Paysages et problèmes ruraux en Tunisie*, Paris, PUF, 1962.

Parsemés de petites localités et de petites villes basées sur des fonctions tertiaires et de services de proximité, la plaine de Sfax souffre d'une *dépression urbaine sans égale en Tunisie*. Cette faiblesse des petites villes et de l'ensemble de l'arrière-pays sfaxien constitue aujourd'hui un défi majeur devant le développement métropolitain. Le mal développement de l'arrière-pays est lié à:

-une mainmise foncière inégalée où la ville accapare l'essentiel et les meilleures terres agricoles de la plaine. La propriété absentéiste des sfaxiens jointe à celle du domaine public dépasse 80% de la superficie agricole dans la délégation de Menzel-Chaker (BENNASR, A. 1989). La propriété paysanne limitée est cantonnée le plus souvent sur les franges de la plaine à sols pauvres, caillouteux et fortement ravinés par l'érosion. Les zones périphériques abritent des densités élevées de paysans sans terre.

Cette économie de prélèvement, au profit de Sfax, a bloqué tout effort de développement de l'arrière-pays. La mainmise foncière a fait drainer la production oléicole vers Sfax qui renferme l'essentiel de l'appareil industriel (huilerie) et des activités liées à l'huile.

Après l'indépendance, une grande partie des petites villes de la plaine a été érigée en siège de délégation rattachée à Sfax. L'implication de l'acteur public dans ces centres s'est limitée le plus souvent aux fonctions tertiaires de contrôle et d'encadrement de la population et des services de proximité (enseignement, état civil, santé de base...).

Les encouragements de l'Etat aux investissements industriels dans ces zones n'ont pas eu l'effet escompté. Ainsi, les investissements réalisés dans le cadre du FOPRODI (1981) ont épargné les petites villes et se sont concentrés sur une couronne de 20 km autour de Sfax et ce pour profiter des privilèges de la décentralisation sans perdre ceux de la proximité. Seule, la ville de Hencha par son accessibilité sur l'axe routier GP1 reliant Tunis-Sfax et Agareb par sa proximité ont pu attirer quelques industries.

La faiblesse des petites villes de la plaine, a été confirmée par le recensement de 2004. Ainsi, plusieurs centres urbains ont enregistré des taux très faibles, voire même négatifs (tableau 1.1).

Tableau 1.1: Population et taux d'accroissement de la population des petites villes entre 1984 et 2004

	1984	1994	2004	%84-94	%94-04
Agareb	3855	7105	9610	6.3	3.0
Jebeniana	5864	6233	6576	0.6	0.5
Henchâ	3019	5317	6277	5.8	1.6
Mzel-Chaker	2099	2453	2212	1.5	-1
Bir Ali	2095	3382	4460	4.9	2.8
Skhira	2013	8011	8627	14.8	0.7
Maharès	9478	12833	14499	3.0	1.2
Kerkennah	14451	14062	14400	-0.2	0.2
total	42974	59396	66661	3.2	1.15

Source : RGPH, 1984,1994, 2004.

Excepté Jebeniana et Kerkennah qui ont toujours affiché un taux d'accroissement démographique avoisinant le zéro, les autres petits centres, à l'image du système urbain tunisien, ont enregistré des taux élevés entre 1984 et 1994, pour se ralentir entre 1994 et 2004.

Le dynamisme démographique de ces petites villes est à relier à l'effort d'équipements tertiaires mené par l'État à travers la création de communes (Agareb, 1983, Bir Ali en 1984, Menzel-Chaker en 1985), la décentralisation des fonctions d'enseignement par la création de collèges depuis le début des années 1980 et lycées depuis les années 1990 et la dotation des centres par des équipements de base: santé, antennes administratives et de services. Une centaine d'emplois sont créés par la simple promotion au statut de délégation (BELHEDI, A. 1989) ; ce qui représente un poids économique et démographique important pour les petits centres.

Cependant, dépassant le stade de la promotion administrative, quatre pôles ont enregistré entre 1984 et 1994, des taux nettement élevés dépassant la moyenne régionale et nationale; il s'agit de Bir-Ali, Agareb, Skhira et Henchâ.

La poussée démographique de la Skhira est à rechercher dans la mise en place de la SIAPE B, unité de transformation des phosphates délocalisée de Sfax en 1992. Cette unité a offert plus de 500 emplois, dont une partie est recrutée sur place. La Henchâ, par sa

situation sur la GP1, a abrité des implantations industrielles regroupant plus de 300 emplois principalement dans le textile et l'emballage.

Le cas d'Agareb est plus complexe où malgré une croissance importante de la petite ville entre 1984 et 1994, la délégation semble se vider et ne pas s'accroître comme elle le devrait.

En effet, alors que la petite ville connaît une expansion urbaine depuis le développement de la zone Industrielle qui a attiré une main d'œuvre abondante, le reste de la délégation se vide à son profit et à celui de Sfax dont elle tend à devenir une "banlieue". Cet élément de proximité est à prendre en compte concernant le développement d'Agareb, en tant que centre local pouvant jouer le rôle de relais pour l'agglomération sfaxienne. Cependant, cette proximité avec le grand centre régional qu'est Sfax, est-elle réellement un atout pour le développement et l'affirmation de l'identité d'Agareb ?

Aujourd'hui, Agareb n'est séparée de l'agglomération sfaxienne que par une zone agricole tampon d'une dizaine de kilomètres. La tendance actuelle de l'expansion urbaine de Sfax ne risque-t-elle pas de réduire de plus en plus cet espace agricole, et de rattacher progressivement la grande ville à la petite ville ? C'est pourquoi, il convient de procéder à une étude locale et régionale permettant d'entrevoir l'évolution future de la ville, en parallèle avec Sfax qui à défaut sera bientôt assimilée à la grande banlieue sfaxienne.

Il est certain dans un premier temps que la proximité d'Agareb et de Sfax, favorise un dynamisme des relations entre les deux unités. Ce dynamisme peut être matérialisé par les nombreuses rotations effectuées par les bus de la Société Régionale de Transport de Sfax (SORETRAS), et aussi par les louages.

Le nombre de lignes de bus reliant Sfax et Agareb est passé de cinq (05) en 1985, à (sept) 07 lignes en 1992, et 20 en 2002 ; dont certaines sont internes à la délégation. Le nombre de passagers par bus s'est élevé 181164 passagers pour 122183 Km effectués (SORETRAS, 2003).

A côté des bus, les louagistes, font quasiment tous au moins cinq rotations quotidiennes entre les deux villes, et certains six liaisons (32 %). En prenant en considération le nombre de rotations et la capacité de transport, on estime à 12000 les passagers qui effectuent les liaisons Sfax-Agareb et Agareb-Sfax par semaine ; soit environ 600 000 passagers par an. Les louagistes ont d'ailleurs tous observé une hausse de leur activité de l'ordre d'environ 10 % depuis cinq ans (Coquillard. N, 2002)..

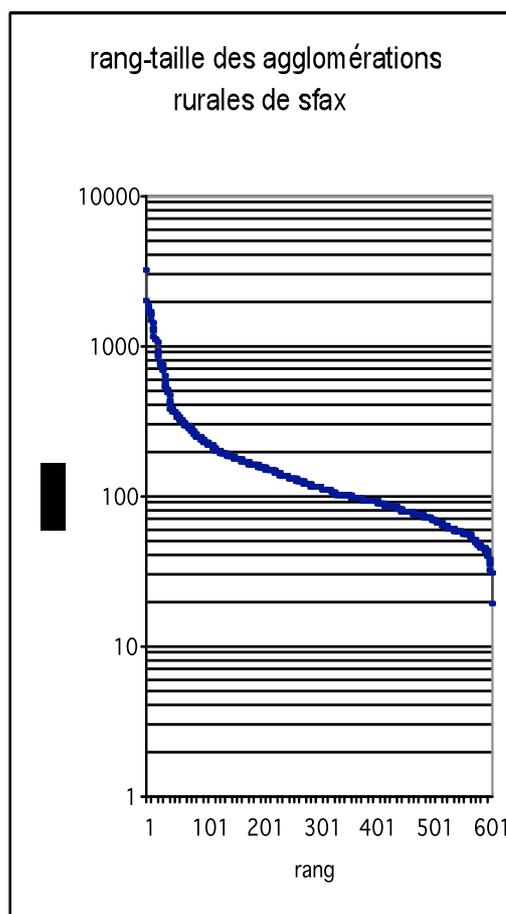
2.3 LE VIDE N'EST QU'EN APPARENCE

Au vide urbain caractéristique de la plaine de Sfax, s'oppose une forte densité de petites agglomérations formées de villages et de Dochra. Ces agglomérations au nombre de 609 abritent une population de 120000 habitants (RGPH, 1994). Le poids démographique de ces petits centres, leur enracinement dans l'espace résultant d'une sédentarisation ancienne peuvent faire d'elles les noyaux autour desquels des options d'aménagement sont possibles (figure 4).

Plus représentative de l'espace rural, les petites unités forment des lieux centraux qui répondent au modèle de Christaller (une moyenne de 13 km sépare le niveau supérieur de la hiérarchie formée de Dochras de 1000 habitants et plus) et qui peuvent être une alternative à l'échec des options d'aménagement basés sur des petites villes le plus souvent excentriques. Plusieurs noyaux abritant des souks hebdomadaires, des collèges, des fonctions tertiaires de base s'y apprêtent tels El-Ghraba, Nakta, Barmki, Boujarbou, Gargour, Sidi Hassen Belhaj...

Toutefois, contrairement au système urbain macrocéphale, la distribution Rang-Taille des localités montre que la primatie est moins prononcée (figure 5).

Figure 5 : Rang-Taille des agglomérations non communales de la plaine sfaxienne



Source: les agglomérations non communales, Gouvernorat de Sfax (RGPH, 1994)

La répartition spatiale de ces agglomérations montre une centralité spatiale. En effet, les petites unités sont bien réparties sur l'ensemble du territoire de la plaine, avec toutefois une concentration plus accentuée sur les ailes littorales et sub-littorales et sur les franges de la plaine. Cette localisation s'oppose à celle de plusieurs noyaux urbains excentriques dont l'existence était liée aux impératifs coloniaux comme Menzel-Chaker (BENNASR. A, 1989).

3. SFAX ET SES DIMENSIONS REGIONALES NATIONALES ET INTERNATIONALES

En plus des relations industrielles (pétrolières, phosphatières et autres activités manufacturières), le Grand Sfax s'est montré pourvoyeur de l'ensemble du Sud tunisien (gouvernorats de Gabès, Gafsa, Tozeur, Médenine) en services spécialisés universitaires, sanitaires (FAKHFAKH, F. 2000), commerciaux et financiers.

Toutefois, les dotations en infrastructures et en équipements de Sfax ont limité l'envergure de ces relations traditionnelles, altérant, par-là, son rayonnement. De même que le faible niveau de vie et de consommation dans le Sud, a fait que ce marché ne représente que 15% de la valeur des ventes de l'industrie sfaxienne (BENNASR. A, 1994).

Quant aux rapports avec les gouvernorats du Centre-Ouest (Kairouan, Kasserine, Sidi Bouzid), ils portent principalement sur les opportunités d'emplois agricoles saisonniers et en BTP offertes par Sfax à une main d'œuvre en quête d'emploi. Seulement, les relations sont plus intenses avec le gouvernorat de Sidi Bouzid, qui en plus de la main d'œuvre, elles comportent aussi la présence d'un capital sfaxien dans cette région (agricole et commercial), et en retour, alimente largement le marché sfaxien en produits agricoles divers⁹.

Enfin, avec le Centre-Est, les relations de Sfax se limitent essentiellement, à celles commerciales. De plus, cette région constitue un des principaux foyers des flux touristiques sfaxiens (Chebba, Ghdabna, Mahdia...).

De ce fait, il apparaît que le rattachement du Grand Sfax à la région du Centre-Est, à partir du VI^{ème} Plan de Développement Economique et Social (1982-1986), rattachement par essence artificiel, a desservi la capacité de la ville à diffuser croissance et développement économiques sur sa zone d'influence naturelle. Ce choix de découpage régional a fait que son positionnement dans l'armature urbaine tunisienne est ainsi devenu flottant et "pénalisant" pour son essor.

⁹ Gouvernorat de Sfax : "Rapport régional de préparation du X^{ème} Plan de Développement Economique et Social".

3.1. L'ESSOUFFLEMENT ECONOMIQUE DE SFAX

L'essoufflement économique de Sfax relaté par les différents rapports et études (SDAGS, 1998 ; SDGS, 2004) se base le plus souvent sur une approche comparative avec d'autres villes ou sur des constatations rarement fondées. Assigné seulement au désengagement précoce de l'Etat de l'effort de développement économique de la ville et de sa région depuis les années 1960, les indicateurs pouvant être utilisés et l'approche comparative ne permettent pas de confirmer une telle constatation.

Alors que pendant les années 1970, on explique l'essoufflement par l'émergence de Gabès comme pôle industriel chimique amené à concurrencer celui de Sfax ; dans les années 1980, c'est plutôt le Sahel (Sousse, Monastir...) avec ses équipements tertiaires, son poids politique et ses infrastructures d'accueil touristiques qui va devancer Sfax.

Aujourd'hui, c'est l'ensemble des problèmes internes à la ville (pollution, étalement, congestion, faibles équipements...) joints à la concentration des équipements, du pouvoir de décision à Tunis et l'émergence du Sahel qui portent la responsabilité de l'essoufflement de Sfax.

Cependant, si aujourd'hui des facteurs internes et externes expliquent l'essoufflement, se sont aussi les choix nationaux d'aménagement qui ont concouru à cette situation.

Considérée par les pouvoirs publics comme ville "favorisée" et possédant une bourgeoisie dynamique à potentiel d'investissement important ; le gouvernorat de Sfax qui renferme plus de 10% de la population du pays, n'a reçu de 1962 à 1969 que 4,4 % du volume national de l'investissement public (DLALA, H. 1981). Durant cette période, pourtant -dirigiste-, caractérisée par une présence massive du capital étatique sous différentes formes, l'économie sfaxienne était pour l'essentiel le fruit du capital privé à majorité locale.

Le plan quadriennal (1965 - 1968) a été considéré comme le plan de l'industrialisation tunisienne (DLALA, H. 1981) où une importance particulière y a été accordée au concept de pôle de développement industriel. Cet effort de développement industriel a délaissé Sfax et s'est orienté vers d'autres centres capables, selon le gouvernement de l'époque, de jouer un rôle de pôle de croissance.

De nouveaux centres industriels ont été créés (Cellulose à Kasserine, Sucrierie à Béja et plus tardivement la chimie lourde à Gabès, d'autres centres industriels ont été renforcés (raffinerie de pétrole STIR et cimenterie à Bizerte, El fouladh (sidérurgie) à Menzel Bourguiba, STIA et AMS à Sousse en plus du renforcement du pôle industriel tunisois.

Les motivations du désengagement de l'Etat dans l'effort de développement de Sfax, ont été explicitées par Ahmed BEN SALAH, Ministre du Plan et responsable de la politique économique de l'époque dans le colloque de Zarzis en 1967 : *"Le problème réel*

est que le centre industriel que représente la ville de Sfax n'a pas agi sur les régions environnantes et c'est ce qui ne doit plus exister. Il n'a eu aucun effet ou presque, si ce n'est l'apport de quelques emplois à ces travailleurs venus des régions environnantes et la création de bidonvilles... La ville de Sfax n'a pas rayonné sur sa région, elle a eu au contraire rétréci les moyens économiques... Sfax constituait une enclave qui ne répondait pas à notre volonté de développement du Sud"... Malheureusement, il s'est créé un certain état d'esprit qui voit que l'industrialisation de Gabès visait l'asphyxie de Sfax". (Colloque de Zarzis, CERES)

Mais, nous pouvons nous demander si au début des années 1960, Sfax constituait déjà un pôle industriel capable de rayonner sur sa région, alors que son industrie était fondée sur une activité saisonnière soumise aux aléas climatiques (huileries), et une autre totalement extravertie (transformation des phosphates). Il est certes, que l'opposition farouche de la bourgeoisie sfaxienne (terrienne et commerciale) à la politique collectiviste de l'Etat a joué un rôle dans la marginalisation de Sfax sur le plan industriel durant la décennie 1960.

Devant les déficiences de l'investissement public, l'Etat a laissé le champ ouvert au capital privé. Ce capital de par ses origines (issu du commerce et de l'agriculture) et face à la méfiance à l'égard de la politique économique du pays (dont les apparences sont contradictoires: collectivisation des terres agricoles, contrôle du commerce et libéralisation des investissements industriels) s'est alors orienté vers des secteurs refuges (le foncier et l'immobilier urbain) et vers les branches industrielles à rentabilité immédiate ou à court terme.

Cependant, malgré les faiblesses structurelles, le désengagement de l'acteur public a produit des effets souvent positifs, par la mobilisation des ressources locales tant au niveau industriel, qu'agricole et de services. Le capital privé plus soucieux de rentabilité s'est engagé dans une dynamique entrepreneuriale exemplaire en Tunisie.

3.2 L'INTERNATIONALITE DE SFAX

Cette internationalité de Sfax, n'est pas une caractéristique récente puisqu'elle est séculaire et bénéfice d'atouts hérités du passé⁵. De par sa position géographique privilégiée et tirant profit des spécificités propres à la ville et à sa population (esprit économe de la population générant une épargne, esprit entrepreneurial et une capacité à évaluer les risques), Sfax a de tout temps entretenu des relations avec l'extérieur, plus

⁵ F. CHARFI, A.EL HABIAIEB et K.CHAKER: "Sfax: internationalité d'autrefois et d'aujourd'hui " Séminaire VTM "Ville et développement", 3 et 4 novembre 1995, Tunis.

particulièrement depuis l'aménagement de son port, principal portail⁶ l'ouvrant sur près de 40 pays des cinq continents tant en importations qu'en exportations⁷.

C'est ainsi que le port de Sfax, infrastructure spécialisée (phosphates correspondant à 66% du tonnage exporté, céréales et soufre 52% de celui importé) assure, en 2000, 25% des échanges nationaux en tonnage. Il témoigne de l'importance de l'ouverture de Sfax sur la sphère internationale.

Cette ouverture se lit également à travers les présences d'industries manufacturières en partie ou totalement exportatrices, bien qu'elles aient été tardivement implantées. Les entreprises totalement exportatrices sfaxiennes représentent 7,5% du tissu national de cette catégorie.

La ville de Sfax entretient aussi des relations privilégiés avec la Libye, où elle a constitué depuis longtemps une destination privilégiée des voisins du Sud pour le loisir, les services divers (mécanique, électrique) et les relations familiales. Ces rapports se sont renforcés par l'affirmation de Sfax comme centre de tourisme de santé depuis les années 1980. Ce type de tourisme, fortement intégré dans l'espace social et urbain (résidence dans les familles) devrait être pris en compte dans toute politique d'aménagement de la ville.

Toutefois l'internationalité de la ville est entravée par le sous dimensionnement non seulement de l'infrastructure portuaire mais surtout par celui de l'infrastructure aéroportuaire. Le port de Sfax assimilé à un portail de la ville a peu évolué depuis son ouverture à la navigation internationale en 1980.

L'aéroport quant à lui est à moins de 30% de sa capacité qui s'élève à 200 000 passagers/an. Il ne contribue qu'avec 0.7% du trafic passager de l'ensemble des aéroports tunisiens (OACA, 2004). Malgré les actions d'élargissement et de mise à niveau qui ont été entrepris pour un volume d'investissement de 12 MD, l'avenir de l'aéroport reste incertain et sa dynamisation pose problème. Ainsi, en dehors de l'aéroport de Tunis-Carthage, dont le trafic a enregistré 3449185 passagers en 2004 soit 36% du total national, les autres plateformes importantes comme Monastir et Jerba fonctionnent avec le trafic touristique (tableau 2.1). Sfax qui ne pourra pas se transformer en un pôle touristique dans le court terme ne peut pas miser sur ces flux pour développer son aéroport (figure 6).

Les seules alternatives restent le développement du fret en relation avec l'activité économique régionale. Des vols passagers peuvent se développer avec la Libye⁸ qui est

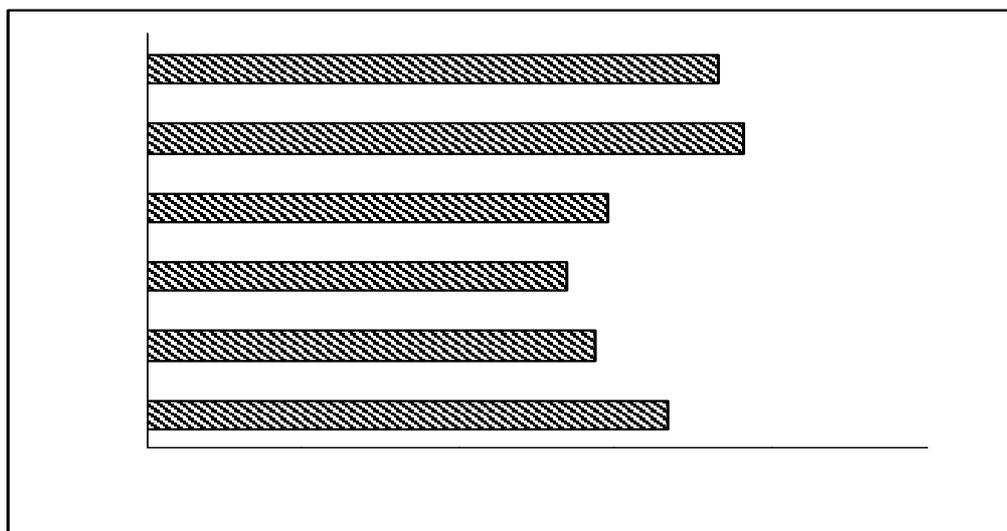
⁶ Gouvernorat de Sfax " Rapport de préparation du X^{ième} Plan de Développement Economique et Social

⁷ UTICA / UR de Sfax: "Projet d'un Parc d'Activités Economiques : La Zone Franche Commerciale de Sfax. Opportunités et Faisabilité", Sfax, décembre 2001.

⁸ Depuis octobre 2005, deux vols à destination de Tripoli ont été lancés par la compagnie Tuninter. Un autre vol à destination de Benghazi est programmé.

liée par des relations de services avec Sfax, dont les relations sanitaires et l'Italie où la région enregistre un grand nombre d'émigrants dans ce pays.

Figure 6: Trafic voyageurs de l'aéroport Sfax-Thyna entre 1999 et 2004



*Source: Office de l'aviation civile et des aéroports (Tunisie 2004).

Toutefois, la mise en place prochaine de l'aéroport d'ENFIDHA, d'une capacité de 30 millions de passagers en 2025 (MINISTERE DES TRANSPORTS, 2003), va beaucoup gêner tout projet de dynamisation de l'aéroport de Sfax. De ce fait, l'ouverture de l'autoroute Sfax-Tunis en 2007, va soumettre Sfax sous l'influence directe de cette nouvelle plateforme où la ville ne serait distante que d'une heure 15 minutes du futur aéroport.

Tableau 2.1: trafic passagers des aéroports tunisiens: 1999-2004

Année	1999	2000	2001	2002	2003	2004
T-Carthage	3373025	3376701	3356522	3194792	3049183	3449185
Monastir	3088202	3614403	3918988	3926740	2841947	3667450
Jerba	2088337	2158241	2142414	2203782	1804232	2240371
Sfax	66932	57530	53733	59053	76679	73337
Tabarka	60371	47724	43847	50843	57298	56905
Tozeur	105998	109840	99882	91001	69868	87894

*source: Office de l'aviation civile et des aéroports (Tunisie 2004).

Cependant comme Sfax est déjà appelée, par le Schéma National d'Aménagement du Territoire à jouer le rôle de métropole méditerranéenne, des facteurs favorisant la concrétisation de cet objectif sont à mettre en œuvre pour renforcer encore plus l'ancrage effectif de l'économie sfaxienne à l'échelon international. Cela est d'autant plus important que Sfax constitue un chaînon important de l'économie nationale fortement impliquée par le double mouvement de régionalisation et de mondialisation devant mettre en avant tous ses atouts.

4. UN POIDS ECONOMIQUE NON NEGLIGEABLE

La participation de Sfax à l'ensemble de l'économie du pays ne laisse pas présager un recul problématique de la ville. En effet, Sfax continue de fournir une part importante de la production économique nationale.

Au niveau agro-industriel, la ville contribue à 40% de la production d'huile d'olives, le 1/3 de la production d'amandes, 25% des produits de pêche et 66% des exportations du secteur. Sfax fournit le 1/3 de la production de viandes rouges et la moitié des œufs.

Sur le plan industriel, Sfax continue de détenir une sorte de monopole pour des produits comme la quincaillerie, la moitié de la production des chaussures et une part non négligeable pour des articles comme le travail du bois et de l'ameublement.

4.1 UNE VILLE ENGAGEE DANS UNE DYNAMIQUE D'INDUSTRIALISATION

Si l'on excepte les quelques industries traditionnelles 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.

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 une filière agricole et agro-alimentaire mais aussi d'autres industries tels les industries du bois, de la chaussure, la petite industrie chimique, mécanique et électrique. Avec l'ouverture du pays sur le capital étranger depuis les années 1970, Sfax s'est dotée aussi d'une branche textile dominée par le prêt à porter.

Plusieurs groupes industriels à dimension régionale puis nationale se sont formés vers les années 1990 ; certaines sont initiées par des sfaxiens installés à Tunis, tel le groupe Poulina, le groupe mécanique Loukil (Huard). Dans l'agroalimentaire on trouve le groupe AFFES (couscous, aliment pour bétail, viticulture et plats cuisinés en projet...).

Le groupe SOMAF dans le bois et ameublement, SOPAL pour la robinetterie, Groupe ABDENNADHER pour céramique et Baignoire.

Cette dynamique est renforcée par un ensemble de mesures prises par l'État en faveur de la décentralisation industrielle. Une nouvelle vague d'industrialisation a donné naissance à plusieurs entreprises performantes et dynamiques qui ont détenu une sorte de monopole à l'échelle nationale, tel le cas de la coutellerie SEKKINOX, de l'entreprise SOPAL de robinetterie concurrent sérieux de l'AMS, entreprise publique en voie de privatisation, dans ce type de produit ... La modernisation de la flotte de pêche et les mesures d'encouragement au secteur ont généré également le développement d'une industrie de la construction et de la réparation navale.

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). Sfax garde toujours le deuxième rang derrière le Grand Tunis tant au niveau de l'emploi, du volume des investissements, que de la variété de son tissu industriel.

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 des pays d'Asie, de Turquie, d'Égypte, particulièrement vive dans les industries de biens de consommation (habillement, chaussure, ameublement), ont porté préjudice au secteur. Devant cette situation, des stratégies de redéploiement par remontée de filières, par un développement technologique étaient engagées par des industriels pour répondre à la concurrence croissante dans des domaines aussi variés (BENNASR, A. 2005).

4.2 LA DYNAMIQUE ENDOGENE

Pour les adeptes de la société post-industrielle, l'étude des activités manufacturières paraît anachronique, dans un temps où on prônait à travers le monde la fin de l'industrie et l'émergence de la société de services.

L'industrialisation dite endogène, longtemps délaissée par les politiques publiques, trouve aujourd'hui un regain d'intérêt. Considérée naguère comme marginale, sans effets d'entraînement, l'industrie autochtone n'a en effet suscité l'intérêt des acteurs qu'avec la crise des années 1970. Jusqu'à cette date, le développement des territoires était souvent pensé en termes nationaux où pour un pays donné, il s'agit d'adopter un modèle susceptible de le rendre plus apte à la croissance. Ainsi, selon ce modèle, la grande firme industrielle est la seule qui pourrait jouer un tel rôle. Cependant, la crise du système a remis en cause le culte de la grande entreprise et a propulsé la petite et moyenne entreprise comme alternative possible de développement.

La crise du système fordiste depuis les années 1970, a orienté les recherches vers la petite unité de production qui s'est montrée résistante et flexible. La mondialisation a

renforcé cette tendance, où la petite industrie autochtone, considérée comme archaïque et longtemps négligé par les pouvoirs publics, va refaire surface.

Le retour sur le thème industriel paraît aujourd'hui induit des évolutions actuelles des sociétés, frappées par la crise et secouées par la globalisation. Les Etats nationaux, affaiblis, vont devoir trouver les solutions qui permettent aux territoires locaux de se positionner sur un échiquier mondial en perpétuelle mutation.

Les études sur ces types d'industrialisation se sont multipliées avec comme prototype les districts industriels Italiens. Plus représentative de l'espace local, les petites unités de production seront à l'origine de l'émergence de ce niveau spatial.

Paradoxalement, à l'ère de la mondialisation, le développement est davantage défini en termes locaux (régions, quartiers, agglomérations...). Il est associé à la capacité des acteurs sociaux de mettre en œuvre des projets qui valorisent les ressources humaines et génèrent des bénéfices pour l'ensemble de la communauté locale. Cette tendance est inhérente au désengagement forcé de l'acteur public de la sphère économique, par manque de moyens propres et sous le jeu de la libre entreprise et la compétitivité.

Avec la globalisation, les espaces prennent une nouvelle dimension, ils ne sont plus mesurés seulement à travers leur connexion nationale et régionale, mais surtout mondiale. Ainsi, *"un lieu n'est pas un système local s'il ne dispose pas de ramifications qui le lient au circuit global"* (BECATTINI, 1992) et *"où les activités économiques s'organisent à la fois en réseaux planétaires et en communautés locales"* (BENKO et LIPIETZ 1992).

La résurgence du local comme thème de recherche majeur est allée de pair avec la globalisation et la mondialisation. Dans un temps où on croyait à l'uniformisation des espaces politiques économiques, sociétales, le local apparaît comme:

-Une revendication identitaire tolérée tant qu'elle ne se contredise pas avec la globalisation économique.

-Un vecteur et une alternative possible de développement. Cette vocation prend de plus en plus de l'ampleur suite à l'affaiblissement et l'amenuisement du rôle de l'État entrepreneur.

Les définitions des systèmes locaux de production (SPL), variantes des districts industriels, sont aussi hétérogènes. Les auteurs parlent d'industrie endogène, autochtone, de système local de production, pour désigner des espaces de petites entreprises générées par des initiatives locales. Pour ces chercheurs, le développement local est plus qu'une théorie, il est une démarche inductive qui s'attache à analyser les conditions d'intervention, les modalités de mise en œuvre et l'ingénierie sur laquelle il repose.

Le renouveau théorique effectué à partir des travaux sur le développement local dépasse largement le cas des pays avancés et débouche sur une réflexion plus générale sur

les modèles locaux de développement que l'on peut distinguer en fonction des contextes socio-économiques et institutionnels.

Les districts italiens ne sont pas situés n'importe où dans le temps et dans l'espace ; ceux de la Troisième Italie sont liés à l'industrialisation tardive du pays. "le miracle Italien" d'après-guerre était celui du fordisme et de la grande production de masse du Nord, mais aussi ailleurs, celui d'industries intensives en travail, exploitant une main d'œuvre abondante et bon marché, s'accommodant de structures productives décentralisées. C'est sur ces dernières que s'est construite la dynamique de la Troisième Italie, retournant, avec la crise, le "retard" en avantage, mettant à profit la production en petites séries et trouvant un regain de productivité par l'introduction des technologies électroniques (BECCATINI, G.1991). Ce même phénomène a été rencontré dans les pays d'industrialisation tardive d'Europe du sud, au Portugal, en Espagne, en Grèce....

Cependant, les modèles locaux de développement débordent l'expérience de la Troisième Italie pour intéresser les pays en développement. Il y a, en effet, une industrialisation localisée à petite échelle et flexible, qui se développe de manière significative dans certaines régions du Tiers Monde ; où de nombreux exemples sont désormais évoqués : Fès au Maroc, Ksar Hellal et Sfax en Tunisie, la Vallée du Rio dos Sinos dans la chaussure au Brésil, la bonneterie à Tirripur en Inde du Sud... (HOUSSEL, JP. 2004).

Ces systèmes localisés se développent dans des conditions qui rappellent celles des districts industriels. Cependant, pour désigner ces phénomènes dans les pays du tiers monde, les auteurs utilisent la terminologie de "cluster" plutôt que de district, car ce dernier suppose des attributs qui ne sont pas tous vérifiés par les recherches empiriques. La notion de "cluster" exprime néanmoins l'idée de concentration sectorielle et géographique de P.M.E. qui est en fait la notion de base du modèle de district industriel (d'autres caractéristiques, telles que la coopération inter-entreprises, le rôle du milieu social ne sont pas toujours vérifiés. Toutefois, on peut insister sur le fait que le "cluster industriel" est un phénomène très significatif de l'organisation à petite échelle dans les pays en développement.

Les "clusters" se fondent sur les structures locales sociales, culturelles et institutionnelles. La persistance de traditions et un sentiment d'appartenance à une communauté ethnique, familiale ou religieuse peuvent être déterminants. Dans certains cas, l'identité socioculturelle fonctionne comme support d'un savoir-faire collectif codifié et de relations de confiance, lesquels favorisent les arrangements productifs, les échanges d'information, d'équipements, etc.

Le tissu industriel sfaxien, endogène, offre un terrain d'étude des dynamiques de ce type d'industrialisation et offre l'image d'un espace que certains appellent "clusters" ou système local de production.

De par les limites objectives d'une économie émergente, il est évident que le tissu industriel de Sfax ne peut pas répondre à l'idéal italien, même si plusieurs facteurs favorables à son apparition rappellent ceux des districts.

Industrie à structure atomisée certes, familiale, limitée dans ses moyens et dans ses visions stratégiques, l'industrie de Sfax continue de représenter un poids important dans les activités de la ville.

Le tissu sfaxien est avant tout un espace de petites entreprises, développé dans un territoire local spécifique où le capital endogène familial issu de l'agriculture et du commerce est dominant ; ***il peut être assimilé à un système de production localisé dans une logique d'industrialisation endogène.***

Contrairement aux autres centres industriels du pays, dont la création et l'impulsion ont été initiées par les pouvoirs publics, l'industrie sfaxienne fut l'œuvre du capital local. L'esprit d'entreprise des sfaxiens et les ressources financières d'une agriculture tournée vers le marché ont permis de créer et de développer un pôle industriel dynamique qui, par le nombre d'établissements, d'emplois et le chiffre d'affaires, a placé la ville au second rang national derrière le Grand Tunis.

Basée sur l'entreprise familiale, puisant en partie ses origines de l'artisanat utilitaire, l'industrie de Sfax présente une structure atomisée, voulue plus que subie, qui se caractérise par une facilité d'adaptation, d'insertion spatiale et économique dans son milieu local.

