

CROISSANCE URBAINE ET PLANIFICATION
SPATIALE AU SAHEL

par Ridha LAMINE

Le Sahel est un espace original en Tunisie et au Maghreb, tant par les fortes densités de population agglomérée que par les faibles distances qui séparent les nombreuses agglomérations urbaines sahéliennes. C'est aussi un espace privilégié par des dynamiques démographiques et économiques, exceptionnelles en Tunisie, surtout depuis les années 60, et dont les conséquences ont été une croissance urbaine en grande partie alimentée par des apports migratoires et des difficultés d'aménagement de l'espace régional et des espaces urbains.

1.- LA CROISSANCE URBAINE.

Les agglomérations du Sahel se concentrant, en 1984, et à 83 %, sur une bande équidistante de 10 km du littoral. La proportion serait de 95,8 % si on y ajoutait Msaken et Jemmal qui ne sont pas très éloignées de la courbe située à 10 km de la mer (Fig. 1). Cette localisation, ainsi que la localisation sur les plaines et les piémonts d'altitude inférieure ou égale à 50 m, s'expliquent par des facteurs historiques et naturels (6)*

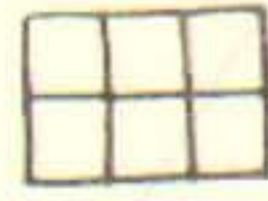
* - Les chiffres entre parenthèses renvoient à la bibliographie.

Fig 1

LE SAHEL



ESPACE BATI EN

OLIVERAIE
ANCIENNE

Route bitumée

A: Akouda, KS: Kalâ Sghira, ZKT: Zaouia
Ksiba Thrayer

m: Mouredine, M: Messâdine
k: Knais
bk: Beni kalthoum
br: Beni Rabia
b: Borjine

S: Sahline
m: Mâtmar
Sa: Sidi Amer

O: Ouardanine

mkh: Mangel K...
mh: Mangel H...
mz: Mez dour
Kh: Khnis
km: Ksibet M...
b: Bembia
m: Mnara
KH: Ksar H...
M: MOKnine
T: T Boulba
b: Bkalta

bt: Bir Taïb
mk: Mangel Kamel
J: Jemmal
Z: Zerandine
bh: Ben Hassane
t: Touza
b: Bodheur
b: Bennane

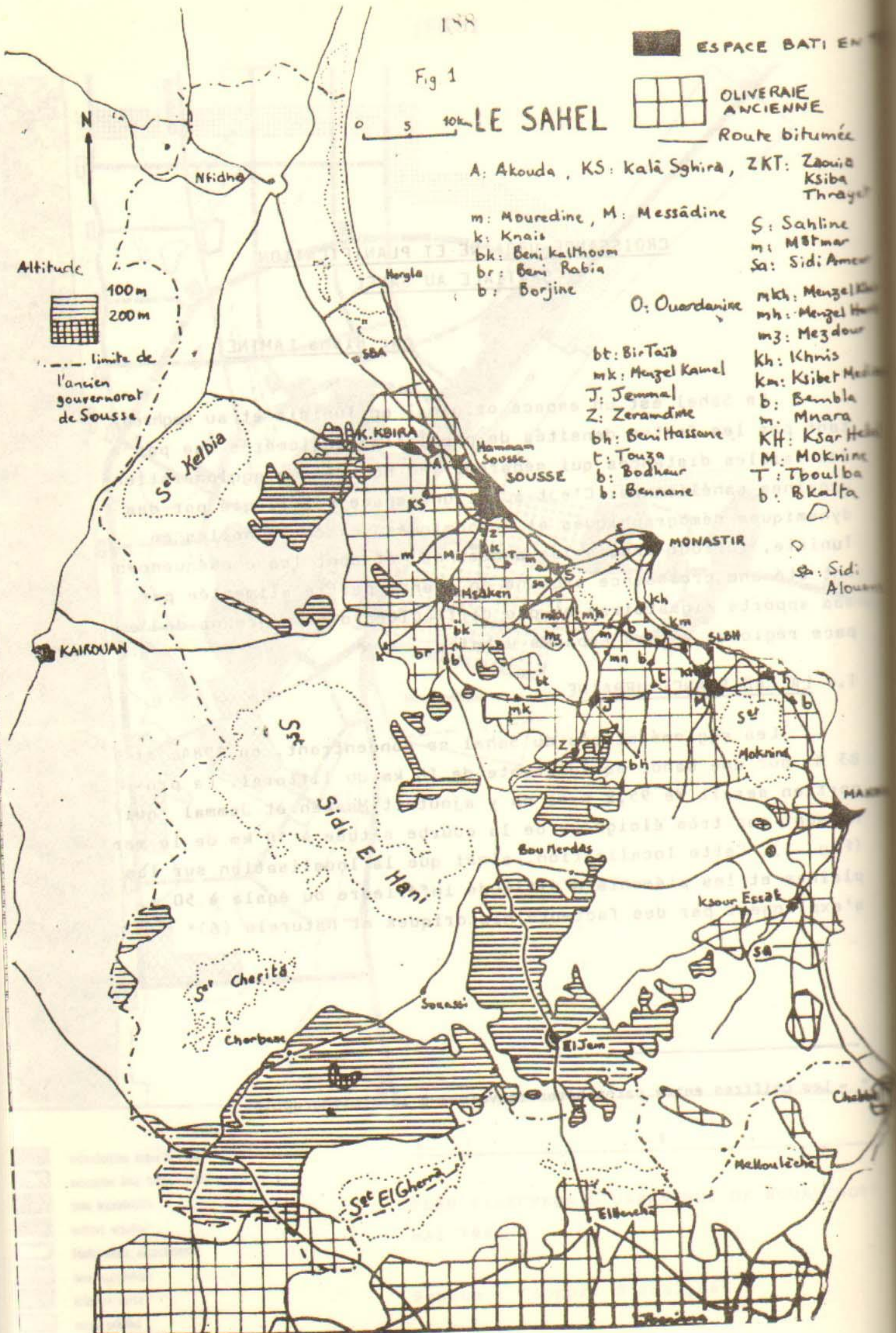
sa: Sidi
Alou...

Altitude



100m
200m

... limite de
l'ancien
gouvernorat
de Sousse



Quatre ensembles spatiaux se dégagent: un ensemble septentrional centré sur Sousse et qui comprend Kalaa Kbira, Kalaa Sghira, Akouda, Msaken, Zaouia, Ksiba et Thrayet; un ensemble central centré sur Monastir et qui comprend Jemmal, Zramdine et une multitude de petites agglomérations; un ensemble méridional centré sur Moknine-Ksar helal et qui englobe, entre autres agglomérations, Sayada-Lamta-Bou Hjar... Enfin, un quatrième ensemble où Mahdia représente la principale agglomération et annonce le système urbain centralisé sur Sfax (Fig.1).

1.- La croissance démographique.

Le Sahel est densément urbanisé depuis l'Antiquité, mais la quantification de la croissance urbaine n'est possible qu'à partir de la fin du XIXe siècle. Deux grandes phases caractérisent l'évolution de la population agglomérée au Sahel.

1.1.- La phase de faible croissance.

La période coloniale est marquée par l'existence d'un système urbain essentiellement formé de petites agglomérations très étroitement enracinées dans leurs terroirs et dont certaines étaient ouvertes aux échanges commerciaux aussi bien sur les courtes que les longues distances (Sousse, Monastir, Mahdia...). En 1885, Msaken, la plus grande agglomération était peuplée de 8.928 habitants, alors que Sousse ne comptait que 8.577 habitants (3)*. Au total, les agglomérations de 2.000 à 8.928 hab. concentraient 76,8 % des populations recensées entre 1883 et 1887 par les officiers des Affaires Indigènes français.

Pendant la période coloniale, soit de 1885 à 1956, la croissance démographique des agglomérations du Sahel était faible. Seule Sousse sortait du lot avec des taux de croissance élevés : 2,46 % par an, alors que les autres agglomérations avaient des taux de 1,50 % par an en moyenne (Tab.1).

La faiblesse de la croissance démographique urbaine s'est prolongée jusqu'au début des années 60. Malgré le changement de régime politique, le Sahel est resté entre 1956 et 1966 un espace démographiquement répulsif, avec un taux d'accroissement global de 1,76 % par an, pour une moyenne nationale de 2,8 %.

Le taux d'accroissement de la population communale était légèrement supérieur avec 1,85 % par an, mais de loin inférieur au taux national qui était de 3,9 % par an. Mais, même pendant cette période (1956-1966) ce sont les grandes agglomérations qui ont connu les taux les plus élevés (Tab. 2).

Tab. 1.- Taux d'accroissement démographique moyen annuel
1885 - 1956 (en %)

Agglomération	1885 1921	1921 1926	1926 1936	1936 1946	1946 1956	1885 1956
Sousse	2,34	1,52	2,94	2,54	2,79	2,46
Msaken	1,63	0,79	1,91	0,82	1,80	1,52
Moknine	1,66	0,75	1,54	1,00	1,20	1,42
Kalaa Kbira	1,60	1,85	2,37	-0,46	1,58	1,43
Monastir	1,14	-0,88	2,40	1,29	0,47	1,10
Mahdia	-	-	0,74	0,86	1,80	1,56

-Source: (3)

Tab. 2.- Taux d'accroissement démographique par taille
d'agglomération (en %)

Taille d'agglomération	1956-1966	1966-1975	1975-1984
> 50.000 habitants	3,49	3,08	2,13
20.000 à 50.000	1,91	3,04	2,19
10.000 à 20.000	2,07	2,78	3,56
5.000 à 10.000	0,06	2,33	0,46
< 5.000	1,11	2,30	1,03

-sources: (3) et (5a)

En réalité, seule Sousse avait connu un taux d'accroissement proche de la moyenne nationale. Cette situation s'explique par la situation privilégiée de la première ville du Sahel: Chef-lieu administratif, port commercial et ville à activités économiques diversifiées aussi bien pendant la période coloniale qu'après la décolonisation. Cet avantage acquis renforcera la position de Sousse dans le système urbain sahélien pendant la phase de croissance démographique élevée.

