



Université  
de Toulouse

# THÈSE

En vue de l'obtention du

## DOCTORAT DE L'UNIVERSITÉ DE TOULOUSE

Délivré par l'Université Toulouse Jean-Jaurès

---

Présentée et soutenue par

**Messaouda SMOUDA**

Le 07 décembre 2017

**Fragmentations et mobilités, des processus à l'œuvre  
dans la métropole de Tunis**

---

**École doctorale TESC**

**Spécialité : Urbanisme et aménagement**

**Unité de recherche**  
LISST-CIEU

**Directrice(s) ou Directeur(s) de Thèse**

Corinne SIINO

### **Jury**

Samia BEN ABBAS, Professeur, Université Constantine3, Examineur.

Jean-Philippe BRAS, Professeur des universités, Université Rouen, Examineur.

Élisabeth DORIER, Professeur des universités, Université Aix-Marseille, Rapporteur.

Jean-Paul LABORIE, Professeur émérite, Université Toulouse Jean-Jaurès, Examineur.

Corinne SIINO, Professeur des universités, Université Toulouse Jean-Jaurès, Directeur de thèse.

Moncef BEN SLIMANE, Professeur, École Nationale d'Architecture et d'Urbanisme de Tunis, Rapporteur.

**Université Toulouse Jean Jaurès**  
**Laboratoire LISST**

**THÈSE**

Pour obtenir le grade de  
DOCTEUR DE L'UNIVERSITÉ  
Spécialité : Urbanisme et aménagement

**Fragmentations et mobilités, des  
processus à l'œuvre dans la métropole de  
Tunis**

**Messaouda SMOUDA**

Présentée et soutenue publiquement

Le 07 décembre 2017

Directeur ou Directrice de Recherche

Corinne SIINO, Professeur des universités, Université Toulouse Jean-Jaurès

**JURY**

Samia BEN ABBAS, Professeur, Université Constantine3, Examineur.

Jean-Philippe BRAS, Professeur des universités, Université Rouen, Examineur.

Élisabeth DORIER, Professeur des universités, Université Aix-Marseille, Rapporteur.

Jean-Paul LABORIE, Professeur émérite, Université Toulouse Jean-Jaurès, Examineur.

Corinne SIINO, Professeur des universités, Université Toulouse Jean-Jaurès, Directeur de thèse.

Moncef BEN SLIMANE, Professeur, École Nationale d'Architecture et d'Urbanisme de Tunis, Rapporteur.

À la personne qui m'a quittée... qui restera présente chaque jour, à chaque moment de ma vie,

À toi *Ommi*,

*"J'ai la nostalgie du pain de ma mère,*

*Du café de ma mère,*

*Des caresses de ma mère."* Mahmoud Darwich.

À mes anges gardiens

Mon cher papa

Mes adorables sœurs Wahida et Thouraya,

Mon cher frère kamel

Aucune dédicace ne saurait exprimer ma considération pour les sacrifices que vous avez consentis pour mon bien-être, mon éducation et ma formation.

En témoignage de l'attachement, de la reconnaissance et de l'affection que je porte pour vous,  
je vous dédie ce travail.

*Messaouda.*

## Remerciements

Ce travail de recherche n'aurait pas abouti sans l'aide de plusieurs personnes. Leur collaboration n'a pu qu'enrichir cette expérience professionnelle et personnelle.

Je voudrais remercier particulièrement Corinne SIINO pour la confiance qu'elle m'a accordée en acceptant d'encadrer cette thèse. Je la remercie pour ses conseils, ses critiques et ses lectures qui ont pu orienter et guider cette thèse tout au long de ces années. Merci également pour sa disponibilité, son écoute, son soutien et ses qualités humaines.

Mes remerciements s'adressent également à Jean-Philippe BRAS et Jean-Paul LABORIE, membres de comité de suivi de thèse, pour leurs critiques et leurs conseils constructifs. Je les remercie d'avoir accepté de faire partie du jury.

J'adresse tous mes remerciements à Elisabeth DORIER et Moncef BEN SLIMANE d'avoir eu l'obligeance de rapporter sur cette thèse, ainsi que Samia BEN ABBAS d'avoir accepté de faire partie du jury.

Je tiens également à remercier l'Université de Toulouse Jean-Jaurès qui m'a donné l'occasion de poursuivre ce parcours de recherche notamment l'École Doctorale TESC, le laboratoire LISST et l'équipe CIEU.

Je remercie les services administratifs tunisiens pour leur collaboration et Morched CHABBI, directeur de bureau d'étude en urbanisme «URBACONSULT», qui m'a ouvert la porte de sa bibliothèque.

Je renouvelle ma reconnaissance à mes amis qui m'ont témoigné un soutien le long de ce parcours de recherche.

# Sommaire

Sommaire .....	3
Introduction générale.....	5
Partie 1 : Appréhender la fragmentation et la mobilité.....	9
Chapitre1 : La mobilité quotidienne pour une lecture de la fragmentation.....	11
A. La mobilité quotidienne : une question inhérente de la ville contemporaine .....	11
B. La mobilité quotidienne et la ville fragmentée .....	19
Chapitre2 : La présentation de la méthodologie de recherche .....	42
A. Les questions de recherche.....	42
B. Le cadre méthodologique .....	44
Partie 2 : Les dynamiques métropolitaines et les tendances à la fragmentation dans le Grand Tunis	58
Chapitre 3 : Les caractéristiques démo-spatiales et les espaces résidentiels.....	60
A. Le contexte métropolitain et les dynamiques démo-spatiales.....	60
B. Les homogénéités et/ou différenciations des espaces résidentiels de l'échelle de la zone à celle de la délégation.....	83
Chapitre4 : Des fonctions urbaines, des éléments de la fragmentation.....	124
A. La restructuration métropolitaine des activités économiques et les traits de la fragmentation .....	125
B. D'une logique fonctionnelle à une logique métropolitaine : un déséquilibre accentué des équipements socio-collectifs.....	165
Partie 3 : La fragmentation et la mobilité quotidienne dans le Grand Tunis .....	189
Chapitre 5 : Les problèmes d'articulation au sein du Grand Tunis .....	191
A. La croissance de la mobilité quotidienne sous l'impact de la réorganisation spatiale.....	191
B.L'accès à la motorisation : évolution et inégalité.....	195
C. Le développement métropolitain du réseau routier .....	200
D. Le réseau de transport collectif et difficultés de mobilité .....	208
Chapitre 6 : La fragmentation, la mobilité, la métropolisation dans les discours d'acteurs.....	223
A. La fragmentation, la mobilité, la métropolisation dans les documents d'aménagement .....	224
B. Les enjeux révolutionnaires et les différenciations socio-spatiales.....	244
Chapitre 7 : Des mobilités quotidiennes fragmentées en cours .....	265
A. La présentation des terrains du questionnaire .....	265
B. Analyse et interprétations du questionnaire .....	292

Conclusion générale .....	337
Annexes .....	342
Bibliographie.....	351
Table des illustrations.....	364
Table des matières .....	367
Résumé.....	373

## Introduction générale

La question «des différenciations socio-spatiales» a toujours constitué un élément important de la recherche sur les villes et l'urbain. Cependant, en fonction des évolutions des villes ces différenciations recouvrent des réalités différentes. Le processus de métropolisation qui affecte la plupart des grandes villes et se traduit assez fréquemment par une perte d'unité entre différentes parties de l'espace urbanisé, parfois au sein d'un même quartier, n'induit pas pour autant et pas seulement des clivages sociaux. Des différenciations liées à des caractéristiques aménagistes et architecturales et à des possibilités d'occupation des espaces construisent des distinctions et des dynamiques urbaines qui fragmentent l'espace contemporain.