Ce tissu industriel formé par la petite, voire la micro entreprise, détient une part non négligeable de la production nationale dans des activités comme la transformation des huiles d'olives, le cuir et la chaussure, le travail du bois, la quincaillerie...

Ainsi, depuis le milieu des années 1960, la ville de Sfax a connu une augmentation soutenue et croissante de ses établissements et de son emploi manufacturier. Cette industrialisation, qui n'était pas unique en Tunisie, présente cependant la caractéristique d'être la seule qui soit totalement endogène.

Depuis son apparition vers la fin des années 1960, l'industrie sfaxienne a gardé des traits de structure qui les ont distingués du reste du tissu industriel national.

- Une structure atomisée; où plus de 70% des entreprises industrielles sont de petites unités de moins de 50 emplois, contre une moyenne nationale de 53%.

- Un capital endogène, formé par les apports familiaux provenant de l'agriculture et du commerce. Cette caractéristique fait que l'industrie se développe plus par autofinancement et crédits que par les apports extérieurs à l'entreprise.

-Une localisation centrale où l'agglomération sfaxienne continue d'accaparer l'essentiel du tissu (83% des établissements et plus de 90% de l'emploi), malgré un mouvement lent de desserrement qui commence à voir le jour.

- Une prédominance des industries de bout de chaînes, de segments isolés. Cependant, quelques entreprises détiennent des places de "monopole" pour quelques produits à l'échelle nationale comme la coutellerie, les articles de quincaillerie...

-Une relation étroite avec l'informel surtout dans les activités du bois et ameublement, et de la chaussure matérialisée par des liens de production et d'échanges.

-Des relations interentreprises faibles ; dominées par la sous-traitance de capacité.

Formée en majorité par des entreprises produisant pour le marché local et secondairement pour l'exportation, l'industrie sfaxienne a du affronter plusieurs problèmes dont le plus important reste l'absence d'un marché régional. Pour une grande partie des entreprises, moins de 15% du chiffre d'affaires sont réalisés sur le marché de Sfax et du Sud tunisien.

La faiblesse de ce marché, jointe à d'autres facteurs telle que la concurrence de l'industrie tunisoise, les coûts de localisation élevés, la faiblesse des équipements, le retard dans la réalisation des projets de communication expliquent le report d'une partie des investissements sfaxiens sur d'autres villes; surtout la capitale.

Cependant, le tissu industriel sfaxien va subir des mutations importantes durant les années 1970 et 1980 ; où les acteurs locaux ne sont plus les seuls à investir dans l'industrie désormais ouverte au capital étranger.

A la veille de la mondialisation, l'industrie sfaxienne comme le reste de l'économie de la ville présente les symptômes d'essoufflement. Seulement, l'éclipse de l'état entrepreneur va renforcer le rôle de l'acteur privé ; où Sfax possède déjà une tradition de l'entrepreneur autochtone.

4.3 L'INDUSTRIE ENDOGENE ET LA MONDIALISATION

Si le capital local sfaxien a pu mettre en place un tissu industriel aussi diversifié et dynamique, phénomène particulier en Tunisie, il est en revanche confronté aujourd'hui à des défis majeurs. La concurrence des produits importés, souvent à des prix très bas, des pays d'Asie, ainsi que la contrefaçon répandue à grande échelle, risquent d'étrangler le système.

Les mutations de la société sfaxienne, qui tend à perdre de sa cohésion familiale, comme partout ailleurs, et qui s'oriente vers des secteurs à rentabilité immédiate, aggravent encore davantage la situation. Pour faire face, certains industriels s'orientent vers l'innovation technologique, par l'introduction des machines à commande numérique,

la modélisation informatique et le développement de la gestion des entreprises. Confronté aux défis de la globalisation, le tissu industriel de Sfax, présente des capacités certaines d'adaptation que le Programme de mise à niveau doit prendre en considération.

L'évolution actuelle du système industriel montre une nette amélioration du taux d'encadrement⁹ dans les entreprises; où la part des emplois tertiaires dans l'industrie ne cesse d'augmenter (tableau 3.1). Si on considère la totalité des emplois tertiaires (administratif et technique), l'évolution est encore plus significative passant de 8.7% en 1992 à 26.5%¹⁰ actuellement. Alors que l'encadrement technique a plus que doublé puisqu'il est passé de 4 % en 1992 à 8.5% en 2002. (BENNASR, A. 1994)

Tableau 3.1 : Taux d'encadrement de l'activité industrielle

Ouvriers	Administratif	Commercial	Ingénieur	Technicien
73.5%	12.6%	5.4%	2.5%	6.0%

* source: enquête personnelle

Malgré le flou qui entoure l'avenir du secteur manufacturier, 30% des entreprises ont développé la technique numérique dans des proportions variées allant de 10 % à la totalité du parc machine existant (BENNASR.A, 2005).

L'usage de la machine à commande numérique permet à l'entreprise de faire des séries courtes et de passer rapidement d'une série à l'autre. L'usage du numérique va de paire avec le développement de l'informatique dans le processus industriel tel que la modélisation, la conception assistée par ordinateur (CAO), la (gestion assistée par ordinateur (GAO), et la fabrication assistée par ordinateur (FAO).

De même, au niveau des pratiques de production, 35 % des entreprises utilisent totalement ou partiellement le juste à temps. Dans ce mode, c'est à partir de la commande que le processus productif est déclenché. Plus adapté aux réalités changeantes de la production, le juste à temps permet aux entreprises de réduire sensiblement leurs besoins en espace de production, leur stock et les problèmes de fin de série; mais il nécessite une logistique développée. Le caractère saisonnier de certains types de consommation et leur concentration dans des périodes comme la rentrée scolaire ou les fêtes de l'Aïd, ne permet pas aux entreprises de pratiquer le juste à temps.

Toutefois, les mutations ne reflètent pas la réalité du tissu industriel qui continue à connaître des fermetures, des problèmes d'adaptation, mais dans tous les cas,

⁹ On considère comme emploi d'encadrement tout emploi qui a pour mission l'organisation administrative, technique et économique de l'activité industrielle. Cette activité est exercée par des techniciens, des ouvriers qualifiés, des ingénieurs, des administrateurs ...

¹⁰ Pour comparaison, ce taux était de 25.1% en France en 1970 et de 29% en Suisse (A.BAILLY,1978): Tertiaire moteur et développement régional. RERU. P.767-775

l'investissement matériel des entreprises, l'accès aux nouvelles techniques de production, témoignent d'une volonté de relever le défi de la mondialisation.

5. LA COMPETITIVITE DE SFAX

Souci majeur des pouvoirs publics, la compétitivité, vu sous l'angle des décideurs, renvoie à l'amélioration constante d'un pays, d'un territoire, pour faire face à la concurrence étrangère sur les marchés extérieurs et intérieurs et pour attirer les investissements directs étrangers (IDE). Cette optique mercantiliste n'est pas toujours acceptée par les économistes; pour qui la tendance à accroître les exportations et la maîtrise des importations peut guider vers le protectionnisme.

La compétitivité est une notion relative. Un territoire n'est pas compétitif dans l'absolu; mais par rapport à d'autres espaces à l'échelle locale, nationale ou internationale. Pour les économistes, une agglomération est dite compétitive si elle produit des biens et services et passe le test des marchés internationaux, tout en maintenant des revenus élevés et durables.

La notion de compétitivité revient souvent dans les débats de politique économique dans les pays développés comme dans les pays émergents. Des observatoires de compétitivité ont été mis en place même dans les pays les plus compétitifs comme aux USA et au Japon.

Parce qu'elle est un phénomène de concurrence, la compétitivité spatiale, doit générer des espaces où se concentrent la production, les services, l'innovation et des lieux marginalisés ou mis à l'écart. Par le fait qu'ils ne sont pas compétitifs, ces derniers sont les lieux d'exode et de faible rentabilité du capital. Ce phénomène structurel renforcé par la métropolisation des territoires se rencontrent dans tous les pays.

Cependant, il n'existe pas de compétitivité économique globale. De la sorte, un territoire peut avoir des avantages comparatifs dans une branche ou un segment d'activité, mais pas dans d'autres. Donc, un territoire doit chercher sa compétitivité dans des activités spécifiques. De même qu'une région ou un territoire qui possède un savoir-faire, une tradition ou une richesse naturelle, peut mobiliser ces facteurs pour accéder à la compétitivité.

Plusieurs indicateurs sont utilisés pour mesurer la compétitivité du territoire dont la productivité du travail, le niveau de production, la qualité et les services après vente. Deux catégories de facteurs déterminent le niveau de compétitivité:

-La stratégie et le comportement des entreprises: ils sont liés à la dynamique propre des entreprises (stratégie des acteurs, volonté d'expansion, développement technologique, innovation...).

-L'environnement économique et institutionnel: ces facteurs relèvent plutôt de l'action de l'état à travers les différentes incitations à l'activité économique, mais aussi des collectivités territoriales, du niveau de l'éducation, de l'offre d'emploi en qualité et en quantité, du transport...

5.1. SFAX: UNE VILLE FAIBLEMENT COMPETITIVE

L'absence d'une comptabilité régionale ne permet pas d'approcher la compétitivité de la ville sur le plan national plus encore sur le plan international ; toutefois, une étude récente sur la compétitivité des grandes agglomérations tunisiennes¹¹ 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. Cette relation est exprimée par l'équation suivante :

$$PIB=3.05+171476 CEMHT$$

Avec, **PIB**: Production Intérieure Brute et **CEMHT**: consommation totale d'électricité par l'industrie en Moyenne et Haute Tension.

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 place Sfax au 5^{ème} rang au niveau national après Sousse, Monastir, le Grand Tunis et Bizerte (tableau 4. 1).

En dehors des grandes agglomérations littorales, le reste du pays, dont l'activité manufacturière occupe 28% de l'emploi total ne participe qu'avec 14% de la VAI.

¹¹ La compétitivité des agglomérations tunisiennes

Tableau 4.1: valeur ajoutée industrielle/emploi dans les grandes agglomérations tunisiennes.

Agglomération	VAI (MD)	%	Emploi	%	VA/emploi
Grand Tunis	1177.3	26	97435	22	11.8
Nabeul	144.8	3	50283	12	2.5
Bizerte	676.8	15	34854	8	18.7
Sousse	529.1	12	37635	11	13.3
Monastir	571.5	13	48531	8	11.8
Sfax	482.1	11	34740	8	13.7
Gabès	245.2	6	9568	2	30
Reste du pays	618.1	14	120778	28	05
pays	4444.8		433814		10.2

*Source : Ministère de l'équipement et de l'aménagement du territoire, Tunisie (2003)

Cependant, l'analyse du tableau doit être relativisée dans la mesure où des activités manufacturières telles que les industries de la chaussure, les industries de bois (meubles, menuiserie de bâtiment, une part importante des industries textiles, les industries de l'huile...) et qui forment une part non négligeable du tissu régional n'est pas comptabilisées parce que non concernées par la consommation électrique MHT.

Il est évident que la Valeur ajoutée industrielle régionale, estimée par la consommation électrique, 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. Cependant, malgré sa structure atomisée, l'industrie sfaxienne qui occupe 8% de la main d'œuvre nationale, offre 11% de la VAI nationale du secteur.

Au niveau de la rentabilité du travail (VAI/Emploi), la valeur la plus importante est celle de Gabès en raison de la haute intensité en capital des industries chimiques. La productivité du travail est plus faible dans les centres où prédominent les industries alimentaires (Nabeul), le textile et principalement le prêt-à-porter comme à Monastir.

Le caractère atomisé de la structure industrielle de Sfax et l'investissement moyen faible par projet (Tableau 5.1) s'observe dans la VA/tête en 1999, où la ville occupe le dernier rang parmi les autres grandes agglomérations tunisiennes.

Tableau 5.1: Valeur ajoutée industrielle/tête/Dinar

Ville	Tunis*	Bizerte	Sousse	Monastir	Sfax	Gabès	Reste du pays
VA/t	687	1318	1092	1412	605	740	145

* il s'agit du Grand Tunis (Tunis, Ariana, Ben Arous, Mannouba).

** Source : Ministère de l'équipement et de l'aménagement du territoire, Tunisie (2003)

Au niveau de la productivité du travail, Sfax occupe le 4^{ème} 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.

5.2. UNE FAIBLESSE DES IDE

Le tissu industriel de Sfax compte en 2004, 164 entreprises totalement exportatrices qui offrent 17000 postes d'emploi, ce qui représente 7% du tissu exportateur national.

Contrairement aux autres centres industriels tunisiens, où le capital étranger détient en moyenne 48% des investissements dans les industries manufacturières totalement exportatrices, Sfax se distingue par une présence massive du capital local qui accapare 71 % du volume global des investissements dans le secteur exportateur.

Depuis 1972, le capital étranger investi à Sfax dans les industries manufacturières exportatrices ne représente en moyenne que 3 % l'ensemble des investissements directs étrangers dans le secteur manufacturier en Tunisie.

La présence étrangère qui suit le même modèle que le reste du pays se manifeste par une concentration excessive dans la branche de la confection. A Sfax cette branche regroupe plus de 80 % du volume global des investissements étrangers.

La faiblesse des investissements directs étrangers à Sfax est le résultat de deux types de facteurs :

- Des facteurs exogènes liés aux différentes stratégies du capital étranger et des facteurs endogènes relevant des rapports qui peuvent se nouer entre industrie exportatrice et la métropole.
- Ces facteurs concernent la stratégie propre du capital étranger, dont la logique d'insertion spatiale est basée sur l'importance des avantages comparatifs entre pays

d'origine et pays d'accueil (coût et flexibilité de l'emploi, coût de localisation (terrain industriel, environnement, législation...)).

Le capital étranger cherche à minimiser ces coûts tout en exploitant au mieux les économies externes. De ce fait il privilégie les espaces accessibles au réseau de transport et communication (routes, aéroports télécommunications...). La proximité des services indispensables à la fonction de production et d'exportation (ambassade, banques, transitaires...), mais aussi les espaces de loisirs et d'accueil touristique (hôtellerie ...).

La projection spatiale de cette stratégie favorise plus les espaces périphériques de la métropole nationale (Ariana, Ben Arous, Cap-Bon, Bizerte ...) et où les coûts de production sont moins chers et les espaces plus éloignés de Tunis, mais qui offrent une grande accessibilité (autoroute, aéroport, hôtellerie ...) en plus d'une main d'œuvre habile, tel le cas du Sahel.

Par contre, Sfax présente un schéma différent, c'est un centre où se conjuguent à la fois les déséconomies propres aux grandes villes (coûts de localisation industrielle élevés qui dépassent, dans certains cas celui de la capitale, pénurie de terrains industriels...) auxquels s'ajoute une faible accessibilité internationale.

La faible accessibilité internationale est liée à la faiblesse ou à l'absence des services internationaux (banques, aéroport, consulats, antennes de sociétés internationales). La compétitivité des villes est intimement liée à l'accessibilité. Si l'infrastructure portuaire ne pose pas de problèmes spécifiques à Sfax et que des actions de correction peuvent résoudre les dysfonctionnements observés, le mal de la ville reste celui de son aéroport et de son infrastructure terrestre.

De plus, le système urbain sfaxien réduit à la seule agglomération de Sfax, a limité l'essaimage des unités industrielles exportatrices dans la plaine sfaxienne ; contrairement au Sahel de Sousse ou au littoral de Bizerte.

CONCLUSION

Le retard enregistré par Sfax dans différents domaines va se répercuter sur les capacités de la ville à affronter les défis de la mondialisation.

Si plusieurs contraintes entravent le bon fonctionnement du système urbain et du système régional de Sfax, la ville possède cependant plusieurs atouts et renferme des capacités certaines que, si elles sont valorisées contribuent au développement de la ville.

En effet, Sfax bénéficie d'une activité économique riche et diversifiée donnant lieu à un tissu industriel dynamique, une agriculture qui malgré les conditions naturelles difficiles contribue à une part non négligeable de l'économie régionale et nationale, un secteur de services notamment sanitaire de rayonnement extra national et une société ayant développée un savoir-faire et un esprit entrepreneurial.

Toutefois, la ville doit faire face aux problèmes de son propre aménagement urbain (pollution, absence de maîtrise foncière, étalement ...) et à la disproportion des infrastructures de base par rapport aux besoins réels et potentiels de l'agglomération (port, aéroport, autoroute...).

La ville doit aussi trouver les modalités qui permettent aux petites villes et à l'arrière-pays d'être des acteurs principaux de développement de la région.

VILLE ET MONDIALISATION

LES GRANDES MUTATIONS URBAINES

Depuis le début des années 1990 et de pair avec les changements de la conjoncture économique internationale, des défis se sont posés devant la ville de Sfax où des phénomènes nouveaux commencent à imprégner son paysage et son tissu urbain. Ces mutations marquées par de nouvelles centralités qui émergent et une périphérie qui prend de plus en plus de l'importance et revendique plus de pouvoir ont posé en de nouveaux termes le problème de la gouvernance urbaine.

L'étalement excessif de l'aire urbaine de l'agglomération, a engendré un faible accès aux équipements et infrastructures, une persistance des risques urbains, "une dépendance"¹² accrue de l'automobile, une prolifération du spontané et une fragmentation de l'espace urbain. Ces manifestations rencontrées dans plusieurs grandes villes du monde sont attribuées par plusieurs auteurs au phénomène de métropolisation.

1. CADRE GENERAL

Si la notion de métropole est fort ancienne et fait l'objet de débats sans fins sur les tailles et qualités qui justifient cette appellation, en revanche la notion de métropolisation est plus récente et tend à s'imposer depuis quelques années comme une notion clef pour rendre compte des évolutions des territoires dans les pays avancés (LEVY, J. 2000).

1. 1. METROPOLE ET METROPOLISATION

Plusieurs études s'accordent à définir la métropole comme étant le siège d'un pouvoir régional ou national et le centre de fonctions de haut niveau. En terme de poids démographique, la métropole doit compter au minimum 200000 habitants y compris sa zone d'influence immédiate¹³. Une métropole est reliée aussi par des axes de communication de grande importance et possède un rayonnement économique et culturel de niveau suprarégional et même international.

La métropolisation quant à elle désigne des processus de concentration et de dispersion qui concernent des aires très étendues (LACAZE, 1995) ; où de nombreuses parties des aires métropolitaines continuent de garder leur vocation agricole, mais un peu partout on voit apparaître des parcs industriels, des lotissements résidentiels, des ensembles commerciaux isolés, des aires de loisir...

¹² DUPUY G. (1999) La dépendance automobile : symptômes, analyses, diagnostic, traitements, Paris, Anthropos. (L'auteur assimile cette dépendance à une maladie).

¹³ Définition officielle adoptée par la communauté européenne.

Le terme de métropolisation a été repris par plusieurs pays émergents dont la Tunisie¹⁴, pour désigner ces phénomènes nouveaux dont la concentration des populations et des activités dans les grandes villes, la réduction du poids des petites et moyennes entités urbaines et l'étalement urbain. Ces mutations entraînent la création d'une aire urbaine formée par la ville-centre, des pôles périphériques émergents et des espaces interstitiels de plus en plus densifiés et urbanisés.

La métropolisation évoque aussi une dilatation de l'aire urbaine, où la ville-centre tend à perdre sa population et certaines de ses activités au profit de la périphérie urbaine et périurbaine. La périphérie se densifie et présente parfois des polarisations importantes avec l'apparition des centres commerciaux, des aires de jeux, des cités sportives. Cependant, l'aire urbaine est parfois fragmentée, comportant des discontinuités urbaines et sociales importantes où se rencontrent les vides urbains, l'habitat spontané, les zones aménagées, les quartiers pavillonnaires et aisés...).

Dans cette aire urbaine vaste les entreprises et le capital peuvent trouver la main d'œuvre habile et à bon marché, les sous-traitants, les infrastructures d'accueil (zone industrielles, parcs économiques), de communication (autoroute, aéroport) et d'encadrement (banques, services...). Cette spécificité explique les liens entre la métropolisation et la globalisation.

De même, les aires métropolitaines s'organisent autour d'une grande ville où se concentrent les services supérieurs nécessaires au bon fonctionnement de la machine économique.

Deux caractéristiques de la métropolisation: *l'accès rapide à l'information et la production de l'innovation*. Pour certains auteurs, ces nouveaux processus de métropolisation sont la conséquence des mutations des systèmes de production et d'échange et en particulier de leur internationalisation.

Dans ce contexte concurrentiel, la force d'attraction d'une ville dépend de plus en plus nettement de son degré de connexion aux systèmes internationaux de transports et de communication, mais également de sa capacité à générer des synergies locales.

On conçoit dès lors que les phénomènes de concentration qui en résultent soient hautement sélectifs. Les pôles qui en résultent peuvent être multiples dans une même métropole ; ils correspondent à la variété des réponses apportées à une variété de besoins : gares, aéroports, échangeurs ; mais aussi universités, pôles de recherche ou grands équipements culturels. On comprend dès lors le rôle essentiel que peuvent jouer les grands projets urbains qui combinent ces différents atouts pour renforcer la position d'une métropole dans le jeu de la concurrence.

¹⁴ Le terme a été développé dans le Schéma Directeur d'Aménagement du territoire national. Rapport de deuxième phase: Unité nationale et ouverture mondiale (1997).

L'action publique d'urbanisme doit alors jouer un rôle nouveau dans lequel elle ne peut plus être seule. Le "partenariat" avec les acteurs privés devient essentiel ; il doit faire émerger la négociation et comme le souligne François ASCHER (1995), les pouvoirs publics devront "*se trouver dans la position la plus favorable pour le marchandage*".

Ces mécanismes de polarisation dans les métropoles et l'obligation du partenariat favorisent la concentration de l'investissement urbain et la survalorisation de certains espaces. En contrepartie, d'autres lieux risquent de poursuivre leur dévalorisation. Ce double processus pourrait accroître de cette manière la "fragmentation" urbaine et la "division sociale des espaces".

L'accélération des mutations économiques et sociales bouleverse de toute évidence les divers aspects de l'urbain, dans les rapports des villes entre elles, dans l'articulation entre les parties au sein de l'espace de chaque agglomération (quartier, zone...), dans les aspirations des individus en matière de localisation de leur résidence, comme de la nature de leur logement.

Alors que les premières études sur la place des villes dans le territoire ont défini les notions de centre et de zone d'influence (Christaller, Reuilly, B.Berry) on est passé, dans les années 1950-1960 à la vision de réseaux urbains hiérarchisés où l'avenir de chaque ville pouvait se déterminer par sa place dans le système et aux différentes échelles : réseaux de villes moyennes et petites autour d'une grande ville dans chaque région ; réseau de grandes villes autour de la capitale dans le territoire national.

Lorsque les villes obéissaient mal au schéma global, l'aménagement du territoire cherchait à leur redonner la "place" qu'elles auraient dû occuper dans le système. Cependant, cette vision fonctionnaliste n'a pas résisté aux conséquences des mutations économiques et politiques.... "En ce qui concerne les grandes villes, on a mis à jour l'inutilité d'une conception catégorielle où tout espace régional devrait être doté d'une métropole régionale exerçant dans sa zone d'influence l'ensemble des fonctions qui découlent du niveau de développement de la société globale" (DAUPHINE, A.2003) .

De même, on a rapidement reconnu le poids du contenu socio-économique de l'espace régional dans la différenciation des grandes villes : de l'idée des métropoles d'équilibre, assurant dans chaque région un encadrement partout semblable, permettant de diminuer le poids de l'influence de la capitale, on est passé à la nécessité d'une intervention sur les activités productives pour tenter de donner de nouvelles impulsions au développement des villes dans les zones en dépression économique. ***La dynamique endogène et les spécificités du milieu local peuvent être un atout pour le développement de la ville et de la région.***

En Tunisie, avant les années 1990 et à l'instar des autres pays, le système urbain était conçu et pensé en terme principalement national. Comme partout dans le monde,

il s'agit de doter les villes des moyens et des équipements qui leur permettent de s'insérer dans le territoire national. L'internationalité était pour la plupart l'apanage de quelques villes ; elle était aussi synonyme d'extraversion et de dépendance économique et politique. Seules les capitales des pays, renfermant des ambassades et des représentations étrangères, sont considérées comme des villes internationales.

L'aménagement urbain, régional et national était réfléchi aussi en terme d'économie nationale qui réduit le plus possible les importations (substitution) et œuvre pour l'autosuffisance.

Ainsi, si l'industrialisation des années 1960, dont les villes étaient le support principal, visait la dotation du pays d'une base industrielle qui contribuera à l'indépendance économique, celle des années 1970, avait pour objectif la création d'industries de substitution aux importations et l'attraction des IDE.

Telle qu'elle se dégage du Schéma National d'Aménagement du Territoire de 1985, document d'orientation de l'aménagement, la hiérarchie urbaine tunisienne était formée d'une métropole nationale (Tunis), de deux métropoles régionales (Sfax, Sousse), de villes régionales et de centres locaux. Dans ce système hiérarchique chaque strate de ville était amenée à jouer le rôle qu'on lui a assigné pour contribuer à l'intégration du territoire national.

La ville de Sfax, premier centre urbain après la capitale, par son poids démographique et économique, devrait jouer le rôle de métropole régionale, relayant la capitale pour divers services et équipements et rayonnant sur une partie du centre et sur tout le sud tunisien.

Le rayonnement des villes se réalise à travers leur dotation en équipements et en activités productives basiques. Par la mise en place de ces équipements et des services de commandement, l'acteur public était le principal pourvoyeur de l'affermissement du rôle régional des villes: équipements sanitaires, de transport, tertiaire de commandement. De ce fait, l'armature urbaine tunisienne et son évolution depuis l'indépendance étaient l'oeuvre de l'acteur public, soucieux d'équilibre régional et d'harmonie du système urbain, et secondairement de la dynamique interne propre de ces espaces.

La complexification des problèmes métropolitains et le recul du rôle de l'acteur public en tant qu'acteur économique et aménageur ont fait qu'on est passé du concept de la gestion de la ville à celui de la gouvernance métropolitaine.

Cependant, avec la mondialisation, la politique d'aménagement du territoire va subir un revirement total où des notions comme l'équilibre régional, la lutte contre l'exode rural, le développement équitable, vont céder la place dans le discours

aménageur à des termes nouveaux tels la rentabilité, la compétitivité, l'efficacité spatiale, la métropolisation...

De la sorte, l'exode vers les grandes villes, longtemps considéré comme un fléau social et économique par ses effets négatifs conjugués sur la ville et la campagne (SNAT, 1985), devient un phénomène à encourager pour les métropoles (SDATN, 1998).

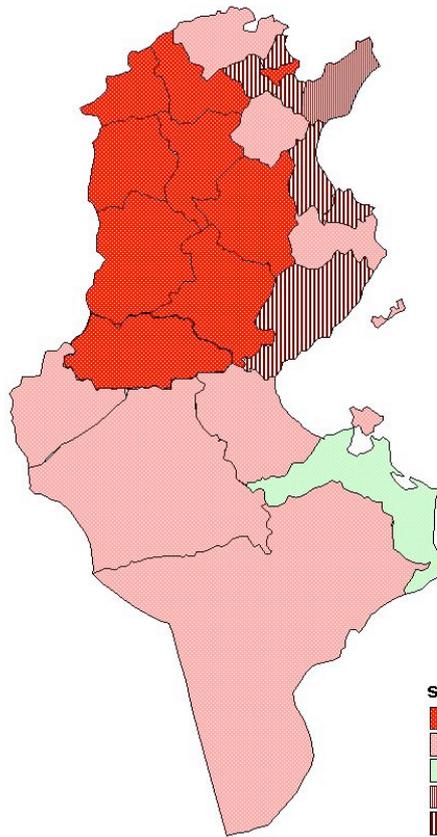
Par l'offre qu'elle procure en main d'œuvre abondante et à bon marché, par l'accès des villes à la taille critique de la métropolisation (1 million d'habitants dans la région métropolitaine), la mobilité des populations devient un élément positif de métropolisation et de compétitivité des territoires. De même que la littoralisation des hommes et de leurs activités, longtemps approchée en terme de déséquilibre spatial, économique et social responsable de l'existence d'un territoire national à deux vitesses devient synonyme d'efficacité économique.

Confirmé par le Recensement Général de la Population et de l'Habitat de 2004 (RGPH, 2004), la concentration principalement sur Tunis, et secondairement sur Sfax et Sousse devient l'élément moteur de la métropolisation. Ce recensement a montré qu'en dehors du Grand Tunis, du bipôle Sousse-Monastir, Sfax, Nabeul et Medenine, tous les autres gouvernorats ont enregistré des soldes migratoires négatifs entre 1994 et 2004. Certains ont même enregistré des bilans négatifs très prononcés comme Kairouan (-22047), Siliana (-12000), Kasserine (-14000).

Ce phénomène s'est amplifié même dans des gouvernorats comme Jendouba, Sidi Bouzid, Siliana, démontrant les limites de l'intervention de l'acteur public qui était le principal pourvoyeur de ces villes en matière d'équipements et de services depuis les années 1970.

Le recul démographique de certains gouvernorats nous renseigne sur les prémices de la métropolisation qui commence à se dessiner dans le pays. Les territoires mis à l'écart par la mondialisation sont ceux qui n'arrivent plus à se connecter aux réseaux mondiaux (industrie, exportation, investissements directs étrangers et tourisme international...).

Solde migratoire inter-gouvernorat (2004)



solde migratoire

	-30575 - -23824 (2)
	-23823 - -7618 (7)
	-7617 - 527 (10)
	528 - 15000 (3)
	15001 - 40050 (4)

0 km ————— 200 km

Les régions dépressives, marginalisées, ne peuvent plus être le support à des programmes de développement dans la mesure où elles ne sont pas compétitives. Cependant, elles recevront des aides, des compensations que l'État est en mesure de la fournir à travers les contributions citoyennes. Les interventions du fond 26-26 de "solidarité nationale" dans les zones dites d'ombre en est l'exemple.

La recherche de la compétitivité va faire émerger des territoires dotés du capital, de moyens et d'infrastructures et va renforcer le développement inégal des espaces et des territoires.

Le développement inégal est un phénomène structurel qui se situe aux fondements même du système capitaliste où la recherche de la rentabilité du capital, va faire concentrer les richesses dans des lieux au détriment du reste et donner naissance à une organisation du type "centre-périphérie".

Au temps de la mondialisation et au niveau urbain, ce déséquilibre va toucher les différents échelons spatiaux de la ville. Ainsi, dans les grandes villes tunisiennes, de nouveaux quartiers ont émergé par leurs fonctions, leurs équipements et leur contenu social, alors que d'autres se sont trouvés marginaliser. A la dotation en infrastructures, s'ajoute un accès plus facile aux équipements et infrastructures ; à Tunis, des cités comme El-Manar, El- Menzah, Ennasr, Bouhaira, illustrent ce type d'évolution. Il en est de même des mutations de la centralité dans d'autres grandes. A Sfax, le quartier de Sfax-el-Jadida affiche sa vocation comme centre de commandement de la ville et de sa région.

Promue au rang de "métropole mondialisée", à ossature internationale (SDAGS, 1999, SDATN, 1997), Sfax devait développer ses équipements, son image et ses activités afin d'accéder à l'internationalité. Il s'agit aussi de revaloriser le tissu urbain de la ville à travers les grands projets d'aménagement, la réhabilitation des infrastructures existantes et la revalorisation des sites urbains.

Divers équipements et infrastructures réalisés ou en projet vont permettre à la ville d'accéder à ce rang comme la plate-forme logistique de transport, les zones industrielles équipées, l'université étoffée, le pôle technologique...).

Toutefois, la compétitivité de la ville ne se réalise pas par la seule mise à niveau des équipements et infrastructures, mais elle touche aussi l'espace urbain et ses composantes. Ainsi, l'étalement de l'aire urbaine et les différents coûts qu'il engendre dépasse le simple problème de gestion et d'organisation de la ville et devient un facteur de gêne pour la compétitivité et la durabilité de la ville.

1.2. L'ETALEMENT URBAIN

Réduit dans la littérature en une simple expansion spatiale de la ville au détriment de la campagne, l'étalement exprime des situations plus complexes où se conjuguent la faible maîtrise de l'espace urbain avec les déficiences d'équipement, la dépendance automobile, les densités urbaines faibles, l'accès de plus en plus difficile de certaines catégories sociales aux équipements, la fragmentation socio-spatiale et l'aggravation des empreintes écologiques (BENNASR, A. 2003).

Malgré le fait qu'il représente un thème de préoccupation ancien, l'étalement s'est inscrit ces dernières années dans la logique de la ville durable. Cette relation très étroite entre durabilité et forme de la ville (compacité) a fait que le terme d'étalement a pris une connotation péjorative.

De même que le lien entre *durabilité de la ville* (un autre terme non moins problématique) et *compacité*, a transformé ce dernier en un dogme, où les questionnements et les travaux critiques sont limités. Les politiques comme les aménageurs ont prôné les vertus de cette forme et ce malgré le fait qu'aucune étude n'a montré jusqu'ici l'ensemble des impacts positifs de la ville compacte (ALLAIN, R. 1994).

La notion de ville compacte et durable requiert une forte résonance dans la mesure où il se présente comme une consécration de l'idéal urbain et de l'image que font les urbanistes et les utopistes de la ville idéale: une ville pédestre à dimension humaine où s'entremêlent les éléments naturels et urbains. *Les villes utopiques n'étaient-elles pas des entités circulaires et compactes?* (BAILLY, A. 1999).

Cependant, cette compacité magique symbole d'unité, de protection de la ville, s'est transformée pendant le 17^{ème} et le 18^{ème} siècle en un indicateur de la ville non durable. Les densités élevées au centre deviennent un élément qui favorise les maladies et les épidémies subies par la population urbaine pauvre. De ce fait, les courants hygiénistes ont prôné une ville aérée; un idéal que la ville américaine étalée a représenté le prototype.