1.2.- La phase d'accélération de la croissance.

C'est dans le cadre de la politique étatique de renforcement des infrastructures de base et d'implantation de services publics, touristiques et d'unités industrielles, que s'est située la reprise démographique et économique du Sahel. Ce sont les agglomérations urbaines qui ont le plus profité de cette dynamisation.

C'est à partir de 1966-1975 que le taux d'accroissement démographique de la population sahélienne, a dépassé la moyenne nationale: 2,87 % contre 2,32 % par an. Cela est essentiellement dû à une attractivité accrue des villes sahéliennes dont les taux d'accroissement démographique sont montés jusqu'à 3,6 % par an pour une moyenne nationale de 3,45 %. Pratiquement, tous les niveaux de la hiérarchie urbaine ont profité de cette reprise démographique, avec toujours un avantage pour Sousse, Monastir, Mahdia, Msaken, Moknine et Ksar Helal, au total les agglomérations de plus de 20.000 habitants. (Tab.2)

La période de libéralisation économique qui dure depuis 1970, est marquée par le prolongement de la croissance démographique et économique dans les espaces qui ont bénéficié de l'impulsion étatique dans le domaine des équipements et des activités de service et de production. Au Sahel, ce sont les villes et surtout celles des niveaux supérieurs et moyens de la hiérarchie urbaine qui concentrent de plus en plus de population et qui connaissent les taux de croissance les plus élevés (Tab. 3).

Tab.3: Evolution de la structure du système urbain Sahélien (en % de la population urbaine).

Taille des agglom.	1885	1956	1975	1984
>50.000 habitants	-	-	17,50	28,91
20.000 à 50.000	-	24,94	31,00	34,68
10.000 à 20.000	-	39,69	25,00	18,92
5.000 à 10.000	46,25	18,47	16,50	13,55
<5.000	53,75	16,90	10,00	3,93

-sources : (3) et (5a)

Le résultat de cette évolution a donc été une hiérarchisation plus accentuée du système urbain sahélien et une croissance démographique inégalement répartie entre les différents niveaux de la hiérarchie urbaine et les différents sous-espaces régionaux. Cela se concrétise pendant la période 1975-1984 par un relatif ralentissement de la croissance de la population de Sousse (2,57 % par an) et de Monastir (2,74 % par an), tandis que les agglomérations du Sahel périphérique ont connu des taux plus élevés aussi bien pour des agglomérations assez grandes telles que Mahdia (3,26 % par an) ou plus petites telles que Nfidha (3,60% par an) ou Sidi Bou Ali (3,55 % par an). (Fig.2)

En somme, une tendance au desserrement de la croissance démographique du Sahel central congestionné, en direction du Sahel périphérique sous-urbanisé.

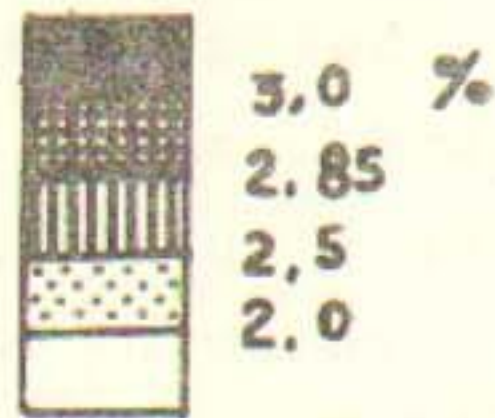
2.- LES FLUX MIGRATOIRES.

2.1.- Un sahel de plus en plus attractif.

Pendant le début des années 60, le Sahel était un espace d'émigration. D'après le recensement de 1966, il y avait 50.700 départs et 15.600 entrées, soit un déficit de 35.100 personnes. Les flux étaient orientés vers la capitale où les emplois dans les

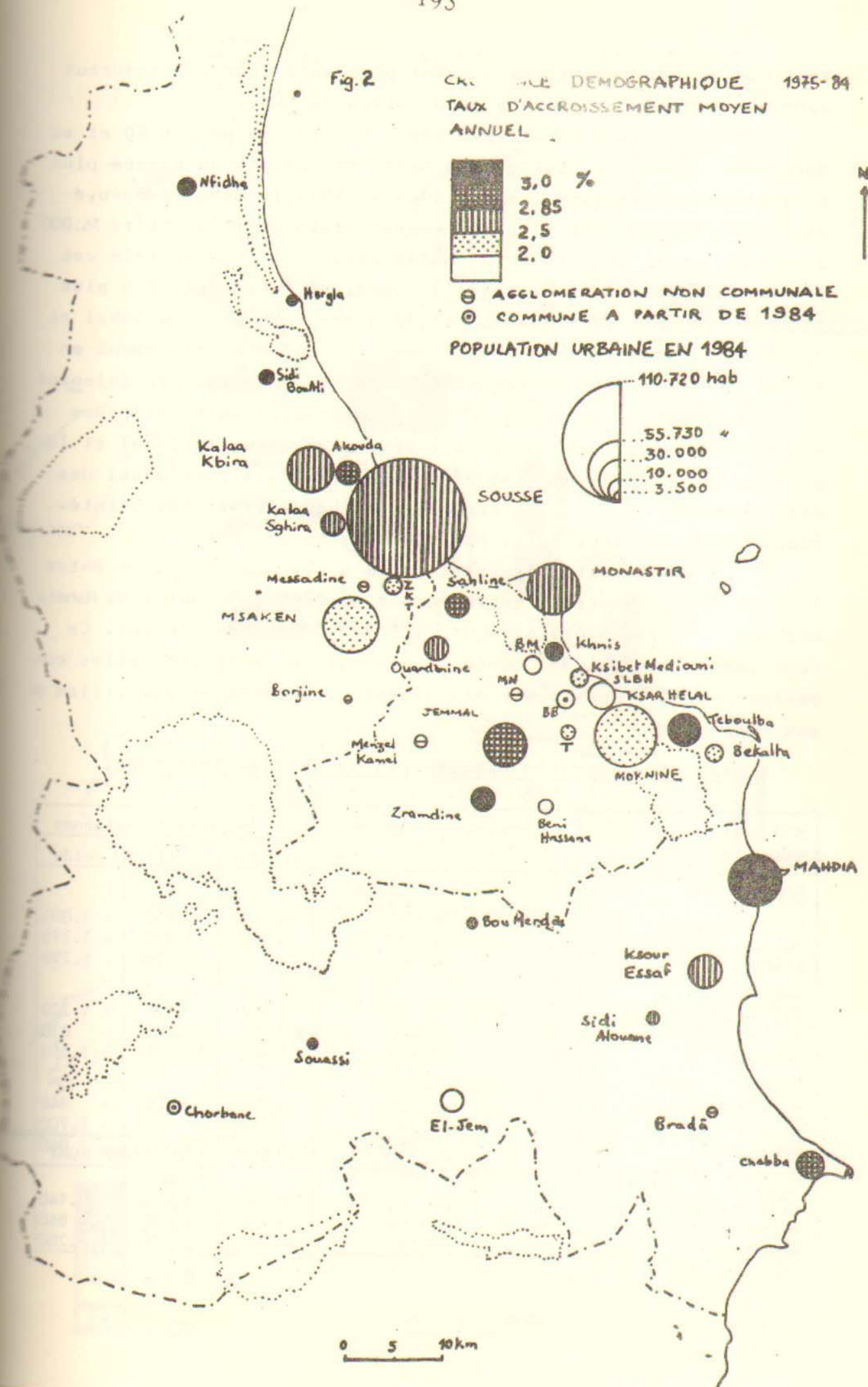
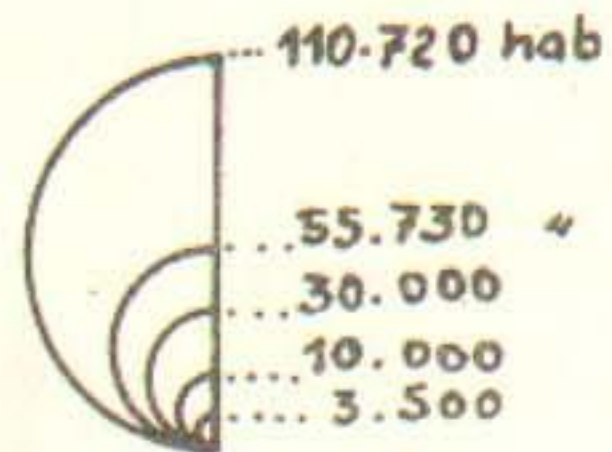
Fig. 2

CH. DE LA DEMOGRAPHIQUE 1975-84
TAUX D'ACCROISSEMENT MOYEN
ANNUEL



⊖ AGGLOMERATION NON COMMUNALE
⊙ COMMUNE A PARTIR DE 1984

POPULATION URBAINE EN 1984



services et les industries étaient plus sûrs pour les nombreux cadres supérieurs et moyens originaires du Sahel.