Mais des densités différentes, des vocations territoriales différentes, des groupes sociaux différents ne posent de problèmes que lorsqu'ils deviennent des inégalités. Car toute différence n'est pas une inégalité. Les différences deviennent des inégalités lorsqu'elles sont traduites en termes d'avantages ou de désavantages<sup>1</sup>. En d'autres termes les différences se transforment en inégalités lorsqu'elles ne permettent plus l'accès de tous les individus aux mêmes ressources et conduisent ainsi à des pratiques quotidiennes ou des modes de vie très exclusifs, qui peuvent avoir comme conséquence une fracture sociale au sein de la ville.

Nous nous sommes attachées à cette question en raison de sa pertinence dans l'étude des dynamiques urbaines et sociales observées au sein du Grand Tunis, sujet de notre recherche.

Dans un contexte de mutations continues dans la ville, une multitude de notions a surgi pour lire et comprendre les tendances contemporaines des différenciations socio-spatiales. Dans notre recherche, nous avons mobilisé deux notions : la fragmentation et la mobilité. Sans un emploi univoque, ces deux notions prennent le devant de la scène scientifique en renvoyant souvent à la fois à l'échelle spatiale et aux caractéristiques sociales des métropoles.

Largement utilisées par les acteurs (politiques et urbains) et les chercheurs, la fragmentation et la mobilité ne sont pas assez souvent évoquées ensembles. Malgré la place que la mobilité

---

<sup>1</sup> Bonnewitz P., 2004, Classes sociales et inégalités, Stratification et mobilité, Bréal, p.10.

occupe dans la compréhension du contexte métropolitain, elle n'est pas directement impliquée dans les recherches intéressées à la fragmentation.

La fragmentation, est une notion multidimensionnelle<sup>2</sup> qui s'applique à des contextes temporels, spatiaux et institutionnels différents dans des villes développées ou en développement du Nord et du Sud. Elle peut être à la fois spatiale, sociale et politique.

Dans notre recherche, nous concentrons notre intérêt sur les deux premiers aspects en faisant référence à Navez-Bouchanine F.<sup>3</sup> dans ce que nous entendons comme fragmentation spatiale et sociale. La fragmentation spatiale décrit l'existence d'un fort contraste entre les différentes parties juxtaposées et spécialisées fonctionnellement de la ville ou par un état de discontinuités morphologiques qui s'accompagnent d'un déclin voire d'une rupture des liaisons physiques entre celles-ci.

La fragmentation sociale est un *« processus de désagrégation ou désaffiliation collective qui conduirait au regroupement, par assignation ou par action volontaire, d'individus formant de collectivités, de type variable, mais porteuses d'une identité commune reconnue, quelle que soit par ailleurs l'origine de cette dernière – sociale, culturelle, ethnique, religieuse... - dans ces espaces appropriés de manière exclusive, espaces où s'exprimerait dès lors l'absence de référence à la société urbaine comme globalité »*<sup>4</sup>

La mobilité, avec l'unanimité des acteurs et des chercheurs, est la caractéristique par excellence de la ville contemporaine. Elle renvoie à une multitude de significations se référant au déplacement dans l'espace à différentes échelles : spatiale, sociale ou encore virtuelle. Dans notre recherche nous nous intéressons à la mobilité quotidienne. Celle-ci englobe tous les déplacements quotidiennement effectués et d'une façon répétitive tels que le déplacement domicile-travail, faire les courses, aller à l'école... La mobilité quotidienne implique un retour quotidien au point de départ (le logement). Malgré une simplicité apparente vu son caractère répétitif, elle prend jour après jour plus d'importance avec l'évolution des villes. Elle ne rend pas seulement compte d'un simple déplacement entre deux points de l'espace urbain, elle est devenue à la fois un facteur et un indicateur de l'intégration ou de l'exclusion au sein de la

---

<sup>2</sup> Jaglin S., 2001, « Villes disloquées ? Ségrégations et fragmentation urbaine en Afrique australe », in *Annales de géographie* Vol110 n°619, pp.243-265.

<sup>3</sup> Bouchanine F., 2002, La fragmentation en question : des villes entre fragmentation spatiale et fragmentation sociale ?, Paris, L'Harmattan, 412p.

<sup>4</sup> *Idem*, p.22.



ville. Elle est également, pour certains chercheurs, un nouveau critère de classification sociale<sup>5</sup>.

Un parti-pris théorique guide notre recherche. Il consiste à étudier les deux notions, la fragmentation et la mobilité, en rapport à la métropolisation. Celle-ci est entendue à la fois comme :

- Un processus de concentration de la population et des richesses.
- Une politique par laquelle des acteurs cherchent à doter la ville d'attributs capables de la rendre compétitive dans un contexte de concurrence économique.

Nous voulons mettre en évidence le lien entre la fragmentation et la mobilité d'une part et leur rapport à la métropolisation d'autre part pour deux raisons. La première est liée à une prise de position par rapport au débat sur le lien de causalité entre la métropolisation et la fragmentation. Lier la fragmentation au processus de métropolisation rend certains chercheurs plutôt sceptiques. Paul Claval lie l'étalement urbain, trait majeur de nos villes aujourd'hui, à la tendance de la ville à la fragmentation mais affirme que cette fragmentation n'est pas nécessairement une spécificité liée au monde contemporain. En évoquant son aspect social, il ajoute que la ville n'a jamais constitué un espace unitaire depuis la période hellénistique pendant laquelle les différents groupes ethniques participaient aux échanges pendant la journée mais s'enfermaient le soir dans des quartiers où ils se sentaient plus protégés.<sup>6</sup>

Etudier ensemble la fragmentation et la mobilité est plus intéressant dans le cas des métropoles sans avoir à négliger les autres villes. L'étendue spatiale, l'accroissement de la population et la concentration des richesses rendent les métropoles plus touchées par les changements, tant spatiaux que sociaux. Ces changements peuvent non seulement développer des différenciations socio-spatiales mais surtout mettre en cause le rapport de certains territoires et de certains individus à la métropole.