1.2.1. La ville durable et compacte : mythe ou réalité ?

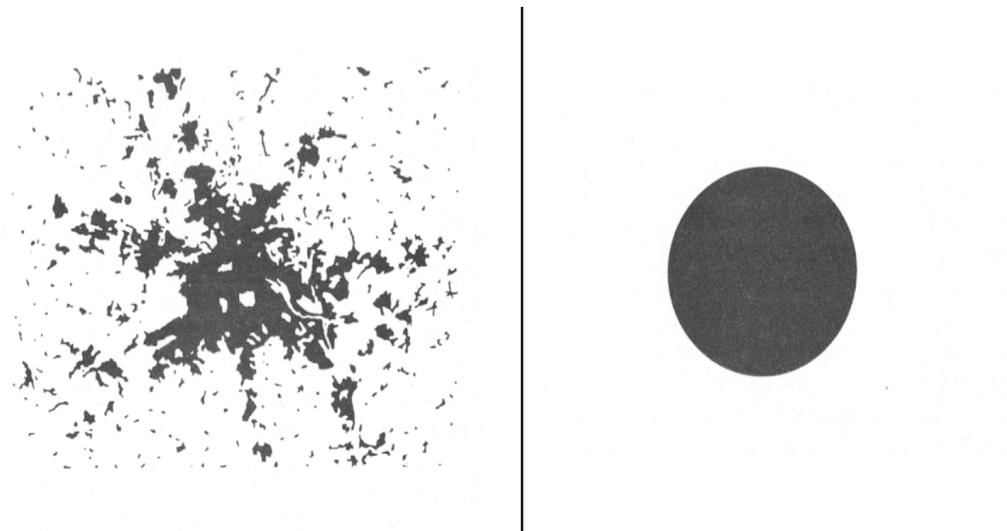
L'étalement urbain et la maîtrise de ses conséquences reste un défi important de l'aménagement du territoire. Or comme l'ont constaté beaucoup d'observations *"les succès des opérations visant à limiter l'étalement urbain sont limités et les tentatives de densification sont souvent mal accueillies par la population concernée"* (ALLAIN, R. 1994, FOUCHIER, V.1995).

Certes, les conséquences de l'étalement urbain comme la consommation d'espace, la génération de trafic et ses impacts environnementaux sont de bonnes raisons pour mettre en cause cette évolution. Mais les concepts traditionnels d'une ville compacte sont-ils adaptés pour trouver des solutions réalistes ?

En regroupant la surface bâtie de l'agglomération berlinoise sous forme d'un cercle, K. HUMPERT¹⁵ (1991) a montré de façon caricaturale l'absurdité de vouloir appliquer à une zone métropolitaine le concept d'une ville compacte (figure 1.2).

Il est évident qu'une telle ville serait tout au moins également génératrice de trafic et de pollution: un résident souhaitant profiter d'espaces verts serait obligé de se rendre à la bordure de la ville, dans la mesure où aucune coulée verte n'apportant de l'air frais au centre.

Figure 1.2. La surface bâtie de l'agglomération berlinoise en 1990 et la même surface regroupée en disque (selon HUMPERT 1991)



Dans une forme compacte de taille restreinte, l'accessibilité aux espaces verts périphériques est encore dans un temps

raisonnable. *"Ainsi, il était encore possible d'atteindre à Berlin sans problème la limite de la ville à pied ou à vélo au 19^{ème} siècle ce qui lui aurait permis d'appliquer un plan compact. Cependant, la croissance ultérieure de cette agglomération a impliqué un étalement tentaculaire pour assurer une accessibilité comparable aux espaces verts "* (FRANKHAUSER, P. 1994). Lorsque cette taille devient trop grande la seule possibilité pour faciliter l'accès aux espaces verts est de rendre la ville moins compacte en y intégrant des espaces non bâtis.

1.2.2. Quelques définitions de la ville durable

¹⁵ Référence citée par Frankhauser (1994)

Né dans la sphère écologique, adopté par le politique pour des considérations économiques et sociales, le terme de ville durable revendique aujourd'hui une légitimité et une portée scientifique¹⁶.

L'apparition du terme de la ville durable est allée de paire avec l'ensemble des préoccupations dont la ville était sujette depuis le début des années 1990. Ayant pris naissance dans la sphère des écologistes et entouré d'un flou méthodologique et conceptuel encore persistant, le développement durable est devenu au cours des années, le terme le plus médiatisé et le plus rattaché à tous les aspects de l'environnement et de l'action humaine.

Cependant, malgré l'émergence de cette notion, la question de la ville était peu abordée dans les premiers travaux sur le développement durable. La réflexion s'est concentrée d'abord sur des thèmes plus circonscrits et non sur des territoires. Les études sur la durabilité ont porté au début sur les ressources naturelles comme l'eau, la diversité biologique et l'agriculture.

D'autre part, et en rapport avec les préoccupations environnementales, le regard porté sur la ville reste longtemps empreint de négativité, la ville étant parfois considérée comme une source de problèmes susceptibles de se résoudre par un rééquilibrage de l'habitat en faveur des campagnes.

Le flou qui entoure la définition de la ville durable, montre tantôt un penchant écologique, d'autre économique et régional. De même que *l'urbanophobie* des premiers écologistes ne faciliteront pas le traitement des problèmes spécifiquement urbains, qu'ils soient subis ou produits par les villes. Il faut attendre 1988 pour que le terme de "ville durable" (*sustainable city*) apparaisse, dans le cadre du programme de recherche *Man and Biosphere* de l'UNESCO (L'Homme et la Biosphère).

Cette toute première approche de la durabilité urbaine était marquée par l'idéal du "*small is beautiful*", qu'on peut traduire par "le mieux c'est d'être petit", dans la lignée de la ville auto-suffisante et de la contre-culture californienne de la ville étalée. L'acception développée par les chercheurs assimile plutôt la ville durable à une ville écosystémique, capable de réduire les flux de matière et d'énergie qui la traversent.

On peut considérer qu'une première approche de la ville durable, avant que le terme ne soit inventé, porte sur la ville "autosuffisante". Elle est défendue par David Morris (1982) pour qui, "*le développement autosuffisant (self-reliance) est un développement qui stimule la capacité à satisfaire localement les besoins fondamentaux*" (MITLIN, D ; SATTERTHWAITE, D. 1994).

¹⁶ MATHIEU, N; GUERMOND. Y, (2005): La ville durable, du politique au scientifique. Collections indisciplines.

La ville durable est ensuite définie comme une ville qui n'exporte pas ses coûts de développement: *"Une ville qui réussit sur le plan du développement durable est une ville dont les nombreux et divers objectifs des habitants et des entreprises sont atteints sans que le coût en soit supporté par d'autres personnes ou d'autres régions"*. Une autre formulation de la même idée s'attache à la ville qui respecte les capacités de charge de son hinterland. Pour des auteurs canadiens comme William Rees et Wackernagel (1994) *"une ville durable est une ville dont l'empreinte écologique est réduite"*¹⁷.

Des travaux plus récents insistent sur l'ouverture des systèmes urbains et le dynamisme des échanges économiques spécifiques aux villes. La question est alors d'intégrer les différentes dimensions du développement durable dans le cadre urbain. *"Cette intégration peut être effectuée en suivant et en combinant les principes d'efficacité allocative de long terme, permettant au marché d'intégrer les coûts sociaux et les coûts à long terme, d'efficacité distributive, garantissant à chacun un bien-être minimal et des chances d'évolution, et d'équité environnementale, permettant à tout citoyen de bénéficier d'un environnement préservé"* (CAMAGNI, R. 2002). La dimension socioculturelle est également réintroduite par un élargissement de la compréhension du mot environnement qui ne va pas englober seulement le volet naturel, mais aussi social, économique et culturel...

Graham HAUGHTON et Colin HUNTER (1996) mettent en outre l'accent sur la nécessaire articulation entre enjeux locaux et globaux: *"une ville durable est une ville dans laquelle les habitants et les activités économiques s'efforcent continuellement d'améliorer leur environnement naturel, bâti et culturel au niveau du voisinage et au niveau régional, tout en travaillant de manière à défendre toujours l'objectif d'un développement durable global"*.

Les auteurs calculent que si l'empreinte écologique de régions telles que la vallée de Vancouver au Canada, dotée d'un certain niveau de vie et de consommation, était généralisée à toutes les régions habitées, il faudrait 28,5 milliards d'hectares pour satisfaire les besoins humains. Or, les zones émergées représentent 13 milliards d'hectares, dont 8,8 exploitables; d'où l'idée assez répandue que pour généraliser le mode de vie nord-américain, il faudrait deux (02) planètes supplémentaires (EMELIANOFF, C. 1997).

On peut aussi, et plus concrètement, désigner une ville durable par ses attributs, par ce qui caractérise les politiques de développement durable urbain. Ainsi pour Francis BEAUCIRE (19954): *"une ville durable est une ville compacte et fonctionnellement mixte, qui offre une qualité et une diversité de vie"*.

¹⁷ L'empreinte écologique est une mesure estimée de la surface nécessaire à la production des biens consommés annuellement ou quotidiennement par un territoire et à la résorption de ses déchets)

Ces définitions dont certaines relèvent de l'utopie, représentent une mise en cause de la métropolisation et la globalisation. Comment imaginer une ville où les objectifs des habitants et des entreprises sont atteints sans que le coût soit supporté par d'autres catégories sociales ou d'autres régions? La recherche de la compétitivité n'incite pas à accumuler les potentialités dans des lieux au détriment des autres qui doivent épauler le centre sans que l'effet de retour ne soit assuré? Jusqu'à qu'elle limite peut-on réduire l'empreinte écologique? La compacité est-elle toujours synonyme de durabilité et de prise en considération les aspirations des habitants de la ville?

En parallèle avec le développement de la méthodologie d'approche de la ville durable, le politique et surtout l'associatif à travers les organisations non gouvernementales, vont forger le terme qui deviendra une réalité vécue.

1.2.3. La ville durable : du politique au scientifique

L'année 1990 va marquer un tournant pour la problématique de la ville durable. Avec la préparation du Sommet de la Terre, qui doit se tenir à Rio en 1992, le Centre des Nations Unies pour les Etablissements Humains, lance un programme intitulé " *Cités durables* ", adressé aux pays en développement¹⁸. La même année se tient à New York, avec l'appui des Nations Unies, le " *Congrès mondial des collectivités locales pour un avenir durable* ", qui se conclut par la fondation d'une association de collectivités locales. Le Conseil International des Initiatives Environnementales Locales (ICLEI) a pour mission de sensibiliser et de former les collectivités locales au développement durable.

Le concept de ville durable est confirmé lors de la deuxième conférence des Nations Unies sur les Etablissements Humains (Habitat II), qui se tient à Istanbul quatre ans après Rio. On constate que les villes, en tant que lieu de vie, d'habitat, d'activités et de consommations, de chômage et de pauvreté, sont confrontées à un grand nombre de questions posées à Rio et qu'il n'est plus vraiment possible de les ignorer, à savoir le droit au logement et le développement durable.

La phase préparatoire de la conférence d'Istanbul a toutefois incité les différents pays à présenter et structurer leurs travaux sur le développement durable urbain. La contribution tunisienne à cette conférence a dressé un bilan de l'état de l'habitat en Tunisie, les programmes de logement, les infrastructures et les interventions du fond de solidarité nationale 26-26 dans ce domaine.

D'autre part, la globalisation et la décentralisation, dans certains pays, ont fait des grandes villes des acteurs politiques plus puissants, qui revendiquent à Habitat II un rôle dans la résolution des problèmes globaux. Les conventions et accords internationaux

¹⁸ www.unhabitat.org.

signés à Rio sont impuissants à mettre en oeuvre l'Agenda 21 (Agenda pour le XXI^e siècle).

Les institutions internationales se penchent donc vers les collectivités territoriales pour les inciter à prendre à leur tour en charge des politiques de développement durable où la ville, d'autre part, paraît être un échelon très pertinent pour impliquer les acteurs locaux et les habitants, faire jouer des procédures démocratiques, rendre possible l'appropriation du thème du développement durable par une multiplicité d'acteurs.

Les villes vont se trouver progressivement devant des demandes réitérées de mise en place d'Agendas 21 locaux, les gouvernements relayant un peu plus tard cette préoccupation. Mais la problématique du développement durable leur est à l'origine étrangère.

Si le Sommet des villes a faiblement mobilisé les gouvernements, les propositions des autorités locales, des ONG et du secteur privé ont été entérinées au sein de la conférence et intégrées dans le programme Habitat, procédé inédit dans un sommet onusien. Cinq cents maires et représentants d'autorités locales s'étaient réunis pour former l'Assemblée Mondiale des Villes et des Autorités Locales. L'affirmation des pouvoirs urbains joue incontestablement un rôle constitutif dans la problématique de la ville durable. De ce fait, le développement durable ne pouvant être laissé à la seule responsabilité des Etats.

Parallèlement à cette démarche descendante, on assiste à des mobilisations associatives qui s'emparent du concept de développement durable, au niveau local et national, pour le diffuser.

Les premières associations à s'être mobilisées en faveur du développement durable sont les ONG d'environnement et de développement, qui ont organisé des campagnes de sensibilisation afin que les politiques nationales puis locales intègrent ces préoccupations, avant et après la conférence de Rio. Souvent réunies en plates-formes associatives, ces associations ont assuré la diffusion du concept de développement durable, en le faisant sortir du cercle étroit de scientifiques.

Au-delà de la mobilisation et des relais surtout associatifs qui se sont mis en place et ont « travaillé » les politiques, on peut penser que la notion de développement durable s'est diffusée parce qu'elle entrait en résonance avec des préoccupations et des inquiétudes sociétales, notamment celle de perdre, par les modes et les rythmes de développement, un patrimoine que nous savons implicitement ne pas être en droit de confisquer.

1.2.4. Les Géographes : le développement et la ville durable

L'intérêt porté par les Géographes au concept de développement durable et plus particulièrement à la ville durable paraît très tardif par rapport aux autres disciplines scientifiques.

Intégrant dans leurs approches la dimension spatiale, sociale et environnementale, *le développement vu par les géographes est par définition durable*. Les soucis de protection et de revalorisation sont rencontrés dans les recherches géographiques où la dimension environnementale, la préservation des ressources, la lutte contre l'exclusion et la pauvreté, constituent quelques uns des thèmes de préoccupation de la discipline.

Ainsi, par exemple, le dictionnaire "*les Mots de la Géographie*¹⁹" paru en 1992, ne fait pas référence au concept. Cependant, la définition qu'il donne au développement local se recoupe avec la définition du développement durable "*le terme développement évoque une amélioration des situations locales et régionales qui assure une certaine harmonie entre une croissance quantitative et une amélioration qualitative dans le domaine social et culturel*".

*Le Dictionnaire de Géographie*²⁰ parue en 2003, ne fait aucune référence au développement durable dans tous les thèmes abordés.

Le terme a été aussi critiqué dans le "*Dictionnaire de la Géographie et de l'Espace des Sociétés*" sous la direction de Jacques LEVY et de Michel LUSSAULT" qui a consacré huit (08) pages pour la définition du développement durable et local.

L'indifférence des Géographes vient du fait que ce terme trop chargé, passe par être une mode et un motif de propagande politique et de légitimité des pouvoirs en place.

Cependant, quelques recherches géographiques sectorielles ont intégré dans leur approche le développement durable. La ville objet de notre recherche a été un thème privilégié de ces travaux.

Dans cet ordre, Jacques LEVY (1999) a proposé une grille de lecture pour deux modèles opposés d'urbanité ; Amsterdam et de Johannesburg (tableau 1.2) La grille se base sur des critères absolus ne comportant pas de scores. Pour l'auteur, Amsterdam représente le modèle de ville compacte, alors que Johannesburg est le prototype de la ville contre la ville.

Dans le modèle d'Amsterdam, on maximalise le modèle urbain, on optimise l'avantage de concentration, c'est-à-dire de coprésence et d'interactions du plus grand nombre d'opérateurs sociaux. Au contraire, à Johannesburg, la séparation sous toutes ses formes structure l'espace urbain, qui est une mosaïque de quartiers fonctionnellement et

¹⁹ BRUNET. R, FERRAS. R, THERY. H (1992): Les mots de la géographie, dictionnaire critique. Reclus, la documentation française.

²⁰ BAUD. P, BOURGEAT.S, BRAS.C (2003) Dictionnaire de Géographie, Hatier

sociologiquement (y compris ethniquement) homogènes et partiellement enclavés. A Johannesburg, on n'a pas d'espace public ; la ville diffuse coûte plus cher à Johannesburg.

Entre les deux modèles, la maximalisation des écarts est importante. Il y a des règles pour faire fonctionner la ville. Ces modèles sont symétriques et aucun des deux modèles n'est rencontré nulle part.

Pour que cette grille de lecture soit applicable sur les villes, nous pensons qu'il est important de doter les variables de scores. Nous pouvons proposer par exemple, une valeur négative (-1) pour une variable nulle ou très faible, une valeur (0) pour une variable moyenne et (+1) pour un critère fort. L'écart entre l'ensemble des valeurs positives et négatives détermine la position de la ville sur l'échelle de durabilité qui s'étend de +13 pour une ville durable et -13 pour une ville non durable.

Par le fait que la pensée urbaine s'est ordonnée autour de la critique de la ville, les géographes, les écologistes comme les hygiénistes, ont toujours fait le procès de la ville en dénonçant ses méfaits. Avec l'émergence du terme de la ville durable basée sur une critique de l'évolution de l'urbain, les Géographes ne se sont pas trouvés étrangers à cette problématique malgré le fait qu'ils ne l'ont pas adopté.

Les dimensions spatiales de la ville durable sont lisibles pour les géographes et entrent dans leurs préoccupations et leurs thèmes d'approche. La ville durable est en effet une ville compacte, à faible empreinte écologique où la nature s'inscrit comme partie intégrante de l'espace urbain. ***Appliquer à la ville les principes de durabilité revient à limiter l'étalement urbain, même si la population augmente, à réduire la fragmentation socio-spatiale, à gérer de façon équilibrée les relations entre espaces bâtis, naturels et agricoles.***

Tableau 1.2 : Grille de durabilité de la ville.

	Amsterdam	Johannesburg	<i>Sfax**</i>
Densité	+	-	<i>-1</i>
Compacité	+	-	<i>-1</i>
Interaccessibilité des lieux urbains	+	-	<i>0</i>

Présence d'espaces publics	+	-	-1
Importance des métriques pédestres	+	-	0
Coprésence habitat/emploi	+	-	0
Diversité des activités	+	-	0
Mixité sociologique	+	-	0
Fortes polarités intra-urbaines	+	-	+1
Productivité marchande/habitant	+	-	0
Auto-évaluation positive des lieux urbains	+	-	0
auto-identification de la société urbaine	+	-	+1
Société politique à l'échelle urbaine	+	-	-1
Total	+13	-13	-1

*Source : LEVY, J. (1999). ** proposition personnelle

Les Géographes qui ont adopté le terme de ville durable, ont posé les questions de l'échelle de pertinence de la durabilité. *"La durabilité doit-t-elle être abordé au niveau de l'aire urbaine toute entière ou à l'échelle de la ville ou du quartier"* (BAILLY, A. 1999). En effet, chaque échelle génère des logiques propres ; ce qui n'est pas vivable à l'échelle d'un quartier (mise en place d'axe majeur de circulation par exemple), peut être indispensable pour la ville. Cette constatation est valable aussi pour les échelles globales. De même, rendre une ville ou une région compétitive dans le contexte de mondialisation, implique un développement de certains espaces ou quartiers et la relégation des autres.

Comment résoudre ces problèmes urbains, est-ce par des politiques d'en haut qui émane de l'Etat "garant de l'équité socio-spatiale et de l'intérêt général, ou par des politiques qui viennent d'en bas et plus particulièrement de l'échelon local? Doit-on développer une culture qui reconnaît le droit à la différence et les contradictions entre les acteurs?

En effet, l'aménagement urbain doit faire face et anticiper des défis décisifs dont la crise énergétique et environnementale. Politiques, décideurs et aménageurs devront reconsidérer l'évolution des formes des villes qui résulte pour l'essentiel de l'âge d'or de l'automobile (ALLAIN, R. 2004).

Seulement, à côté de la taille démographique, la forme et la superficie de la ville jouent un rôle déterminant dans toute action d'aménagement. La rentabilité des

infrastructures urbaines, ne sera assurée que si la superficie de l'agglomération et sa forme coïncide avec sa taille. C'est le cas des infrastructures de transport, des réseaux de communication et d'assainissement et des équipements publics...

L'optique économique présente la " ville compacte " comme la solution la plus évidente et la plus soutenable car elle rend les équipements plus rentables, mais aussi offre le bénéfice d'une moindre dépendance automobile et d'une vie sociale meilleure et plus efficace. Cette vision idéaliste, s'oppose à la ville diffuse, dévoratrice d'espace et consommatrice d'énergie et d'équipements.

Qu'il s'agisse de la ville ou du développement, le terme durable, fortement médiatisé et politisé, apparaît comme un terme ne supportant pas de critiques.

Ainsi, la ville compacte n'a pas fait l'objet d'étude et d'évaluation qui montre les bienfaits de cette forme urbaine et son applicabilité pour les grandes villes et les métropoles.

Le concept sinon le mythe de la ville compacte s'est imposé chez les aménageurs mêmes, y compris dans les aires urbaines où il était de fait le modèle depuis longtemps (ALLAIN, R. 2004). Les analyses critiques de la forme compacte sont rares.

De nombreuses études préconisent une ville compacte comme ville durable ; pourtant ***aucune ne justifie clairement qu'une ville compacte a de meilleures performances environnementales et qu'elle offre une équité socio-spatiale.***

Les rares recherches menées sur quelques villes ont montré qu'il faut relativiser les bienfaits de la ville compacte. L'étude du cas de la ville Rennes (France) a montré que la compacité peut-être une forme pleine de désavantages (Allain, R. 2005).

Avec 400 000 habitants, l'aire urbaine de Rennes est constituée d'une ville-centre entourée d'une ceinture verte et de petits satellites denses (figure 2.2). Cette macro forme originale est le résultat d'un demi siècle de politique d'aménagement volontariste. Plusieurs problèmes ont surgi sous l'effet de cette forme dense et compacte :

-Le prix élevé des logements: Rennes est l'une des villes les plus chères en France ; les prix et leur progression sont très supérieurs à ce qu'ils devraient être pour une agglomération de cette taille, même très dynamique.

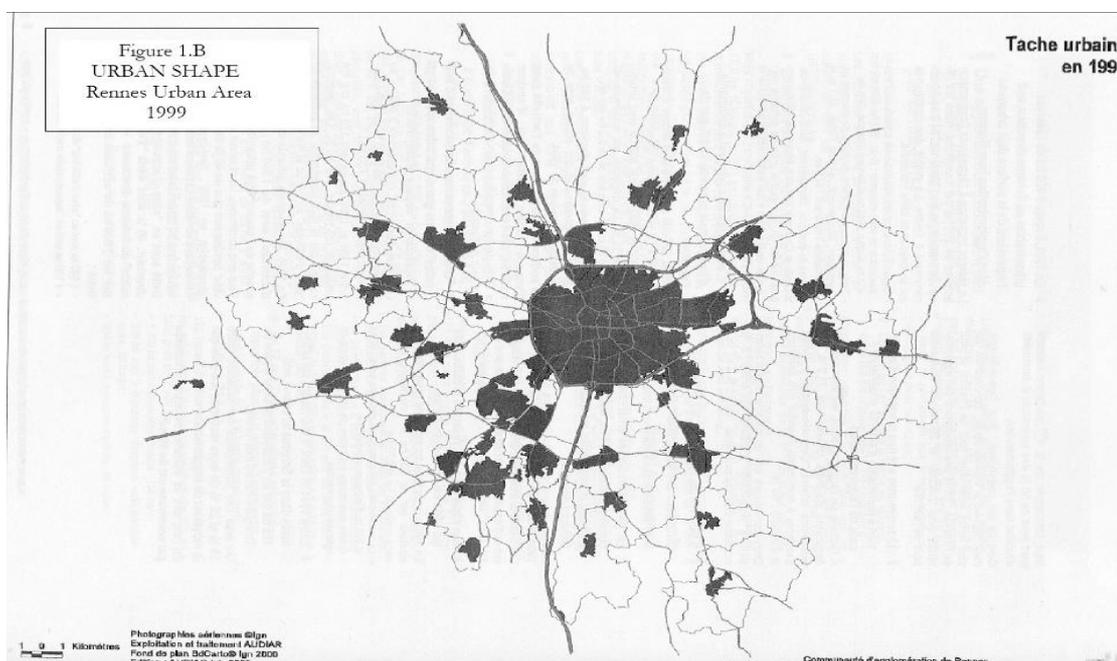
-Le renforcement de la ségrégation sociale : le niveau des prix accentue les inégalités sociales dans l'aire urbaine. Les fortes densités de bâti permises par les règlements dans la ville-centre tirent les prix vers le haut suivant un processus qui s'accélère. Les nouveaux arrivants et les jeunes ménages sont repoussés vers les périphéries. Le résultat est l'opposition entre une ville-centre duale (riches et une partie de pauvres) et des périphéries de catégories moyennes avec enfants, marqué par

un fort gradient social selon la distance au centre.

- Le système des routes radiales et la faiblesse des connexions orbitales entre les satellites renforcent le niveau de centralité de la ville-centre et accentue la dépendance des périphéries ; l'usage de la voiture particulière s'impose donc. De plus, le modèle multipolaire faible diminue la rentabilité des transports en commun en raison des traversées de zones vertes et des creux urbains.

- Les effets bénéfiques qu'on pourrait attendre d'une ville compacte se réduisent donc à la préservation des paysages. Mais les effets négatifs tendent à s'accroître (inégalités, tri social avec la distance, problèmes de transport). Ceci met en péril l'équité sociale, un des objectifs exprimés dans le projet d'agglomération et pour lequel les options d'aménagement sont un volet majeur.

Figure 2.2: Rennes, un modèle de la ville compacte



Source : Heurs et malheurs de la ville compacte. (ALLAIN R. 2005)

Une autre recherche sur la ville de Nice (MAIGNANT, G. 2002) a montré que même si la ville compacte permet de diminuer de manière notable les émissions de gaz, notamment par la réduction des flux de circulation, la modification de la morphologie urbaine par le comblement des vides et la densification en hauteur des villes entraînent des redistributions spatiales des flux de polluants pouvant créer des zones de très fortes concentrations, largement supérieures aux seuils de recommandation de santé publique.

De plus, des études sanitaires, menées lors de la canicule de l'été 2003 en France, ont montré une surmortalité plus importante dans les quartiers au bâti resserré.

Nombreuses sont les études préconisant une ville compacte pour des questions de durabilité urbaine. Un rapport canadien²¹ sur la qualité de l'environnement dans les villes canadiennes précise de manière implicite "qu'une forme urbaine compacte est davantage viable au plan écologique que les modèles de croissance urbaine que l'on trouve souvent en Amérique du Nord, notamment la "suburbanisation" ou l'étalement urbain, mais reconnaît que les conséquences précises de la forme urbaine, par exemple, sur le nombre de déplacements en automobile, la

²¹ La qualité de l'environnement dans les villes canadiennes : le rôle du gouvernement fédéral, Coll. L'état du débat, Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie, 103 p.

congestion, la pollution de l'air et les coûts des infrastructures ne sont pas clairement établies."

Une ville compacte permet de lutter contre l'étalement urbain et minimise les déplacements intra urbains. En revanche, la densification des villes modifie les conditions de dispersion atmosphérique et crée des zones propices à des accumulations sonores et polluantes. La ville compacte dispose de peu d'espaces verts et de loisirs et risque d'inciter ses habitants à des déplacements plus importants, notamment les fins de semaine.

Densifier les villes, notamment par le comblement des vides interstitiels ou par la reconstruction de la ville sur elle même (densification verticale de bâti) augmente la compacité de la ville. Cette compacité plus forte modifie les champs de vent qui sont tantôt accélérés, tantôt freinés.

Même si une ville compacte permet de minimiser les déplacements intra urbains ou du moins de choisir des modes de déplacements doux (marche à pied, bicyclette) pour de petits trajets ; les nuisances sonores, amplifiées par une morphologie urbaine resserrée, et les concentrations de polluants asphyxient les centres-villes.

La vulnérabilité environnementale de l'espace urbain est amplifiée; elle engendre des déplacements de plus en plus importants vers l'extérieur. Pour diminuer l'ampleur de certains problèmes environnementaux, on en a créé de nouveaux. Cette vulnérabilité est la cause de problèmes de santé comme le rappelle par exemple épidémies. La plupart de ces épidémies se propagent par percolation, c'est à dire par contiguïté. Il est donc nécessaire de ne pas trop resserrer le bâti pour éviter d'augmenter la propagation de certaines épidémies. "D'ailleurs si l'on regarde l'histoire de Paris, la principale raison des aménagements (élargissement des artères ...) prônée par le baron Haussmann est la lutte contre l'insalubrité" (MIGNANT, G. 2002). *Ces problèmes de santé et la baisse de qualité de vie en milieu urbain, due aux différentes nuisances, incitent à des déplacements vers l'extérieur, soit de manière ponctuelle (week-end, vacances), soit de manière permanente voire quotidienne.*

2. L'ETALEMENT DE SFAX

Pour le Géographe comme pour l'Aménageur, l'exemple de Sfax est pertinent, parce qu'il s'agit d'un modèle de ville étalée où tous les indicateurs spatiaux, économiques et d'environnement montrent que le développement de la ville est loin d'être durable.

2.1. SFAX A LA RECHERCHE DE LA COMPACITE

La recherche de la compacité a toujours figuré dans les plans d'aménagement urbains

de Sfax.

Le plan de 1949 par exemple a fixé les limites de la ville à la rocade n°5 (2 km du centre) et qui englobe le pôle central (quartier colonial, Médina) et les faubourgs périphériques. Le périmètre urbain était limité à 1000 ha pour une population estimée à 50000 habitants, soit une densité de 50 hab/ha.

Une dizaine d'années plus tard, le plan de 1961 a délimité la ville à la rocade du km 4, dans une assiette de plus de 4000 ha et pour une population qui n'a pas beaucoup augmenté. En effet, la commune de Sfax ne compte que 65000 habitants en 1956 (RGPH, 1956) ; ce qui donne une densité urbaine de 16 hab/ha.

Le PDU de 1977, est allé encore plus loin où les Merkez (pôles périphériques) distants de 6 à 7 km de la ville, étaient intégrés dans le périmètre d'aménagement; ce qui a donné une superficie de 12000 ha pour une population de 200 000 habitants soit une densité ne dépassant pas 15 hab/ha.

Le SDAGS de 1998, a fixé cette limite au km 9 qui s'étend sur 17000 ha. Toutefois, il a considéré que l'assiette actuelle peut répondre aux besoins de l'extension de la ville à l'horizon 2015.

Enfin, la SDGS 2016 a retenu les limites fixées par le SDAGS, mais elle a proposé la mise en place de gros équipements dans l'espace intermédiaire entre le km 9 et la rocade 11. Plusieurs équipements ont été proposés : une foire internationale, un technopôle, une cité sportive.

Les outils de la planification urbaine adoptés depuis le début du siècle ont prôné une densification du centre et un compactage de l'aire urbaine de la ville. Pour la réalisation des objectifs de compactage, les plans d'aménagement ont proposé des réglementations qui ont touché le foncier et son usage.

Le Schéma d'Aménagement du Grand Sfax (SDAGS, 1998), comme la Stratégie de Développement du Grand Sfax (SDGS, 2016) ont proposé des solutions pour agir sur la forme étalée et cerner l'urbanisation de la ville par ***la densification et le compactage urbain par une verticalisation du bâti au centre et sur les radiales et un remplissage des vacuités urbaines.***

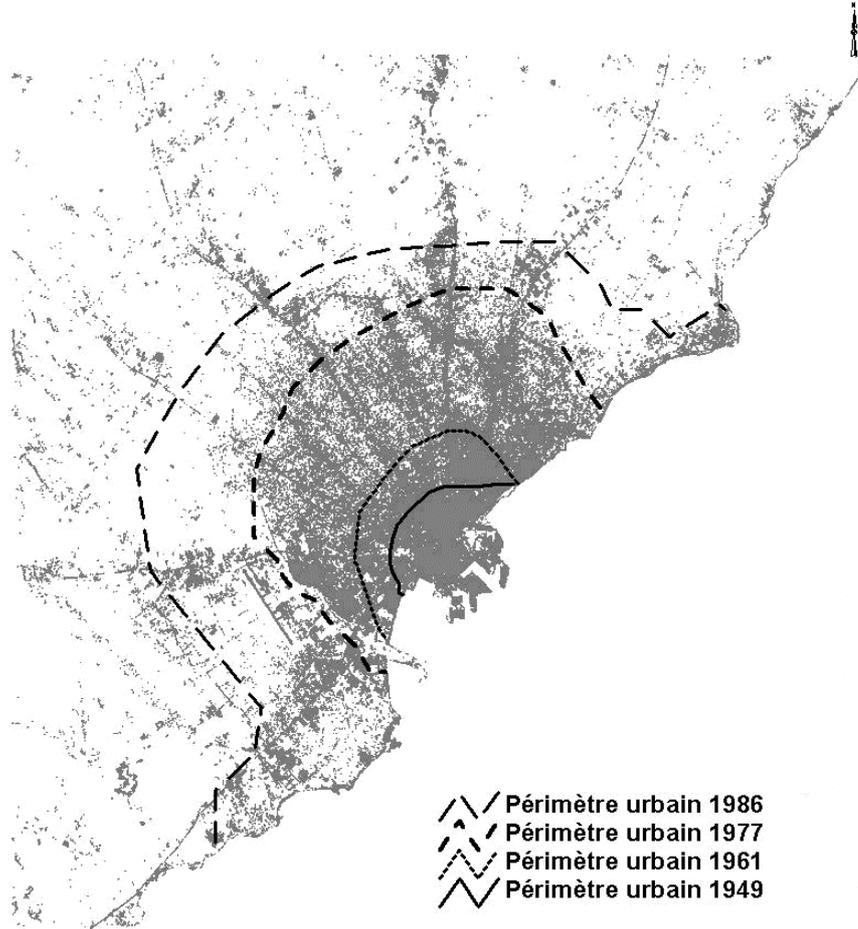
Cependant, les limites fixées par les différents documents d'urbanisme n'ont pas été respectées. Plus grave encore, les documents apparaissent parfois comme caduques dès leur promulgation où l'extension de l'aire urbaine a toujours devancé la promulgation des plans d'aménagement.

Les impacts limités des documents sur l'expansion et l'orientation du développement de l'aire urbaine témoignent d'une inadéquation entre ces outils et la réalité sociale de la ville. L'aménageur comme le politique ont toujours porté la responsabilité de l'échec des

documents aux citoyens . Le discours qui a toujours prévalu montre les sfaxiens comme des gens qui ne respectent pas les règlements et optent pour l'habitat pavillonnaire et le morcellement de leur foncier.

Toutefois, en dépit de la volonté affichée des différents documents et règlements de freiner l'étalement, de la préférence des sfaxiens pour l'habitat pavillonnaire, ***peut-on opter pour la compacité dans une ville où les espaces publics et de sociabilité sont rares*** (espaces verts, salles de spectacle, esplanades, plages...)? ***Peut-on mettre en place et œuvrer pour une densification et une compacité sans porter préjudice à la qualité de vie des habitants*** ? Les exigences économiques justifient-elles de telles politiques et la compacité dans ce cas n'est-elle pas l'opposée de la durabilité ?