La situation s'est inversée à la fin des années 60 et au début des années 70, puisque le Sahel est devenu un espace plus attractif que répulsif : entre 1969 et 1975, le Sahel a envoyé 24.260 personnes vers d'autres gouvernorats et il a attiré 36.000 personnes, soit un surplus de 8.740 personnes. La capitale est restée le pôle qui envoie vers le Sahel et en reçoit, les plus gros contingents de migrants (41,38 % des émigrants du Sahel et 30,23 % des immigrants au Sahel) avec une balance légèrement en faveur de Tunis. Le prolongement de la tendance est probablement la conséquence d'une forte mobilité socio-professionnelle des cadres sahéliens, qui commencent leurs carrières au Sahel et la poursuivent à Tunis et vice-versa. Le Sahel attirait aussi des manoeuvres et des journaliers des régions déprimées de l'intérieur proche (Kairouanais) et lointain (Nord-Ouest).

Le Sahel reste attractif jusqu'à nos jours puisque, entre 1979 et 1984, les trois gouvernorats de Sousse, Monastir et Mahdia avaient un solde migratoire de + 8.280 personnes (Tab.4). Ce sont les villes qui ont connu la plus grande mobilité: elles concentrent 72,1 % des mouvements migratoires internes aux villes et aux campagnes.

Tab. 4.- Courants migratoires par milieu 1979-1984.

Milieux et gouvernorats	mouvements internes	mouvements externes		
		entrées	sorties	solde
<u>SOUSSE</u>				
Milieu urbain	28.590	14.930	10.850	+ 4.080
Milieu rural	7.770	4.630	2.920	+ 1.710
Ensemble	36.360	19.560	13.770	+ 5.790
<u>MONASTIR</u>				
Milieu urbain	27.130	14.040	9.820	+ 4.220
Milieu rural	2.860	1.830	2.700	- 870
Ensemble	29.990	15.870	12.520	+ 3.350
<u>MAHDIA</u>				
Milieu urbain	8.840	4.840	4.000	+ 840
Milieu rural	14.370	3.260	4.960	- 1.700
Ensemble	23.210	8.100	8.960	- 860
<u>SAHEL</u>				
Milieu urbain	64.560	33.810	24.670	+ 9.140
Milieu rural	25.000	9.720	10.580	- 860
Ensemble	89.560	43.530	35.250	+ 8.280

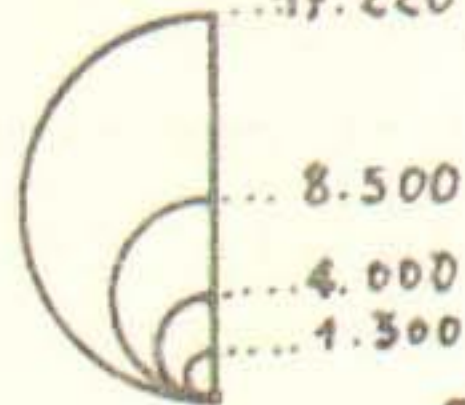
-Source: (5b)

FIG. 3

COURANTS MIGRATOIRES
1979-1984

- INTRA-URBAINS

...17.220 hab

ENTREES
COMMUNALES

SORTIES

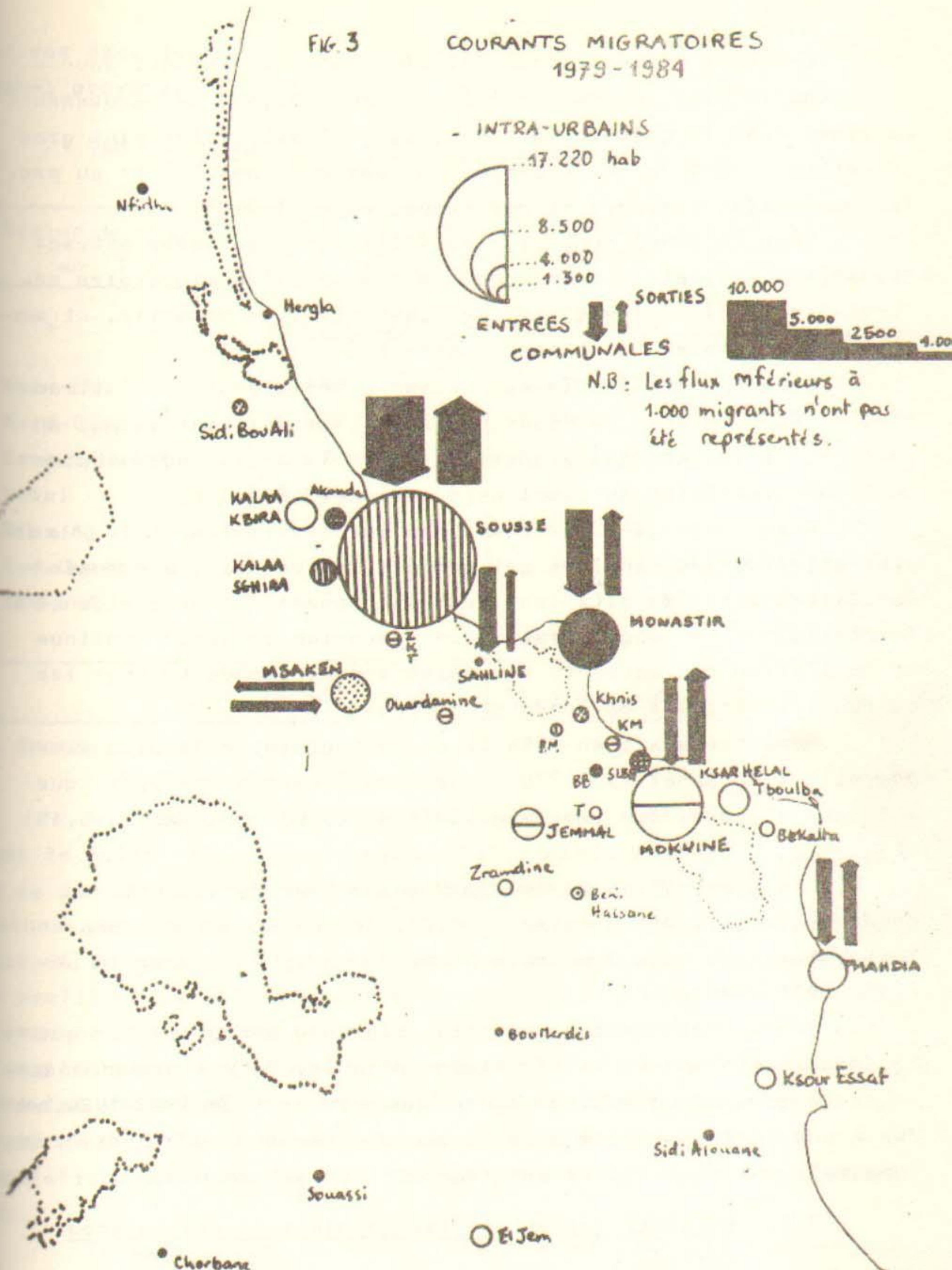
10.000

5.000

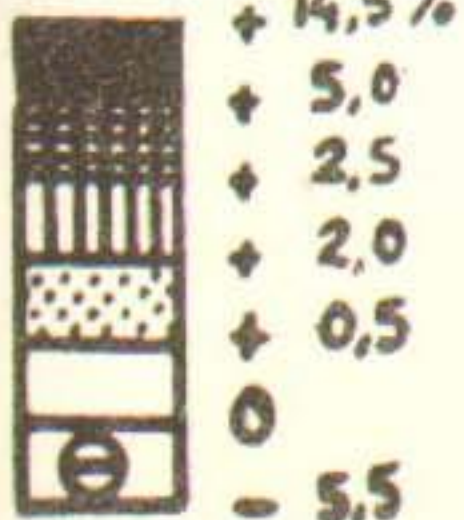
2500

4.000

N.B : Les flux inférieurs à
1.000 migrants n'ont pas
été représentés.



TAUX MIGRATOIRE 1979-84 $\left(\frac{\text{SOLDE MIGRATOIRE}}{\text{POP. COMMUNALE 84}} \times 100 \right)$



0 5 10 Km

N

Le Sahel septentrional, et plus particulièrement Sousse, ont connu la plus grande mobilité interne (40,6 % des mouvements internes dans le gouvernorat de Sousse) et attiré les plus gros effectifs : 70 % du solde des migrations externes, et ce au profit des villes (+4.080) et des campagnes (+ 1.710)

Dans le Sahel central, les villes ont été assez attractives (+ 4.220) et les campagnes ont eu un solde migratoire déficitaire (- 870). Toutefois, le gouvernorat de Monastir, et surtout son chef-lieu, sont assez attractifs.

Ce qui n'est pas le cas du Sahel méridional où l'attractivité de Mahdia et de Ksour Essaf, a été alimentée par un exode rural intense qui a aussi alimenté la croissance urbaine du Sahel central et du Sahel septentrional (Fig.3 et 4).

L'agglomération de Sousse est incontestablement le pôle le plus attractif du Sahel et qui connaît, de ce fait, une forte mobilité interne de citadins, due aux changements de résidence à l'intérieur d'une agglomération en extension spatiale continue et où l'offre de logements est relativement abondante pour les catégories sociales moyennes et aisées.

Monastir avait en 1984 le solde migratoire le plus élevé des villes du Sahel (+ 2.270, alors que Sousse n'en avait que + 2.020) et parmi les taux migratoires les plus élevés (+6,4%) (Fig. 3).

L'agglomération bicéphale Moknine-Ksar Helal avait un solde migratoire déficitaire (- 420), ce qui permet de comprendre la faiblesse du taux d'accroissement démographique pour la période 1975-1984 (Fig. 2).

Mahdia est une agglomération très peu attractive et qui ne connaît pas une mobilité interne notable. Il est probable que sa croissance démographique élevée pour la période 1975-1984, est due à une forte natalité et à un accroissement de son périmètre communal, englobant ainsi ses faubourgs périphériques.

2.2.- Un Sahel qui attire les populations des espaces voisins.