La deuxième raison est liée au contexte particulier de notre recherche : le Grand Tunis. Capitale et métropole par excellence de la Tunisie, elle s'est développée d'une façon spectaculaire ces dernières décennies. Sa métropolisation déclenchée depuis les années 1970, renforcée dans les années 1990 dans la recherche d'une compétitivité internationale, s'est

---

<sup>5</sup> Le Breton E., 2005, *Bouger pour s'en sortir, Mobilité quotidienne et intégration sociale*, Armand Colin, Paris, 247p.

<sup>6</sup> Claval P., 2007, *Mise en perspective théorique et appliquée Étalement urbain et ville fragmentée in Actes de colloque Étalement urbain et ville fragmentée à travers le monde*, sous direction Zaninetti J.M. et Maret I., Presses Universitaires d'Orléans, 256p.

accompagnée de mutations considérables. La reconfiguration spatiale du Grand Tunis a fortement influencée les pratiques quotidiennes de sa population.

Nous proposons donc, d'étudier le rapport des éventuels aspects de la fragmentation à la métropolisation dans le cas du Grand Tunis même si nous pourrions repérer certains de ses aspects pendant une époque ancienne de l'histoire de la ville.

La fragmentation qu'elle soit spatiale ou sociale sera examinée dans notre recherche en liaison à la mobilité quotidienne. Le lien entre ces deux notions, à notre sens, mérite d'être exploré davantage dans les recherches.

L'étude de la fragmentation spatiale, entendue comme le développement de morceaux très hétérogènes et l'éclatement spatial des fonctions urbaines, sera plus pertinente si elle est reliée à la mobilité. L'inexistence ou la complexité des mobilités malgré l'existence des moyens de transport collectifs peut rendre compte de difficultés de liaisons entre les différents fragments. La majorité des productions scientifiques préoccupées par l'étude de la fragmentation sociale mettent l'accent sur l'isolement de quartiers pauvres et/ou sur le développement des résidences fermées comme indice et symptôme de l'évitement et repli sur-soi au sein des villes. Nous essayerons d'explorer dans notre recherche une autre piste : une métropole est fragmentée socialement à travers les pratiques de la mobilité. Nous aborderons la fragmentation selon les choix effectués par les individus des espaces de la vie quotidienne car nous ne voulons pas réduire le vécu urbain à la seule fonction de l'habitat.

De nombreuses études ont montré que nous ne sommes pas tous égaux face à la mobilité quotidienne pour des raisons subjectives et d'autres objectives. Cette inégalité rend le rapport que tisse chaque individu avec l'autre et avec l'espace différent.

Trois parties vont construire notre recherche. La première concerne la problématique (Chapitre 1) et la méthode (Chapitre 2) telles que nous les avons construites pour notre sujet appliqué au Grand Tunis. La deuxième rend compte de la configuration spatiale de cette métropole, de la répartition des populations (Chapitre 3) et des fonctions urbaines (Chapitre 4). Les résultats obtenus de cette partie serviront pour étudier le rapport à la mobilité quotidienne dans les chapitres (5, 6 et 7) de la troisième partie.

## **Partie 1 : Appréhender la fragmentation et la mobilité**

Les dynamiques urbaines engendrées par l'accélération considérable de l'urbanisation conjointement à des mutations économiques ont fait l'objet de nombreuses études. Ces études renvoient souvent à des signes de crise. La compréhension des différenciations socio-spatiales au sein des territoires métropolitains est l'une des questions mises en scène par ces études. La fragmentation, en particulier, constitue un champ qui anime les débats pendant ces dernières années. Malgré sa diffusion, les déclinaisons de cette notion restent à débattre. La mobilité quotidienne qui ne cesse d'augmenter occupe également l'intérêt des études contemporaines. Outre sa croissance, elle évolue en diversifiant les modes et les possibilités de connexion ou déconnexions entre les territoires. De ce fait, elle est connotée d'une valeur sociale qui met en relief des inégalités entre les individus au sein d'une ville.

La remontée en scène synchronisée de la fragmentation et de la mobilité suggère une nouvelle approche qui consiste à mettre en perspective un lien fort entre ces deux processus. Dans le premier chapitre, nous annonçons la pertinence de cette approche dans le cas de Grand Tunis au fur et à mesure de la précision de la relation entre la mobilité quotidienne et la ville fragmentée.

Dans ce contexte, et pour étudier le cas de Grand Tunis, un choix méthodologique est effectué dans le chapitre 2. Dans un premier temps, nous avons présenté les questions qui ont animé notre recherche et aux quelles nous essayons de répondre. Dans un deuxième temps, en précisant les échelles spatiale et temporelle de notre travail nous avons présenté les techniques employées pour parvenir à observer et analyser les tendances spatiales et sociales en cours dans le Grand Tunis.

## Chapitre1 : La mobilité quotidienne pour une lecture de la fragmentation

### A. La mobilité quotidienne : une question inhérente de la ville contemporaine

#### I. Le contexte métropolitain : forme et échelle de fonctionnement de la ville

La ville ne cesse de changer dans ses formes et ses fonctions. La métropole et la métropolisation sont les deux termes que les chercheurs évoquent souvent lorsqu'il s'agit de l'évolution de la ville à l'ère contemporaine qui s'oppose fréquemment à la ville traditionnelle ou d'hier. Cette dernière se définit par deux caractéristiques fondamentales :

- Une unité morphologique dont le contour est délimité :

*La ville de l'harmonie classique, la ville de l'unité formelle du point de vue architectural, la ville compacte, ramassée sur elle-même, fortement centripète et par là même aussi essentiellement dense... La ville d'hier, c'est enfin la ville de la forme au contour net et au centre de gravité stable et bien repérable.*<sup>7</sup>

- Une mixité fonctionnelle et sociale :

*La ville d'hier, grâce à son aspect physique, est la ville de la proximité, la ville de la mixité et, toujours selon cette logique où tout se tient, elle est et ne peut être que la ville du quartier et du centre-ville unique, puissant et attractif, en ce que ces deux composantes, le quartier et le centre-ville traditionnel, incarnent l'unité, la densité, la proximité et la mixité tant fonctionnelle que sociale.*<sup>8</sup>

Dans la littérature urbaine, les chercheurs et les différents acteurs urbains affirment que les changements observés soulignent le passage à l'ère de la métropole et de la métropolisation. Lacour C. et Puissant S.<sup>9</sup>, ont présenté en 1999, dans leur ouvrage «La métropolisation : croissance, diversité, fractures » une analyse de la métropolisation selon des contextes géographiques et culturels différents. Dans cet ouvrage, Lacour C. affirme que selon cette analyse, qu'il s'agit non pas de processus de métropolisation mais plutôt des processus de métropolisation. Il en détermine quatre :

---

<sup>7</sup> Chalas Y. et Dubois-Taine G., 1997, La ville émergente, p.239.