Evolution du périmètre d'aménagement de Sfax depuis 1949



0 8 16 Kilometers

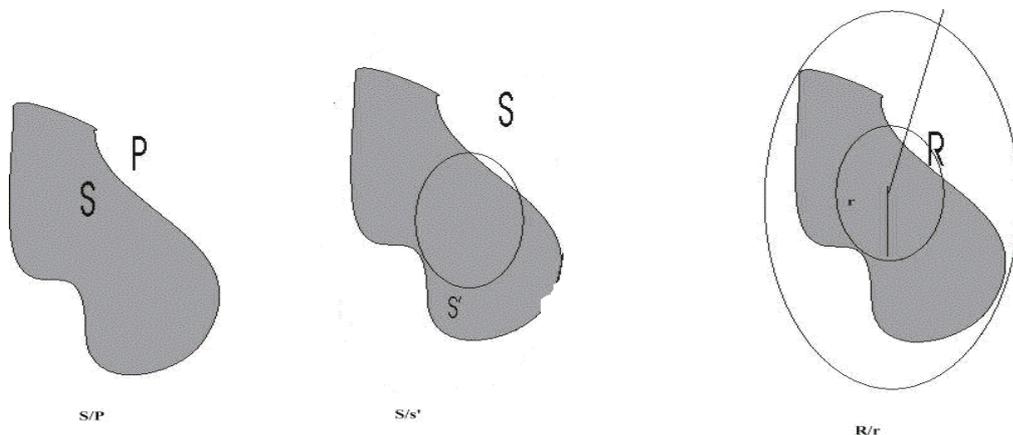
Les aspirations sociales désormais de plus en plus basées sur l'individualisme apparaissent comme contraire à la compacité. Le nombre croissant des piscines privées, même s'il traduit un certain niveau social, témoigne d'un manque de plages et du transfert d'un équipement à l'origine collectif à l'usage privé.

L'attachement du sfaxien à la maison pavillonnaire, responsable selon les aménageurs de l'étalement, n'est pas toujours lié à une quelconque culture qui privilégie ce type d'habitat, mais parce que ce modèle paraît très compétitif comparé aux autres modes d'accès au logement et adapté aux aspirations et aux budgets des ménages (auto-construction).

2.2. LES INDICATEURS DE L'ETALEMENT DE SFAX

Plusieurs indices sont aujourd'hui utilisés pour exprimer l'ampleur de l'étalement urbain. Certains indices touchent à la forme de l'entité urbaine, d'autres au fonctionnement du système de la ville où deux types sont à distinguer: les indicateurs bidimensionnels et les indicateurs tridimensionnels

l'analyse bidimensionnelle se base sur le rapport entre superficie et périmètre de l'agglomération.



-Rapport *Surface de la ville/Périmètre*. Il peut prendre toute les valeurs possibles où la surface peut-être plus grande ou plus petite que le Périmètre.

- Rapport de la *Surface de la ville/ surface du cercle circonscrit*. L'indice I est toujours inférieur à 1. Plus la ville est compacte, plus le rapport s'approche de 1.

-Rapport du *Rayon du cercle inscrit/Rayon du cercle circonscrit*. Le rapport I est toujours inférieur ou égal à 1.

2.2.1. Les indices de forme

Ces indices classiques d'étude de forme se basent sur le rapport entre la superficie de l'agglomération et son périmètre.

Parmi ces indices, on trouve celui de Miller (Haggett.P, 1973): $F=A/\pi \times (P/\pi \times 2)^2$ ou celui plus simplifié de *Belhedi*, (BELHEDI, A. 1989): $F= 4\pi A/P^2$; avec F : indice de forme, P périmètre et A aire du polygone. Un indice égal à 1 exprime une forme circulaire, alors qu'un indice se rapprochant de zéro implique un étalement excessif.

L'indice de *Gravélius*, $I_G= P/2 \cdot \sqrt{\pi} S$ quant à lui, varie dans le sens inverse des deux autres indices, il est toujours supérieur à 1.

Appliqués au cas de Sfax (BENNASR, A. 2003) et au cas de Nice (MAIGNANT, G. 2005) les résultats se présentent comme suit (tableau 2.2):

Tableau 2.2 : indices de formes : cas de Sfax (Tunisie) et Nice (France)

ville	I_M et I_B	I_G
Sfax*	0.17	1.97
Nice**	0.26	2.34

* Calcul personnel. ** MAIGNANT, G.(2005)

Ces types d'indices sont utilisés dans le calcul d'optimisation de formes, par exemple comment obtenir la plus grande surface avec le minimum de périmètre.

2.2.2. Les indices tridimensionnels

Ils sont plus adaptés pour approcher la complexité tridimensionnelle de la morphologie urbaine. Les deux principaux sont *l'indice de forme* et *l'indice de construction de Landsberg*. Ils constituent deux éléments de caractérisation de l'espace bâti en milieu urbain.

L'indice de forme urbaine, directement lié à la construction, peut être défini par la formule suivante : $I_F = h^2/S$, avec h : la hauteur du bâti et S la surface au sol, (autrement dit l'emprise). Cet indice est sans dimension car h^2 et S ont la même dimension, la dimension d'une surface. Autrement dit, il est un indicateur absolu. C'est est un indicateur morphologique, calculable pour un immeuble, sur le quartier ou la ville entière, donnant une information sur chacun des bâtiments indépendamment des autres (autrement dit l'espacement entre ceux- ci). Plus l'indice de forme urbaine est grand et plus la ville est dense verticalement.

Quant à l'indice de construction de Landsberg, défini par : $I_C = h/LA$, avec h : la hauteur du bâti et L la largeur de la rue, il informe sur la morphologie des artères. En effet, il permet de souligner l'écartement entre deux bâtiments situés de part et d'autre de l'artère. Il est lui aussi sans dimension, il représente donc une valeur absolue. L'indice de construction de Landsberg est aujourd'hui utilisé pour la compréhension des phénomènes de pollution, en effet deux rues de même largeur, de hauteurs de bâti différentes et supportant le même trafic n'auront pas la même charge polluante. Ces différentes considérations font qu'une étude sur la pollution urbaine ne peut être appréhendée que par des modèles tridimensionnels.

La forme bâtie joue alors un rôle fondamental dans cette lecture. C'est d'ailleurs vue d'en haut, que la structure de la forme urbaine se dévoile. La vision tridimensionnelle permet une meilleure approche de la structure, décèle les espaces libres, utilisables ou non, elle révèle aussi la trame urbaine difficilement perceptible pour l'observateur.

2.2.3. La géométrie fractale

L'intérêt de l'approche fractale est son caractère géométrique qui permet d'élaborer des mesures qui servent de descripteurs morphologiques pour les tissus urbains.

On trouve dans la nature des formes qui ne peuvent être définies par des figures géométriques simples telles que le cercle, le rectangle, le triangle etc. Ceci est dû à l'irrégularité de celles-ci. Ces formes appelées parfois "formes quelconques" étaient négligées par la géométrie euclidienne.

L'impossibilité de décrire ces formes, de façon simple, a poussé les scientifiques à développer une nouvelle géométrie permettant de les appréhender, il s'agit de la géométrie fractale. "*La géométrie fractale est la géométrie des objets qui sont invariants quand on opère sur eux une dilatation*" (SAPOVAL, B. 1997).

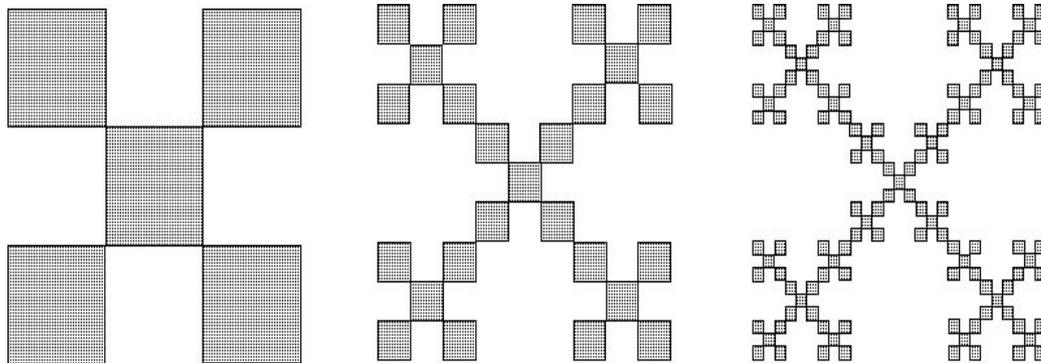
La géométrie fractale est apparue, dans les années 70, dans les travaux de Mandelbrot, mais cette notion regroupe différentes recherches énoncées, bien avant, dans les écrits de nombreux mathématiciens.

La caractéristique élémentaire d'un tissu urbain, c'est la présence ou l'absence du bâti et sa répartition dans l'espace disponible. Ceci incite à choisir un modèle de référence des tissus urbains ; ce modèle est le tapis de *Sierpinski*. Il s'agit d'objets géométriques qui sont caractérisés par la répartition de certains éléments occupés sur une surface.

La figure initiale²² est un carré d'une longueur de base donnée L . Celui-ci est réduit par un facteur $r = 1/3$ et on place $N = 5$ de ces carrés de longueur $l_i = r \cdot L = 1/3 L$ selon une disposition choisie. Lors de l'étape suivante, on remplace chaque carré

²² Pour plus de détails, voir FRANKHAUSER, op.cit

de longueur l_1 par $N = 5$ carrés de longueur $l_2 = r \cdot l_1 = 1/9 L$. L'objet est ainsi constitué de $N_2 = N^2$ carrés de longueur l_2 . Pour les prochaines étapes on répète la même procédure et pour une étape n on la longueur de base des carrés est égale à $l_n = r^n \cdot L$



Il existe deux approches pour l'analyse fractale: les analyses globales (quadrillage et dilatation) et l'analyse locale (radiale).

Pour l'application sur l'espace urbain, on choisit un point de comptage qui doit être un point occupé. On entoure ce point d'un carré dont le côté b_i est agrandi graduellement de telle sorte qu'on obtienne à l'étape i : $b_i = 2 \cdot i + 1$

On détermine à chaque étape, le nombre total de points occupés $N(b_i)$ à l'intérieur du carré. La loi fractale prend alors la forme de $N(b_i) = b_i^{D_r} = (2 \cdot i + 1)^{D_r}$

La représentation algorithmique est comme suit $\log N(b_i) = D_r \cdot \log b_i$ où D_r est la dimension radiale.

La mesure fractale du bâti permet de calculer la densité du bâti et révéler ainsi les contrastes intra urbains (remplissage inégal de l'espace urbain).

Plus la dimension fractale est proche de 2, plus la masse bâtie occupe de l'espace et moins les vacuités exploitables ou pas sont présentes, et plus la zone considérée est compacte.

La notion de fractale est essentiellement déterminée par la propriété de similarité, bien évidemment dans le cas des structures urbaines, cette similarité ne peut être respectée complètement, elle est simplement statistique.

Pour souligner ce point nous avons calculé la dimension fractale du bâti de trois zones : centre de Sfax²³ qui regroupe le quartier Bab-Bhar et la Médina, la zone de la première couronne (intra-rocade du km 2 au km 4), et enfin la zone intermédiaire et la périphérie (6-9

²³ Nous n'avons pas inclus Sfax-el-jadida, un espace non encore achevé, pour réduire ses effets sur la structure

km de la ville). Ces calculs ont été effectués par la méthode du quadrillage, implémentée dans le logiciel Fractalyse²⁴. Le processus utilise des dilatations sur la forme bâtie. Plus les bâtiments sont proches, plus les espaces dilatés se joignent vite. Les agrégats formés donnent les zones les plus densément bâties (vision bidimensionnelle) et révèlent les vacuités.

Les résultats sont les suivants²⁵ : **1.68** pour le centre de Sfax , **1.53** au niveau des Rbath (faubourg) et **1.49** au niveau de la rocade du km 4. Ainsi la morphologie urbaine est multi fractale, c'est à dire fractale à plusieurs échelles d'analyse de la ville. A l'échelle intra urbaine, les mesures renseignent sur la densité du bâti par zone et révèle les zones d'agglomérat condensé de la ville.

Les mesures fractales sont complémentaires des mesures traditionnelles sur la forme urbaine. Pour l'ensemble de la ville de Sfax, on trouve une dimension fractale du bâti égale à 1.69. Ces résultats ont été faits sur des données bidimensionnelles de bâti mais il est fortement probable que ces différences seraient conservées dans une analyse tridimensionnelle car les zones peu densément peuplées, le sont aussi verticalement (habitat résidentiel).

Cependant, nous avons essayé aussi d'appréhender l'évolution de cette dimension fractale à travers le temps. Si en 1956 trois ensembles homogènes forment l'aire urbaine, telle que témoigne la régularité du bâti: centre, péricentre et périphérie, en 2000, en 1989, les plateaux deviennent rares et l'aire urbaine se densifie partout (figure 3.2).

En 1989, une certaine homogénéité commence à être perceptible où deux plateaux indiquant une similarité de la dimension fractale sont à distinguer ; le premier entre 2 et 4 km du centre (zone intrarocade) et le deuxième entre 6 et 9 km. Alors que la première zone est soumise à une densification depuis les années 1970, la périphérie reste l'espace privilégié du modèle d'habitat pavillonnaire.

En 2000, la densification à l'oeuvre qui a touché l'ensemble de l'aire urbaine de la ville, a fait que les ensembles homogènes sont de plus en plus rares, sauf au-delà du km 9.

Figure 3.2 : Evolution de la dimension fractale à Sfax entre 1956 et 2000

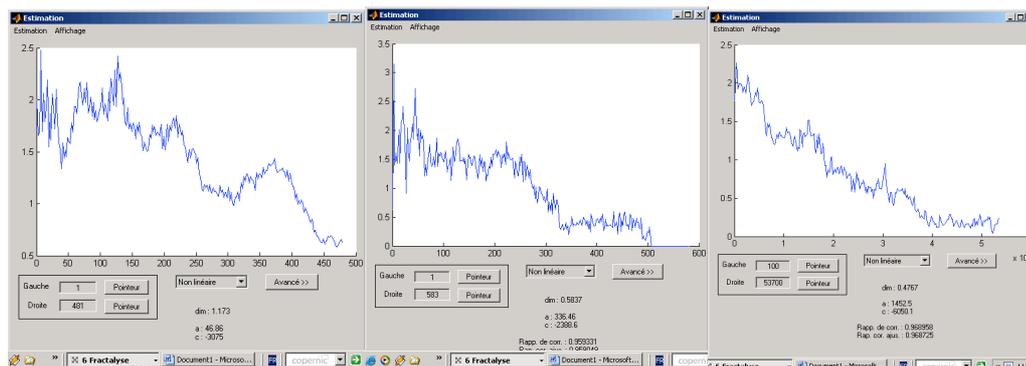
Sfax 1956

Sfax 1989

Sfax 2000

²⁴ Le logiciel d'analyse fractale FRACTALYSE a été développé sous Matlab par Frankhauser et Cécile Tannier.

²⁵ Le support d'analyse s'est basé sur la carte topographique de Sfax au 1/50000 pour 1956, l'image Sopt 1988 et 2000 (résolution 20 m). Pour 2004, on a utilisé l'image ichonos résolution 1 m.



La densification de l'aire urbaine est confirmée par l'évolution de la dimension fractale depuis 1956 (tableau 3.2).

Tableau 3.2 : Evolution de la dimension fractale à Sfax de 1956 à 2004

zone	1956	1989	2000	2004	Remarques
Bab-Bhar	1.07	1.47	1.68	1.68	Des vides urbains subsistent encore
Sfax-el-Jadida	0.89	1.24	1.53	1.59	Mise en place de SJ depuis 1985
Rbath	0.64	1.1	1.58	1.58	Densification
Rocade Km4	0.55	0.74	1.49	1.51	Densification
Merkez (6 km)	0.12	0.35	1.32	1.36	Etalement et densification
Km 9	0.001	0.24	1.21	1.29	Etalement, importance du spontané

* Source : calcul personnel sur la base et de l'image spot de Sfax (mai 2000), les cartes au 1/50000 de Sfax (1956) et 1/25000 (1989), enfin l'image ikonos de Sfax résolution 1m (2004).

De nombreuses études sur l'étalement urbain considèrent la notion de densité moyenne d'habitant par km² comme critère dominant. Pourtant cette notion est assez pauvre en informations, même si des liens existent entre densité de population et morphologie de bâti. Ainsi à Sfax, par exemple malgré le fait que la commune de Thyna enregistre la plus faible densité de population (8 habitants/ha), elle renferme pourtant les densités du bâti les plus élevées de l'agglomération dans les quartiers spontanés et populaires.

Il est beaucoup plus pertinent de travailler sur la densité volumétrique de bâti que sur la densité de population, autrement dit sur l'indice de l'utilisation du sol qui exprime le rapport entre la surface du terrain à bâtir et la surface de plancher habitable. Cet indice est donc en lien étroit avec le nombre d'étages. L'analyse des textures urbaines (formes bâties, disposition, écartement entre les structures) montre une grande diversité.

2.3 UN ETALEMENT GENERATEUR DE SEGREGATIONS

Jusqu'à une date très récente et à la différence des autres grandes agglomérations tunisiennes où une certaine division socio-spatiale de l'espace urbain est observée, Sfax reste caractériser par une faible différenciation du contenu social des zones (Karray, N. 1982, Megdiche, T.1985). Les études menées sur quelques grandes villes tunisiennes ont confirmé cette division sectorielle de l'espace.

L'espace urbain tunisois par exemple, obéit à une organisation sectorielle. Entre un secteur riche au nord (El-Menzah, Mutuelleville, El Manar) et un secteur pauvre au Sud (Saida Mannoubia, Kabbaria, Jebel Jloud...), se localise un secteur occupé par les classes moyennes comme le Bardo, Ezzouhour, Zahrouni...(BELHEDI A, 1983).

Cette organisation sectorielle est aussi perceptible à Sousse, où les secteurs Sud proches de la zone industrielle, des cimetières, du dépôt d'ordures et de la sebkha sont des secteurs à forte densité et occupés essentiellement par des couches populaires (Souissa, Koudiat Malek, Bir chebek); alors qu'à l'ouest, le contenu social s'améliore et les densités diminuent. Au nord, à Khezama Est et Ouest, les couches populaires sont exclues et les densités deviennent faibles (JEDIDI A, 1986).

Pour Sfax, l'hétérogénéité intra-sectorielle du contenu social et la faible division socio-spatiale de l'agglomération étaient liées aux spécificités du régime foncier des Jenens. Ces derniers constituaient un bien familial à l'origine et légué par héritage aux ayants droit qui sont hétérogènes quant à leur appartenance socio-professionnelle. Cette originalité fait qu'il est très fréquent de distinguer sur le même "Jenen" des logements de haut standing se côtoyant avec de petites demeures ou un ancien Borj familial approprié par un frère de condition sociale modeste. Seulement, en dépit de cette faible différenciation, depuis quelques années, un certain degré de partition sociale de l'espace commence à s'affirmer.

L'étalement avec son corollaire de fragmentation de l'espace urbain et des ségrégations associées va contribuer à l'émergence d'une nouvelle stratification socio-spatiale où trois niveaux de distinctions sont observés.

-une opposition entre les ailes littorales où se concentrent les couches sociales pauvres et l'intérieur formé par les classes sociales plus aisées. Lieu de concentration de l'habitat social dense (Hay Bourguiba, hay el Khalij sur le littoral nord, Hay el Habib, Hay el Bahri sur le littoral sud).

-une différenciation socio-spatiale intra-jenen, qui suite à la pénurie de terrains urbanisables et au morcellement, a pris de l'envergure;

-une urbanisation périphérique, spontanée à dominante pauvre et dont les acteurs sont formés par les exclus du marché foncier urbain.

L'opposition sociale entre le littoral et l'intérieur des terres est un phénomène assez ancien. En effet, les premiers occupants des "Jenens", des paysans attachés à la terre, préfèrent les sols légers sur lesquels ils ont pu mettre en place une vaste ceinture de vergers et d'arbres fruitiers. Depuis longtemps, à même distance du centre, les prix du sol ont été plus élevés vers l'intérieur. Le littoral, par contre à sols souvent amorphes et lourds, jalonné par des sebkhas n'a pas connu un peuplement important des familles sfaxiennes. Ces espaces littoraux ont joué par contre le rôle de réceptacle des flux d'exode vers la ville (cité Haffara, Aguerba, Aouied...).

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 redistribution socio-spatiale.

Par ses effets négatifs sur les prix fonciers dans les zones soumises aux risques de pollution, l'industrie se voit être responsable de la création de vastes zones d'urbanisation illicite dont les acteurs sont formés par les catégories sociales faibles comme les cités spontanées d'Ennasr, Thyna, Badrani, Khadra...

Dans cette partie de la ville, les prix de terrains oscillent entre 20 et 3 D/m², en fonction du degré de l'exposition aux risques de pollution (BENNASR A, 1998). Cette zone soumise à la pollution prolonge au Sud les quartiers populaires programmés (cité Bahri, Habib), la zone de l'aéroport, le cimetière Badrani...

De paire avec la division sociale et spatiale entre le littoral et le reste de l'agglomération, une nouvelle division sectorielle "intra-jenen" commence à être perceptible.

La mixité sociale qui a caractérisé jadis la zone des "Jenens" commence à céder la place à une ségrégation de plus en plus perceptible. Si autrefois, le jardin patrimoine constitue l'espace de résidence de familles différentes quant à leur statut social, aujourd'hui, avec l'épuisement des réserves foncières, un nombre croissant de ménages se voit obliger de chercher du terrain urbain, et c'est ainsi que ces familles vont confronter le marché où les prix fonciers vont induire une ségrégation sociale.

Plusieurs lots de terrains sont vendus sous formes de lots de plus de 1000 m² à des familles aisées de médecins, de gros commerçants et des industriels..., créant par-là des quartiers de ségrégations.

L'acteur public, puis les promoteurs privés, ont contribué au renforcement de cette division de l'espace. En conséquence, une grande partie des programmes de construction des logements populaires avait comme support les deux ailes littorales. Sur les 25 projets immobiliers réalisés par les promoteurs publics entre 1972 et 1990, totalisant 9382 logements, 23 d'entres eux regroupant 9000 logements ont été érigés sur la frange

littorale et sublittorale ; donnant à Sfax ces véritables cités populaires: la cité El-Khalij, Bourguiba, Saltnia, Ennour, El-Habib, Bahri, Ettouta.

Cet état de fait a continué avec la mise en place des PIF de l'AFH, dont le contenu social projeté a renforcé l'organisation sociale sectorielle de l'espace : un contenu aisé pour le PIF de Gremda qui se caractérise par l'absence de logements populaires ; un mélange social à ONS avec un habitat pavillonnaire et social qui se partagent l'espace ; enfin, une dominance populaire pour le PIF de Sidi Mansour.

2.4. UN ACCES DIFFICILE AUX EQUIPEMENTS

Avec l'étalement de la ville, l'accès des différentes catégories sociales aux équipements et infrastructures va aggraver davantage les ségrégations socio-spatiales. Cette tendance à la fragmentation va menacer l'unité de la ville, où partout de nouvelles polarités vont se créer, des solidarités naissent sur des bases ethniques²⁶ et sociales, transformant les quartiers urbains en archipel d'îlots déconnectés.

L'importance des équipements publics provient du fait qu'ils assurent l'encadrement de base des habitants et constituent un facteur de cohésion sociale et d'équité socio-économique. Ils permettent aussi l'accompagnement des activités économiques, fournissent des services sélectifs et contribuent fortement à la polarisation des espaces et la hiérarchisation des centres.

Les équipements collectifs réalisés par l'acteur public, illustrent sa volonté d'en faire des dispositifs de reproduction sociale. Outre cette fonction sociale d'intégration, les équipements collectifs, parce que constitutifs de l'espace urbain, sont aussi des pôles de structuration de la ville ; ils favorisent la constitution de territoires au sein de la ville et contribuent à la fixation des flux de population.

2.4.1. Les équipements éducatifs

Le Grand Sfax compte un total de 124 écoles primaires dont 97 en milieu communal et le reste dans les localités rurales. Les effectifs étant de 61835 élèves pour un nombre d'enseignants de 2735 instituteurs ; ce qui correspond à un taux d'encadrement de 22.6 élèves/instituteur (En Tunisie 25.27 élèves/instituteur). La moyenne du nombre d'élèves par classe est de 29.2 (tableau 4.2). Cependant, cette moyenne qui n'est que de 28.3

²⁶ Même si l'acteur public s'est efforcé à donner à plusieurs quartiers périphériques des noms neutres (Hay el Nasr, el Hourria, Izdihar,...), cependant ces cités restent basées sur des assises familiales et tribales (hay el-Aguerba, Ouled Ameer, Ouled Fodha, Ouerghemma...).

élèves/classe dans la commune de Sfax s'élève à 37 à Thyna, 32 à Chihia et 34 à Gremda.²⁷

Tableau 4.2: Nombre d'élèves/classe pour les différentes communes du Grand Sfax.

Sfax	S.Ezzit	Chihia	Gremda	S.Eddaier	El-Aïn	Thyna
28.3	32.4	32	33.8	31.4	32.8	37

Source: Direction régionale de l'enseignement de Sfax (2005)

D'autre part, le Grand Sfax compte 40 collèges et lycées (24 collèges, 16 lycées). Les effectifs étant de 49000 élèves pour un nombre d'enseignants de 2280 professeur ce qui correspond à un taux d'encadrement 22.1 élèves/enseignant. La moyenne du nombre d'élèves par classe est de 33.7.

Cependant, si l'encadrement est partout le même, la répartition spatiale pose problème. Ainsi, on rencontre deux espaces de concentration des lycées et collèges: le centre où la majeure partie de ces équipements remontent aux années 1950, 1960 et 1970, et la périphérie qui n'a connu ces types d'équipements qu'à partir du milieu des années 1970 en relation avec le développement démographique de la périphérie. Cette organisation en faveur du centre et de la périphérie, a marginalisé les zones intermédiaires qui apparaissent comme faiblement dotées (figure 4.2).

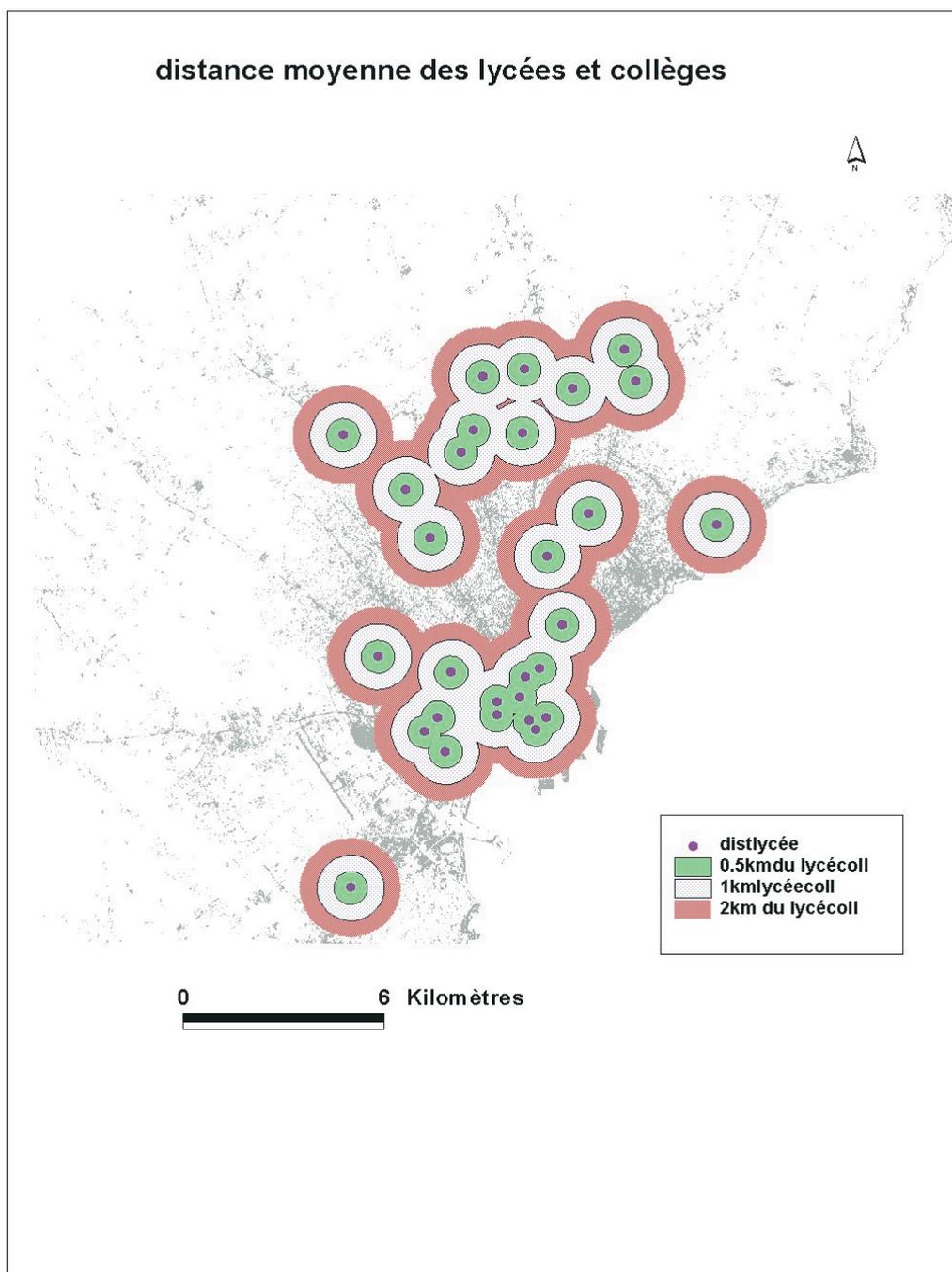
De même, la commune de Thyna au sud et l'arrondissement de Sidi Manour au nord, apparaissent comme sous équipées en lycées et collèges.

Les équipements universitaires se distinguent aussi par une mauvaise répartition spatiale. L'université de Sfax qui compte actuellement 38898²⁸ connaît une concentration spatiale très marquée, où plus de 2/3 des établissements et 75 % des effectifs étudiants sont localisés dans la commune de Sfax (Arrondissement Hay-el-Habib), très excentrique par rapport au reste de l'aire urbaine de l'agglomération.

Figure 4.2 : Répartition des collèges et lycées dans le Grand Sfax

²⁷ Selon les données de la Direction Régionale de l'Enseignement.

²⁸ Selon les chiffres de l'Université de Sfax.



2.4.2. Les équipements de santé

On constate d'abord que le déséquilibre de répartition spatiale des équipements de santé est flagrant dans le secteur public. En effet, la zone centrale apparaît comme étant la mieux lotie en nombre, en capacité et en diversité. Elle bénéficie surtout de deux Centres

Hospitalo-Universitaires (CHU) réunissant 162 médecins dans toutes les catégories et 2600 emplois formés de personnel paramédical, ouvrier, techniciens et administratifs (FAKHFAKH, F. 2000).

En se référant aux statistiques du gouvernorat relative au corps médical de libre pratique, on s'aperçoit que celui-ci se concentre en général à plus de 84% dans le Grand Sfax. On constate aussi que 99.4 % des médecins spécialistes exercent leur profession dans le même espace. De toute évidence, cette situation traduit le grand déséquilibre du système urbain régional sfaxien.

Le même clivage caractérise la répartition des effectifs de médecins et de pharmaciens à l'intérieur du Grand Sfax. Par rapport à sa périphérie immédiate et lointaine, le centre ville accapare 70 à 72 % des médecins généralistes et des pharmaciens et près de 98 % des médecins spécialistes. Cette situation devrait être mise en rapport avec la faiblesse des centres communaux périphériques en regard du poids démographique de la zone centrale.

Toutefois, comme dans le secteur de la santé, on relève dans le Grand Sfax une forte concentration des équipements culturels et sportifs en même temps qu'un sous-équipement en services de quartier et de haut niveau.

2.4.3. Les infrastructures d'assainissement

Si l'alimentation des quartiers en eau et électricité est généralisée sur l'ensemble de l'aire urbaine, c'est au niveau de l'assainissement que le déséquilibre est flagrant

L'agglomération du Grand Sfax est dotée d'un réseau d'égout d'une longueur totale de 651 Km desservant 43740 branchements. L'ONAS s'est déployé à améliorer la situation de l'agglomération en matière d'assainissement surtout par la réhabilitation et l'extension de la station d'épuration existante (capacité passant de 24000 m³/j à 46000 m³ /j) et la création d'une station d'épuration qui est entré en service en 2005 avec une capacité de 18000 m³/j)²⁹. Alors que le nombre de branchements a plus que doublé au cours de la dernière décennie. Mais l'essentiel du réseau reste concentré à l'intérieur de la commune de Sfax (tableau 5.2).

De ce fait, le réseau d'assainissement dans les communes périphériques reste insuffisant et la majeure partie des ménages vivant en banlieue ont recours aux puits perdus pour l'évacuation des eaux usées. Dans les zones denses, ceci pose de grands problèmes de pollution de la nappe phréatique et la montée des niveaux piézométriques.

Tableau 5.2 : Nombre de logements et taux de branchement au réseau d'assainissement.

²⁹ Données fournies par l'ONAS

Commune	réseau (Km)	branchements	logements	% logements branchés
Sfax	438	32900	101589	32%
Chihia	17	1030	6791	15%
Gremda	14	500	10572	4.7%
El Ain	15	750	11503	6.5%
SakietEzzit	73	3000	12355	25%
Sakiet Eddaïer	39	1860	10003	18%
Thyna	55	3700	4448	67%
Total	651	43740	157310	28%

* SDAGS 1998. Traitement personnel

3. LES TERRITOIRES DE L'AGGLOMERATION SFAXIENNE

L'agglomération sfaxienne semble à la fois très étendue et très polarisée. La commune centre et en dépit du phénomène de la péri urbanisation, continue d'accaparer plus de la moitié de la charge démographique et la majeure partie des activités et des fonctions urbaines de la ville.

Vu de l'extérieur, le territoire de l'agglomération apparaît comme un ensemble homogène d'un seul tenant assimilé à Sfax, pourtant il est formé de différents territoires : certains sont communaux et ont un demi-siècle d'existence, d'autres sont ruraux et couvrent le 1/3 de la superficie de l'agglomération.

La péri urbanisation active depuis le début des années 1980, dont les acteurs sont principalement l'Etat, les ménages et accessoirement les entreprises, a contribué à cet étalement excessif de l'espace urbanisé.

La méconnaissance du spontané jugé comme de la ville illégale, pose un défi majeur pour l'aménagement. Non mentionné par le PDU de 1977, le livre blanc de 1986, la péri urbanisation occupe de plus en plus de place et spolie l'avenir de la ville.