Les plus gros contingents de migrants dans le Sahel proviennent de l'intérieur du Sahel: soit du gouvernorat de résidence

de des deux gouvernorats voisins. Ainsi, 51,6 % des migrants du Sahel provenaient de l'un des trois gouvernorats. (Tab. 5)

Tab. 5 - Origines des migrants 1979-1984

Région de résidence en 1979	Gouvernorat de résidence en 1984					
	Sousse		Monastir		Mahdia	
	Effectifs	%	Effectifs	%	Effectifs	%
Nord-Est	4.340	22,89	3.590	22,62	1.590	19,63
Nord-Ouest	1.560	8,23	1.310	8,25	280	3,46
Centre-Ouest	2.690	14,18	1.610	10,15	610	7,53
Sahel	9.170	48,36	8.670	54,63	4.310	53,21
Sfax	430	2,27	430	2,71	910	11,23
Sud-Ouest	140	0,74	160	1,01	150	1,85
Sud-Est	630	3,33	100	0,63	250	3,09
	18.960	100	15.870	100	8.100	100

- Source : (5b)

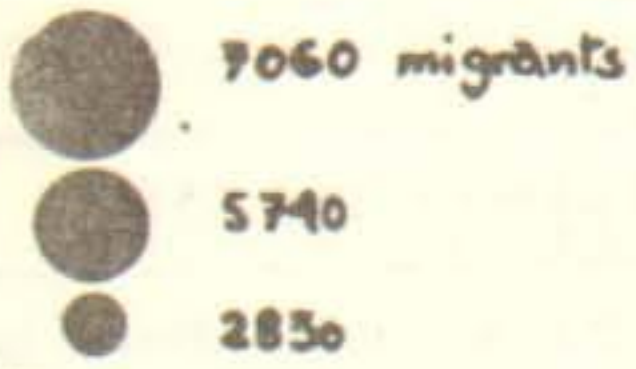
Au total, le Sahel connaît une forte mobilité interne dont le bilan est au détriment du Sahel méridional et occidental et au profit du Sahel central et septentrional (Fig.4)

Les autres espaces d'origine des immigrants au Sahel sont surtout la capitale et le Kairouanais qui envoient des immigrants de profils très différents: des catégories sociales moyennes et aisées de Tunis et des migrants à revenus médiocres, venant de l'arrière-pays montagneux de Kairouan à la recherche du travail dans les villes et les campagnes du Sahel. Cette migration de pauvreté et de chômage est aussi caractéristique de la plupart des populations en provenance du Nord-Ouest, du Sud-Ouest et du Sud-Est.

Le gouvernorat de Mahdia, faiblement attractif, attire surtout des populations voisines (gouvernorat de Sfax) ou relativement éloignées (Tunis) (Fig.4).

FIG 4 COURANTS MIGRATOIRES 1979-84

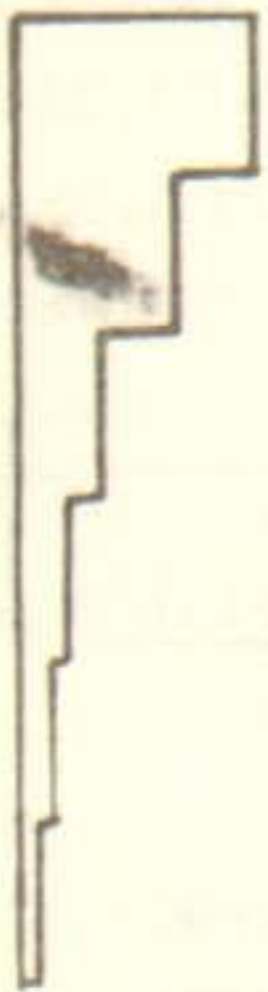
- INTRA-SAHÉLIENS
- INTRA-GOUVERNORATS



- INTER-GOUVERNORATS



- VERS LE SAHEL



6.750 migrants

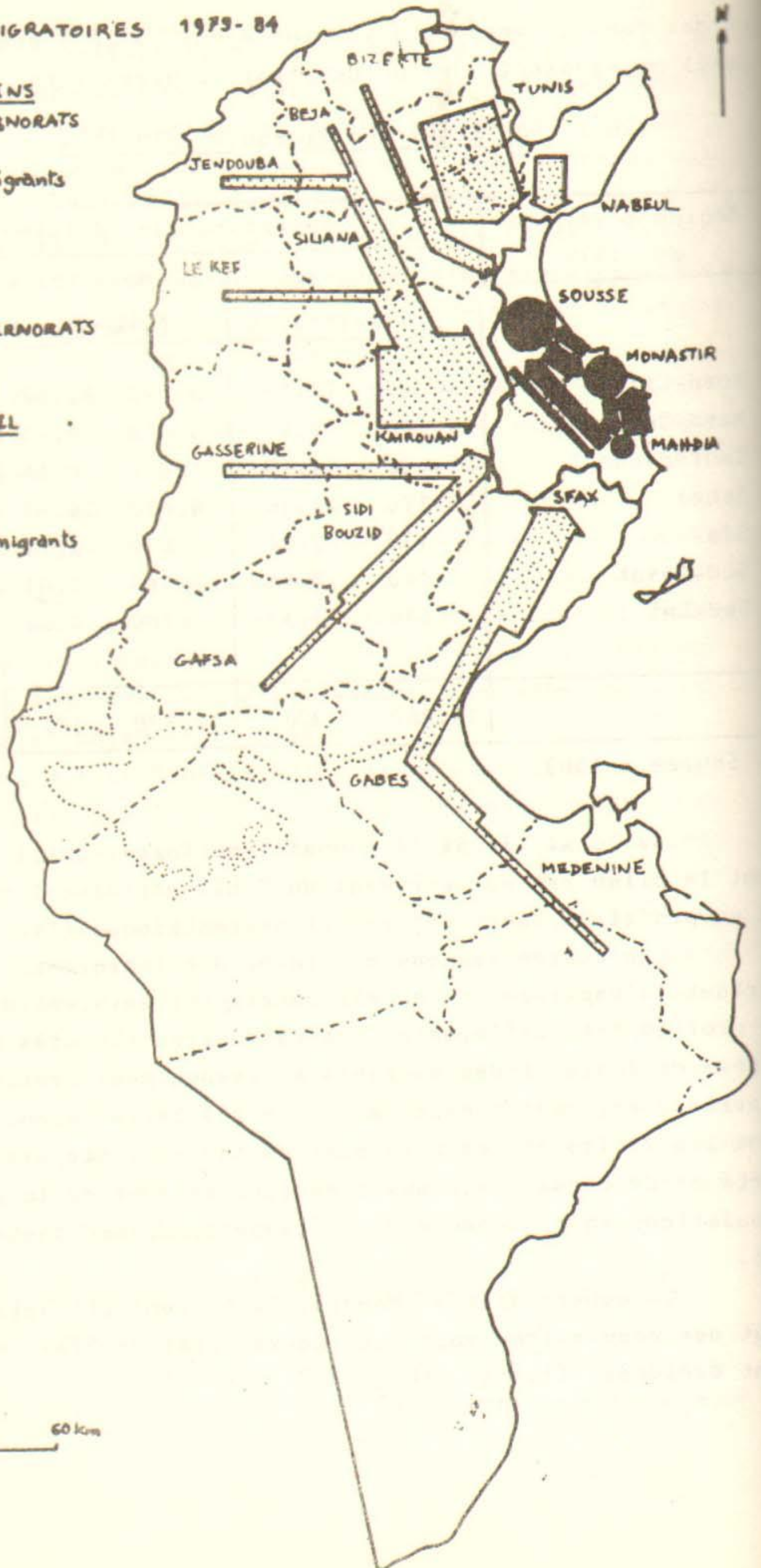
4.500

2.250

1.350

900

450



L'évolution démographique au Sahel a été marquée par un renversement de tendance au milieu des années 60 : d'un espace repulsif, le Sahel a été transformé par des équipements de base et des activités de production employantes, en un espace attractif. Ce sont les villes, et surtout les chefs-lieux administratifs, qui ont attiré les cadres, les ouvriers et les manoeuvres du Sahel et des espaces voisins. La croissance démographique et économique des agglomérations urbaines du Sahel, posent, depuis le début des années 70 des problèmes de gestion et d'aménagement d'espaces de plus en plus congestionnés.

III.- LA PLANIFICATION SPATIALE.

Certes, sous le Protectorat, l'administration coloniale est intervenue en matière d'urbanisme, mais bien plus sous la forme de plans de lotissements quadrillés que par l'application de véritables plans d'aménagement.

D'ailleurs, même après l'indépendance, il a fallu attendre le début des années 60 pour que des plans d'urbanisme soient dessinés pour les villes tunisiennes. L'absence de tradition et de cadres convenablement formés, expliquent le recours à des groupes d'études d'architectes italiens, très peu au courant des réalités urbaines tunisiennes. C'est pour cette raison que la plupart de ces schémas ont été très peu respectés par les municipalités et par les citoyens (4).

1.- Les débuts de la planification spatiale 1960-1980

1.1.- L'absence de planification spatiale nationale et régionale.

Malgré la création de la Direction de l'Aménagement du Territoire en 1970 et la création de quatre groupes d'études régionaux, aucun schéma national ou régional de planification spatiale n'a été réellement élaboré ou appliqué. Ceci est dû principalement à l'option politique qui a privilégié la planification économique sectorielle et négligé la composante spatiale de la répartition des investissements étatiques et privés.

Cependant, la Direction de l'Aménagement du Territoire a fait faire, par un groupe d'études français (Groupe 8) une série d'études sur les villes tunisiennes, couronnées par l'étude sur l'armature urbaine et la contribution à une politique d'aménagement du territoire (1).