<sup>8</sup> *Idem.*

<sup>9</sup> Lacour C., Puissant S., 1999, La métropolisation : croissance, diversité, fracture, Paris, ANTHROPOS, 190p.

- *Un processus qui conduit un ensemble urbain banal à l'obtention d'un statut ou d'un rôle de métropole ou de région urbanisée*
- *Un second processus favorise l'émergence et l'épanouissement de villes internationales ou de villes mondiales impulsés principalement par la dynamique des activités productives.*
- *Un troisième processus s'exerce qui renforce les capacités et les mécanismes de concentration en matière de qualification de la main d'œuvre et d'innovation.*
- *Un quatrième constat est noté en retrait sur les précédents, il donne une place prononcée aux ségrégations intra-métropolitaines et aux tensions de toute nature.<sup>10</sup>*

Dans ce paragraphe nous nous intéressons à la métropolisation dans ces trois premières acceptions. La quatrième acception sera abordée dans les paragraphes qui suivent car elle met en relief la question des différenciations au sein des métropoles.

Avec la métropolisation, l'espace urbain change, des nouvelles morphologies urbaines se développent. La croissance des périphéries s'est inscrite dans le temps et progressivement. Dans un premier temps, les activités indésirables sont expulsées du centre vers les périphéries. Dans un second temps, le développement des périphéries prend une nouvelle image en représentant une opportunité pour les entreprises, les espaces récréatifs avec la croissance des moyens de communication. Ces périphéries gagnent ainsi en centralité.

Les deux premières acceptions de la métropolisation mettent l'accent sur le changement d'échelle de pouvoir de commandement de la métropole et l'extension de son aire d'influence non seulement au niveau national mais également au niveau international. La hiérarchie tant recherchée auparavant à l'échelle nationale, avec les métropoles d'équilibre<sup>11</sup>, est submergée par une hiérarchisation internationale qui s'adapte au système mondial.

La troisième acception met l'accent sur la nature des activités économiques que devrait contenir une métropole qui veut bien s'imposer à l'échelle internationale : l'activité tertiaire supérieure liée particulièrement aux innovations scientifiques et aux infrastructures nécessaires à l'accueil des événements économiques, sportifs, culturels internationaux.

Selon ces trois premières acceptions, la métropolisation agit en changeant la forme et l'échelle de fonctionnement de la ville. Elle passe du modèle classique à une nouvelle forme urbaine. Le modèle de la forme urbaine compacte au contour spatial délimité défini par un centre à

---

<sup>10</sup> Lacour C., Puissant S., 1999, La métropolisation, Croissance, Diversité, fractures, *Anthropos*, p.70.

<sup>11</sup> Rochefort M., 2002, « Des métropoles d'équilibre aux métropoles d'aujourd'hui », *Strates* [en ligne] URL: <http://strates.revues.org/515>

partir duquel s'organisent les différentes fonctions de la ville est remplacé par un modèle conçu sur le principe de l'opportunité foncière, le privilège de l'automobile, l'infrastructure liée aux événements, aux échanges et l'installation des firmes internationales.

François Asher définit la métropolisation comme le fait de *concentrer de façon croissante les hommes, les activités et les richesses dans des agglomérations de plusieurs centaines de milliers d'habitants, multifonctionnelles, fortement intégrées dans l'économie internationale. Elle s'accompagne de transformations significatives des grandes villes, de leurs banlieues et de leur environnement, constituant des espaces urbanisés de plus en plus vastes, hétérogènes, discontinus, formés parfois de plusieurs grandes cités, de moins en moins liées à une économie régionale, et dont les arrière-pays se transforment en espaces de services et de loisirs*<sup>12</sup>.

La métropolisation telle que définie par François Asher, mentionne clairement le développement de la métropole en tant qu'un ensemble de fragments étendus dans l'espace discontinu et hétérogènes dont les liens sont plutôt à tisser à l'échelle internationale en se basant essentiellement sur la tertiarisation de l'économie.

Cette tertiarisation agit sur la répartition des activités de service à l'échelle internationale et en développant de polycentralités par une substitution de fonctions qui partent en périphérie.

Cette tertiarisation change *les rôles économiques et les places respectives du centre-ville et des banlieues qui sont en question : les activités de services sont un élément essentiel de la reconfiguration des relations à la fois complémentaires et concurrentielles des centres et des banlieues.*<sup>13</sup>

Deux modèles peuvent résumer la relation qui existe entre le centre-ville et les banlieues. *Le premier est le modèle concentrique, avec un centre-ville qui reste fort, répondant aux besoins des centres de décision des entreprises, autant industrielles que de services et de l'administration. La centralité, la concentration, la proximité et des sites de prestige apparaissent privilégiés par les entreprises, mais avec toutefois le développement de zones attractives spécialisées à l'extérieur. Le second est le modèle polycentrique dont les centres résistent ou perdent un peu de terrain, avec un développement périphérique plus important,*

---

<sup>12</sup> Asher F., 1995, Métapolis ou l'avenir des villes, Odile Jacob, p.33.

<sup>13</sup> Philippe J., Léo P-Y et Boulianne L-M., 1998, Services et métropoles, Formes urbaines et changement économique, Paris, l'Harmattan, p.17.

*moins dominé que dans le premier modèle, grâce notamment à l'émergence d'autres villes dans leur périphérie.*<sup>14</sup>

Dans notre recherche, nous abordons notre problématique en articulation à la métropolisation dans ces quatre acceptions. Ceci, nous le justifions par l'histoire de développement du Grand Tunis dans la période contemporaine.

Depuis son édification, cette métropole s'est développée sur elle-même, sa superficie a très peu augmenté. Son expansion, depuis la période coloniale et jusqu'à l'indépendance en 1956, s'est faite progressivement. Mais, elle est devenue spectaculaire ces dernières années. La surface qui était de 5000 ha, en 1956, dépasse aujourd'hui 32000 ha. Constituée d'une médina entourée de ses faubourgs et de la nouvelle ville coloniale, elle est devenue actuellement une métropole dont les limites sont difficiles à cerner. Durant longtemps, elle n'a été formée que d'un centre unique, elle s'est étalée en développant des nouvelles centralités. La recherche de la polycentralité a commencé depuis les années 1970 avec la programmation de trois centres urbains et puis s'est affirmée pendant les années 1990 avec la construction d'une nouvelle centralité autour du lac de Tunis. Des grandes opérations sont réalisées sur ses berges telles le quartier polyfonctionnel Les Berges du Lac, la zone d'activités la Goulette 2. La Sport-city, une cité dédiée à la formation et l'organisation des événements internationaux, est programmé.