En parallèle, de nouvelles centralités se sont créées autour de nouveaux pôles périphériques. Le centre n'a pas échappé à ces mutations où il continue de connaître des évolutions opposées: un centre ancien qui se dépeuple et se dégrade (Médina) et de nouveaux pôles qui se créent (Sfax-el-Jadida) ou connaissent des mutations architecturales et fonctionnelles importantes (Bab-Bhar).

3.1. UNE VILLE-CENTRE POLARISANT UNE AGGLOMERATION ETENDUE

Sans commune mesure avec son poids démographique, l'étalement urbain du grand Sfax paraît comme une résultante des spécificités urbaines et du poids de l'histoire de la ville. Des facteurs multiples ont contribué à cette expansion effrénée de l'espace urbain, certains relèvent du rôle joué par l'acteur public dans l'aménagement urbain, d'autres liés aux spécificités du marché foncier de la ville.

Deux phénomènes ont fait de l'Etat un acteur actif dans l'étalement de l'agglomération: la programmation des projets en dehors des limites de l'espace communal et la longue absence de cet acteur dans la production foncière urbaine.

Ainsi, de 1970 à 1984, la Société Nationale Immobilière de Tunisie (SNIT) a construit 1447 logements parsemés sur l'ensemble de la périphérie sfaxienne et à des distances qui dépassent les 16 km du centre ville (BAKLOUTI A, 2001).

L'intervention de l'acteur public a continué pendant les années 1990 à travers la mise en place de PIF résidentiels (Ons, Sidi Mansour, Gremda) et industriel (Thyna) en dehors du périmètre communal.

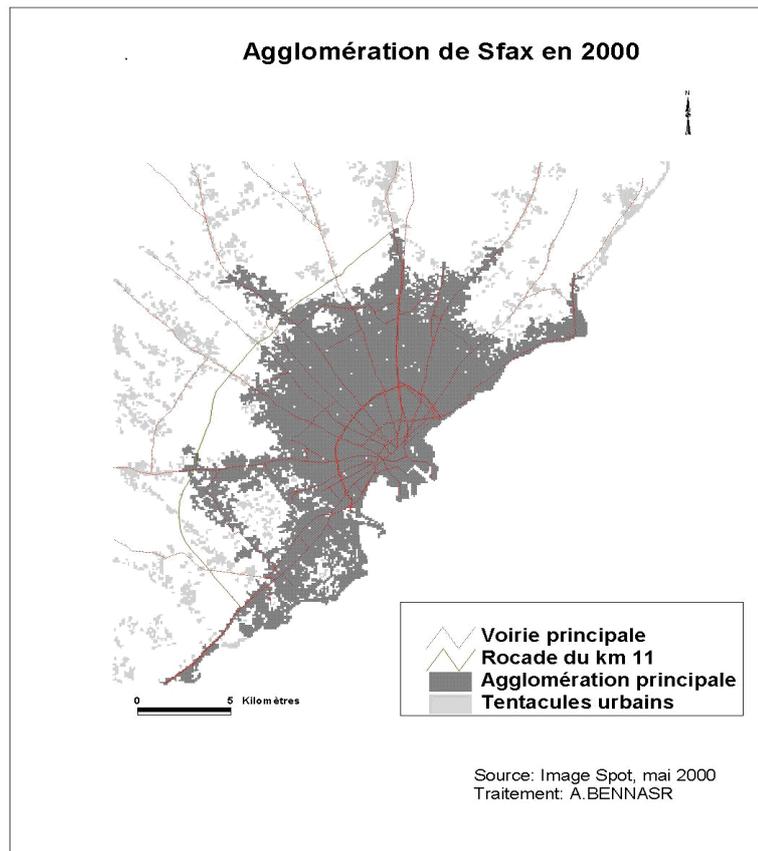
Défini par la continuité du bâti, où des distances de moins de 200 mètres devraient séparer les constructions sans compter les grands équipements et les espaces verts rattachés à la ville, le territoire de l'agglomération sfaxienne s'étend sur plus de 21000 ha (BENNASR A, 2003). Sept communes se partagent en partie le territoire de l'agglomération dont les franges continuent d'être des secteurs ruraux. Dans cet ensemble, deux composantes sont à distinguer:

- L'agglomération principale; elle couvre 17422 ha; bousculée vers le nord où elle s'étend sur un rayon de 9 km du centre; atrophiee au sud ouest où elle n'atteint que 5 km sur certains axes comme la route El-Matar ou celle de Soukra. Dans cette zone, l'agglomération est contrainte à la discontinuité à cause de l'aéroport et de la base militaire.

- Les tentacules urbains: ils s'étendent sur 4348 ha, représentent 20% de l'espace urbanisé et regroupent le 1/3 de l'aire de l'agglomération. Dans leur majorité, ils sont formés par la péri urbanisation spontanée et atteignent plus de 20 km sur certains axes comme celui de la route de Tunis ou de Gremda. L'importance de la péri urbanisation a poussé le SDAGS de 1998 à les intégrer dans le Schéma d'Aménagement du Grand Sfax. Même, si les tentacules sont situés en dehors du périmètre communal, ils sont cependant structurellement et fonctionnellement liés à la ville.

De cet étalement, une macro forme est apparue, assimilée aux doigts de gant avec un tissu urbain dense au centre et sur les radiales et des espaces interstitiels faiblement occupés (figure 5.2).

Figure 5.2 : Sfax : Une agglomération en doigt de gant

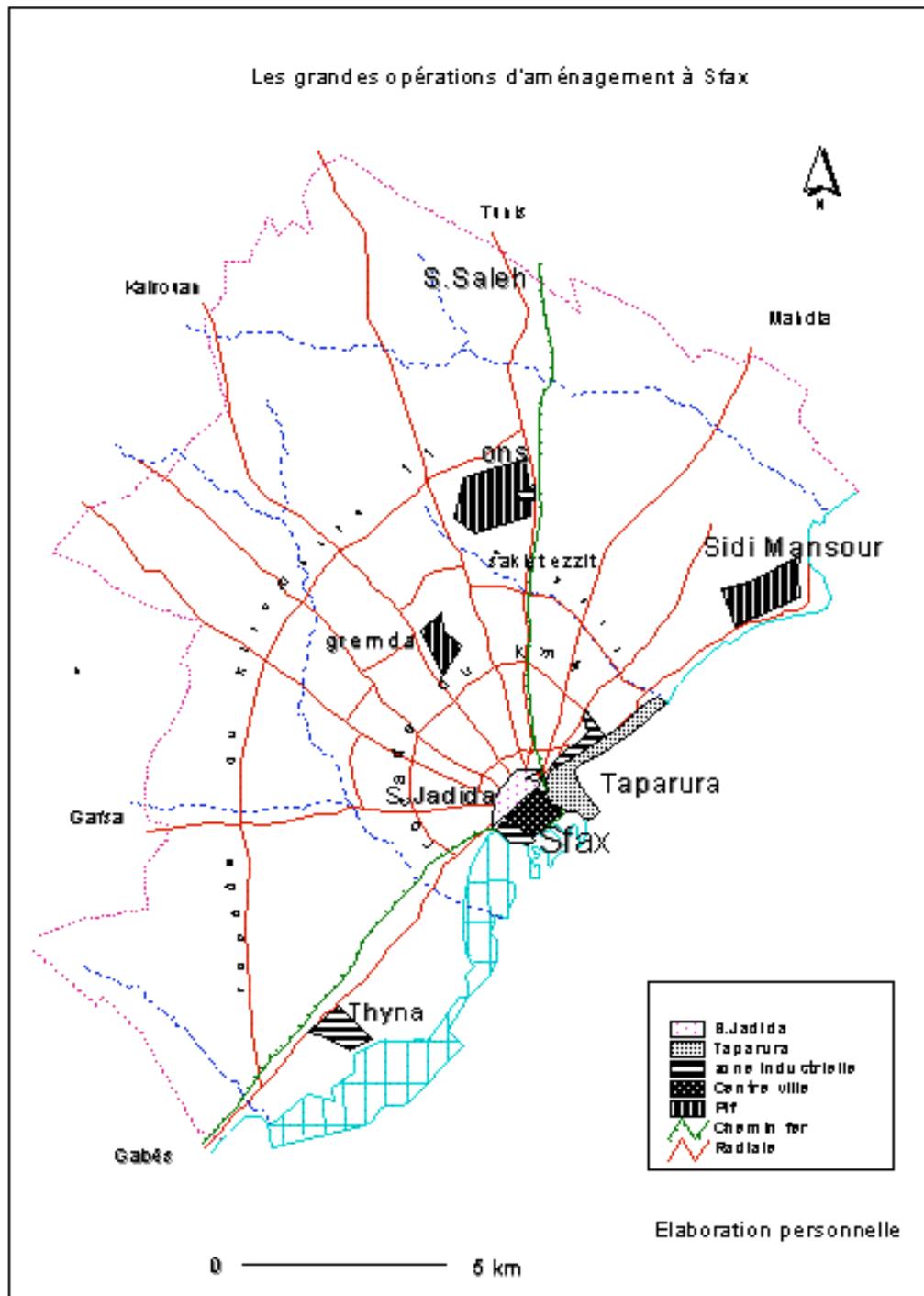


3.2. UN ESPACE URBAIN EN PLEINE MUTATION

Depuis le milieu des années 1980, l'aire urbaine de Sfax connaît des mutations urbaines et fonctionnelles importantes. Le choix d'aménagement volontariste qui a été initié par le livre blanc de 1986³⁰ avec la mise en place des PIF, de Sfax-el-jadida et le démarrage des travaux de réhabilitation du littoral nord de Sfax marquent aujourd'hui le paysage de Sfax (figure 6.2).

Figure 6.2: les grandes opérations d'aménagement à Sfax

³⁰ Le livre Blanc adopté en 1986 est une sorte d'actualisation du PDU de 1977. Il a remis en cause les grands choix du PDU de 1977.



3.2.1 Les aménagements du centre

Deux grandes opérations sont en cours de réalisation ou en projet au cœur même du Grand Sfax: le projet Sfax-el-Jadida et le projet Taparura.

Par leurs poids économiques, leurs coûts et leurs influences sur l'organisation de l'espace urbain, ces deux projets peuvent être considérés comme les deux grandes opérations jamais réalisées à Sfax. La mise en place de ces projets va marquer pour longtemps le fonctionnement de l'agglomération sfaxienne

3.2.1.1. Sfax-el-Jadida: un nouveau centre

L'opération Sfax-el-Jadida consiste à aménager une zone centrale de 67 ha, formée jadis par l'ancien cimetière de la ville et des espaces marginaux limitrophes. Elle va permettre ainsi l'extension du centre-ville formée jusqu'ici par la Médina et le quartier Bab-Bhar (quartier colonial). Démarrée en 1986, l'opération a atteint aujourd'hui un taux de réalisation de plus de 75%. Le projet prévoit la création d'équipements de bureaux et de commerces, en plus de 1600 logements (tableau 6.2).

Tableau 6.2 : Répartition de la superficie d'intervention à Sfax-el-Jadida.

	Superficie	%
Equipements(admin.,culture, service)	12.5 ha	19
Espaces verts, aires de station, voiries	25.5 ha	38.5
Commerces, logements, bureaux	28.5 ha	42.5

Source: Sfax-el-Jadida

Sfax-el-jadida constitue aujourd'hui une nouvelle composante du centre ville, elle regroupe des fonctions et des activités commerciales et de service provenant en grande partie des deux anciens pôles centraux, la Médina et le quartier Bab-Bhar (figure 7.2).

Aujourd'hui, la zone concentre l'essentiel de l'appareil de commandement administratif régional (siège du Gouvernorat, AFH, Tunisie-Télécom, tribunal militaire), elle rassemble aussi des hôtels, des bureaux, des sièges régionaux des banques et des sociétés de leasing (la Banque Centrale, la Banque de Solidarité, la Banque Internationale Arabe de Tunisie, la Tunisie Leasing), ainsi qu'une grande partie des cabinets médicaux et des laboratoires d'analyse: c'est un hyper centre qui est en train de se former.

Figure 7.2 : la rue 7 novembre: axe principal de Sfax-el-Jadida



*A. BENNASR, (SDGS 2004).

Cependant, si les impératifs locaux et régionaux (organisation de la ville, intégration d'une zone dite marginale...) ont prévalu dans les choix de départ, actuellement les options ont changé. De l'insertion de Sfax dans son espace régional et national, on est passé à son intégration dans le cadre mondial où les équipements et l'image de marque de la ville constituent les principaux outils.

Il est certes important de signaler que le projet Sfax-el-Jadida a pu mettre en place un centre urbain moderne, à architecture parfois attrayante, qui est venu renforcer la centralité de Sfax et cela malgré les quelques agressions paysagères de certains immeubles. Toutefois, le non respect du Plan d'Aménagement de Détail de la zone (1983) et la révision à la hausse du CUF qui est passé de 300000 à 1000000 m² de plancher ont eu des effets négatifs sur le fonctionnement de ce pôle et sur l'ensemble du centre urbain. Cette évolution a induit un premier dysfonctionnement de taille, dans la mesure où le nouveau centre est le domaine d'une urbanisation verticale, alors que la Médina est plutôt un espace horizontal. La densification démesurée s'est faite sans que l'infrastructure projetée par le plan d'aménagement de 1983 ne subisse de changement. La zone a gardé la même voirie, la même offre de stationnement et d'espaces verts pour une charge démographique et fonctionnelle trois fois plus importante. Il n'est pas rare de voir deux immeubles de 8 étages se faire face en surplombant une rue de 12 m, privant ainsi les constructions de toute aération et intimité. La charge urbaine et démographique devient ainsi quelque peu insupportable.

L'installation d'activités encombrantes et grandes consommatrices d'espaces de stationnement comme les activités administratives, les sièges sociaux des entreprises et des banques, les grandes surfaces..., a contribué à la congestion de la zone.

Les usagers comme les visiteurs sont frappés par l'absence problématique des espaces publics. Aucun rassemblement pour des festivités n'est possible dans Sfax-el-Jadida. ***Cette absence d'espace public et de sociabilité fait apparaître Sfax-el-Jadida comme un centre sans âme.***

3.2.1.2. L'opération "Taparura": la reconquête d'un littoral

Fortement médiatisée, cette opération urbaine d'envergure comporte plusieurs composantes; habitat, tourisme et loisir, équipements et espaces verts. Le projet de réhabilitation des côtes nord de Sfax, connu sous le nom de projet Taparura, fait suite à la décision de l'Etat en 1982 de transférer l'usine NPK de superphosphates, qui occupait une partie de la zone portuaire. Il consiste à remblayer le littoral Nord de la ville sur une longueur de 5.3 km et à aménager un total de 445 ha gagnés sur la mer, dont une plage de plus de 100 ha. Les superficies commercialisables sont estimées à 177 ha (Tableau 7.2). Le nombre de logements à réaliser s'élèvera à 5500 unités.

Ainsi, d'une opération de dépollution du littoral, le projet se transforma en une opération urbaine d'extension du centre ville.

Tableau 7.2 : Superficie commercialisable à aménager dans le cadre du projet.

habitat	Tourisme, loisir	Services, commerces	équipements
51 ha	37 ha	22 ha	87 ha

*Source: G20-20 (1995)³¹

Le projet Taparura dont la phase de dépollution du littoral a déjà démarré est confronté à plusieurs problèmes :

- manque de moyens et de sources de financement de la phase aménagement, dans un temps où l'acteur public est de plus en plus limité dans ses moyens et les bailleurs de fond ne sont plus intéressés par ce genre d'opération dont la rentabilité n'est pas assurée.

- le projet Taparura qui se présente comme une extension spatiale et fonctionnelle du centre ville actuel est séparé de ce dernier par des équipements et des infrastructures très

³¹ Le G20-20 est un groupement d'architectes, d'urbanistes, géographes, paysagistes, qui a participé au concours national d'idée pour l'établissement du Schéma Directeur d'Aménagement de Taparura en 1995 et dont le projet a été retenu.

résistantes à la délocalisation (gare de triage de chemin de fer). Des études préconisent la mise en place d'un viaduc de liaison entre les différentes composantes.

- les impacts environnementaux urbains et sociaux n'ont pas été bien étudiés. En effet, le projet va être érigé sur un littoral fragile qui présente des signes d'affaissement ; il est limité aussi par la zone industrielle de la Poudrière et par des quartiers populaires qui vont être soumis aux influences de ce projet.

En plus de ces projets réalisés où en phase de démarrage, d'autres projets sont en gestation comme la mise en place d'un PIF à Thyna; l'aménagement de l'ancien port de pêche de Sfax (projet Chott- el-Krekna), la création d'un complexe sportif et enfin la mise en projet d'un plan vert couvrant trois grands espaces périphériques distants de 17 km du centre ville, à Sidi Mansour, sur la route de Tunis et sur la route de Gremda (SDAGS, 1998).

Ces projets réalisés ou en gestation vont donner plus d'impulsions pour le développement de la ville. Toutefois, l'accès de la ville à la compétitivité passe par un rééquilibrage des fonctions de centralité et par une lutte contre la marginalisation de certaines composantes.

3.2.2. Une centralité éclatée ou la discontinuité fonctionnelle

Extension naturelle du centre de la ville, conçu comme espace d'épaulement, le nouveau pôle urbain fonctionne en tant que composante concurrentielle où les activités se sont développées au détriment de celle de la Médina et de la ville européenne. Synonymes de métropolisation, l'éclatement et la fragmentation du centre se sont manifestés à travers trois phénomènes: une spécialisation des composantes de l'espace, une dilution par le desserrement des activités et une apparition de nouvelles centralités.

Le gain en tertiaire de Sfax-el-Jadida s'est réalisé dans une large part au détriment du quartier de Bab-Bhar et à moindre mesure celui de la Médina. L'avènement de Sfax-el-Jadida a eu comme conséquence le transfert d'une grande partie de l'appareil de commandement tertiaire régional.

La perte du poids en tertiaire administratif du quartier Bab-Bhar n'a pas engendré une marginalisation de cet espace qui connaît des mutations architecturales et fonctionnelles importantes. Des opérations de rénovation urbaine ont touché plusieurs immeubles du quartier pour abriter des complexes commerciaux (prêt-à-porter, électronique et informatique, de produits rares où plusieurs marques commerciales internationales ont pris place dans le quartier comme Celio, Adidas, C&A...

Pour redynamiser le quartier, des cafés, des aires de jeux ont pris place sur l'ancien port de pêche. L'hôtel Zitouna, l'un des plus anciens de Sfax (1926), fermé depuis 1985 a

été rénové et agrandi. Si le quartier Bab-bhar s'est adapté aux mutations, la Médina, n'arrive pas à surpasser ses problèmes structurels.

3.2.3. Une Médina dégradée et qui se vide de sa population

La Médina de Sfax connaît des processus opposés: d'une part un dynamisme économique et fonctionnel important, rarement rencontré dans les centres historiques, où un artisanat utilitaire (chaussure, or...), des activités commerciales importantes continuent d'occuper et d'animer l'espace, d'autre part, une dégradation architecturale et urbaine très avancée qui menace son existence.

Le phénomène de dépeuplement de la Médina a commencé avec l'indépendance et s'est amplifié depuis les années 1970. Lié à l'émergence de l'urbanisation périphérique, à l'exiguïté des logements et à la poussée des activités et des commerces, le phénomène de *Soukisation* s'est emparé de la Médina (tableau 8.2).

Tableau 8.2 : Evolution du nombre de logements et de la population dans la Médina de Sfax

Année	Population	occupés	vacants
1983	6242	1459	622
1997	3812	986	687

* ASM (2002)

Ainsi, les maisons libérées se sont transformées en souks, ateliers artisanaux et en locaux de commerce et services dont le nombre ne cesse d'augmenter. Les anciennes rues commerçantes de la Médina, ont subi de plein fouet les mutations sociales. L'urbanisation périphérique et le transfert des populations vers les banlieues ont marqué un coût d'arrêt à plusieurs services de proximité dans la Médina tel le commerce alimentaire, les services de santé (médecins généralistes), les cafés...

Cette paupérisation va se transformer en une sorte d'incitation aux familles résidentes pour quitter le centre ancien. Le recul de la fonction résidentielle a fait perdre à la Médina l'âme nécessaire; il a engendré aussi un sentiment d'insécurité le soir; contribuant à vider le peu qui reste des résidents. Ce vide va être rempli par des populations d'immigrés, des fonctions économiques qui ont trouvé un espace propice à leurs activités (tableau 9.2).

Tableau 9.2 : Evolution de l'emploi dans les activités en Médina

année	artisan	service	industrie	commerce	total
1983	1017	356	355	1720	3448

1997	3577	861	1951	2009	8398
------	------	-----	------	------	------

*ASM (2002)

Les changements fonctionnels dans la Médina ont engendré des mutations morphologiques importantes. Déjà depuis les années 1970, plusieurs rues ont vu leur physionomie transformée sous la pression de l'activité commerciale comme la rue de la Mecque avec la démultiplication des vitrines et des logements convertis en souk. La grande partie des logements transformés n'est plus récupérable pour la fonction résidentielle, où l'architecture a été complètement défigurée.

En perte de vitesse, la fonction résidentielle est en recul constant depuis les années 1970. Les propriétaires de logements optent pour leur transformation en locaux de commerce et service. Ces mutations trouvent leur justification dans la rente que peut procurer un tel transfert.

- Un recul de la fonction résidentielle: le phénomène de city sensible depuis le début des années soixante-dix s'est même accéléré ces dernières années. Le freinage de ce phénomène constitue pourtant l'un des objectifs de la mise en place du projet Sfax-el-Jadida.

L'opération Sfax-el-Jadida n'a pas contribué à une quelconque reprise démographique de la Médina, bien au contraire la déprise devient fort manifeste où la Médina a perdu la moitié de sa population entre 1984 et 1995.

-L'accélération de "la soukisation" du centre traditionnel: En mettant sur le marché du centre ville une offre aussi importante et variée de locaux, les initiateurs du projet Sfax-el-jadida ont cru que celle-ci pourrait constituer un frein à la soukisation et par-là à la paupérisation du centre. L'évolution fonctionnelle du tissu urbain de la Médina vient infirmer cette option (tableau 10.2).

Tableau 10.2 : Evolution du nombre des locaux dans la Médina de Sfax

Année	1960	1980	1983	1992	1998
Nombre	1000	3217	3457	4541	4902

*Source:ASM (2000)

La répartition des activités de la Médina montre une prédominance de l'industrie de chaussures qui occupe 25% des locaux (tableau 11.2). Liées financièrement et spatialement à l'espace commercial de l'ancien centre, la petite industrie de la chaussure exercée dans des locaux exigus, des caves souterraines (Dahlizs), présente une grande résistance à la délocalisation.

Tableau 11.2 : Les activités liées à la chaussure dans la Médina (nombre de locaux)

Ateliers chaussures	Commerce chaussures	Activités liées*	total
933	160	90	1183
78.8%	13.5%	7.6%	100%

Les activités liées concernent le commerce des intrants industriels (gomme, caoutchouc, colle, cuir...). Source: ASM 1998

L'activité de la chaussure est considérée comme le principal responsable de la dégradation du tissu urbain de la Médina (figure 8.2). On estime la production de ces ateliers à plus de 5 millions de paires en 1994, soit 50% de la production régionale et 25% de la production nationale d'articles chaussants (BENNASR, A. 1994).

Figure 8.2 : Ancienne maison occupée par un atelier de chaussure



* A. BENNASR, SDGS 2004

Aujourd'hui, plus du tiers des maisons sont vacantes (tableau 12.2), elles représentent une "friche" qui attend le moment venu pour se transformer en magasins ou ateliers.

Tableau 12.2 : Le parc logement de la Médina

Logements	Nombre	%
Occupés	986	60.7%
Fermés	637	39.3%
Total	1623	100%

*Source : ASM 1998

L'aggravation de ce phénomène démontre une méconnaissance des mécanismes qui régissent le vieux centre où les valeurs immobilières n'ont pas enregistré de hausse sensible. Au contraire, une chute des valeurs a été observée, témoignant de la crise qui sévit dans cet espace. Le grand nombre des ayants droits, pour une propriété immobilière parfois réduite à quelques mètres carrés, joue en faveur du délabrement et de la vente à bas prix des locaux de la Médina (figure 9.2). On assiste aujourd'hui de plus en plus à un phénomène d'*Oukalisation* surtout dans les quartiers excentriques de la Médina ne pouvant être transformés en souk.

Figure 9.2 : Un immeuble de la Médina en état de délabrement avancé. Ce délabrement est parfois encouragé par les propriétaires pour obtenir une autorisation de démolition.



* A. BENNASR, SDGS 2004

Les prix des logements oscillent entre 20 et 50 milles Dinars, avec une moyenne de 200D/m² couvert³², alors que le prix du m² à Sfax-el-Jadida varie entre 500 et 600D pour les logements et de 1500 à 1700 D pour les locaux de commerce et de services (HAMZA. D.2000). L'absence d'une véritable politique de conservation et de récupération de ce mobilier à valeur historique, pouvant être exploité économiquement, contribue davantage à la dégradation de la Médina.

Cependant, avec la mondialisation, le problème de la Médina comme celui des autres lieux de l'espace urbain, s'est posé en terme de compétitivité. Le retour en force des questions patrimoniales, s'inscrit désormais dans la logique de valorisation du patrimoine pour le rendre attractif et exploitable.

Deux positions s'affrontent; d'une part ceux qui considèrent le patrimoine comme "intouchable", ils optent par leur position à une sorte de muséification de la Médina ; d'autre part ceux qui prônent une ouverture à outrance, une transformation et une revalorisation du bâti pour des fins touristiques, à l'image de plusieurs centres historiques en Tunisie et dans le monde.

3.2.4. Les aménagements périphériques

Depuis le début des années 1980, l'Etat, à travers l'Agence Foncière d'Habitation (AFH), a entamé une vaste opération de mainmise foncière qui a touché la frange périphérique de l'agglomération sfaxienne. Entre 1984 et 1990, une superficie de plus de 700 ha est passée sous la tutelle des pouvoirs publics. Trois périmètres d'intervention

³² Estimation de la Direction Régionale de l'Institut du Patrimoine.

foncière (PIF) ont été projetés en 1984: Sakiet-Ezzit (El-Ons); Sidi Mansour (Mansourah) et Thyna, auxquels s'ajoute celui de Gremda en 1989.

Implantés en périphérie de la ville sur des distances presque équivalentes du centre, l'aménagement des trois périmètres d'intervention foncière est aujourd'hui en grande partie achevé.

3.2.4.1. Le PIF ONS

Par sa superficie, ses équipements, le nombre de logements à créer et la population visée, le projet ONS représente le plus imposant des PIF du Grand Sfax (figure 10.2).

Localisé sur la route de Tunis entre 9 et 12 km du centre de Sfax, au delà de la limite de l'auréole des Jenens, le PIF couvre 450 ha; 320 ha à aménager et 130 ha à réhabiliter. La zone à réhabiliter est formée par des cités spontanées (cité Hammala), en plus de quelques noyaux urbains anarchiques en voie de densification situés au nord et à l'ouest du périmètre, comme Zenkat el-Grawa. Le projet prévoit aussi la création de 9600 logements, dont 7000 dans le cadre du projet, et 2600 dans les zones à réhabiliter. Le PIF est destiné à contenir une population estimée à 45000 habitants à l'horizon 2015 (SDAGS, 1998).

Trois catégories de logements sont à promouvoir au sein du PIF: l'habitat social et économique, l'habitat collectif et les logements pavillonnaires. Même si l'habitat social concerne 2/3 de l'offre de logements, l'habitat de standing accapare plus de la moitié de la superficie de la zone destinée aux logements (tableau 13.2).

Tableau 13.2 : les catégories de logements projetés à Ons

Catégorie	social	économique	vertical	standing	total
Nombre	1400	4200	700	700	7000

*Source:AFH

De même, la fonction résidentielle regroupe la moitié de l'espace aménagé. Sur 609 lots aménagés que renferme le PIF, 651 sont réservés à l'habitat (tableau 14.2).

Tableau 14.2 : Superficie affectée aux différentes fonctions de l'espace (ONS).

	habitat	équipements	activité	Espace vert	voiries	total
Superficie	140	65	15	20	80	320
(%)	43.7	20.3	4.6	0.6	25.0	100

*Source:AFH

Le périmètre ONS qui n'était à l'origine qu'un projet résidentiel va subir des changements notables. En plus de la fonction résidentielle, le PIF va abriter un campus, un technopole sur plus de 40 ha, des équipements commerciaux et sociaux (siège de commune, tribunal, centre commercial, centre de formation, salle de sport..) et des services liés à la population comme les équipements scolaires et les services de proximité.

3.2.4.2 le PIF de Sidi Mansour

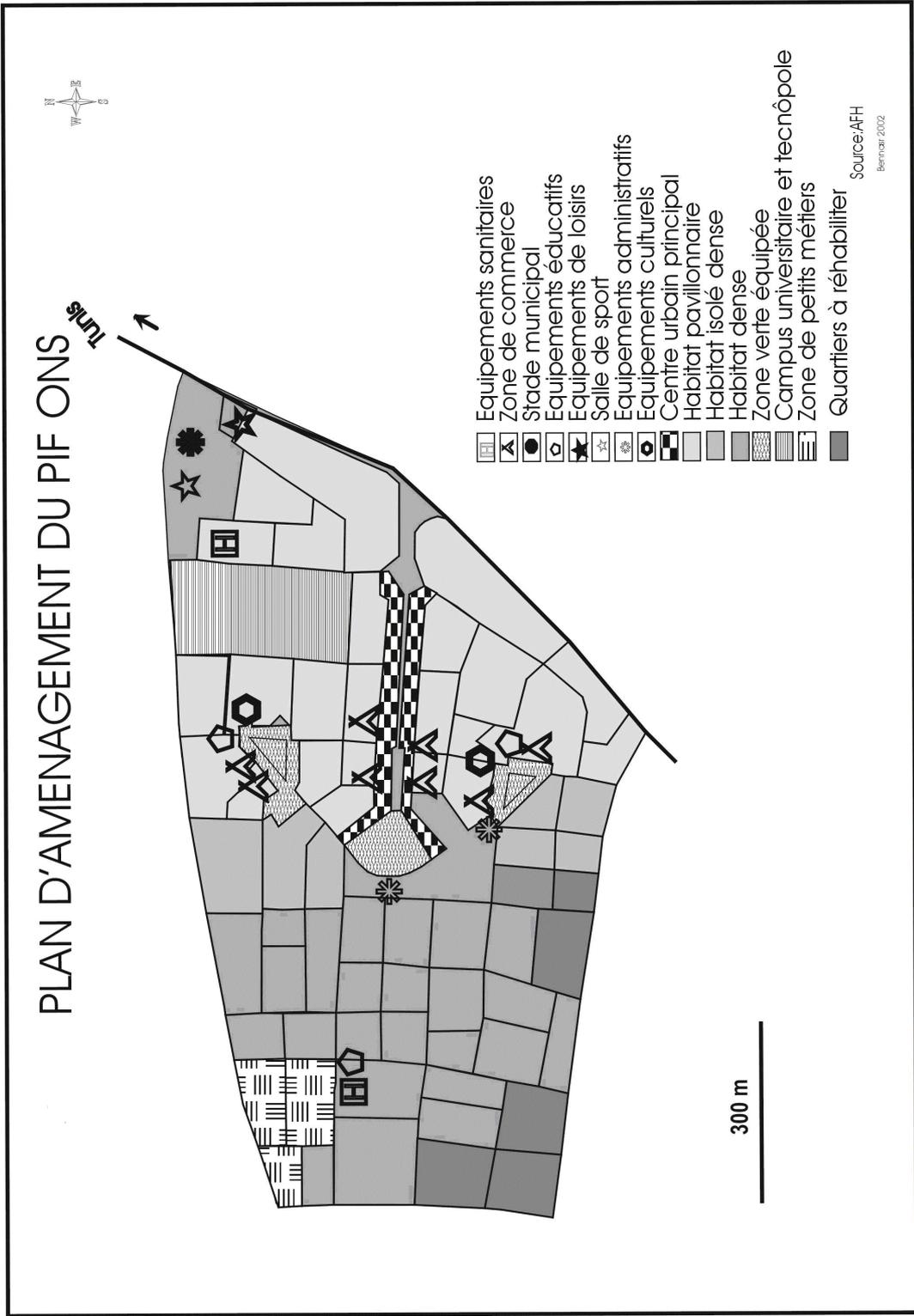
Situé sur le littoral Nord à 11 km de Sfax, le périmètre de Sidi Mansour, nommé Mansourah, s'étend sur 350 ha dont 250 habitables. Le programme prévoit la création de 5700 logements pour une population de 30000 habitants. L'essentiel de l'habitat programmé relève du type social et économique. Le contenu du PIF représente un prolongement socio-spatial de l'environnement du littoral nord de Sfax dominé par le contenu populaire. En plus de la fonction résidentielle, le PIF renferme quelques établissements universitaires comme la Faculté de Droit et l'Institut Supérieur de Commerce. Afin que les demandeurs des logements sociaux ne puissent privilégier un seul PIF, l'AFH a entrepris les travaux d'aménagement des deux PIF, ONS et Sidi Mansour, d'une manière simultanée.

3.2.4.3. Le PIF de Gremda

Localisé sur la route de Gremda (8km) dont il porte le nom, il est le plus petit périmètre d'intervention, puisqu'il ne couvre que 140 ha et n'englobe que 3000 logements (AFH). La mise en place de ce PIF a suscité de vives réactions de la part des propriétaires fonciers. Situé au cœur de la zone des Jenens et trop proche de ONS, le Schéma Directeur d'Aménagement du Grand Sfax (SDAGS, 1998) a même proposé l'abandon de ce périmètre et son remplacement par un autre sur la route El'Aïn. Cette proposition a été cependant rejetée car l'AFH ait déjà commencé l'acquisition des terrains³³.

Figure 10.2 : Plan d'Aménagement de Détail du PIF ONS

³³ Les travaux d'aménagement du PIF de Gremda ont démarré en 2002.



Dans un souci d'harmonie avec l'organisation socio-spatiale des Jenens, dominée par le pavillonnaire, le plan d'aménagement du PIF a limité le nombre de logements sociaux

(tableau 15.2). L'habitat pavillonnaire représente 30% du parc logement à créer et occupe 2/3 de la superficie de la zone (AFH, Plan d'Aménagement de Détail, Gremda).

Tableau 15.2 : Typologie des logements projetés à Gremda

Type	social	économique	vertical	standing	total
Nombre	530	810	700	876	2916
%	18.2	27.8	24.0	30.0	100

*Source: AFH (1989)

A la différence de ONS et Sidi Mansour, le PIF de Gremda ne comporte pas des équipements structurants de niveau supérieur. Il est de ce fait assimilé à une banlieue résidentielle qui prolonge l'habitat pavillonnaire de la zone des Jenens.