Cette étude ne prétendait nullement être un schéma national d'aménagement du territoire, dans la mesure où les auteurs de cette étude étaient conscients des limites de toute planification spatiale dans le cadre d'une politique économique libérale. Pour eux, "l'aménagement du territoire intervient donc comme correctif, comme canalisateur... il est utopique de penser ralentir la croissance urbaine par des mesures coercitives, puisque ce type de croissance est la conséquence des options générales portant sur les investissements privés, concentrés géographiquement... D'une façon générale, le seul type de moyens dont dispose l'appareil d'Etat pour intervenir en matière de politique spatiale est dorénavant la programmation des équipements... A cet effet, le d'armature ne propose pas, d'une façon générale, tel ou tel investissement dans telle ou telle ville".

Dans ce schéma d'armature, le système urbain est conçu comme un système insuffisamment polarisé par Sousse. D'où la programmation de trois villes-relais : Monastir, Mahdia et Moknin-Ksar Helal. A un niveau inférieur, Jemmal "doit renforcer l'armature dans une région très peuplée et très complexe, le Sahel central, à condition d'un effort sur les équipements publics" (1). Trois centres élémentaires sont programmés sur les marges du Sahel : Ksour Essaf pour épauler Mahdia, et pour renforcer l'influence de Sousse, Nfidha au nord et Eljem au sud.

Dans l'ensemble, la programmation de la création d'équipements et d'emplois par l'Etat est conçue comme une impulsion qui doit être relayée par l'initiative des entrepreneurs privés.

Au niveau des relations inter-régionales, le Sahel est conçu comme un espace de croissance, qui selon une première hypothèse, aurait un "centre polarisateur à double tête" (Sousse et Kairouan) (1). Selon une deuxième hypothèse, il serait un "Sahel élargi annexant le kairouanais" par l'intermédiaire d'une métropole renforcée: Sousse.

1.2.- Les faiblesses des schémas directeurs des agglomérations.

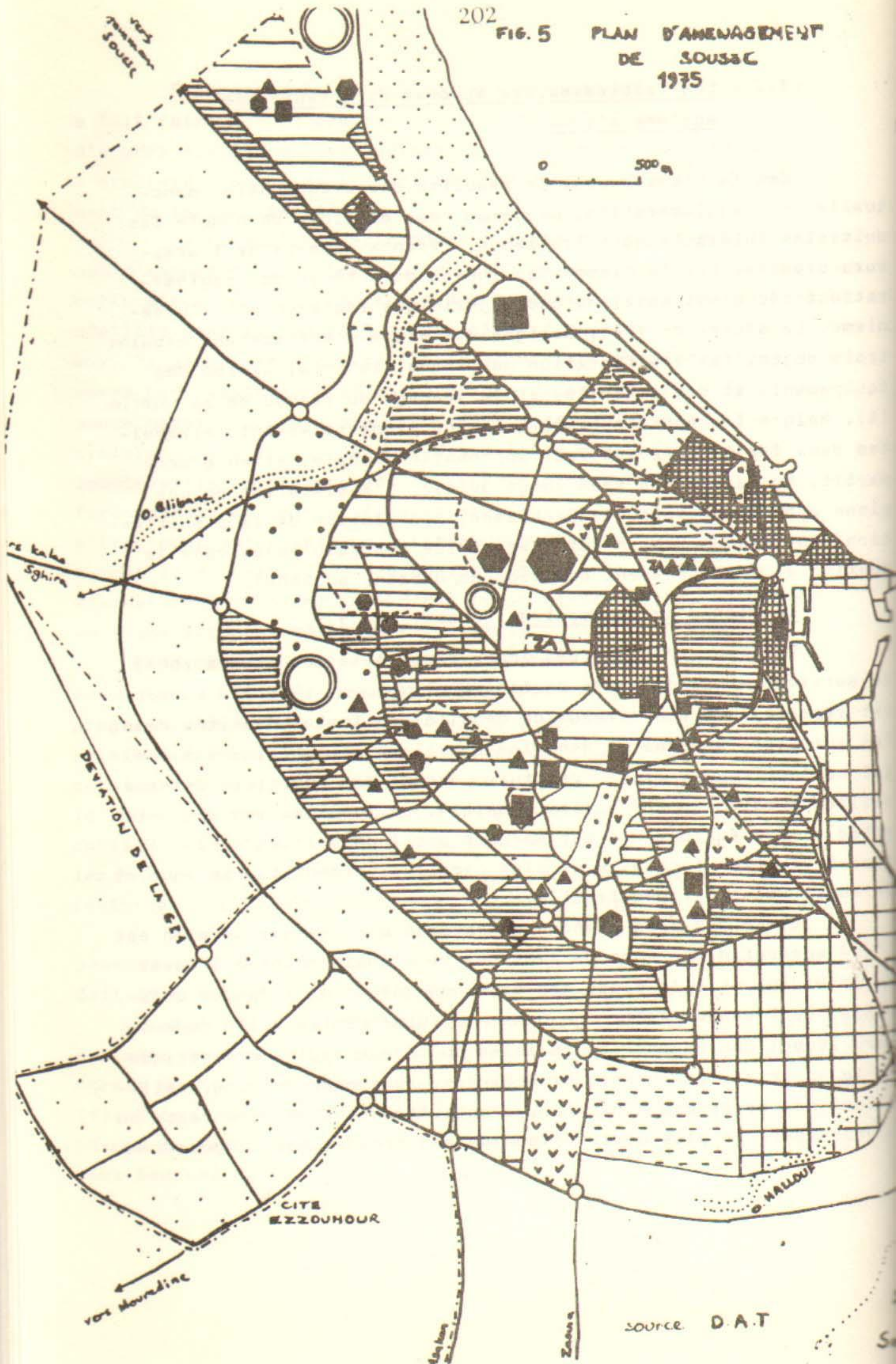
Ces faiblesses sont le résultat d'une conception ponctuelle de l'agglomération, ne prenant pas en ligne de compte les multiples interactions entre les différents niveaux de l'armature urbaine. Les faiblesses des schémas directeurs des agglomérations découlent aussi du cadre juridique réglementant l'urbanisme. Le décret de 1943, assigne aux plans d'aménagement urbains trois objectifs: l'affectation des zones, la localisation des équipements et des activités et le traçage du réseau de la voirie (4). Malgré les modifications qui sont progressivement introduites dans les plans avant leur approbation finale, et en grande partie, en raison des très longs délais, l'application de ces plans a toujours posé des problèmes. L'évolution de la planification spatiale de Sousse est révélatrice des faiblesses dans la gestion et l'aménagement des espaces urbains au Sahel.

Le plan d'aménagement de Sousse de 1975.

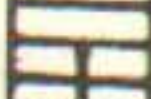
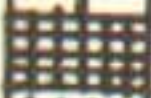
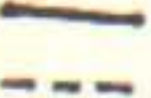
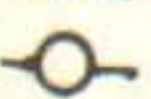
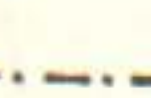
Ce plan prévoyait des zones résidentielles et des zones de services et d'activités spatialement séparées (Fig.5). L'habitat est réparti en trois niveaux de densité: de fortes densités dans les quartiers anciens et dans les quartiers périphériques à habitat collectif, formant ceinture autour des quartiers intermédiaires à moyennes et faibles densités. La localisation des activités et des équipements est marquée par l'opposition entre le nord à vocation tertiaire et plus particulièrement touristique, et le sud à vocation industrielle.

L'une des plus grandes opérations prévues par ce plan est l'aménagement d'une zone de services et d'équipements à l'ouest de la Médina et à la place des casernes datant de l'époque coloniale. C'est espace est conçu comme le futur centre-ville de Sousse vers lequel convergent les radiales du réseau radio-concentrique de la voirie. Les rocades programmées, au nombre de cinq, délimitent des couronnes d'habitat, d'activités et d'espaces verts ou à urbaniser. La plus périphérique de ces rocades est conçue comme

FIG. 5 PLAN D'AMENAGEMENT
DE SOUSSE
1975



LEGENDE DE LA FIG. 5 PLAN D'AMENAGEMENT DE SOUSSE 1975

- | | |
|---|--|
|  | ZONE RESIDENTIELLE A <u>FORTE</u> DENSITE |
|  | ZONE RESIDENTIELLE A <u>MOYENNE</u> DENSITE |
|  | ZONE RESIDENTIELLE A <u>FAIBLE</u> DENSITE |
|  | ZONE INDUSTRIELLE ET DE TRANSPORT |
|  | ZONE DE SERVICES ET D'EQUIPEMENT |
|  | ZONE TOURISTIQUE |
|  | ZONE A URBANISER |
|  | CIMETIERE |
|  | TERRAIN MILITAIRE |
|  | ESPACE VERT |
|  | VOIE FERREE |
|  | VOIE PRINCIPALE A CREER OU A RENFORCER |
|  | VOIE SECONDAIRE |
|  | CARREFOUR ET OUVRAGE D'ART |
|  | EQUIPEMENT SPORTIF |
|  | EQUIPEMENT SOCIO-CULTUREL |
|  | SERVICE PUBLIC (ADMINISTRATION, JUSTICE ...) |
|  | EQUIPEMENT D'ENSEIGNEMENT |
|  | EQUIPEMENT DE SANTE |
|  | EQUIPEMENT COMMERCIAL |
|  | PERIMETRE COMMUNAL EN 1975 |
|  | Z.A ZONE ARCHEOLOGIQUE |

une déviation de la route nationale qui traverse l'agglomération (la GPI). Un appendice à l'ouest de cette rocade représente un lotissement de l'Agence Foncière de l'Habitation (Cité Ezzouhour) (Fig.5).