La Tunisie, essayant de s'inscrire dans le système de la mondialisation économique et cherchant à affronter ses difficultés et ses défis, axe ses efforts et ses interventions sur trois villes littorales : Sfax, Sousse mais en premier lieu le Grand Tunis, capitale et unique métropole du pays qui a prouvé sa suprématie sur l'armature urbaine tunisienne. En quête de la compétitive internationale, elle a cherché depuis quelques temps à constituer une image de modernisme et de marque dans le domaine d'affaires, des loisirs et de la culture. Cette ambition se manifeste ces dernières années par la dynamisation du processus de métropolisation qui a agi par l'ouverture d'un grand chantier urbain à l'échelle de la métropole. Ce chantier avait pour effet une restructuration et une recomposition urbaines. L'étalement observé a modifié les pratiques quotidiennes de la ville.

La question des différenciations socio-spatiales a été largement exposée avec la révolution tunisienne. Le succès économique de la Tunisie, admiré mondialement dans un contexte marqué par une crise, dissimule une répartition inéquitable des richesses du pays à la fois au

---

<sup>14</sup> Philippe J., Léo P-Y et Boulianne L-M., 1998, Services et métropoles, Formes urbaines et changement économique, Paris, l'Harmattan, p.19.



niveau de l'inter-urbain et de l'intra-urbain. La lecture spatiale de la mobilisation de la population tunisoise, pendant la révolution de 2011, montre une trajectoire centripète des émeutes. En effet, ce sont les populations des quartiers périphériques souffrant de difficultés économiques et sociales qui se sont mobilisés en premier. C'est le cas du quartier Ettadhamen situé à l'Ouest de la capitale. Ce quartier, à vocation résidentielle, est occupé par les populations les plus démunies. Selon les dernières statistiques, (50%) de ses habitants sont au chômage. La révolution a révélé la réalité totalement déconnectée de l'image diffusée par les médias et par les acteurs politiques durant des années.

## II. Les mutations des pratiques quotidiennes

Le changement observé dans l'organisation spatiale de la métropole, ne se limite pas à l'étalement de la forme urbaine et l'éclatement des fonctions. Le monde est passé dans une ère de mobilité de tous genres avec le développement des différentes technologies de transport. La mobilité constitue aujourd'hui une question qui doit être posée en parlant de la ville contemporaine car si *la mobilité n'est pas spécifiquement urbaine, la vie urbaine est spécifiquement mobile* particulièrement dans le monde des villes dans lequel nous entrons de plain-pied un monde de mobilités, et il ne peut en être autrement.<sup>15</sup>

Commençons par définir ce que nous entendons par la mobilité quotidienne. En réalité, le terme mobilité renvoie à une multitude de significations se référant au déplacement dans l'espace à différentes échelles : spatiale, sociale ou encore virtuelle. Personnes, marchandises et informations sont aujourd'hui mobiles. La mobilité est devenue un champ pluridisciplinaire dans le cadre des changements rapides et accrus au niveau économique et social. D'où, dans l'étude de la mobilité ou plus exactement des mobilités, on parle de la mobilité sociale, résidentielle, virtuelle et quotidienne.

La mobilité sociale analyse la circulation des individus entre les différentes positions de l'échelle sociale. Elle est intergénérationnelle lorsqu'elle désigne un changement de position sociale d'une personne par rapport à celle de ses parents. Elle est intragénérationnelle lorsqu'elle désigne un changement de position sociale d'une personne au cours de sa vie.

La mobilité résidentielle concerne le changement de logement que ce soit au sein d'une même agglomération, du département, de la région. Connue aussi sous le nom de migration

---

<sup>15</sup> Marchal H., Stébé J-M., 2011, les grandes questions sur la ville et l'urbain, Paris, PUF, p.272.

résidentielle, elle est liée souvent au changement de statut social, professionnel ou familial, au choix de la localisation, du type de logement ou à l'accession à la propriété.

Grace aux nouvelles technologies informatiques, on parle aujourd'hui de la mobilité virtuelle dans le sens où l'individu peut être mobile, voyager virtuellement sans être obligé de se déplacer physiquement, il peut échanger et travailler depuis un espace fermé sans le quitter. Cette mobilité devient de plus en plus importante dans la vie économique et sociale de notre temps.

Quant à la mobilité quotidienne, elle concerne les déplacements qu'un individu effectue pendant une journée pour accomplir des activités liées à l'emploi, aux études, à la santé, aux démarches administratives, aux achats, aux loisirs...

C'est à cette acception de la mobilité que nous nous intéressons dans la mesure où nous cherchons à rendre compte des relations qu'entretient les individus avec leur ville au quotidien.

Depuis l'introduction dans l'espace des premières locomotives de transport, la ville s'est permis la conquête de nouveaux territoires considérés autrefois comme lointains et inaccessibles. Au cours du temps, le lien entre l'évolution de la forme urbaine et celle des moyens de transport s'est accentué notamment avec les nouvelles découvertes technologiques. Ce lien a constitué une préoccupation majeure pour les chercheurs et les professionnels de l'aménagement du territoire. L'intérêt accordé à l'interaction entre l'extension, la densification et le déploiement des activités urbaines d'un côté et l'accroissement des moyens de transport de l'autre est d'autant plus important lorsqu'il s'agit d'une métropole. La fluidité de la mobilité joue un rôle crucial dans le développement de cette métropole qui se construit principalement autour d'un réseau de transport. La performance de ce réseau est une condition indispensable au bon fonctionnement de la métropole et son insertion dans la compétitivité inter-métropolitaine.

Les grandes infrastructures (aéroport, port, grande gare) participent au rayonnement national et international de la ville, elles facilitent la mobilité, en particulier, des acteurs politiques, économiques en permettant à la fois une fluidité et un gain de temps des déplacements. Elles peuvent également être utiles pour les usagers locaux.

Dans la ville dite d'hier, connue par sa compacité et ses limites clairement dessinées, la vie quotidienne se déroule dans un périmètre limité. Elle est répartie entre le quartier de résidence et le centre de la ville où se regroupe généralement toutes les aménités.

Avec la métropolisation, la vie quotidienne ne se déroule plus dans le même quartier ou le quartier voisin. Un individu peut habiter un premier espace, travailler dans un deuxième, faire ses courses dans un troisième... L'éclatement de la forme de la métropole et la dispersion des fonctions dans une ère de plus en plus large, oblige sa population à bouger. La vie quotidienne ne dépend plus de la proximité spatiale, le réseau quotidien s'élargit avec l'élargissement de l'ère de la métropole. Dans ce contexte, Bassand M. parle du passage d'une concordance à une déconnexion entre espace et temps.