La multiplication des territoires urbains, leur juxtaposition comme leurs discontinuités ont posé le problème de la gouvernance de l'agglomération.

4. LA GOUVERNANCE URBAINE

Au niveau communal, l'agglomération sfaxienne reste marquée par une macrocéphalie. Une commune centre (Sfax) qui regroupe la majeure partie des activités, mais subit les méfaits de la concentration (densités journalières élevées, pression sur l'espace, les infrastructures et les équipements) et des communes périphériques résidentielles à faibles ressources et sujettes à des croix démographiques importants.

4.1. L'HISTOIRE COMMUNALE

En 1956, date de l'indépendance du pays, l'agglomération sfaxienne limitée à cette époque au noyau central et aux R'bats péri centraux, était une agglomération mono communale. La municipalité de Sfax créée en 1884 ne comptait que 35000 habitants en 1931 et 65635 habitants en 1956 (INS, 1984).

Il faut attendre 1957, pour voir naître la première commune périphérique de Sakiet-Ezzit. Un Merkez³⁴ de 9129 habitants, nettement individualisé du reste de l'agglomération, par ses fonctions industrielles (centre de trituration d'huile d'olives) et de services et par ses relations avec l'arrière-pays.

Dix ans plus tard, en 1967, le Merkez de Sakiet-Eddaier va accéder au statut communal. En 1969, c'est autour de Gremda et El-Aïn, puis Chihia en 1985 et enfin Thyna en 1993 qui deviennent des communes. En parallèle avec l'expansion de

³⁴ Merkez: appellation locale des noyaux urbains de la périphérie.

l'agglomération, de nombreux arrondissements rattachés à la commune de Sfax étaient créés.

L'extension du système communal sur l'ensemble de l'agglomération visait à cette époque, comme dans le reste du pays, le rapprochement des services de l'ensemble des habitants et l'affermissement du contrôle du territoire urbain.

Plusieurs communes créées visaient aussi un meilleur positionnement de l'élite politique locale dans les échéances électorales municipales. Ces échéances prennent de plus en plus de l'importance du fait de l'accroissement continu de la population urbaine et des enjeux désormais politiques des pouvoirs dans la ville.

Seulement, à peine créée, certaines communes périphériques se sont trouvées en manque de moyens leur permettant de mener leurs actions. Devant leurs carences deux d'entre elles (Chihia et Gremda), se sont transformées, sur leur demande, en de simples arrondissements municipaux relevant de la commune de Sfax.

La transformation des communes en arrondissements, visait aussi une centralisation de la gestion municipale du Grand Sfax, et ce afin d'harmoniser la politique de l'aménagement de la ville. Les initiateurs de cette centralisation ont voulu faire de la fusion un modèle à généraliser sur le reste des communes du grand Sfax.

Cependant, les évolutions qui vont affecter l'espace urbain dès le milieu des années 1970, vont donner une nouvelle orientation à la gouvernance communale.

A côté de l'opposition des anciennes communes périphériques, "jalouses de leur autonomie" comme Sakiet-Ezzit et Sakiet-Eddaier, plusieurs autres facteurs ont joué à la faveur de la création de nouvelles entités communales dont principalement la remontée de la périphérie.

Le phénomène de dépeuplement du centre ville a commencé à être perceptible depuis le milieu des années 1970 (tableau 17.2). Phénomène mondial qui a touché les centres urbains dans le monde, le dépeuplement était aussi encouragé à Sfax par la pollution, la congestion du centre ville et les faibles aptitudes résidentielles de la Médina (logements exigus et faiblement aérés).

Tableau 17.2 : le dépeuplement de la Médina

Année	1956	1966	1975	1984	1998
Population	10668	13797	11115	6744	3812
%accroissement/an		+2.6	-2.3	-5.4	-5.5

* Source: Recensement général de la population et des logements (1984, 1994, 2004).

Le transfert de la croissance démographique sur la banlieue (tableau 18.2), joint aux problèmes de mobilité va donner naissance à plusieurs services de proximité (collèges, lycées, services de santé, commerce alimentaire...).

Tableau 18.2 : charge démographique par zone en %

Année	1984	1994	2004
centre	10.4	4.8	4.4
Proche banlieue	45.6	43.4	39.9
Banlieue lointaine	44	48.2	55.7

* Source: Recensement général de la population et des logements (1984, 1994, 2004).

De même, l'expansion spatiale de l'agglomération faisait de la sorte à ce que la gestion devient lourde et l'espace s'avère de plus en plus incontrôlable. Ainsi, les arrondissements d'El-Aïn et Gremda, redeviennent des communes à part entière, rejoignés par Chihia en 1985 et Thyna en 1993.

A potentiel démographique, spatial et à ressources différentes, le système reste caractérisé par une macrocéphalie communale (tableau 16.2). Le déséquilibre pose un problème de gouvernance des territoires urbains.

Tableau 16.2 : Les communes de Grand Sfax

Commune	Population	%	Superficie(ha)	Densité
Sfax	265131	58.4	5580	48.3
Sakiet-Eddaïer	40717	8.9	1590	19.5
Sakiet-Ezzit	44886	7.6	1480	27.7
Chihia	23625	4.9	730	31.5
Gremda	36405	7.3	1370	24.8
El-Aïn	38250	4.7	1780	21.3
Thyna	26635		3040	7.2

* Recensement général de la population et des logements, 2004. ** Communes du Grand Sfax

A majorité centrale, la commune de Sfax continue pourtant de contrôler l'arrondissement de Sidi Mansour³⁵ qui est éloigné de 12 km du centre ville.

4.2. UNE MACROCEPHALIE COMMUNALE

La commune de Sfax, d'une superficie de 5800 ha, recouvre un territoire qui s'étend du littoral pour atteindre l'ancienne rocade du km 4; excepté sur la route de Sidi Mansour où le périmètre communal s'étend sur 12 km. Dans sa majeure partie, la commune de Sfax formée de 07 arrondissements correspond à la zone centrale et péri centrale.

Le territoire de la commune comporte cependant des espaces qui de par leur statut échappent au contrôle communal. Le littoral par exemple est dans sa majeure partie sous la responsabilité de l'Agence de Protection et d'Aménagement du Littoral (APAL).

Par le fait de cette centralité, la commune de Sfax regroupe l'essentiel des activités de production et les services du grand Sfax. Elle représente la destination principale des flux convergents et regroupe la majeure partie des équipements et services du Grand Sfax.

De l'autre côté, la fonction résidentielle domine dans les communes périphériques qui reçoivent tous les ans de nouveaux résidents à la recherche d'un habitat pavillonnaire en banlieue. Si les problèmes de l'habitat social spontané sont rencontrés dans l'ensemble des communes, ils sont plus accentués dans certaines d'entre-elles, à l'image de Thyna soumise en plus aux risques de pollution.

4.3. LA GOUVERNANCE: UN NOUVEAU MODE DE GESTION URBAINE

³⁵ Les élus de l'arrondissement de Sidi Mansour ne cessent de demander la création d'une commune indépendante.

Contrairement à la notion de gouvernement des villes qui se base sur un modèle hiérarchique de différents niveaux de pouvoir, le concept de gouvernance urbaine est un terme anglo-saxon "governance" qui désigne un processus complexe de coordination et d'ajustement mutuel entre acteurs.

L'apparition de ce terme révèle les transformations dans les systèmes de pilotage politique et de gestion des villes. La complexité des entités urbaines, la raréfaction des moyens alloués par les pouvoirs publics dans le contexte de mondialisation plaident en faveur d'une gouvernance contractuelle et participative.

La gouvernance englobe l'intercommunalité, la participation de la société civile dans la gestion et la fixation des grandes orientations métropolitaines. Pour se réaliser, elle nécessite un partenariat entre l'acteur public et les acteurs privés en plus d'une coordination systématique entre les communes d'un même territoire urbain.

A l'instar des autres pays, les années 1990 ont inauguré pour la Tunisie une nouvelle période de gestion et d'aménagement des villes. Le modèle de développement basé sur la centralité de l'état n'est plus fonctionnel à cause de la raréfaction des ressources de l'acteur public et la complexification des problèmes.

Les plans directeurs urbains et les schémas d'aménagement qui reflétaient la primauté de l'ordre public dans l'organisation de l'espace, vont progressivement céder la place à un nouveau discours basé sur la gouvernance participative. Les Agendas 21, les études stratégiques de développement des métropoles dont celui de Tunis et Sfax reflètent dans une certaine mesure les nouvelles orientations.

Seulement, l'approche participative ne remet nullement en cause la présence de l'acteur public qui reste présent et avec force dans tous les échelons de la gestion de l'espace d'une manière directe ou indirecte.

Injectée par les instances internationales dont la Banque Mondiale et utilisée comme moyen de pression pour la démocratisation de la gestion des villes afin de mieux contrôler les crédits et les financements octroyés aux états, la gouvernance apparaît comme un mode de gestion communautaire étranger à plusieurs sociétés.

Alors que la gouvernance a représenté depuis longtemps un système de gestion dans les pays à fortes traditions participatives comme les pays Anglo-Saxons et les pays de l'Europe du Nord, elle s'est avérée difficilement applicable même dans des systèmes démocratiques mais centralisateurs. Déjà le terme anglais de "Governance" n'a pas d'équivalent dans le lexique francophone.

Cependant, en quelques années, les pays développés se sont rattrapés le retard par la multiplication et le développement du tissu associatif dont la ville constitue désormais

leur espace de revendications. En France par exemple plusieurs entités étaient créées, comme la communauté urbaine, les pays, pour mieux gérer les grandes aires urbaines.

Dans les pays émergents comme la Tunisie, le mode de gouvernance a surgi dans des sociétés très mal préparées socialement et économiquement.

4.4. LA GOUVERNANCE URBAINE EN TUNISIE ET SES MOTIFS

Jusqu'au début des années 1970, le taux d'urbanisation était relativement faible (47%) (INS, 1975) et les entités urbaines étaient limitées en nombre et en poids démographique. Au poids limité et à la taille très réduite des agglomérations, correspond une organisation administrative simple qui ne mettait en relation qu'un nombre très réduit d'acteurs: *les habitants usagers et les agents de l'État*.

Sur les 131 communes que compte le pays en 1966, quatre seulement dépassent le seuil de 50000 habitants (tableau 19.2). En dehors du Grand Tunis, la deuxième commune ne rassemble que 72000 habitants. Le territoire communal du Grand Sfax formé à l'époque de la commune de Sfax et de Sakiyet-Ezzit ne regroupe que 79560 habitants.

Tableau 19.2 : Evolution du nombre des agglomérations de plus de 50000 habitants en Tunisie de 1936 à 2004

Année	1936	1946	1956	1966	1975	1984	2004
Nombre	1	2	3	4	6	13	30
Pop (mille)	219.5	419.2	527.8	663.5	1022.2	1653.7	2685.8
% Total	8.4	13.0	14.0	14.6	17.9	23.6	27.1

*Source: RGPH (1975,1984, 2004). Traitement personnel

En 2004, se sont 30 communes de plus de 50000 habitants dont Sept (07) dépassent le seuil de 100000 habitants. Une agglomération a une taille millionnaire (le Grand Tunis), avec plus de 2 millions d'habitants.

Considérée comme espace de pouvoir et de reproduction du système, la ville a été toujours la chasse gardée de l'État. Dans ce système de gestion et d'organisation, le statut d'acteur n'était pas reconnu pour l'habitant usager, considéré comme un simple consommateur de services publics urbains. Le système était fondé sur une élite politico-technico-administrative qui planifie et entreprend les diverses actions pour les habitants.

Cependant, les années 1970 vont induire des mutations profondes qui touchent l'ensemble du système urbain national et principalement les grandes villes. Après celle des années trente (crise de 1929) et de l'indépendance (1956), les années 1970 vont être marquer par la troisième vague d'exode vers les villes. Survenue après une décennie collectiviste, cette nouvelle vague d'exode a été amplifiée par la sécheresse et l'échec du

système coopératif. Plusieurs cités spontanées ont vu le jour, certains ont atteint dans un laps de temps relativement court, des dizaines de milliers d'habitants. La cité Ettadhamen à Tunis (72000 habitants en 1984), la cité Thyna (17000), Ennasr, Sidi Mansour à Sfax représentent des cas spécifiques en Tunisie.

Ces nouveaux quartiers qui ont pris naissance en dehors de toute programmation, représentent un nouveau défi que les villes n'étaient pas préparées à l'affronter ; une menace sécuritaire et des problèmes d'intégration.

L'option de démantèlement des quartiers spontanés et le refoulement de leurs habitants vers leur espace d'origine ont échoué pour des raisons objectives dont la crise des campagnes et la pauvreté rurale.

La solution préconisée était l'assimilation et l'intégration de ces nouveaux "urbains". A travers des programmes nationaux de réhabilitation et des lignes de crédits internationaux, le pays s'est engagé dans une œuvre d'aménagement qui a touché la réhabilitation de plusieurs quartiers, la mise en place d'équipements et la dotation de plusieurs noyaux en infrastructures de base et des services de proximité. Ces actions préconisées par l'acteur public ont réussi à intégrer plusieurs quartiers dans les tissus urbains respectifs.

Seulement, avec la mondialisation, l'État s'est montrée affaiblie dans ses assises foncières et financières et il est devenu incapable de continuer comme par le passé à diriger le développement urbain par l'injonction des ressources et le lancement des programmes urbains de grande envergure. Les grandes opérations urbaines qui devraient être mises en place ont nécessité l'association et le partenariat public-privé local et international et il en serait de même pour les opérations futures: Sfax-el-Jadida, Bouhaïra à Tunis...

Cette crise de la planification urbaine centralisatrice est devenue de plus en plus profonde par le fait qu'aucun transfert significatif de compétences, aux échelons locaux, n'a été pris jusqu'ici pour relayer les carences de l'acteur public. Des facteurs politiques et institutionnels continuent de s'opposer à toute gestion citoyenne et participative.

Les soucis de l'Etat qui se justifie à travers ses interventions, font que plusieurs obstacles continuent d'entraver le transfert des pouvoirs dans le domaine urbain vers les échelons inférieurs. De même, les limites objectives de ces échelons constituent aussi un défi devant le transfert.

-La gestion participative des affaires de la cité, n'a jamais été reconnue comme mode de gestion. Les rapports habitant-usager-commune sont des relations le plus souvent dominées par la méfiance réciproque. Pour l'habitant, la commune est assimilée à l'ensemble des organes répressifs de l'autorité publique, à travers la perception d'impôts

multiples dont la taxe locative, l'impôt foncier, l'impôt sur la parole de réception des chaînes de télévision...

La commune exerce aussi son pouvoir par l'intermédiaire de l'octroi de l'autorisation de bâtir, d'occupation des locaux et de l'exercice des activités que l'habitant en fonction de son statut porte un jugement qui n'est pas toujours favorable. Les conflits entre les résidents dans les quartiers et les artisans, les gens de métier exerçant une activité en sont un exemple.

Pour les communes, le citoyen urbain est un demandeur et consommateur de services municipaux, il lui manque le civisme. A Sfax, cette situation se voit à travers le pourcentage très élevé de gens qui ne payent pas leurs impôts.

- Le manque d'implication de la société civile. Ce problème est un problème structurel. La vie politique en Tunisie dans les villes comme dans les campagnes a été toujours dominée depuis l'indépendance par le parti unique. En tant que partie au pouvoir, Il était l'initiateur de la "démocratisation" dosée de la vie politique et de l'implication des mouvements et des partis d'opposition à raison de 20% dans les conseils municipaux. Cependant, la faible tradition de ces partis et leur faible représentativité ne pèsent pas lourd dans la gestion des affaires des villes. La démocratie participative a été toujours approchée dans son volet politique national. La gestion citoyenne des affaires de la cité n'était pas considérée comme une revendication majeure.

- La faiblesse problématique de la société civile se manifeste par la carence en associations civiles représentatives. A Sfax, en dehors de l'Association de sauvegarde et de protection de la nature (APNES) créée en 1980, il n'existe pas d'autres associations qui s'intéressent à la ville, au cadre de vie et à la gestion de l'espace urbain.

Malgré les actions entreprises par certaines structures tel les comités de quartier, leurs impacts sur la gouvernance restent minimales. En effet, ces comités soumis sous l'autorité du Gouverneur ou du Délégué qui nomme et approuve leurs membres, ne sont pas des associations au sens juridique et sont dépourvus de statut.

D'autres associations sont soumises à d'autres logiques, telles les associations de sauvegarde des centres historiques. L'Association de Sauvegarde de la Médina de Sfax (ASM), à l'image des autres associations en Tunisie, est formée majoritairement par des membres officiels. Le bureau de l'ASM est présidé par le Maire de Sfax, il comporte les représentants de l'administration centrale oeuvrant dans la Médina et dont les membres sont nommés. Le Directeur Régional de l'Institut du Patrimoine occupe le poste de secrétaire général de l'association. Une partie des membres est élue parmi les adhérents de l'association!

4.5. LA VILLE: UN ESPACE DE RENCONTRE DES POUVOIRS

La ville continue à être l'espace de rencontre de plusieurs niveaux de pouvoirs. Ces pouvoirs sont exercés par différents acteurs.

-Un pouvoir politico-administratif assuré par le pouvoir public et ses représentants, à travers les prérogatives du Gouverneur. Les plans d'aménagement ne prennent leur caractère officiel qu'après approbation du gouverneur. De même que le pouvoir politique contrôle le fonctionnement des communes par l'intermédiaire du bureau des affaires municipales.

-Pouvoirs exercés par les représentants de l'administration centrale. Dans ce groupe, on trouve les différentes agences foncières comme l'Agence Foncière de l'Habitat, l'Agence Foncière Industrielle, l'Agence Foncière Touristique, les agences d'infrastructures et d'équipements (Ministère de l'Équipement, Société Nationale Immobilière, la SONEDE, la STEG, Télécom...). D'autres agences d'environnement interviennent aussi dans la ville comme l'Agence de Protection et d'Aménagement du Littoral, l'Agence Nationale de Protection de l'Environnement...

Ces groupes qui représentent l'administration centrale et les ministères de tutelle ont des interventions généralement déterritorialisées, parce que fixées à l'échelon national. Le pouvoir municipal se trouve le plus souvent court-circuité par ces interventions. L'institution des PIF par exemple était prise au niveau central sans que les communes concernées participent à un tel choix.

De même que plusieurs conflits surgissent entre les différents intervenants à cause du manque de coordination entre les acteurs où trois niveaux de pouvoirs sont à distinguer:

- Les pouvoirs communaux ; par le fait qu'ils sont impliqués directement dans l'espace urbain, les communes constituent la façade et le résorbeur de choc des différents acteurs.

- La société civile ; contrairement à une idée reçue, la société civile n'est pas homogène où des conflits surgissent entre ses différentes composantes. Ainsi, les associations patronales pour qui l'usage économique de l'espace prime sur son usage social se trouvent le plus souvent en conflit avec les autres acteurs.

Alors que la société urbaine milite pour un littoral propre dégagé des sources de pollution, les industriels font des pressions pour qu'une partie de la zone des salines qui jouxte le port abrite une zone industrielle ou d'activité qui pallie aux carences de la zone industrielle aménagée de Thyna, jugée excentrique et éloignée de la ville et des services liés aux fonctions de production.

Malgré ces contradictions, l'espace urbain de Sfax comparée aux autres grades agglomérations du pays représente un modèle de coopération intercommunale³⁶.

4.6. L'INTERCOMMUNALITE A SFAX

L'intercommunalité à Sfax est entretenue par un sentiment d'appartenance à une seule agglomération et à un seul territoire. Les communes périphériques ne représentent pas un espace identitaire pour ses habitants. Ainsi, les sfaxiens s'identifient à un espace urbain étendu. Ce sentiment d'appartenance à un même territoire limite en quelque sorte les revendications et les visions localistes.

La présence de problèmes qui touchent la totalité de l'aire urbaine de Sfax: comme la pollution, les atteintes et les dégradations de l'environnement, le problème du transport, les carences en équipements, pousse à la recherche de solutions globales à l'échelle de l'agglomération.

De même que l'organisation spatiale des activités faite d'un centre fonctionnel et d'une périphérie à dominance résidentielle joue le rôle de multiplicateur de déplacements intercommunaux. Les déplacements comme la configuration de l'espace font que les gens se voient confronter à des problèmes qui dépassent le simple cadre communal. Même si certains problèmes sont ressentis différemment, les revendications touchent l'ensemble de la ville et même de sa région. La pollution industrielle qui touche principalement la commune de Thyna et de Sfax, est ressentie par les communes éloignées comme Sakiet-Ezzit et Sakiet-Eddaier.

A tout cela s'ajoute, l'existence d'un cadre juridique (lois organique des communes, incitation et aides aux projets intercommunaux) qui favorise l'intercommunalité.

A Sfax, plusieurs projets intercommunaux ont vu le jour, dont les plus importants sont la mise en place de l'abattoir régional et de la décharge publique contrôlée à El-Gonna (Agareb).

4.6.1. L'abattoir régional

Projet d'envergure, d'un coût de 9 millions de Dinars (commune de Sfax) ; il est venu remplacer l'ancien abattoir de Sfax à équipements vétustes, et les petits abattoirs des communes périphériques qui dans l'ensemble n'obéissent pas aux normes. Avec une capacité de 10000 t de viande /par an, l'abattoir va permettre de répondre aux besoins de Sfax et des régions du centre et du sud tunisien. Après une longue péripétie, une société anonyme a été créée regroupant les Sept communes de Sfax. La commune centre détient 50% du capital et le reste est partagé entre les 06 communes périphériques. Une bonne gestion du projet pourrait contribuer au développement des ressources municipales.

³⁶ Rapport de la Fédération Nationale des Villes Tunisiennes (intercommunalité en Tunisie, non publié)

4.6.2. La décharge régionale contrôlée

La nouvelle décharge est située à une vingtaine de kilomètres de la ville à proximité d'Agareb ; elle est programmée pour l'ensemble du gouvernorat de Sfax et son coût de réalisation s'élève à 8.8 millions de Dinars. Elle vient remplacer l'ancienne décharge municipale localisée sur le littoral sud de Sfax. Cette dernière est amenée à disparaître et récupérée par d'autres usages, dans le cadre de réhabilitation et revalorisation du littoral sud de Sfax après l'éventuelle fermeture de la SIAPE.

4.6.3. Les autres projets intercommunaux

D'autres projets impliquant deux ou plusieurs communes et qui touchent à l'infrastructure ont été mis en place:

-Aménagement de la voirie: Située dans le territoire de la commune de Thyna, les sept communes de Sfax qui utilisaient l'ancienne décharge municipale, ont participé à l'aménagement de la voie qui mène à cette décharge. De même qu'un programme d'acquisition de matériels lourds pour la collecte des déchets a été engagé et réalisé.

- Réhabilitation de la rocade du km4: "abandonnée" après le mise en place de la voie de la rocade du km4 où elle même pris son nom, la rocade du km 4 (le serpent blanc) a été réhabilité par le (élargissement de l'emprise, éclairage) pour décongestionner la rocade du canal du km 4.

- Réhabilitation de la rocade intermerkez entre Chihia et Sakiet-Ezzit et entre Aïn et Gremda. et les routes limitrophes entre les communes périphériques et Sfax.

Néanmoins, plusieurs problèmes continuent d'entraver l'intercommunalité dont:

-La rigidité administrative ; où il a fallu plus de deux ans pour mettre en place le projet de la société anonyme d'exploitation du futur abattoir régional.

- La relation de la municipalité de Sfax avec les communes périphériques est perçue par ces derniers comme une relation de subordination.

-Le découpage administratif influe beaucoup sur l'intercommunalité où les relations entre les communes qui appartiennent à la même délégation sont plus aisées.

4.7. UNE INTERCOMMUNALITE SOUS CONTRAINTE

Avec le développement et la densification, les bandes de discontinuités qui marquaient les frontières intercommunales tendent à se remplir, formant une aire urbaine continue.

La fragmentation communale se projette dans l'espace par un niveau d'équipements et d'infrastructures différentes. Il est très courant de voir comment les espaces de juxtaposition telle une rue goudronnée ou éclairée en partie parce qu'elle relève de deux communes différentes. Des conflits de frontière s'observent parfois pour la collecte de

déchets dans les zones limitrophes. Certains conflits peuvent entraver le bon fonctionnement de certains réseaux³⁷.

Sfax a connu ces dernières années la mise en place d'équipements de haut niveau destiné à l'ensemble de la population métropolitaine, tels le théâtre d'été avec une capacité de 24000 places dont 12000 réalisées, le technopôle (40ha), le campus universitaire, les salles couvertes de sport, le marché de gros.

Une grande partie des équipements sont localisés dans la commune de Sfax. Alors que la commune hébergeant sur son territoire des équipements de haut niveau affirme que les coûts de gestion dépassent le plus souvent les recettes (entretien de gazon des stades, consommation électrique, dommages causés par le public, pression sur les infrastructures...), les communes dépourvues voient en ces équipements³⁸ une source financière importante (taxes, recettes de spectacles...).

4.8. UN DOMAINE DE L'INTERCOMMUNALITE: LA GESTION DES DECHETS

Parce qu'elle est une source de conflits et de tensions, et génère des coûts le plus souvent élevés³⁹, la gestion des déchets urbains constitue un domaine privilégié de réussite de la coopération intercommunale.

Dans la mesure où ils touchent le cadre de vie urbain, les déchets ne peuvent être gérés que par une politique globale qui prend en compte l'ensemble de l'aire urbaine et même périurbaine. De même que la gestion des grandes décharges contrôlées nécessite des équipements qui dépassent les moyens des petites communes.

4.8.1. La production des déchets: un indicateur communal

Dans ses limites communales, l'agglomération sfaxienne produit 180000t/an de déchets tous types confondus, soit 493t/j (ANPE,2002, Belarem2002). Le ratio par habitant est de 379 kg/h/an, l'équivalent de 1.04kg/h/j. Les deux tiers de ces déchets sont formés par les ordures ménagères, suivis par les déchets de construction et les déchets industriels (tableau 20.2)

Tableau 20.2 : les déchets produits par les communes du Grand Sfax

³⁷ Conscients des conflits qui peuvent entraver le bon fonctionnement d'un ouvrage urbain et lors de la mise en place du canal de protection de la ville contre les inondations, les bailleurs de fond, ont exigé la mise en place d'une structure déterritorialisée pour la gestion de l'ouvrage. En effet, l'administration de l'hydraulique urbaine veille à la propreté et la gestion du canal qui traverse plusieurs communes.

³⁸ Pour diversifier leurs revenus, les communes périphériques ont érigé ces dernières années des salles de fête (mariage) parfois à la place d'espaces collectifs municipaux comme les terrains de sport.

³⁹ Ces coûts peuvent atteindre plus du 1/3 du budget communal et s'élèvent à plus de 50% si on prend le volet propreté au sens large. (Rapport annuel des communes de Sfax).

Type	ménagers	construction	industriels	verts	hopitaux	total
Q (t)	328.2	108	26.2	27.6	2.9	493
%	66.5	22	5.3	5.6	0.6	100

ANPE 2002, Belarem,2002

Hormis les déchets verts (produits naturels biodégradables, le plus souvent brûlé), et des déchets de construction utilisés pour les travaux de terrassement, les autres types posent un problème de gestion; il s'agit des ordures ménagères, industrielles et celles des hôpitaux.

4.8.1.1. Les déchets: indice de pression sur l'espace

Les déchets, leurs types et leurs quantités constituent un indice de pression sur l'espace. L'arrondissement de la Médina qui ne regroupe que 4.4% de la population communale du grand Sfax, est à l'origine de 8.8% des déchets urbains. Formés par les déchets générés par les densités journalières du centre (restaurants, cafés, résidents, hôtels, services...), la part importante des déchets industriels (15.3%) confirme aussi l'importance des activités industrielles et artisanales du centre ville.

Le schéma de production des déchets montre une commune centre principalement l'arrondissement de la Médina qui subit des pressions (charges démographiques journalières importantes) et des communes périphériques à habitat pavillonnaire dominant où les déchets verts des jardins dominent: 15% pour Sakiet-Ezzit, 11% pour Sakiet-Eddaier (tableau 21.2)

Tableau 21.2 : Poids démographique des communes, ratio/hab. et divers types de déchets

Commune arrondissement	%population	Ratio	ménagers	Construction	industriels	verts
Médina	4.4	1.55	8.8	7.4	15.3	3.6
Chamalia	5.7	0.79	5.9	7.4	3.8	7.2
Bousten	4.9	0.81	3.6	7.4	7.7	7.2
S. Mansour	9.2	0.79	9.8	8.33	7.7	7.2
R'Bath	9.4	0.82	10.2	9.25	7.7	3.6
M.Chaker	9.5	0.8	10.9	6.5	3.8	5.4
H. Habib	11.9	0.78	11.4	8.33	3.8	7.2

S-ezzit	9.4	0.86	8.4	11.11	7.7	14.9
S-eddaier	8.9	0.79	7.2	3.7	7.8	11.2
Gremda	7.6	0.77	7.0	10.1	7.7	11.2
Chihia	4.9	0.8	4.6	5.5	7.7	11.2
El-Aïn	8.0	0.79	7.6	6.5	7.7	11.2
Thyna	5.6	0.78	4.4	8.33	11.5	0.4
moyenne	100	0.77		100		

*ANPE (2002), BELAREM, M. (2002)

Circonscrite dans l'espace, la commune de Sfax qui ne représente que le 1/3 du périmètre communal du Grand Sfax possède un avantage certain. Les coûts de collecte sont moins élevés que dans les communes périphériques, très étendues et à faibles densités.

4.9. LES FORMES D'INTERCOMMUNALITE

La complexification des problèmes urbains, l'imbrication des espaces vécus et leur caractère souvent supra-communal et dans un souci d'efficacité, plusieurs formes d'intercommunalité ont été adoptées à travers le monde:

4.9.1. La fusion des communes

Pour faire face aux problèmes qui surgissent, plusieurs communes formant un espace métropolitain où confrontées aux mêmes problèmes tendent à fusionner. C'est le cas en Allemagne, en Belgique, Pays-bas au début des années 1970.

Cette forme d'intercommunalité comporte des avantages liés aux économies d'échelle (concentration des interventions, des moyens d'intervention techniques et humains, approche globalisante de l'aménagement urbain...). Cependant, la fusion peut s'avérer pleine de désavantages. Certaines communes se transforment en de véritables machines bureaucratiques où les spécificités locales sont sacrifiées pour un idéal centralisateur. Le plus souvent les petites communes sont absorbées par les grandes.

4.9.2. Mise en place de structures supra communales

Tout en gardant leur autonomie, les communes établissent des liens entres-elles, qui peuvent prendre plusieurs formes telles les syndicats intercommunaux, les associations de communes, les villes métropolitaines.

Ces organismes fédérateurs se situent à mi-chemin entre l'indépendance et la fusion. Ils permettent aux communes de se réunir pour la mise en place des stratégies qui allient les spécificités locales et les exigences métropolitaines.

Les interventions fragmentées et les ressources différentes (communes riches, communes pauvres) peuvent-être à l'origine d'un déséquilibre spatial au sein de la métropole et serait un élément favorisant l'exclusion sociale et spatiale.

Cependant, la mise en place des structures supra communales peut entraîner une substitution de ces dernières aux communes. Ainsi, le territoire communal devient une simple affaire de technicien où la gouvernance participative, la démocratie locale va céder la place à la vision techno structurelle de l'espace; ce qui va limiter le rôle que peuvent jouer les communes en tant qu'organismes élus et les autres associations de la société civile dans la gestion de l'espace.

4.9.3. La coopération intercommunale

Elle peut prendre la forme d'une communauté urbaine qui regroupe l'ensemble des communes formant le territoire de l'agglomération; c'est une forme d'association qui signifie une solidarité, une mise en commun partielle des moyens et des politiques d'aménagement.

La communauté urbaine ne se substitue pas aux communes, mais elle coordonne leurs activités et leurs programmes pour qu'ils soient cohérents. Plusieurs domaines d'intervention s'appêtent aujourd'hui à ce type d'organisation dont l'aménagement des transports urbains, la gestion des déchets, les programmes de dépollution, la mise en place d'équipements de haut niveau...

Seulement, ce type d'organisation s'appête plus à des communes à taille et à ressources comparables, car la macrocéphalie peut transformer l'action intercommunale en une sorte de soumission aux programmes de la commune centrale. Les communes périphériques jugent excessifs le poids de la ville centre et de ses élus dans la définition de la politique et des objectifs au niveau de l'agglomération.

CONCLUSION

Depuis le début des années 1990, la ville de Sfax connaît les prémices de la métropolisation où des phénomènes opposés commencent à marquer le paysage urbain:

-un étalement urbain sans commune mesure avec le poids démographique de la ville avec des densités très faibles dans certaines zones d'habitat pavillonnaire et des charges démographiques importantes dans les quartiers populaires programmés et spontanés.

- des densités faibles en périphérie et une verticalisation au centre et sur les radiales.

- des quartiers résidentiels programmés et aménagés (PIF) et un habitat spontané qui ronge la périphérie de la ville.

- un centre urbain qui se dégrade (Médina), qui se vide de ses activités tertiaires de commandement (Bab-Bhar) et un nouveau centre qui se met en place (Sfax-el-Jadida).

- une commune (Sfax) qui regroupe la majeure partie des fonctions de l'agglomération mais qui perd de son poids démographique et des communes périphériques, à moyens limités, qui connaissent un accroissement de la population et se transforment en banlieue résidentielle.

Ces problèmes posés, joints aux difficultés objectives rencontrées par l'acteur, public de plus en plus limité dans ses moyens, ont plaidé en faveur d'une nouvelle gouvernance de la ville. Cependant la gouvernance participative est confrontée à la faiblesse de la société civile, des acteurs privés et à la persistance des obstacles politiques.

SFAX ET LE PROJET DE METROPOLE

La place assignée à Sfax à l'échelle régionale, nationale et internationale, 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 urbain et régional.

Cependant, c'est la place que veut occuper Sfax en tant que métropole méditerranéenne compétitive qui pose le plus de problèmes. En effet, la ville devait composer avec des métropoles méditerranéennes mieux équipées et mieux placées sur l'échiquier international. 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.

Alors que plusieurs études prévoient une perte de souffle et un recul de la ville sur le plan national, d'autres indicateurs dont la participation à l'économie nationale permettent d'affirmer que Sfax, malgré les insuffisances continue et va continuer d'occuper sa place de première ville après la capitale.

Envisager une démarche pour relancer la dynamique du Grand Sfax et le préparer à répondre aux exigences du 21^e siècle nécessite l'adoption d'une nouvelle stratégie de développement prenant en considération son imbrication aux diverses échelles territoriales.