Par les faiblesses les plus évidentes de ce plan, l'absence de prévisions pour les quartiers anciennement urbanisés et programmés comme des espaces à habitat dense. La Médina, avec son bâti vétuste et son tissu commercial linéaire, est pratiquement ignorée. En somme, le plan d'aménagement s'est préoccupé de tracer les grands axes routiers périphériques et de définir des zones d'habitat, de tourisme et d'industries dans les espaces en contiguïté avec le tissu urbain ancien.

Seulement, la croissance démographique et économique de Sousse a dépassé les prévisions de ce plan. La municipalité chargée de son application a été pratiquement débordée en raison de la faiblesse du budget municipal, des difficultés de contrôle de la construction spontanée et du non-respect du plan aussi bien par les citoyens que par les autorités publiques.

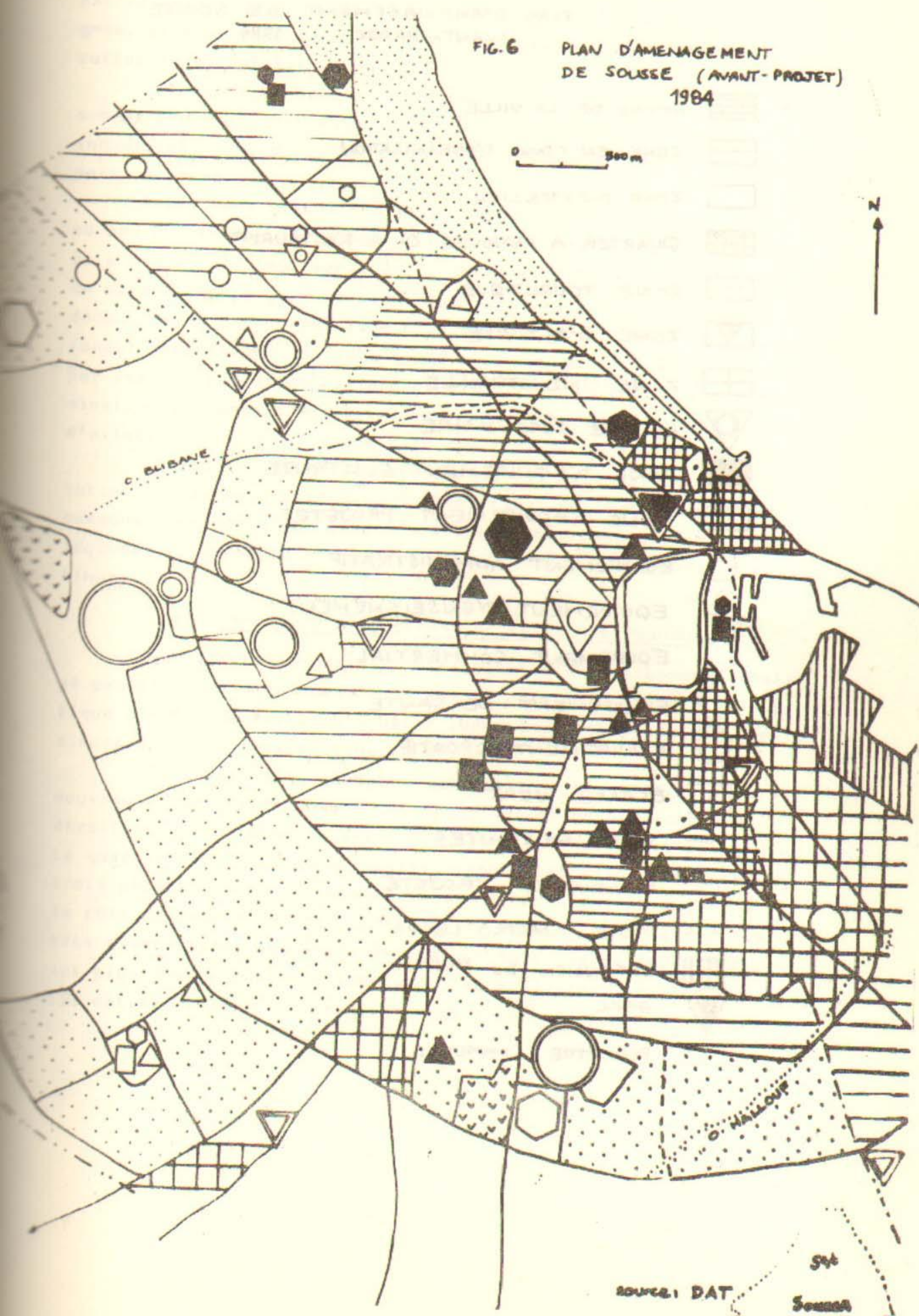
2.- La planification spatiale actuelle.

a.- L'avant-projet du plan d'aménagement de Sousse de 1984.

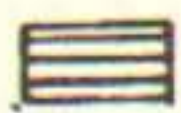
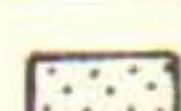
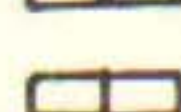
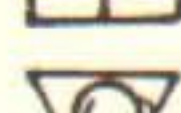
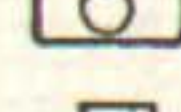
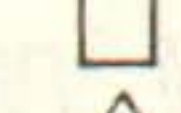
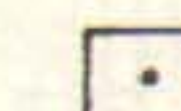
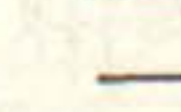
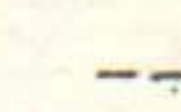
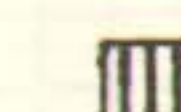
Le plan de 1975 était conçu pour l'horizon 1986. Dès 1984 et jusqu'à nos jours, les différents intervenants dans la planification urbaine, préparent le futur plan d'aménagement de Sousse. Les retards sont dûs aux modifications multiples occasionnées par les dépassements sur le terrain et par la nécessité d'intégrer ce plan dans le schéma régional d'aménagement du territoire réalisé en 1985.

L'analyse des grandes lignes de l'avant-projet datant de 1984 montre les écarts entre les prévisions de 1975 et l'évolution réelle. C'est à la périphérie que les changements sont les plus notables. L'urbanisation incontrôlée a entraîné l'abandon de l'une des rocades périphériques et l'agrandissement des zones d'extension de l'habitat au détriment des espaces agricoles, des espaces verts et des zones industrielles, et cela dans la couronne délimitée

FIG. 6 PLAN D'AMENAGEMENT
DE SOUSSE (AVANT-PROJET)
1984



PLAN D'AMENAGEMENT DE SOUSSE
AVANT-PROJET 1984

-  NOYAU DE LA VILLE
-  ZONE EN COURS D'URBANISATION
-  ZONE D'EXTENSION
-  QUARTIER A RENOVER OU A RESTAURER
-  ZONE TOURISTIQUE
-  ZONE D'ACTIVITE
-  ZONE INDUSTRIELLE
-  CENTRE SECONDAIRE
-  ZONE D'EQUIPEMENT EXISTANTE
-  ZONE D'EQUIPEMENT PROJETEE
-  EQUIPEMENT ADMINISTRATIF
-  EQUIPEMENT D'ENSEIGNEMENT
-  EQUIPEMENT COMMERCIAL
-  EQUIPEMENT DE SANTE
-  EQUIPEMENT SPORTIF
-  ESPACE VERT
-  VOIES EXISTANTES
-  "BOULEVARD" PROJETE
-  VOIE "METRO LEGER"
-  EXTENSION DU PORT
-  GARE
-  PERIMETRE COMMUNAL

par la déviation de la CPL. Seule la zone touristique a été épargnée, et même élargie au détriment des grands équipements socio-culturels et sportifs (Fig.6).

Le port de Sousse, conformément aux recommandations du schéma régional, est agrandi par des polders à l'est de la zone industrielle, et dont une partie est consacrée à la création d'un port de pêche.

Les deux grands quartiers populaires situés au nord et au sud du centre-ville, sont programmés comme quartiers à rénover ou à restaurer. Seulement, la Médina est restée, encore une fois, un espace ignoré par les planificateurs. La vocation d'espace de dédoublement du centre-ville pour la zone des casernes est clairement reconfirmée. On peut toutefois, douter de l'abandon facile par les militaires de cet espace privilégié, surtout après l'élimination du terrain militaire prévu en 1975, sur l'ancien terrain d'aviation, au profit d'une cité sportive et du marché de gros.