*Dans les sociétés industrielles, les divers fragments des cités et des villes concordait le plus souvent avec les temporalités des citoyens : de manière très simplifiée on naissait, on était socialisé, on mourait dans son quartier... Dans les sociétés informationnelles en voie de métropolisation, une forte différenciation-individualisation se développe. Elle a pour conséquence une déconnexion systématique entre l'espace et le temps. La vie quotidienne ne se déroule plus dans un seul espace, s'ajoutent plusieurs lieux correspondant à des activités, donc à des temporalités très éclatés. Cette déconnexion systématique espace temps amplifie la vie fragmentée des métropolitains. Bien sur, ce processus diffère selon la position sociale des habitants et des types de quartiers où ils résident.*<sup>16</sup>

Plusieurs approches ont été développées pour analyser et comprendre l'évolution de la mobilité dans la vie quotidienne. La première des approches, datant des années 1960, dite approche classique s'est basée sur l'hypothèse suivante : l'utilisateur effectue une série de choix successifs et indépendants pour chaque déplacement : se déplacer, la destination de ce déplacement, l'horaire de ce déplacement, le moyen de transport pour effectuer ce déplacement et enfin son itinéraire. Cette approche considérant le déplacement isolément est postulée sur la succession et l'indépendance des choix de déplacement est erronée car le choix de l'utilisateur est dépendant du temps, de l'espace et de la position sociale.

C'est pour cette raison que dès les années 1970, une nouvelle approche a vu le jour appuyée sur les attitudes des individus vis-à-vis des moyens de transports.

Plus tard, une approche alternative, vient la remplacer : l'approche espace-temps-activités. Elle montre que *la mobilité quotidienne est basée sur les programmes d'activités des acteurs individuels et sur les contraintes d'espace et de temps dans lesquels ils sont déployés... Compte tenu de la segmentation spatiale des agglomérations, la mobilité quotidienne est considérée comme le moyen de participer à la vie sociale en ayant des activités extérieures à*

---

<sup>16</sup> Bassand M., Kaufmann V., Joye D., 2007, Enjeux de la sociologie urbaine, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, p.23.

*son domicile.*<sup>17</sup> Et si cette approche rend compte de la mobilité comme moyen d'intégration urbaine et sociale, elle a montré sa limite puisqu'elle rend compte de la distance séparant le domicile de la destination sans prendre en considération le contexte urbain : le centre, les périphéries, en particulier dans la configuration actuelle de la ville qu'on soit dans un tissu traditionnel ou un tissu contemporain, dans des quartiers formels ou informels, dans des quartiers riches ou pauvres...

Dans la métropole, l'individu est aujourd'hui mobile par choix. Il a les moyens physiques, mentaux et financiers pour choisir les lieux qui satisferont ses attentes. Mais, il est invité à être mobile par obligation lorsque dans un périmètre proche les services sont insuffisants ou de qualité insuffisante.

Force est de constater que l'intérêt accordé à la mobilité quotidienne de nos jours part de son rapport à l'accessibilité. Cette notion correspond à la facilité avec laquelle un lieu peut être atteint à partir d'un point de départ au moyen d'un ou de plusieurs modes de transports. Vodoz L. et *al.* parlent également de l'accessibilité de réseau qui est définie comme *la capacité à atteindre des lieux supposés attractifs en empruntant les réseaux du déplacement et de transport existants par l'intermédiaire d'un mode ou d'une combinaison de modes de locomotion. Il s'agit de la distance entre un lieu dans lequel on désire se rendre et un autre lieu dans lequel on se trouve, en fonction d'un (plusieurs) mode(s) de locomotion.*<sup>18</sup>

L'accessibilité, si elle dépend de la performance du système de transport mis en place, dépend également de la répartition des différentes fonctions (habitat, emploi, école, hôpital, loisir...) dans l'espace. Dans telle situation, les caractéristiques individuelles liées essentiellement aux revenus mais également au genre, à l'âge, aux capacités cognitives et au statut social peuvent constituer une opportunité ou dans le cas contraire un handicap à l'accessibilité aux différents espaces de la ville. L'insécurité et la pénibilité d'un trajet, la complexité de l'itinéraire ou de la correspondance entre les modes de transport et les tarifs chers sont tous des facteurs qui impactent séparément ou conjointement la réalisation d'un ou de plusieurs déplacements quotidiens par certains individus.

Les dynamiques urbaines associées à la métropolisation peuvent être observées dans divers contextes urbains, dans les métropoles du Nord et celles du Sud, certes avec des degrés différents. Le Grand Tunis ne fait pas exception. L'étalement urbain et le développement de

---

<sup>17</sup> Kaufmann V., 2000, Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines, la question du report modal, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, p.7.

<sup>18</sup> Vodoz L., Pfister Giaouque B. et Jemelin C., 2004, Les territoires de la mobilité: l'aire du temps, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, p.342.

ses périphéries, ces dernières années, ont changé la répartition des équipements et des activités économiques.

Ces changements ont été à l'origine d'une augmentation des déplacements quotidiens. L'instauration du système de transport public, dans un premier temps, a facilité le déplacement entre le centre et ses périphéries. Dans un deuxième temps, le parc des véhicules particuliers a noté des évolutions en particulier avec les dispositions prises par l'Etat tunisien facilitant la motorisation.

Cependant, l'accroissement de la mobilité quotidienne ne se manifeste de façon identique chez tous les individus pour les raisons précitées. Il agit en créant des rapports individualisés avec l'ensemble du territoire.

Nous tentons dans notre recherche d'examiner le lien que pourrait avoir la métropolisation du Grand Tunis, en tant que processus et politique, au changement de sa forme, de ses fonctions, de la mobilité et leur rapport au développement des différenciations socio-spatiales au sein de la métropole. C'est dans ce sens que nous étudierons la fragmentation.

## **B. La mobilité quotidienne et la ville fragmentée**

### **I. La fragmentation : émergence d'un qualificatif pour la ville**

La quatrième acception de la métropolisation selon Lacour C.<sup>19</sup> présente la connotation négative liée à la métropolisation. Considérée comme le changement irréversible que connaissent les villes à l'heure actuelle, la métropolisation apparaît à double face : la face positive traduite par la maximisation de la rentabilité économique et la face négative qui met en relief l'amplification des inégalités sociales.<sup>20</sup> La restructuration spatiale d'une métropole dans le but de devenir plus attractive et plus compétitive fait émerger des nouvelles polarités redistribuant les densités résidentielles et celles d'emploi.

Différences spatiales, contrastes spatiaux, inégalités spatiales, disparités spatiales, dualisation, ségrégation, désagrégation...: est une diversité vocabulaire employée dans les recherches et les travaux pour décrire et saisir la réalité de la métropole comme un territoire aux caractéristiques non homogènes. Les recherches et les débats pluridisciplinaires ont

---

<sup>19</sup> Lacour C., Puissant S., 1999, La métropolisation : croissance, diversité, fracture, Paris, ANTHROPOS, 190p.