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

Toutefois et en dépit de l'importance du rôle des équipements et des infrastructures, un nouveau mode d'aménagement devrait être adopté, tant au niveau urbain qu'au niveau régional.

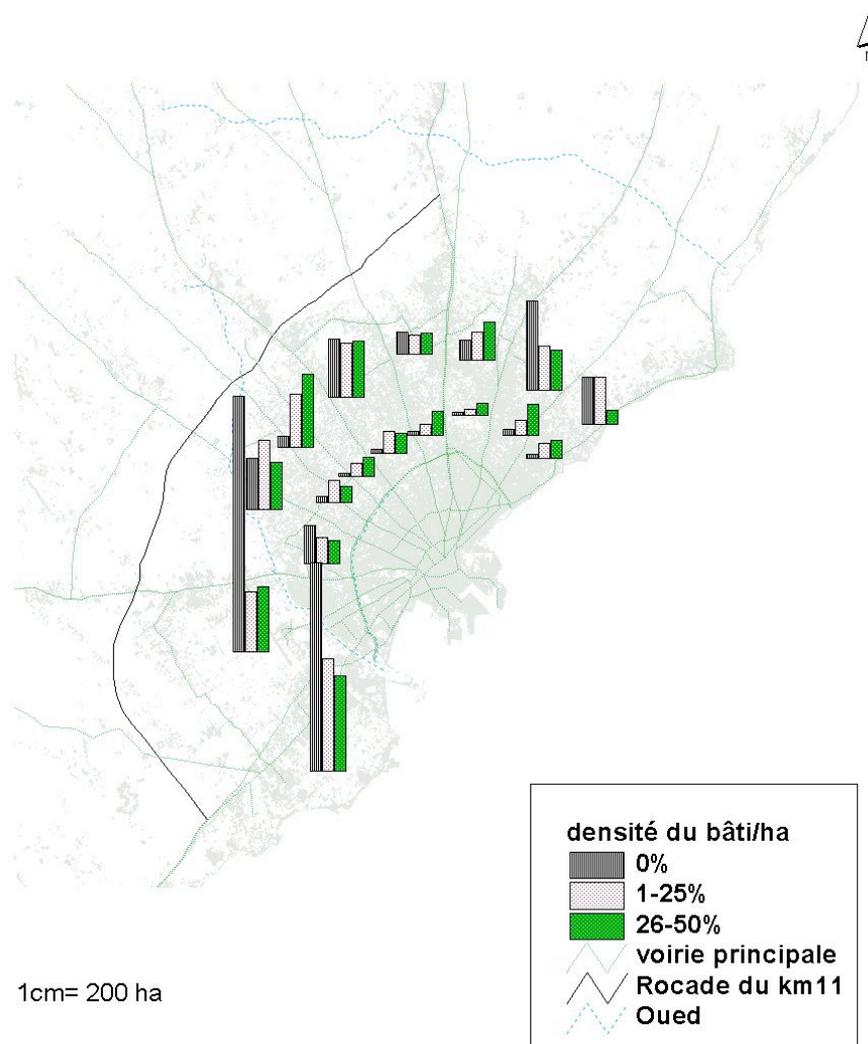
1. ATOUTS, CONTRAINTES ET INSUFFISANCES

En dépit des insuffisances, le Grand Sfax renferme plusieurs atouts qui peuvent concourir au développement de la ville et à la réalisation de ses objectifs stratégiques de compétitivité et de durabilité.

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 va permettre de réaliser plusieurs programmes d'équipements.

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 (BENNASR A. 2003).

Figure 6. GRAND SFAX: RESERVES FONCIERES



En 2005, 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 probable de l'usine chimique SIAPE, à travers lesquelles la ville récupérera aussi des centaines d'hectares.

Le Grand Sfax renferme aussi un patrimoine urbain riche et varié. La Médina, comme le quartier Bab-Bhar conservent toujours des édifices d'une grande valeur architecturale (remparts conservés dans leur totalité, mosquées, maisons, immeubles...).

L'esprit d'entreprise des sfaxiens, malgré l'essoufflement, est un atout important pour la ville et sa région. Toutefois, la dynamique d'entreprise ne peut être productive que si des actions d'épaulement sont entreprises par l'Etat et les collectivités locales.

Cependant les 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 qui rend irréalisable toute mesure de freinage de l'étalement (figure 1.3).

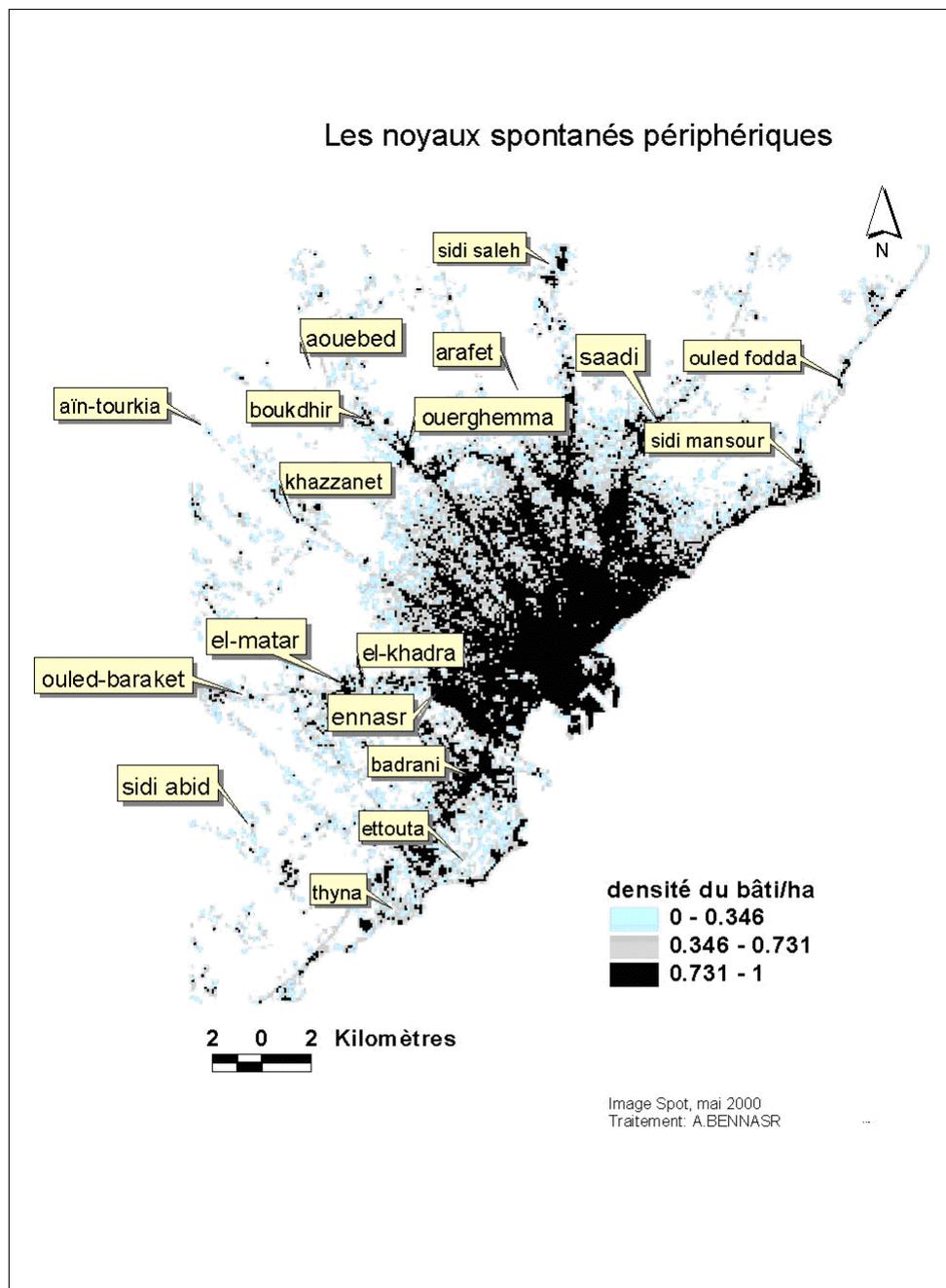
- l'atonie des petites villes de l'arrière-pays où la faiblesse de l'arrière-pays sfaxien continue de constituer un facteur d'isolement de la ville qui ne peut se développer indépendamment de sa région.

2. LES ACTIONS D'AMENAGEMENT

Des actions d'envergure sont nécessaires pour trouver des solutions aux insuffisances et permettre à la ville de jouer son rôle de métropole. Cependant, 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. De la sorte, la mise en place d'une urbanisation volontariste et le développement des villes ne sont plus du seul ressort de l'Etat.

Les villes 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.

Figure 1.3 : Les noyaux spontanés périphériques: la majorité remonte au début des années 1980.



Cependant, malgré l'existence d'une législation qui permet aux villes de nouer des relations internationales, de demander des crédits et des subventions, plusieurs obstacles politiques et administratifs continuent d'entraver ces actions.

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.

2.1. L'OUVERTURE DE LA VILLE

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, 2016). Toutefois, 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 réalisation de la plate-forme logistique de transport déjà recommandée par le SDAGS, 1998 et la SDGS 2016, par la mise à niveau des infrastructures et des réseaux existants comme le port, l'aéroport, la télécommunication et par la création de nouvelles composantes comme la zone d'activité. Cette plateforme doit être conçue pour répondre aux exigences environnementales par la lutte contre la pollution, les nuisances et la dégradation du milieu.

- 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 (figure 2.3).

Toutefois, tel qu'il se présente aujourd'hui, le projet Taparura ne constitue pas une réappropriation citoyenne du littoral. Les fonctions projetées (extension du centre ville) risquent de faire glisser le projet vers la spéculation et d'accentuer la coupure entre la ville en tant qu'écosystème social et la mer.

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 seront reconquises en partie par les activités de détente et de loisir⁴⁰.

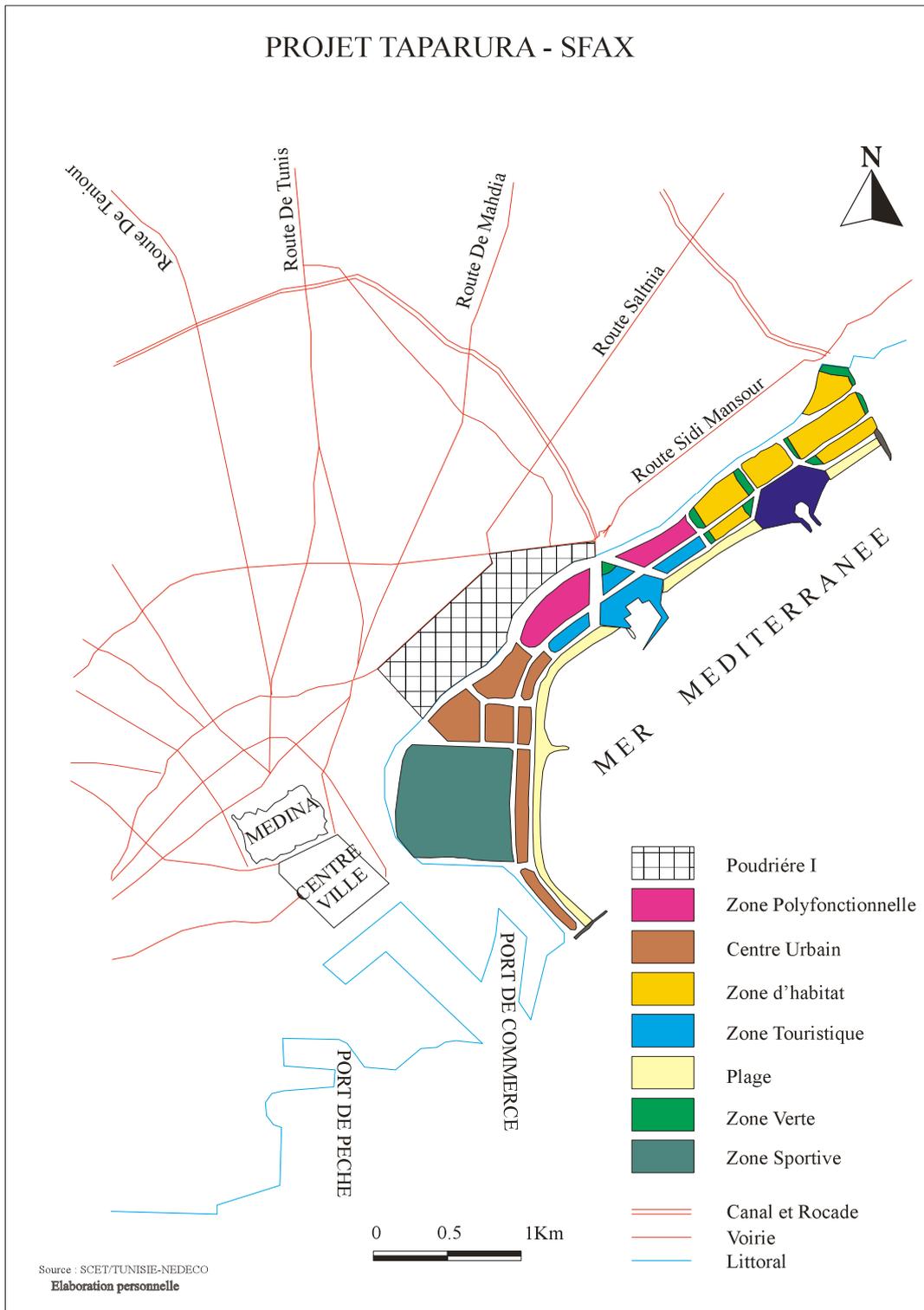
- Le développement des fonctions et des infrastructures d'accueil des IDE par la mise à niveau des infrastructures, des équipements bancaires et de services divers et par le développement d'un espace social ouvert et une main d'œuvre habile qui doivent aller de paire avec la promotion et la revalorisation du savoir-faire local.

L'esprit d'entreprise des sfaxiens était à l'origine du dynamisme économique de la ville. Du commerce maritime du 16^{ème} au 19^{ème} siècle, à la mise en valeur agricole de la plaine, à la création du tissu industriel et au développement des services, le Grand Sfax a été toujours un espace du capital privé endogène. La dynamique et le potentiel endogène peuvent s'avérer important pour l'internationalisation de la ville.

Figure 2.3: le projet Taparura et son environnement

⁴⁰ 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.

PROJET TAPARURA - SFAX



2.2. LA LUTTE CONTRE L'ETALEMENT

Une métropole compétitive est une ville gérable et gouvernable. 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.

Toutefois des équipements de haut niveau et consommateurs d'espaces peuvent être implanter 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 jusqu'au km 11 est à écarter 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.

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)⁴¹ 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.

⁴¹ 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.

La requalification des sites existants d'activités doit être réintégrée à cet ensemble d'offre foncière nouvelle, notamment les friches de la NPK, les futures friches de la SIAPE, la possibilité de transfert des bassins des salines plus au Sud, 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'égards pour l'habitat social. Des études d'évaluation de la politique de l'habitat, des catégories sociales cibles à Sfax sont plus que nécessaires, dans la mesure où la compétitivité du spontané et de l'auto construction viennent lamener toute politique d'habitat programmé.

L'expérience de l'AFH d'offre de lots de type isolé dense de 200 m² 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 limitation de l'étalement, elle ne peut-être synonyme d'encombrement et de risques. Comme elle s'opère aujourd'hui, la densification conduira à la congestion et à l'aggravation des problèmes (voierie étroite, manque d'assainissement, nuisances...)

L'option de densification et de verticalisation sur les radiales telle qu'elle est préconisée par les Plans d'Aménagement des Communes (PAU), 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, la densification sur les radiales 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 tentaculaire 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, l'allongement de la distance au centre ville, peut être en partie compensé, si l'on suppose que ce centre concentre notamment des services rares comme des magasins spécialisés et qu'il existe des 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 ». Rappelons que dans ce modèle la forme étalée ne consomme pas plus d'espace qu'une forme compacte. K. Humpert et al. (1991) ont pu vérifier pour Berlin que la distance maximale pour atteindre la limite de la zone bâtie est dans 90 % des cas de 5,5 km et ne dépasse jamais 6 km. Une telle situation trouve son explication dans une forte articulation entre zones récréatives et zones urbanisées – donc dans une forme non compacte du tissu urbain.

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 et qui menacent l'unité de la ville.

Le développement multipolaire doit donner au centre un rôle de fédérateur et unificateur de la ville. Une métropole qui dure est celle qui garde et revalorise ses repères historiques (figure 3.3). Les actions à mener dans l'espace central et péri central doivent donner plus de force au centre de la ville.

Figure 3.3 : les rénovations réalisées dans le quartier de Bab-Bhar n'ont pas respecté son cachet architectural



* A.BENNASR, SDGS 2004

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 (figure 4.3).

Figure 4.3: des remparts d'une grande valeur patrimoniale agressés par une construction non autorisée mais qui subsiste et se verticalise.



* A.BENNASR, SDGS 2004

Longtemps avancés par les défenseurs du patrimoine, les arguments du bénéfice culturel, de la fierté collective, cèdent la place dans les discours à cet impératif économique plus immédiat et plus tangible.

Pour l'État et les collectivités locales, cette rentabilité doit résider à court terme dans le développement touristique, générateur d'emplois et de devises. Néanmoins, les impacts d'un investissement patrimonial à des fins de rendement touristique à court terme peuvent être contraire à la préservation à long terme du tissu de la Médina par la sur utilisation des lieux, le déséquilibre des fonctions, la désertion des résidents et la hausse incontrôlée du prix de l'immobilier...). A cet égard, on peut se demander aussi si la perspective de l'exploitation touristique n'est pas à l'origine de cette prise de conscience de l'importance du patrimoine et qu'elle cache des intérêts qui n'ont pas de rapport avec la préservation.

Cependant, même si la contribution des fonds publics reste importante à la mise en valeur du patrimoine et pour lequel la Médina possède de réels atouts (remparts conservés dans leur totalité, souks, maisons d'une grande valeur architecturale, mosquées...), le partenariat entre le public et le privé est nécessaire pour la collecte des fonds (figure 5.3). De même que l'implication des propriétaires des logements dans

l'entretien et la restauration de leur immobilier par des aides financières et techniques constituent un gage de réussite.

Figure 5.3: Rares sont les façades conservées dans la Médina.



* A.BENNASR, SDGS 2004

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 protection de la fonction résidentielle en luttant contre les nuisances; en préservant la diversité commerciale et par l'encouragement d'autres fonctions à s'installer : affaires, création, administration publique, sièges d'association, bureaux d'architecte, services...

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...). Dans cet ordre, les jeunes surtout de l'université (45000 étudiants doivent reconquérir le centre et les collectivités publiques sont amenés à trouver les moyens et les modalités pour les attirer.

2.5. Rendre la ville aux piétons et aux modes doux de mobilité

Les options d'aménagement qui ont prévalu jusqu'ici ont favorisé la voiture privée où l'élargissement de la voirie s'est réalisé au détriment des trottoirs piétons. Plusieurs actions entreprises ont porté préjudice aux déplacements pédestre.

Ainsi, les carrefours giratoires aménagés au centre ville n'ont laissé aucune place pour les piétons, ce qui pose un problème réel de sécurité surtout pour les tranches d'âge vulnérables comme les enfants et la population âgée (le carrefour 7 novembre et Sfax 2000) en sont des exemples). Il en est de même de la multiplication des cafés et des commerces informels qui occupent la chaussée.

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 (figure 6.3). 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.

Figure 6.3 : L'avenue Hédi Chaker transformée en rue piétonne!



* A.BENNASR, SDGS 2004

3. LES ACTIONS ECONOMIQUES: AFFINER LES EQUIPEMENTS

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 (comme la salle couverte de sport, la piscine publique...). Cependant et au-delà de ce niveau des infrastructures et équipements la ville⁴² doit:

-Etoffer son 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 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 inter-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.

⁴² Recommandations de la SDGS 2016

-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 évènements 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...

UN ROLE POUR LES PETITES VILLES DE L'ARRIERE-PAYS

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 même pour la plus banale d'entres-elles. 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 la zone d'Agareb.

4. LES SCENARIOS DE DEVELOPPEMENT

Divers scénarios d'aménagement ont été envisagés par la SDGS pour atteindre les objectifs de compétitivité et de durabilité de la ville. Ces scénarios doivent se baser sur une vision prospective de la ville qui prend en considération son poids démographique futur et son expansion spatiale.

4.1. La projection démographique

En fonction des tendances (tableau 1.3), le poids démographique du Grand Sfax va varier de 750 000 habitants à plus de 1 million à l'horizon 2030⁴³.

⁴³ La projection démographique se base sur trois tendances: une tendance faible avec un taux d'accroissement de 1.8% par an (taux observé entre 1975-1984) ; une tendance moyenne de 2.23% par an (taux observé entre 1984-1994) et une tendance forte : 2.95% par an (mobilité plus accrue de la

Tableau 1.3 : Projection démographique du Grand Sfax en milliers.

Année	2016	2030
Faible	584.8	750.7
Moyenne	641.6	873.8
Forte	748.8	1124.9

* Source: BENNASR, A. 2005

En considérant les tendances actuelles de développement périphériques, la répartition spatiale de cet accroissement va renforcer la part des communs périphériques dans la population totale de l'agglomération (tableau 2.3).

Tableau 2.3 : Répartition de la population par Commune (tendance actuelle)

Commune	1994	2016	2030	%94	%2016	%2030
Sfax	230.85	328.75	411.69	58.2	47.1	41.8
Sakiet-Eddaier	30.24	65.26	106.5	7.6	9.3	10.8
Sakiet-Ezzit	34.98	100.22*	145.52	8.8	14.4	14.8
El Ain	32.17	56.95	81.91	8.1	8.2	8.3
Gremda	28.90	57.29	88.57	7.3	8.23	9.01
Chihia	19.28	36.39	54.52	4.8	5.2	5.5
Thyna	18.83	50.44	94.43	4.7	7.25	9.6
Total	395.27	695.3	983.14	100	100	100

* Source: BENNASR, A. 2005

Ainsi, les communes périphériques tendent à occuper de plus en plus de place et la commune centre ne représente à l'horizon 2016 que 47% de la population urbaine et 41.8% en 2030. Le poids démographique de certaines communes va dépasser 100.000 en 2016, principalement Sakiet-Eddaier et Sakiet-Ezzit.

4.2. Besoins additionnels en logements et en foncier

population). Dans le contexte de métropolisation caractérisé par l'accroissement des flux d'émigration, la tendance moyenne aura des chances à se réaliser.

Les besoins en logements et en foncier sont calculés sur la base des estimations du SDAGS 1998 pour la période 1995-2010; soit environ 2822 logements par an (tableau 3.3).

Tableau 3.3 : Besoins en logements dans le Grand Sfax (en milliers)

	1995-2010	1995-2015	1995-2030
Besoins en logements	35.213	46.320	98.770
Offre existante	26.030	26.030	26.030
Manque	-9.286	-20000	-72.770

* calcul personnel

Les besoins en foncier sont calculés selon les différentes densités: densité faible : 20 logements/ ha. Densité moyenne : 30 logements /ha. et densité actuelle soit 6.5 logements/ha (tableau 3.4)

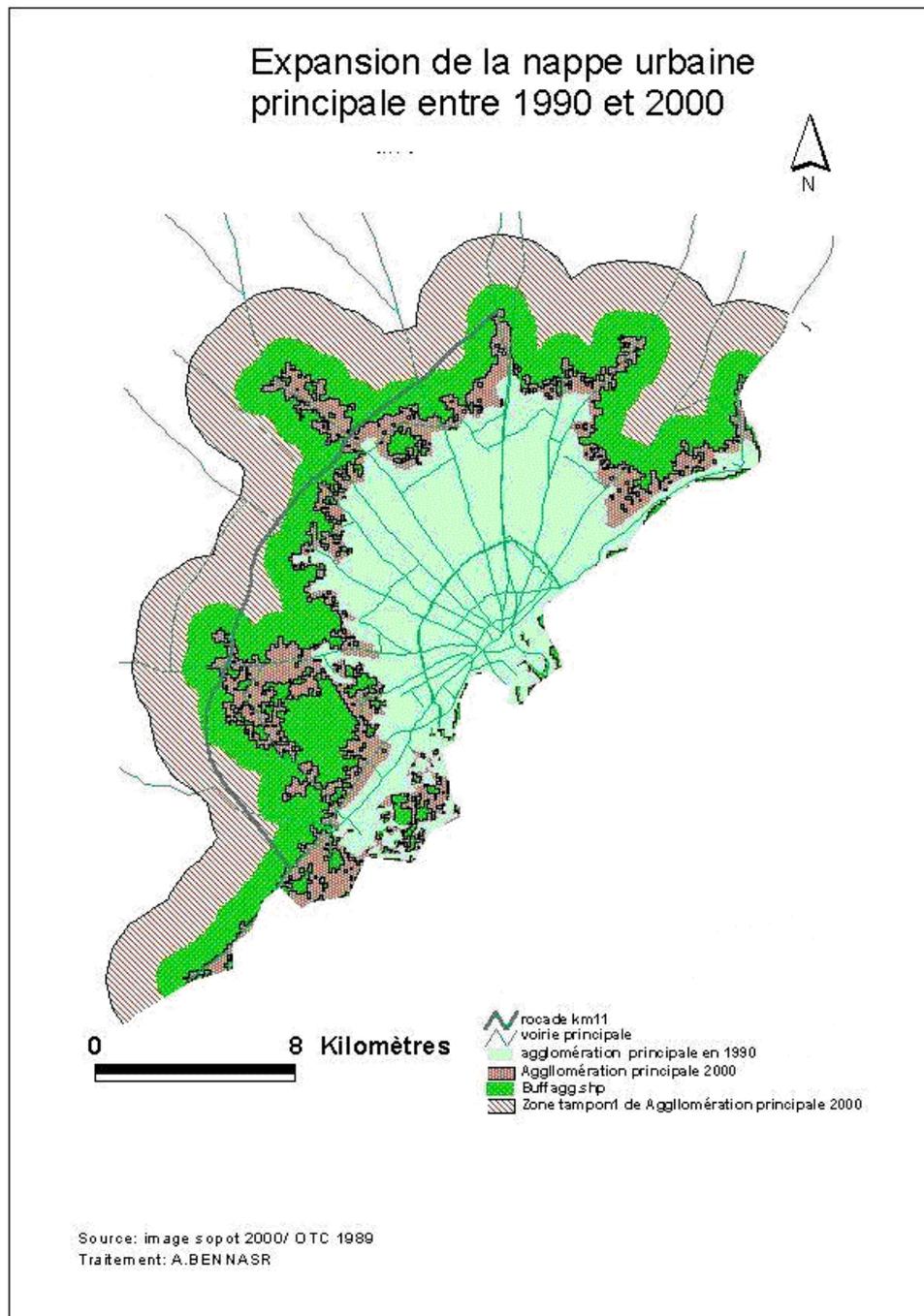
Tableau 3.4 : Les besoins en foncier urbain (ha)

Type de densité	95-2010	95-2015	95-2030
20 log/ha	1790	2316	4938
30 log/ha	1193	1544	3292
6.5 log/ha	5432	7126	15195

* calcul personnel

La poursuite du mode de développement naturel de l'agglomération (morcellement des Jenens, péri urbanisation) et dans l'éventualité d'absence d'action volontariste va entraîner une expansion démesurée de l'agglomération de Sfax qui va continuer à s'étaler et se diluer (tableau 3.5); dans ce cas la rocade du Km 11, limite de l'urbanisation serait une voie urbaine et la ville va s'étendre sur un rayon de plus de 4 Km de ses limites actuelles (figure 7.3).

Figure 7.3: Expansion projetée de l'agglomération sfaxienne



Au niveau de la consommation du sol urbain:4000 ha en 2016 et 12000 ha en 2030 seront sauvés si une densification urbaine de 30 logements/ ha sera appliquée.

Tableau 3.5 : Croissance spatiale de l'agglomération de Sfax (ha)

Année	1970	1994	2004	2016	2030
Tendancielle	4000	15200	21700	27000	36000
Densité de 20	-	-	21700	24000	26638
Densité de 30	-	-	21700		24992

* calcul personnel

4.3 LES SCENARIOS PROPOSES

Quatre scénarios d'aménagement sont proposés par la SDGS pour permettre à la ville d'être une métropole méditerranéenne compétitive et durable, à l'horizon 2016-2030.

Les différents scénarios proposés comportent des invariants qui sont la réhabilitation et la revalorisation du littoral Nord et Sud, de la Médina et du quartier Bab-Bhar, la mise en place de la plateforme logistique et le développement de l'arrière-pays.

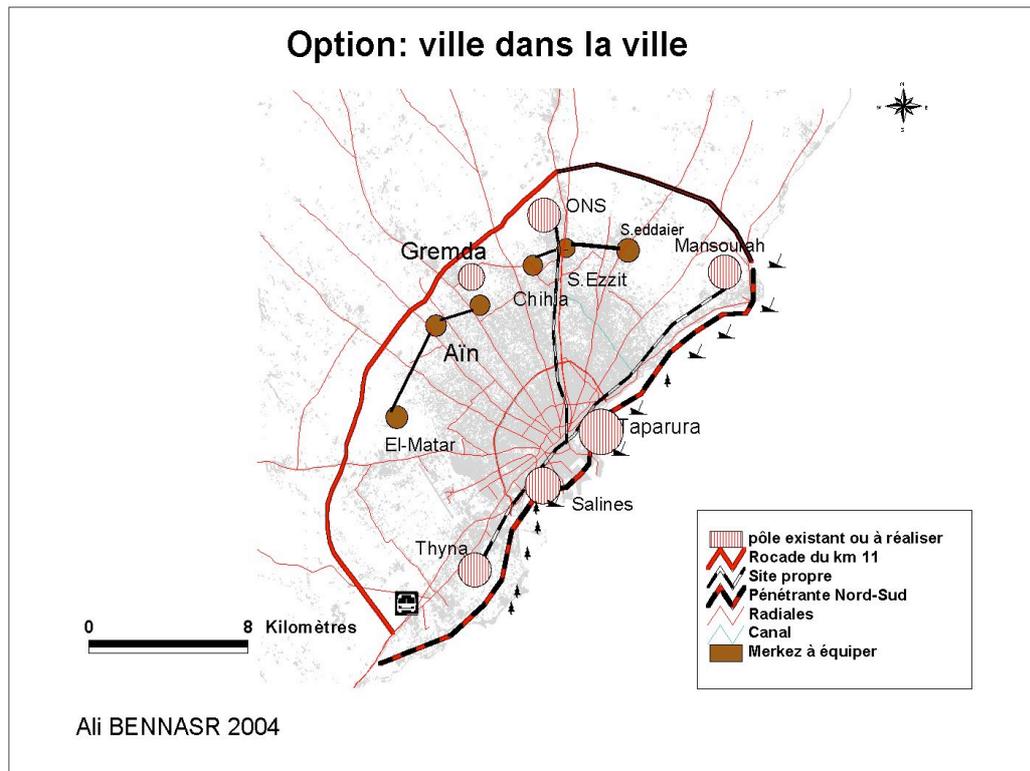
4.3.1: Développement de la ville dans la ville

Ce scénario tendanciel se base sur une densification de l'urbanisation dans l'assiette communale actuelle (figure 8.3) ; une option essentielle du SDAGS 1998. Cependant, le choix de cette option implique un développement des infrastructures de transport, de la voirie ainsi que des différents réseaux ; il implique aussi une révision des plans d'aménagement urbain des communes.

Dans la mesure où il n'entraîne pas une urbanisation volontariste à grande échelle, ce choix semble être le plus accepté par la population.

La densification du bâti à l'intérieur du périmètre communal actuel permet de maîtriser l'étalement de la ville et de rentabiliser les équipements existants.

Figure 8.3: option d'aménagement de la ville dans la ville



4.3.2. Développement des pôles périphériques existants (Merkez et PIF)

Cet ancien scénario présent en partie dans le PDU de 1977 et qui consiste à un développement des Merkez (anciens noyaux périphériques) en binôme comporte l'avantage de renforcer les pôles secondaires en les dotant de nouveaux équipements, de rentabiliser les infrastructures existantes et d'épauler le centre ville qui souffre de congestion (figure 9.3). Néanmoins, plusieurs contraintes aujourd'hui devenues infranchissables entravent ce choix.

- La congestion des Merkez rend toute action d'introduction de nouveaux équipements problématiques.

- L'absence de disponibilité foncière aux alentours immédiats de ces noyaux et les prix élevés payés pour leur éventuelle récupération. Cependant, la mise en place de trois PIF a redonné une chance pour ce choix:

Les PIF créés au début des années 1990, comme ONS, SIDI MANSOUR, GREMDA, en plus de leur participation dans la résolution des problèmes d'aménagement, ont offert un foncier que la ville avait toujours besoin.

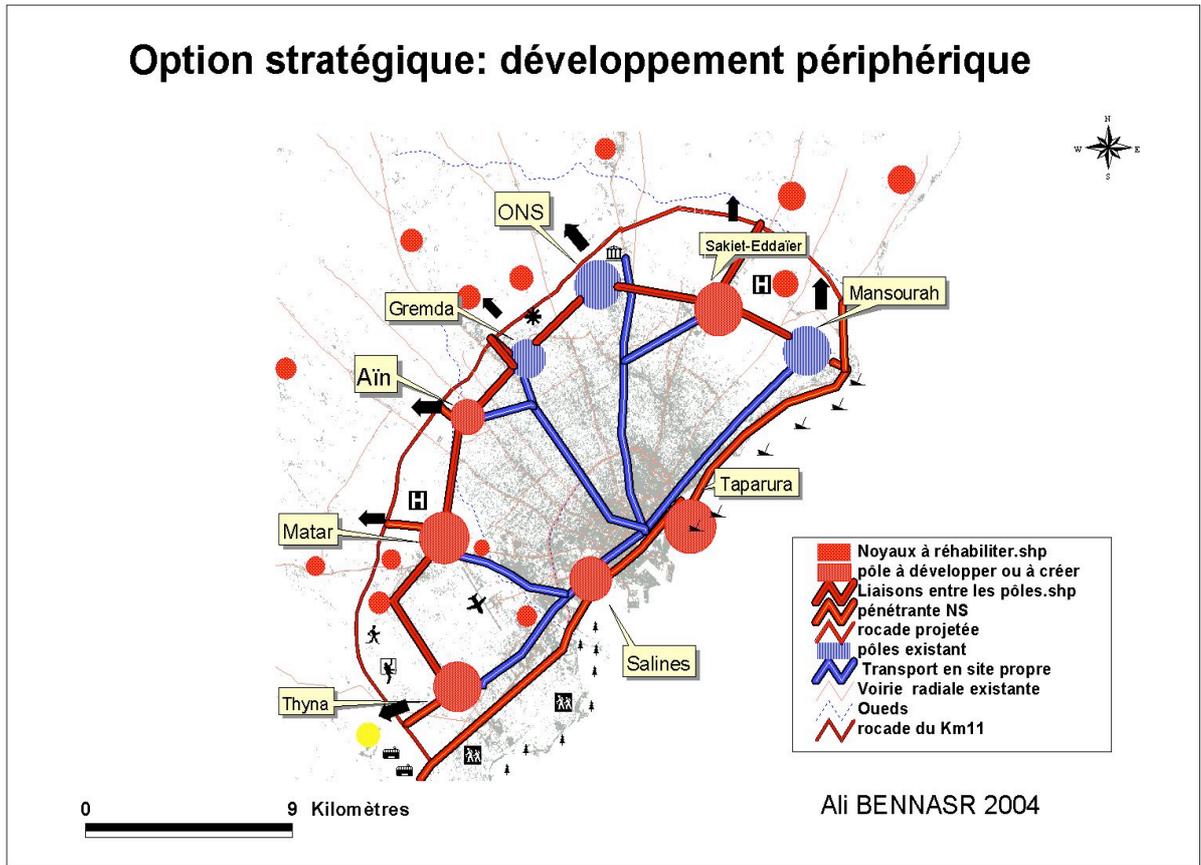
Des périmètres d'intervention sont à créer sous forme de PIF ou PRF à proximité ou en prolongement des noyaux existants. Ces nouveaux pôles peuvent acquérir des équipements de haut niveau ou des équipements inter-communaux.