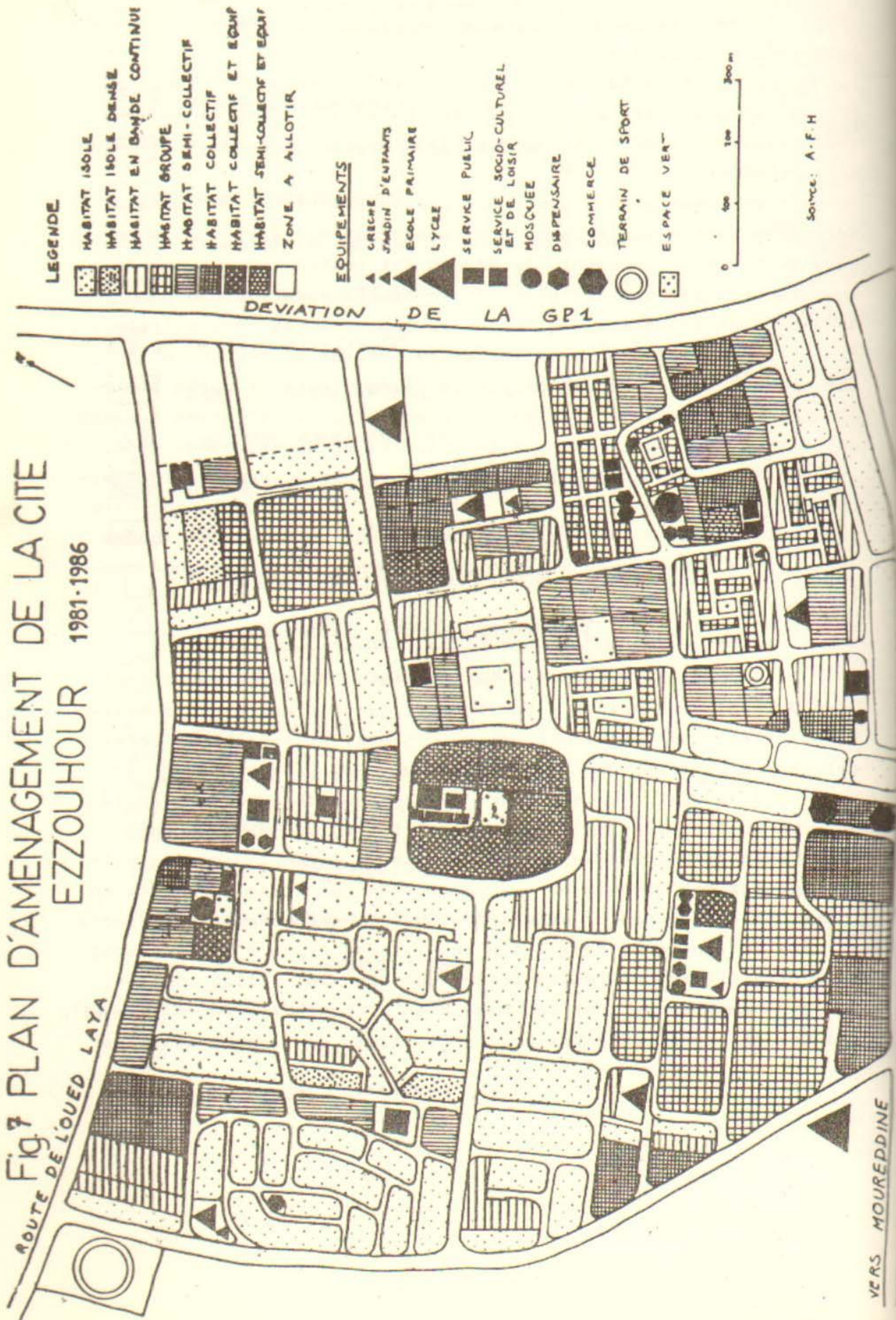
Parmi les autres faiblesses de cet avant-projet, la limitation des zones d'extension à l'intérieur de l'actuel périmètre communal, dénote d'une vision à court terme, bien que le schéma régional d'aménagement prévoie pour Sousse, une croissance continue.

b.- Le plan d'aménagement de la cité Ezzouhour.

La cité Ezzouhour est le résultat d'un lotissement réalisé par l'Agence Foncière d'Habitation, dans le cadre de la politique d'offre de terrains à bâtir aménagés, et à des prix inférieurs à ceux du marché foncier libre.

Il s'agit d'un exemple d'aménagement de quartier urbain nouveau où les différents types d'habitat et de services sont étroitement imbriqués au sein d'un tissu à morphologie originale. Le quartier est découpé en quatre grandes parcelles réalisées en trois phases, au centre desquelles, une cinquième parcelle jouera le rôle de centre de services (Fig. 7). Les types d'habitat sont très diversifiés: des moins denses que sont les villas isolées, aux plus denses que sont les immeubles à plusieurs étages (Annexe1). Ils ont été répartis à travers le quartier, de façon à amalgamer

Fig. 7 PLAN D'AMENAGEMENT DE LA CITE
EZZOUHOUR 1981-1986



des densités et les profils sociaux des résidents. Toutefois, la partie, située dans le quart nord-ouest du quartier, a une vocation de résidence aisée avec des logements en majorité individuels isolés.

Les services sont diversifiés et se concentrent dans la parcelle centrale et dans une couronne concentrique traversant les quatre parcelles (Fig.7). Mais les services programmés sont inégalement répartis par type de service et par superficie consacrée (Tab.6).

Tab.6.- Services programmés dans la cité Ezzouhour.

SERVICES	Superficie m ² /100 hab.	Etablissements	Superficie en m ²
Crèche	4,6	2	1.244
Jardin d'enfants	16,7	4	4.534
Ecole primaire	81,0	7	21.988
Lycée	53,8	2	14.598
Service public	35,8	12	9.707
Dispensaire	12,0	4	3.249
Serv.socio-cult.	71,7	9	19.452
Commerce	37,1	12	10.078
Mosquée	19,5	4	5.301
Espace vert	109,1	8	29.617

-Source : A.F.H.

Au total 5.238 logements programmés pourraient abriter 27.000 habitants. (sur la base de 5,2 personnes par ménage et par logement). Les deux premières tranches du lotissement sont en grande partie réalisées. La troisième tranche, située sur les deux parcelles nord, est en cours d'aménagement.

Ainsi, la cité Ezzouhour joue le rôle de banlieue nouvelle permettant de décongestionner les quartiers anciens, et de répondre à la demande de logements de catégories sociales aisées et

moyennes. Les catégories sociales pauvres continuent de construire clandestinement dans la banlieue sud-est de l'agglomération, dans des quartiers tels que Hay El Ghodrane sur l'Oued - Hallouf et en contact avec sebkhet Soussa qui fait fonction de dépotoir de l'agglomération de Sousse.

c.- Le schéma régional d'aménagement du territoire.

Il se situe dans le cadre du schéma national d'aménagement du territoire élaboré en 1985 sous l'égide de la Direction Générale de l'Aménagement du Territoire, par un groupe d'études suisse, deux groupes d'études tunisiens et le centre national d'études agronomiques.

La problématique principale du schéma national est la recherche d'un équilibre inter-régional dans un contexte de croissance économique libérale, soit un modèle économique "fondé sur la croissance de la production, des revenus et de l'élévation du niveau de vie, ainsi que la recherche de la modernisation et de la rentabilité dans une économie ouverte aux échanges avec l'extérieur" (2a). Cette conception s'intègre totalement à la théorie d'économie spatiale libérale, puisque, pour les auteurs de ce schéma, "l'impulsion nécessaire au démarrage des "régions passives" demande que l'on crée le plus vite et le plus efficacement possible, des pôles de croissance urbains et industriels. Ils devront rapidement être créateurs d'économies externes, entraîner le secteur des services et atteindre le seuil de la croissance cumulative" (2b).

Les mesures d'aménagement proposées sont classées en mesures d'intérêt national et en mesures d'intérêt régional. Les premières visent à renforcer le rôle du Centre-Est comme zone d'échange et d'impulsion du développement économique dans la Tunisie intérieure", et ce, par le renforcement du port de Sousse, de l'axe Sousse-Kairouan-Gasserine, de l'axe Msaken-El Jem, et par le renforcement des "fonctions supérieures de l'agglomération Sousse - Monastir par des mesures accrues de décentralisation administrative" (2b).

Tandis que les mesures d'intérêt régional visent "à favoriser l'extension vers le sud et l'ouest de l'espace économique

dynamique qui s'est formé dans la conurbation Sousse-Monastir" (2b). Cinq agglomérations (Mahdia, El Jem, Chebba, Jemmal, Ksour Essaf) sont sélectionnées pour dynamiser les espaces sahéliens méridionaux, par le biais du renforcement de leurs activités et équipements (Fif.8). La création d'axes routiers ou ferroviaires nouveaux ou renforcés, vise à désenclaver ces espaces et à améliorer l'accessibilité de ces centres.

A un niveau inférieur de la hiérarchie urbaine, "la promotion de centres d'équipements collectifs à Bou Merdas, Souassi, Chorbane, Ouled Chamekh, Zelba, Sidi El Hani et Melloulèche" doit assurer "une meilleure desserte et des possibilités d'intégration dans l'économie moderne" pour les campagnes voisines (2b).

"L'agriculture et l'aménagement de l'espace rural, à l'échelle régionale et micro-régionale restent la composante principale et indispensable de l'aménagement" (2b). Or, le Centre-Est, pour les auteurs de ce schéma, "n'apparaît pas comme une région de développement agricole au sens de mise en valeur et de mobilisation définitive des ressources. Il s'agira beaucoup plus d'une remise en ordre entre les différents opérateurs d'une configuration spatiale déjà dessinée" (2b). Cette conception très limitative de l'aménagement de l'espace rural est l'une des faiblesses du schéma régional d'aménagement.