<sup>20</sup> Bassand M., 2007, Cités, villes, métropoles : le changement irréversible de la ville, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 234p.

abordé les différentes échelles : les régions, les grandes et les petites villes, l'urbain et le rural, les quartiers au sein d'une même agglomération.

La fragmentation, la notion que nous examinons dans notre recherche, est à nos yeux la plus intéressante en raison des aspects auxquels elle se réfère. Néanmoins, cette notion n'est pas consensuelle et mérite une discussion préalable pour pouvoir rendre compte de la question des différenciations socio-spatiales et son rapport à l'unité sociale de la métropole. La fragmentation est une notion qui est connue pour être multidimensionnelle<sup>21</sup>, elle peut être qualifiée d'institutionnelle, spatiale ou sociale. Elle a été employée pour la première fois dans son aspect institutionnelle dans le contexte américain, en 1969, par Winter W.O pour désigner *le fractionnement horizontal et vertical, dans la ville en phase de suburbanisation, des pouvoirs et des organismes de gestion de la ville,....un des courants de pensée sur la gouvernance qui consiste à inventer les moyens d'associer ces fragments.*<sup>22</sup> Sur le plan horizontal, elle concerne le découpage géographique de l'administration responsable de la gestion de la ville. Quant à la fragmentation verticale, elle correspond à *l'empilement des niveaux de gouvernement qui peut apparaître entre la ville-centre et ses périphéries.*<sup>23</sup> Cette remontée actuelle en surface de la fragmentation politique ou administrative est motivée par le problème de la gouvernance des villes qui s'étalent de plus en plus en intégrant de nouveaux territoires, le rural mais aussi les petites villes voisines. La gestion et la planification sont marquées par une diversification croissante des instances, des opérateurs, des acteurs impliqués publics et privés qui se double souvent d'une absence de concertation et de cohésion entre ces acteurs. Ensuite, la fragmentation a été employée dans ces aspects spatial et social.

Si les trois aspects de la fragmentation méritent d'être examinés dans le cas du Grand Tunis, cependant, nous faisons un focus particulièrement sur l'aspect spatial et l'aspect social dans notre recherche. Nous commencerons par introduire le contexte dans lequel est apparue cette notion. Nous préciserons dans quel sens nous étudierons la fragmentation dans le Grand Tunis en rapport à la mobilité.

Depuis quelques siècles, et en particulier depuis le 19<sup>ème</sup> siècle avec l'édification de la ville industrielle, les réflexions autour de la ville ont eu une tendance à associer cette dernière à des phénomènes qui posent problèmes. La ville revêt une connotation négative loin de ce

---

<sup>21</sup> Jaglin S., 2001, « Villes disloquées ? Ségrégations et fragmentation urbaine en Afrique australe », in *Annales de géographie* Vol110 n°619, pp.243-265.

<sup>22</sup> Navez-Bouchanine F., 2002, La fragmentation en question : des villes entre fragmentation spatiale et fragmentation sociale ?, p.19.

<sup>23</sup> *Idem.*

qu'elle était, avant le 19<sup>ème</sup> siècle, comme lieu d'émancipation et d'expansion culturelle et professionnelle. Cette idée n'a pas cessé de se développer jusqu'à nos jours.

Dans son ouvrage « L'art de bâtir les villes », Camillo Sitte a fortement critiqué la laideur du paysage urbain contemporain en insistant sur les qualités de la ville médiévale et en particulier son unité. *Le souci de la totalité de l'organisme urbain est un fait essentiel chez Sitte et qui n'est nullement en contradiction avec l'affirmation que le citoyen ne perçoit jamais qu'un fragment de la ville.*<sup>24</sup> Plus tard, F. Choay<sup>25</sup> a parlé de la «mort de la ville» et le «règne de l'urbain». Elle a également souligné le rôle joué par la révolution industrielle dans le changement de la vision sur la ville. On ne vit plus dans la ville des Lumières, lieu de civilisation, de liberté, du bien être et de l'expression culturelle. La ville industrielle a remplacé cette première vision positive par une deuxième vision négative correspondant plutôt au désordre.

Plusieurs chercheurs et professionnels affirment qu'on est entré dans un monde de «l'après ville»<sup>26</sup> où l'urbain se généralise. Avec cette généralisation, Koolhaas R.<sup>27</sup> pense que la «ville singulière» n'existe plus, elle a cédé sa place à une «ville générique». Il se demande même si penser la ville en termes de singularité a un sens dans notre époque car les dynamiques urbaines sont d'une importance, d'une rapidité et d'une similitude que la ville dans sa structure antérieure ne peut plus exister et peine à subsister face aux exigences contemporaines. On est dans une phase où l'espace mondial est «un espace lisse» car il n'existe plus de contexte, plus de centre et de périphérie.

Un autre vocabulaire a été utilisé en 1997 par Chalas Y.<sup>28</sup> pour dire, décrire et penser la ville et son devenir : «la ville émergente». Cet auteur pense que tous les concepts, les critères, les références, les images et les métaphores utilisés jusque là ne permettent pas de penser ou de rendre compte de la réalité de la ville contemporaine mais plutôt de la ville d'hier. «La ville émergente» de Chalas Y. est définie par six figures :

*La ville-mobile : la mobilité qui est devenue dans nos sociétés la modalité première de la vie collective et du rapport au monde. Dans ce nouveau contexte les habitants non seulement s'adaptent à cette ville émergente mais ils contribuent aussi par leurs pratiques à la développer dans ses différentes déclinaisons.*<sup>29</sup>

La ville territoire qui s'étale de façon discontinue en intégrant la campagne et la nature.

<sup>24</sup> Wiczorek D., 1981, Camillo Sitte et les débuts de l'urbanisme moderne, p.162.

<sup>25</sup> Choay F., 1994, « Le règne de l'urbain et la mort de la ville » in Dethier La ville, art et architecture en Europe 1870-1993, Paris, éditions du Centre Pompidou, 467p.

<sup>26</sup> Roncaylo M., Cardinali Ph., 2003, De la ville et du citoyen, Parenthèses, 127p.

<sup>27</sup> Baudin G., Genestier Ph., 2005, L'architecte et la ville : à plusieurs voix sur Rem Koolhaas., Mouvements 3/2005 n°39-40, p.182-189.

<sup>28</sup> Chalas Y., Dubois-Taine G., 1997, La ville émergente, Paris, L'aube, 285p.

<sup>29</sup> Idem, p.107.

Ces deux figures supposent une troisième figure, la ville nature, qui se définit *comme le résultat d'une double dynamique : dynamique d'urbanisation de la nature, ou de la campagne, et dynamique de ruralisation de la ville à la fois.*<sup>30</sup>

La ville polycentrique : la polycentralité de la ville émergente correspond à la coexistence du centre-ville traditionnel avec des nouvelles centralités qui émergent, liées à la consommation, aux transports, au travail, aux loisirs ou aux centres verts.