Il est préférable que ces périmètres de réserves ou d'intervention soient créés à proximité de la commune de Chihia , Aïn, mais aussi sur l'axe Matar, Sakiet-Eddaier. Toutefois, cette option ne prend son importance qu'à travers le développement des infrastructures de transport entre les différents PIF par des voies rapides.

Dans ce scénario, il faudrait focaliser l'effort d'équipement dans les PIF existants ou à créer et continuer de doter, là où il est possible les Merkez d'équipements de proximité et des services de base.

Certaines communes périphériques comme THYNA, présentent des possibilités d'extension sur place par la présence du foncier. Cependant, tout en préservant le littoral pour les équipements et les activités de loisir, la commune pourrait développer un pôle urbain dans la zone sub-littorale.

Figure 9.3. Option de développement périphérique

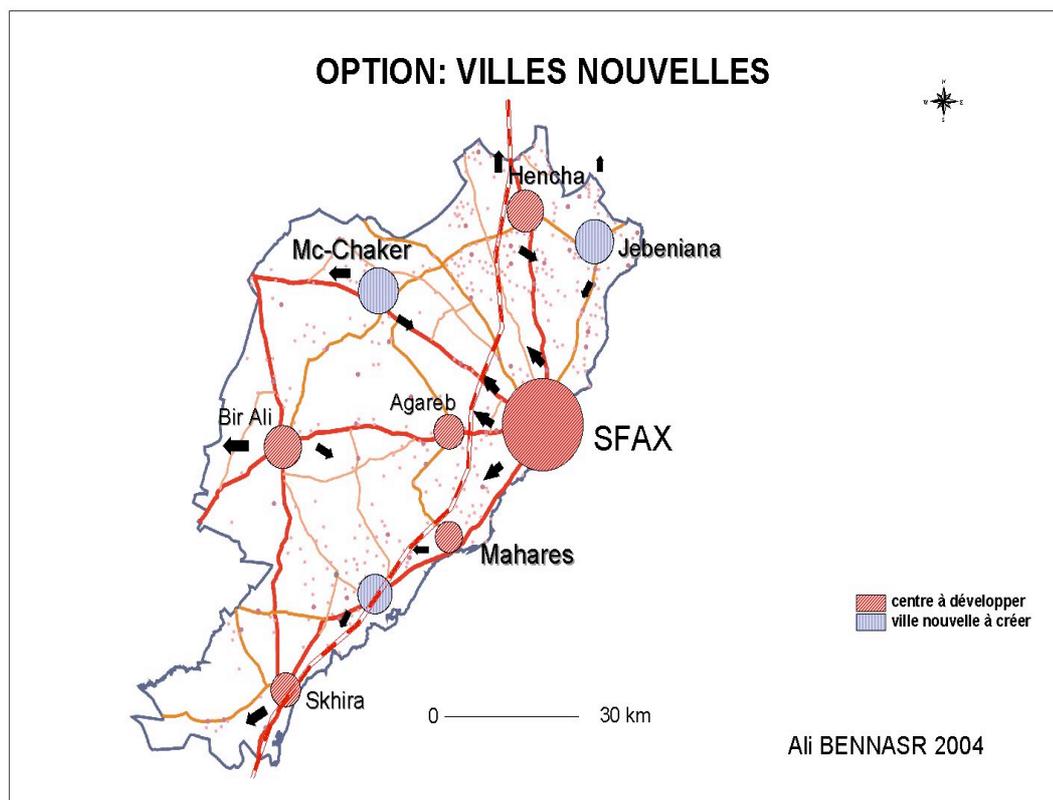


4.3.3. Le développement multipolaire et décentralisé

Cette option trouve sa justification dans le fait que le développement de Sfax a toujours souffert de l'inertie qui caractérise son arrière-pays. La faiblesse des petites villes de la plaine a limité l'essaimage des activités principalement industrielles; où la ville continue d'abriter des fonctions banales et grandes consommatrices d'espace. (figure 10.3)

Cependant, cette option qui permet de soulager le centre de Sfax, de partager les fruits de développement avec la région, apparaît dans le contexte actuel de mondialisation comme non conforme aux orientations de la politique nationale d'aménagement du territoire qui se base sur la métropolisation et la rentabilisation des infrastructures...

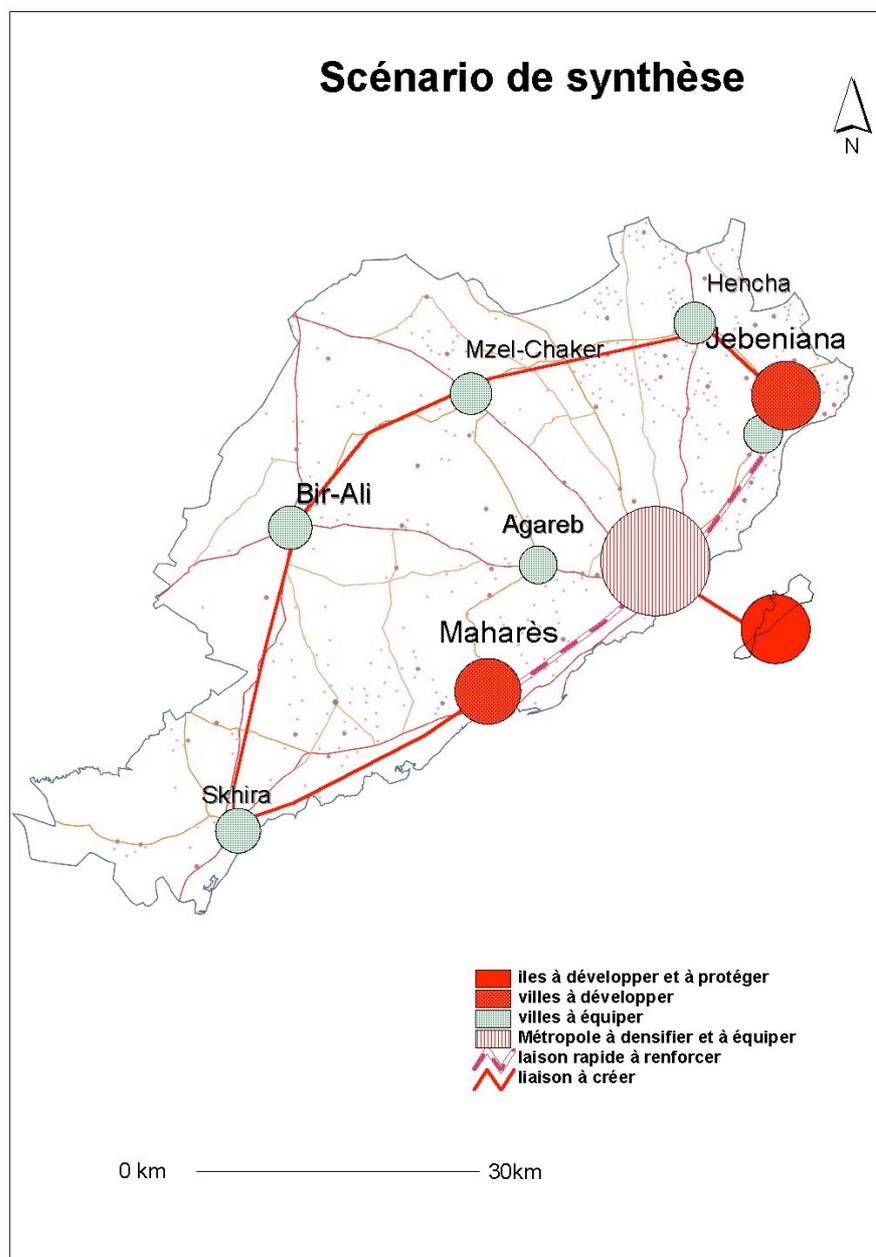
Figure 10.3: Développement décentralisé



4.3.4. Scénario de Synthèse

Conscient du rôle de plus en plus limité de l'acteur public pour une urbanisation volontariste, ce scénario de synthèse est à la fois un développement de la ville dans la ville (densification de l'espace qui implique une rentabilisation des infrastructures) et un développement décentralisé (renforcement des pôles périphériques et des villes de l'arrière-pays) qui permet d'harmoniser le développement de la ville et redistribuer les hommes et leurs activités sur le territoire (figure 11.3).

Figure 11.3: option de synthèse



Si l'option de densification implique plus les acteurs privés et les collectivités locales (promoteurs privés, communes, offices...), le développement périphérique et des petites villes de l'arrière- pays engage l'acteur public en partenariat avec le secteur privé. La mise en place de PRF par les communes ou les agences foncières permet de cerner le développement urbain périphérique.

Dans ce scénario, le partenariat avec le privé local, national et international est à rechercher pour la mise en place d'infrastructures.

CONCLUSION

A l'instar des autres grandes villes, Sfax se trouve depuis quelques années sous le choc de la globalisation et de la métropolisation. Les problèmes confrontés par la ville deviennent de plus en plus aigus du fait du retard enregistré par la ville en matière d'équipements et d'aménagement de son territoire.

L'extension démesurée de l'aire de l'agglomération est en partie le fruit d'une politique de laisser aller et de non application des règlements préconisés. Ainsi, malgré la multitude des documents de planification urbaine, ces outils n'ont pas eu d'impact sur l'orientation et le ralentissement de l'extension de la ville.

La non observation des règlements par les citoyens est une caractéristique de l'urbanisation de la ville. Aux infractions qui se multiplient, où la moitié des logements construits relèvent du non réglementaire, s'ajoutent la complicité de certains élus et des services de contrôle municipal. L'intervention tardive de l'acteur public dans la production du foncier, a aggravé la situation et a limité ses effets sur la maîtrise de l'étalement.

En un demi siècle, de 1956 à 2004 la population communale s'est accrue de 800 % passant de 90000 à 500000 habitants, alors qu'à la même période l'extension de l'aire urbaine a augmenté de 2000 % (de 1400 ha à 24000 ha), entraînant par là des densités lâches qui rappellent les densités rurales (8 hab/ha).

Il est certain que dans cette situation et malgré les efforts fournis dans la mise en place de réseaux et d'infrastructures, Sfax apparaît comme une ville sous équipée.

Au sous-équipement qui touche principalement la périphérie, s'ajoute une fragmentation de plus en plus perceptible de l'espace urbain.

Au niveau économique, le désengagement de l'Etat depuis les années 1960 de l'effort de développement de Sfax a eu certes des effets négatifs, cependant il a permis à la ville de mobiliser ses ressources propres.

Ainsi, depuis le milieu des années 1960, le capital endogène s'est engagé dans une dynamique entrepreneuriale exemplaire en Tunisie. Une quinzaine d'années a suffi pour mettre en place un tissu industriel qui malgré ses faiblesses a placé Sfax au second rang derrière le Grand Tunis. Jusqu'au milieu des années 1970, ce tissu formé de petites entreprises industrielles familiales a offert plus de 15000 emplois.

A partir des années 1980, l'investissement s'est diversifié pour toucher d'autres secteurs dont notamment les activités agricoles et agro-industrielles, où à côté de l'olivier, les entrepreneurs se sont orientés vers l'élevage laitier hors sol (premier bassin laitier du pays), l'aviculture industrielle et vers les services.

Toutefois, cette dynamique a montré ses limites où au temps de la mondialisation, les fermetures d'usines se sont succédées et plusieurs entreprises industrielles trouvent du mal à s'adapter à la nouvelle conjoncture mondiale.

Au début des années 1990, le Grand Sfax va connaître les prémices de la métropolisation où étalement et fragmentation vont désormais imprégner le développement de la ville.

L'homogénéité socio-spatiale qui a caractérisé la ville jusqu'aux années 1970, va céder la place à une hétérogénéité de plus en plus affirmée entre quartiers pavillonnaires et zones d'habitat populaire programmé et informel.

Cette ségrégation se manifeste par un accès difficile aux équipements, une exposition différente aux risques et à la pollution. L'étalement urbain a fait aussi surgir d'autres problèmes dont celui du transport collectif (TC) qui n'a pas pu suivre le rythme d'expansion de la ville. Alors que le TC recule, la voiture privée (VP) prend le dessus et représente aujourd'hui plus de 40 % des offres de déplacements.

L'ampleur des problèmes rencontrés par la ville a suscité la mise en place d'une stratégie de développement. Parrainée par les 07 communes de l'agglomération, le Ministère de l'Intérieur, l'Association Tunisienne des Urbanistes (ATU), financée par l'Union Européenne à travers le programme Med-Cités, cette stratégie a préconisé en plus des actions et des projets à entreprendre pour réussir l'internationalité et la compétitivité de la ville et qui ne diffèrent pas de ceux recommandés par le SDAGS de 1998, un nouveau mode de gestion de la ville basé sur la gouvernance pour faire face à deux types de crise qui secouent Sfax et les grandes villes de par le monde:

- La crise de gouvernabilité des sociétés ; les acteurs publics et les collectivités locales auraient perdu leur capacité d'actions face aux différentes mutations urbaines, sociales et économiques de la ville. Au temps de la mondialisation et la raréfaction des moyens, ces pouvoirs ne parviennent plus à gérer convenablement la ville et faire face aux multitudes des problèmes qui se posent (transport, pollution, extension, équipement...).

- La crise de citoyenneté où partout dans le monde, les populations ont pris conscience des limites des institutions politiques et de l'impuissance des responsables politiques. Les discours politiques apparaissent comme peu convaincants face aux problèmes. Les citoyens se sentent également peu écoutés et peu associés aux décisions qui les concernent. Le pouvoir politique est accusé d'être déconnecté de la société civile.

L'enjeu est social mais aussi économique. La mondialisation et la décentralisation placent désormais les villes au coeur de la compétition économique. La mobilisation de groupes sociaux, d'institutions, d'acteurs privés et publics, de citoyens répond à la nécessité pour une ville d'élaborer des projets collectifs lui permettant de s'adapter aux transformations économiques et de s'imposer face au marché.

Les villes se livrent désormais une concurrence accrue entre elles que ce soit à l'échelle locale, nationale ou internationale. Les rapports ville/Etat et ville/campagne ont perdu de leur importance. C'est aussi dans la perspective de s'affirmer dans le jeu concurrentiel des villes que les autorités politiques locales élaborent des stratégies, les traduisent en projets et mobilisent l'ensemble des acteurs de la société locale autour de ces projets.

La gouvernance implique désormais qu'une citoyenneté se mobilise à l'échelle de la ville ou de l'agglomération, à l'échelle à laquelle se pose tel ou tel problème d'aménagement, de transport, de sécurité et elle devrait reposer sur une véritable participation du citoyen à toutes les étapes de la mise en place d'un projet.

Ainsi, les grands projets doivent être des projets fédérateurs qui impliquent l'ensemble des communes d'un territoire urbain, les citoyens, les acteurs privés ; ils doivent être des projets de la ville pour la ville. Toutefois, les moyens limités des acteurs privés, la faiblesse de la société civile et la persistance des pratiques politiques qui considèrent la ville comme un espace de pouvoir et de reproduction du système, sont de nature à freiner la gouvernance productive.

Le positionnement du Grand Sfax au niveau des différentes échelles spatiales, révèle que l'on se trouve face à une ville qui dispose de certains vecteurs de développement. Toutefois, plusieurs problèmes et contraintes entravent encore et entachent l'accès de la ville à la compétitivité et la métropolisation.

BIBLIOGRAPHIE

ADEF (1998): Reconstruire la ville sur la ville, Paris, ADEF.

AGENCE FONCIERE D'HABITATION (1989): La nouvelle ville de Sakiet-Ezzit. Etude préliminaire de pré-factibilité.(102p).

AGENCE FONCIERE D'HABITATION (1989): Le PIF de Gremda. Etude préliminaire de pré-factibilité.

AGENCE FONCIERE D'HABITATION (1989): Le PIF de Sidi Mansour. Etude préliminaire de pré-factibilité.

ALLAIN, R. (2004): Morphologie urbaine, géographie, aménagement et architecture de la ville, Armand Colin, Collection U.

ALLAIN, R. (2005): Heurs et malheurs de la ville compacte. Communication au colloque les villes au défi durable, SYFACTE, GREGUM. Sfax.

ALLAIN, R (2005): par de la le bien et le mal, évaluation de la ville compacte. Communication, Colloque de Lausanne. (Texte non encore publié).

ANTONI.JP (2003): Modélisation de l'étalement urbain: aspects conceptuels et gestionnaires, application à Belfort. Thèse de doctorat. Université Louis-Pasteur de Strasbourg. 535p

APUMP, IET (Association des Professionnels de l'Urbanisme de Midi-Pyrénées, Institut d'Etudes Territoriales de Barcelone (2002): La ville étalée en perspectives. Editions Champ Social. Actes du colloque sur l'étalement urbain, Toulouse ; 25-25-26 janvier 2002.

APUMP, IET (dir) (2003): la ville étalée en perspectives. Actes du colloque transnational sur l'étalement urbain, Toulouse 24-25-26 janvier 2002. Champ Social Editions.

ASSOCIATION DE SAUVEGARDE DE LA MEDINA DE SFAX (1998, 2002): La Médina de Sfax entre préservation et développement, (document non publié)

ASCHER F. (1995), Métropolis ou l'avenir des villes. Paris, Jacob.

ASCHER, F (2001): les nouveaux principes de l'urbanisme, la Tour-d'Aigues, Editions l'Aube.

BAILLY, A. (1994): Les concepts de la géographie humaine, Paris, Masson.

- BAILLY.A et al.(1995): Représenter la ville. Coll. Poche Géographie. Ed. Economica. 108 p.
- BAILLY.A, J.-M. H. (1999). Villes et croissance Théories, modèles, croissance. France, Anthropos. 280 p.
- BAILLY. E (1999): Modèle de simulation fractale et croissance urbaine. Etude de cas de Nice, Marseille, Gênes, Université de Nice Sophia-Antipolis, Thèse.
- BAKLOUTI A. et FAKHFAKH F (1999).: la Médina de Sfax : quelle revalorisation. Actes du 7^{ème} Colloque de Géographie Maghrébine: L'ESPACE LOCAL. Revue Géographie et Développement. Janvier 1999 (20p).
- BAKLOUTI. A (2001): Doit-on aménager les quartiers périurbains? Communication à la journée d'étude" aménagement et problématique urbaine". Journée de clôture du projet PNM: les grands projets d'aménagement à Sfax et leur impact. (Non publié).
- BARCELO.M (1999): Indicateurs d'étalement urbain et développement durable en milieu métropolitain, le cas de Montréal. Université de Montréal.3p
- BAUER, G. et ROUX, JM.(1976), La rurbanisation ou la ville éparpillée, Le Seuil, Paris.
- BEAUCIRE, F. (1985). Enquête sur la notion et les pratiques de l'écologie urbaine , PIREN/CNRS, Paris.
- BEAUCIRE, F. (1995): Urbanisme et développement durable. in Transports urbains : " ville invisible ", citadin insaisissable, n° 88, juil.-sept. 1995.- pp.3-4
- BECATTINI, G. (1991) "Le District industriel: milieu créatif", *Espaces et Sociétés*
- BECATTINI, G. (1992) Le district marshallien: une notion socio-économique. In Georges BELHEDI, A. (1983): Différenciation de l'espace urbain, le cas de Tunis, in Etudes méditerranéennes, Fascicule 5, (50p).
- BELHEDI, A (1998): Repères pour l'analyse de l'espace. Cahiers du CERES, numéro 19. 459 pages.
- BENKO, G. et LIPIETZ, A. (1992): *Les régions qui gagnent*, Paris, Presses Universitaires de France.
- BENKO.G (dir) (2000): la richesse des régions. La nouvelle géographie socio-économique. Paris, PUF.
- BENNASR A. (1989): la petite ville et l'organisation de l'espace rural: le cas de Menzel Chaker. Mémoire de CAR, FSHST.

BENNASR A. (1998): La répartition des prix fonciers à Sfax. Revue de l'Association des Géographes Tunisiens:Géographie et Développement n° 14. (24p).

BENNASR A.(1993): La dynamique industrielle de SFax. Thèse de DRA. Faculté des Sciences humaines et sociales de Tunis. 389p.

BENNASR ALI (2003): Le PIF ONS: nouvelle ville ou banlieue de Sfax. Revue Tunisienne de Géographie n°35. (p5-p36).

BENNASR ALI (2003): Un nouveau centre pour Sfax: Sfax-el-Jadida. Revue Tunisienne de Géographie n°35. (p37-p62).

BENNASR Ali(1998): la répartition des prix fonciers urbains à Sfax. Revue Géographie et Développement n°14.(p25-49).

BERTRAND M.J. (1978) : Pratique de la ville, Coll. Géographie, Masson, 210 p.

BOUAZIZ RIADH (2001): La côte de Chaffar: géomorphologie et environnement, Mémoire de DEA. 148p. FSHS Tunis.

BRUNTLAND REPORT (1987): Our common future, NewYork, Office des Nations Unies.

CAMAGNI R. et a (2002). - Formes urbaines et mobilité : les coûts collectifs des différents types d'extension urbaine dans l'agglomération milanaise - Revue d'économie régionale et urbaine, n° 1

CASTELLS. M(1972): la question urbaine, édition Maspero. France

CERTU, (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques, 2000): La forme des villes. Caractériser l'étalement et réfléchir à de nouvelles modalités d'actions. Lyon, 178p.

CHALINE, C., DUBOIS-MAURY, J (1994): La ville et ses dangers, Pratiques de la Géographie. Masson247 p.

CHAKER, K. (1981): La planification urbaine en Tunisie, Thèse de 3^{ème} cycle, Aix-en-Provence, 252 p.

CHOAY, F. (1994): Le règne de l'urbain et la mort de la ville, in la ville, art et architecture en Europe 1870-1993, ED du centre Pompidou, Paris.

CHRIF.F (2003): les équipements et les infrastructures. Stratégies de Développement du Grand Sfax. (SDGS), rapport de la phase diagnostic.

- CLAVAL P., La logique des villes, Genève, Litec, 1980
- COMMUNES DE SFAX (2004): Stratégie de développement du Grand Sfax, développement urbain et gestion communale rapport établi par BENNASR A : diagnostic (55p), 2^{ème} et 3^{ème} phase (108p), actions stratégiques (47p).
- COMMUNES DE SFAX (2004): Stratégie de développement du Grand Sfax, rapport établi par CHARFI F : diagnostic (162p), 2^{ème} et 3^{ème} phase (94p), actions stratégiques (92p).
- COURLET, C. (1994): Industries, territoires et politiques. L'Harmattan, Paris.
- CYNTHIA, G.G. (sous la direction) (2003) : Penser la ville de demain. Géographie et cultures. l'Harmattan,
- DAUPHINE, 2. (2003): Les théories de la complexité chez les géographes, Anthropos, 248p.
- DIRECTION GENERALE DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE (1998): Schéma d'Aménagement du Grand Sfax. Rapport final.(221p).
- DLALA. H. (1981):L'économie industrielle dans les villes-ports du Nord-Est tunisien (Tunis, Bizerte, Menzel Bourguiba). Publication de l'Université de Tunis.365 p.
- DLALA HABIB (1995): L'aménagement du Grand Sfax: enjeu, jeux des acteurs et projet de ville. Cahiers de la Méditerranée n°51, pp 113-141, Nice.
- DUPUY G. (1991): La dépendance automobile : symptômes, analyses, diagnostic, traitements, Paris, Anthropos.
- DUPUY G. (1999) : L'urbanisme des réseaux, A. Colin.
- EL-HBAÏEB.A (2003): les transports et la circulation. Stratégies de Développement du Grand Sfax. (SDGS), rapport de la phase diagnostic.
- EMELIANOFF, C. (1999): La ville durable, un modèle émergent. Géoscopie du réseau européen des villes durables (Porto, Strasbourg, Gdansk). Thèse de Doctorat, Université d'Orléans, France (746 p).

FAKHFAKH F. (2000): Le Tertiaire Supérieur à Sfax. Thèse de Doctorat. Faculté des Sciences Humaines et Sociales de Tunis.

FOUCHER V. (1995): La densification : une comparaison internationale entre politiques contrastées - Les Annales de la Recherche Urbaine, n° 67

FRANKHAUSER P. (1994) : La fractalité des structures urbaines, Coll. Villes, Anthropos, 291 p.

FREY, H. (1999) Designing the city : towards a more sustainable form – Routledge.

GRANELLE.J-J (1990): la rente foncière, approches théoriques et empiriques, Paris, ADEF.

GROUPEMENT 20-20 (1995): Schéma d'aménagement du littoral nord de Sfax (Taparura).

GROUPEMENT D'ETUDE ET DE PLANIFICATION DE SFAX (GEPS, 2002): Plan d'Aménagement Urbain de la Commune de Sfax. 79 pages+annexes.

GUMUCHIAN, H. (1991): Représentations et aménagement du Territoire, Anthropos, Economica, Paris.

GUMUCHIAN. H et al (2003): Les acteurs, ces oubliés du territoire. Anthropos, ed.ECONOMICA.

GUY, C ; GIVORD, L., (2004): Rennes, le pari d'une agglomération multipolaire. Edition de l'Aube.

HAGGET.P (1973): L'analyse spatiale en géographie humaine, traduction de Fréchou, H. Paris.

HAMZA D. (2000): L'affinage de l'ancien centre européen de Sfax. Faculté des Sciences Humaines et Sociales de Tunis. Mémoire de Diplôme d'Etude Approfondie.(en arabe) .(212 p)

HAUGTON.G et HUNTER.C (1996): The sustainable cities - Jessica Kingsley Publishers

HOUSSEL, JP. (2004): l'industrialisation endogène des milieux ruraux intermédiaires, modèle alternative de développement, in la Vendée au XX^{ème} siècle, des curées aux entrepreneurs, Publication centre vendéen de recherches historiques. pp 599-625

HUMPERT K (1991): Stadt und landshaft. ARCUS, whonen in Zukunft (11)

INSTITUT NATIONAL DES STATISTIQUES (1966, 1994,2004): Recensement général de la population et de l'habitat. Habitat et condition de vie.
JENDS M. et al (1996): The compact city : a sustainable urban form? – Spon. Newman P. et Kenworthy J. (1999): Sustainability and cities : over-coming automobile dependence - Island Press.

JACCOUD, C (sous la direction) 1996: Raisons et déraisons de la ville, approche du champ urbain. Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, 382 p.

JEDIDI, N. (1986): Croissance économique et espace urbain dans le Sahel tunisien depuis l'indépendance, PUT., T.II, 393 p.

JOUVE. B et LEFEVRE. C (1999): Villes, métropoles, les nouveaux territoires du politique, Paris, Anthropos.

KALLEL F. (1993): le projet d'aménagement de la zone de Sfax-el-Jadida.(167p) Certificat d'Aptitude à la Recherche. Faculté des Sciences Humaines et Sociales de Tunis.(en arabe).

KALLEL.M (2003): Etude du milieu naturel et diagnostic environnemental du Grand Sfax. Stratégies de Développement du Grand Sfax. (SDGS), rapport de la phase diagnostic.

KARRAY NOUREDDINE (1998): l'aménagement du littoral nord de Sfax: le projet Taparura. Revue Géographie et Développement n°14 p103-118

KARRAY N. (1982): Le Grand Sfax: Evolution récente et développement futur. Thèse de Doctorat d'Etat. 2 volumes; Université de PARIS I. SORBONNE.

LACAZE, JP (1995): L'aménagement du territoire, Flammarion, Paris.

LE GALES, P.(1995) " Du gouvernement des villes à la gouvernance urbaine", Revue française de science politique, n° 1.

LE GALES, P. ET THATCHER, M.(1996): Les réseaux de politique publique, Paris, l'Harmattan.

LEFEVBRE H. (1968): Le droit à la ville, Paris, Edition Anthropos.

LEVY, J. (1998): L'Europe, une géographie, Hachette.

LEVY.J (1999): Le tournant géographique, lire le monde, Paris, Belin

LEVY, J., LUSSAULT, M. (sous la direction) (2000): Logiques de l'espace, Esprit des lieux. Géographie à Cerisy. Mappemonde, BELIN

LUSSAULT, PAQUOT et BODY-GENDROT (2000): La ville et l'urbain, l'état des savoirs, La Découverte.

MAIGNANT G. (2002) : Pollution et développement durable des villes françaises, étude de cas : Nice, Marseille, Lyon et Paris. Thèse de Doctorat de l'Université de Nice Sophia-Antipolis, 3 volumes 460 p + 1 atlas de 135 pages.

MANDELBROT B. (1984) : Les objets fractals. Deuxième édition, Coll. Nouvelle bibliothèque scientifique, Flammarion, 204 p.

MAY. N (dir) (1998): La ville éclatée? La Tour-d'Aigues. Editions de l'Aube.

MEGDICHE.T (1985): Les processus de la croissance urbaine dans la périphérie de Sfax. Thèse de doctorat de 3ème cycle. Toulouse.

MILADI. F (2000): Le nouveau pôle urbain de Sakiet-Ezzit à Sfax. Ecole nationale d'Architecture et d'Urbanisme. Mémoire de stage. DESS.(110p).

MINISTERE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, Tunisie (1997): Schéma Directeur d'Aménagement du territoire national. Rapport de deuxième phase: Unité nationale et ouverture mondiale.

MINISTERE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, Tunisie (1998): Schéma Directeur d'Aménagement du Grand Sfax. Rapport final. (Dirasset, Groupe huit,IGIP)223p

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, TUNISIE (1985): Schéma national de l'aménagement du territoire (Volume Centre-EST).

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT ET DE L'HABITAT, TUNISIE (1999): Guide pratique des plans d'aménagement urbain et des lotissements. DIRASSET. 142 pages.

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE (2003): Etude sur le renforcement de la compétitivité des grandes agglomérations tunisiennes (Grand Tunis, Sfax, Bizerte, Gabès, Sousse-Monastir, Hammamet-Nabeul). Rapport de première phase. 170p

MINISTERE DU TRANSPORT(1996): Etude d'Actualisation du Plan directeur de Transport du Grand Sfax. PhaseII: Plan à court et moyen terme (150p+annexes), Plan à long terme Phase III (71p+annexes).

MITLIN, D; SATTERTHWAITE, D. (1994): les villes et le développement durable. Documentation de base, Global Forum, Manchester, 24-28 juin. International Institut on environment and developpement, London.

MORICONI-EBRARD, F. (1993): Géopolis, l'urbanisation du monde depuis 1950, Paris, Anthropos, 1993

MORRIS, D. (1982): Self-reliant cities. Energy and the transformation of urban America. Sierra club Books, San Francisco.

MUNICIPALITES DU GRAND SFAX (2004): Stratégies de Développement du Grand Sfax. (SDGS), rapport de la phase diagnostic. Newman P. et Kenworthy J (1996). - Formes de la ville et transports : vers un nouvel urbanisme - Cahiers de l'I.A.U.R.I.F., n° 114-115

NEWTON P.(2000): Urban form and environmental performance - in Jenks M. et al. Achieving a sustainable urban form – Spon

OFFICE DE L'AVIATION CIVILE ET DES AEROPORTS (Tunisie 2004): trafic passager des aéroports tunisiens en 2004. www.oaca.tn

OFFICE DE LA TOPOGRAPHIE ET DE LA CARTOGRAPHIE (TUNISIE): Feuilles de SFAX (SE, SW, Nord, NE, NW), AGAREB (SW, SE, NW, NE) et SIDI SALEH) au 1/25000. 1989.

OUESLATI AMEUR (1993): Les côtes de la Tunisie. Recherches sur leur évolution au quaternaire. Publication de l'Université de Tunis 402p

PEYRACHE, V. (1992): "Le district industriel: un nouveau modèle d'organisation spatiale de la production et du développement régional?", reproduit dans *Problèmes économiques* n° 2262, p. 2530.

PAQUOT. T (1996): Le monde des villes, panorama de la planète, Complexe, 1996, 698p.

PAULET, J.-P., Géographie urbaine, Colin U, 314 p., 2000

PONCET.J (1979): Un milieu menacé: les jardins de Sfax, Revue Méditerranée 1-2, pp 107-112.

PUMAIN, D., SANDERS, L., SAINT-JULIEN, Th (1989): Villes et auto-organisation, Economica.

REES, W., WAKENAGEL, (1994): Ecological footprints and appropriated carrying capacity. Washington, DC, Island press.

REMY, A. (1994): La ville: réseau alvéolaire et mobilité spatiale, P. Pellegrino.

RONCAYOLO, M., La ville et ses territoires, Folio essais, 1990 Revues Urbanisme, Diagonal.

SANDERS, L. (1992): Systèmes de villes et synergétique, Paris, Anthropos.

SAPOVAL, B. (1997): Universalités et fractales, Paris, Flammarion.

SCET-TUNISIE-NEDECO: Projet Taparura, Rapport phase 1 (1987), phase 2 (1988), étude économique-sociale (1991), Phase3 (1994).

SIDES (1997): Plan Directeur de Transport du Grand Sfax (PDTRGS: phase II Plan à long terme, 68 pages +annexes. Ministère du transport, Tunisie.

SIMMONDS, D. ET COOMBE, D. (2000): The transport implications of alternative urban forms - in Jenks M. et al. Achieving a sustainable urban form – Spon.

SOCIETE TUNISO-SAOUDIENNE D'INVESTISSEMENT (1983): Sfax: zone des Martyrs: plan d'aménagement (41p). Rapport final.