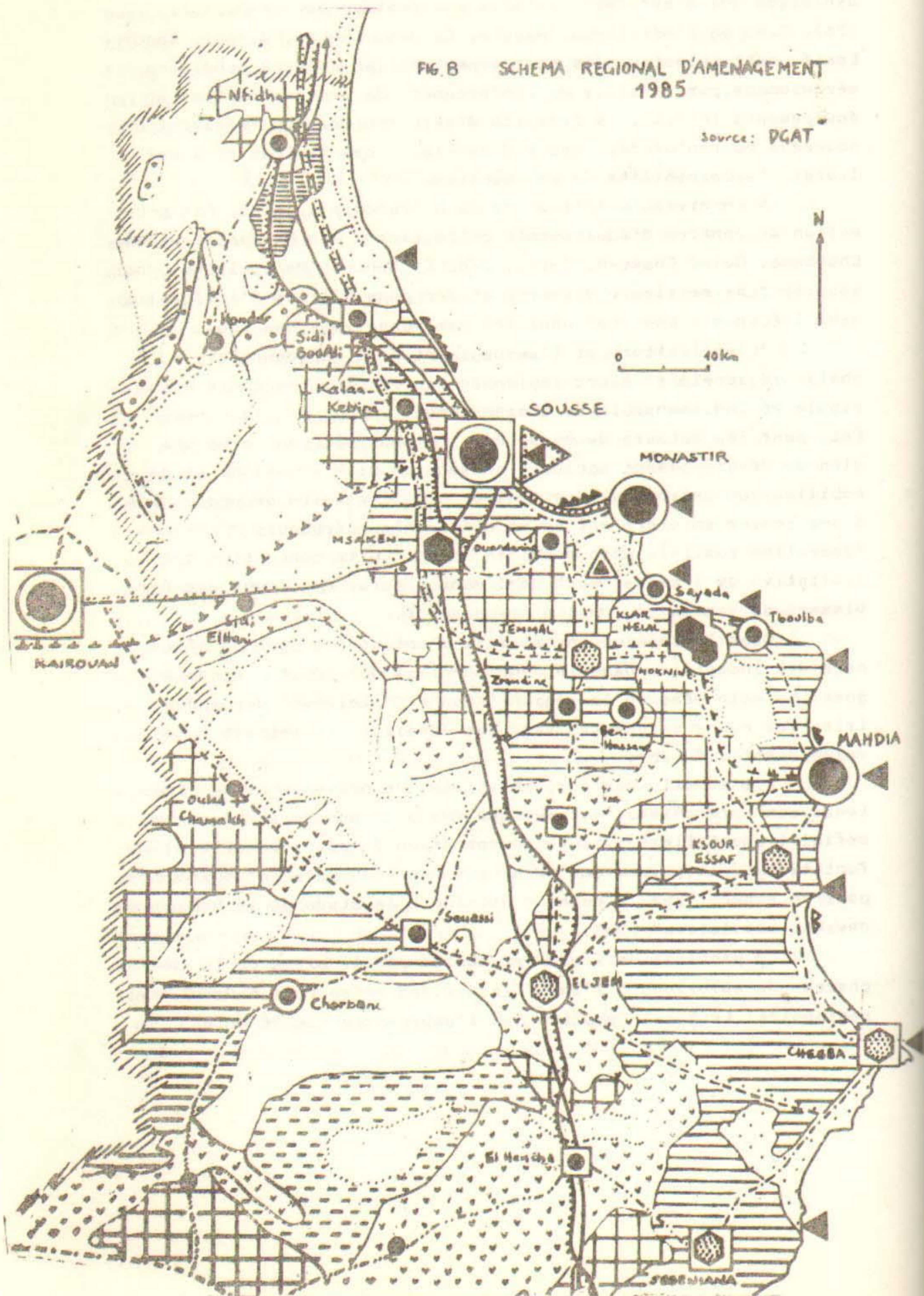
Dans le domaine industriel, l'option est pour un affilage des industries dans le Sahel central qui "doit accompagner, au sein même de la région, d'un redéploiement des industries les moins exigeantes vers les localités en retrait du développement..." (2b).

A l'échelle des agglomérations, de nouveaux plans directeurs sont préconisés, surtout que "dans un espace forcément et définitivement limité, toute consommation d'espace constitue l'affectation définitive d'une ressource non-renouvelable" surtout pour un espace "sur le point d'atteindre la stade où la croissance devient cumulative" (2b).

Le problème de l'eau est abordé par le biais de la recherche de solutions à l'insuffisance des ressources hydrauliques régionales. Le Sahel comptera sur l'approvisionnement en eau du

FIG. 8 SCHEMA REGIONAL D'AMENAGEMENT
1985

Source: DGAT



LEGENDE DE LA FIG. 8



METROPOLE REGIONALE



CAPITALE DE GOUVERNORAT

CENTRE REGIONAL A FONCTION
INDUSTRIELLE EXISTANTCENTRE REGIONAL A FONCTION
INDUSTRIELLE, A DEVELOPPERCENTRE REGIONAL A FONCTION
DE SERVICES EXISTANTCENTRE REGIONAL A FONCTION
DE SERVICES, A DEVELOPPERRELAIS REGIONAL A FONCTION
INDUSTRIELLE EXISTANTRELAIS REGIONAL A FONCTION
DE SERVICES EXISTANT

CENTRE RURAL IMPORTANT



AUTOROUTE A CREER

ROUTE NATIONALE DE
PREMIERE IMPORTANCE, existanteROUTE NATIONALE DE
SECONDE IMPORTANCE, existanteROUTE REGIONALE DE
PREMIERE IMPORTANCE

VOIE FERREE METRIQUE, existante

ROUTE NATIONALE DE PREMIERE
IMPORTANCE, a developperROUTE NATIONALE DE SECONDE
IMPORTANCE, a developperVOIE FERREE METRIQUE,
a developperPORT COMMERCIAL ET
INDUSTRIEL EXISTANT
ET A DEVELOPPER

PORT DE PECHE



AEROPORT INTERNATIONAL



PRINCIPALE ZONE TOURISTIQUE



ZONE TOURISTIQUE A DEVELOPPER

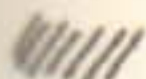
ZONE D'INTENSIFICATION MAXIMUM EN IRRIGUEZONE D'INTENSIFICATION PONCTUELLE EN IRRIGUEZONE D'INTENSIFICATION MAXIMUM EN SECZONE D'INTENSIFICATION PONCTUELLE EN IRRIGUE (EN TERRES DE PARCOURS)

TERRES DE PARCOURS

DOMAINE FORESTIER

MILIEU NON AGRICOLE

CEREALICULTURE EPISODIQUE



LIMITE DE LA REGION CENTRE-EST

Kairouanais et du Nord. Or, l'accroissement des besoins urbains et industriels pose le problème du transfert à partir de régions qui doivent exploiter leurs propres ressources. Parmi les solutions envisagées, il y a le freinage de l'accroissement des périmètres irrigués, le dessalement des eaux saumâtres pour l'alimentation des villes, et l'augmentation des tarifs de consommation de l'eau.

Ces solutions supposent le maintien des transferts externes au niveau actuel, au moins pour les transferts à partir du Kairouanais. Or, le schéma régional d'aménagement du Centre-Ouest, envisage comme mesure de promotion du développement: une meilleure utilisation des ressources hydrauliques régionales et " la réduction progressive des transferts vers le Sahel". (2c). Cette contradiction entre les deux schémas régionaux montre assez bien les problèmes qu'engendre le développement des espaces littoraux au détriment des espaces intérieurs (7).

L'option moderniste, urbaine, industrielle et tertiaire du schéma régional d'aménagement du Sahel, n'est en réalité que le prolongement de la tendance en cours. Malgré le parti pris du schéma pour l'hypothèse de la répartition déconcentrée, les options retenues tendent inévitablement vers le renforcement des espaces anciennement privilégiés. Le redéploiement économique vers les périphéries proches ne résoud en aucune façon, les disparités spatiales inter-régionales, pire, il ne fait que les renforcer.

En fait, c'est la conception de l'aménagement vu de l'intérieur du Sahel qui a été privilégiée. La dynamique interne du Sahel est un processus que les aménageurs ne sont pas prêts de stopper volontairement.

Annexe I:- Types d'habitat dans la cité Ezzouhour.

Types	Tranche I		Tranche II		Tranche III		Total	
	Logem. Sup.		Logem. Sup.		Logem. Sup.		Logem. Sup.2	
Isolé	178	38.811	138	62.988	371	187.225	687	339.024
Isolé dens.					54	11.677	54	11.677
Bande cont.	148	44.222	172	58.705	184	54.468	504	157.395
Groupé	670	108.205	458	54.725	278	54.300	1406	217.230
Semi-coll.			696	87.060	472	62.058	1168	149.118
Collectif	313	48.011	398	43.791	222	18.583	933	110.385
Collec.+Equip.	40	6.771	39	6.668	372	43.151	451	56.590
Semi-collec. + Equipement.			35	6.005			35	6.005
TOTAL.....	1.349	296.020	1.936	319.942	1.953	431.462	5.238	1047424

Source : AFH.

oOp

BIBLIOGRAPHIE.

1.- Direction de l'Aménagement du Territoire-Groupe 8: Villes et développement.

Livre 1: Fonctionnement économique et système urbain 636p.

Livre 2: Contribution à une politique d'aménagement du territoire. 296p.

2.- Direction Générale de l'Aménagement du Territoire-Urbaplan-Dirasse-CNEA-SCET. Tunisie.

a.- Schéma national d'aménagement du territoire volume I.- 305p. Tunis, Mars.1985.

b.- Schéma régional d'aménagement du territoire Centre-Est. volume 5, 145p. Tunis, Mars.1985

- c.- Schéma régional d'aménagement du territoire Centre-Ouest. volume 4. 145p. Tunis, Mars.1985
- 3.- DJEDIDI (Mohamed): Développement économique et social et espace urbain dans le Sahel tunisien depuis l'indépendance. Thèse d'Etat. Paris VII.1983.891p.
- DLALA (Habib): L'aménagement du territoire en Tunisie.Revue Tunisienne de Géographie n° 1.-1978.pp.99-111.
- 5.- Institut National de la Statistique. Recensement Général de la population et de l'habitat 1984.
- a.- Volume 1: Population par division administrative 282p. Tunis, 1984.
- b.- Volume 4: Caractéristique démographiques 264p.Tunis,1986
- 6.- LAMINE (Ridha): A la recherche d'un cadre spatial pour typologie des agglomérations du Sahel(à paraître).
- 7.- LAMINE (Ridha): La consommation d'eau dans les villes de Tunisie. Communication au VIe Colloque Maghrébin de Géographie. Nouakchott, Avril 1986.