La ville au choix correspond à une ville dans laquelle on vit selon le principe du libre choix. Cette figure est nourrie par le principe de la mobilité dans le sens où la mobilité devient le moyen pour ne plus s'ancrer territorialement et devenir l'acteur de ses proximités.

La sixième figure de la ville émergente est la ville-vide qui met en valeur le vide. Le vide ou les vides deviennent eux-mêmes des éléments urbains qui façonnent la ville. La ville-vide correspond à la ville de la discontinuité, de l'hétérogénéité, des contrastes sans pour autant être la ville du chaos.

D'autres caractérisations de la ville d'aujourd'hui sont plus négatives : la ségrégation, la dislocation, l'émiettement, etc... L'emploi du mot «ségrégation» s'est largement diffusé, en France, dans les années 1970-1980 avec le développement de difficultés sociales rencontrés dans les grands ensembles d'HLM où la population défavorisée, en particulier les ménages issus de l'immigration maghrébine, a été reléguée dans des lieux d'habitat strictement circonscrits. Cette notion a un point commun avec la notion de «ghettos» développée aux États-Unis : la dimension culturelle de cette relégation. La population résidente, à part ses faibles revenus, est pour une grande majorité étrangère et donc considérée comme incapable de s'intégrer dans la société française. Cette stratégie basée sur l'habitat et sa localisation a mis en œuvre des frontières qui séparent ces quartiers et leur population du reste de la ville.

Après une vingtaine d'années la notion de la «ségrégation» a été remise en question. «La ségrégation dans la ville : concepts et mesures»<sup>31</sup>, publié en 1994, est un ouvrage dans lequel les auteurs ont développé un débat dans les Sciences Sociales tentant un essai critique sur la notion de la «ségrégation» et sur son usage.

En parallèle, la notion de la «fragmentation», a commencé à avoir de la résonance dans le champ urbain mais sans faire l'unanimité chez les chercheurs. Cette notion, antérieurement employée dans le contexte étasunien, a été progressivement adoptée dans d'autres contextes, notamment, le contexte français.

---

<sup>30</sup> Chalas Y., Dubois-Taine G., 1997, La ville émergente, Paris, L'aube, p.113.

<sup>31</sup> Brun J., 1994, La ségrégation dans la ville : concepts et mesures, Paris, L'HARMATTAN, 261p.



Dans la recherche urbaine française l'ouvrage de F. Navez Bouchanine<sup>32</sup>, fruit d'un colloque qui a eu lieu à l'Université de Tours en Juin 1998, constitue un premier essai de développement théorique de la notion. S'attachant à sa signification exacte, à son histoire, à la pertinence de son application à la réalité observée dans différents contextes urbains, il peut être considéré comme une référence pour définir la fragmentation en France.

Plusieurs rencontres et débats pluridisciplinaires dans le champ académique montrent l'intérêt que suscite la notion, parmi les quels nous citons un colloque organisé en 2007 à l'université d'Orléans «Étalement urbain et ville fragmentée à travers le monde»<sup>33</sup>. La thématique centrale de ce colloque portait sur l'étalement urbain comme mode de régulation des rapports sociaux et comme enjeu de gouvernance territoriale à partir d'études de cas dans différents contextes urbains. Le but visé par les organisateurs était de dépasser le discours normatif liant l'étalement à la «ville durable», pour aboutir à la construction d'une typologie internationale des formes de l'étalement urbain dans ses relations particulières avec la fragmentation territoriale et les fractures sociales.

Citons également la journée d'études sur le thème «Métropole, ségrégation, fragmentation» organisée le 13 octobre 2011 par le Centre de Recherche «Individus, Épreuves, Sociétés», Ceris, de l'Université de Lille<sup>3</sup>. Ségrégation et Fragmentation, considérées comme les deux dynamiques socio-spatiales les plus associées à la ville contemporaine, ont fait l'objet d'analyses pluridisciplinaires dans l'objectif d'intégrer les politiques publiques et les stratégies individuelles et collectives des populations concernées. Également, un séminaire qui a eu lieu à Marseille entre le 21 et le 25 novembre 2011, intitulé «Les villes au temps de la mondialisation, perspectives Nord-Sud : La fragmentation urbaine, un paradigme en question». L'objectif de ce séminaire était d'approfondir la mise en question de la notion de la «fragmentation» après la diffusion d'une abondante littérature depuis les années 2000. Les contextes d'études sont diversifiés : la France, les deux rives de la Méditerranée (Beyrouth, Casablanca, Rabat, Marseille), ainsi que des contrepoints dans plusieurs villes du Sud (Buenos Aires, Bangalore, Cotonou).

La «fragmentation» est, donc, une notion qui, depuis son émergence et jusqu'à nos jours, n'a cessé de susciter l'intérêt dans le champ urbaine. Elle est au cœur des débats interdisciplinaires sur la ville mobilisant des études dans différents contextes géographiques, ce qui à nos yeux fait sa richesse.

---

<sup>32</sup> Navez-Bouchanine F., 2002, La fragmentation en question : entre la fragmentation spatiale et la fragmentation sociale ?, Paris, L'Harmattan, 411p.

<sup>33</sup> Zaninetti J-M., 2008, Étalement urbain et villes fragmentées à travers le monde, Orléans, Presses Universitaires d'Orléans, 256p.

## II. Les acceptions de la fragmentation

La multitude des transformations et les diverses échelles décrites et observées ne rendent pas facile la définition de la fragmentation et celle de la ville fragmentée.

D'après un examen, que nous ne prétendons pas exhaustif, des travaux sur la fragmentation, il ressort que sa définition révèle une incertitude et une instabilité dans le champ scientifique. Les chercheurs n'arrivent pas à être d'accord concernant sa définition. Elle est même vue comme un terme ambigu chargé de présupposés<sup>34</sup>. Pour certains, l'émergence de la «fragmentation» est liée à des connotations extrêmement floues et larges<sup>35</sup>.

La «fragmentation» oscille entre plusieurs postures : une notion, un paradigme, un processus ou un concept. Dans ses recherches sur les villes brésiliennes, L. Vidal affirme que la «fragmentation» n'a pas encore atteint la phase de conceptualisation, elle est prise pour une simple hypothèse de travail permettant de dépasser le modèle d'analyse de la ville industrielle ou une notion descriptive et explicative qui sert à *décrire un nouveau type d'organisation socio-spatiale de la ville lié à la globalisation des structures économiques et la réorganisation des procédés de production de la distribution et du marché du travail.*<sup>36</sup>

Selon Queiroz L-C., (cité par Vidal Rojas), *la fragmentation est plus le commencement d'un paradigme et une métaphore qu'un concept même si elle a une valeur heuristique importante.* Milton Santos s'est demandé si *cette notion de «fragmentation» exprime des faits réellement nouveaux ou si elle s'intègre simplement dans la longue série des concepts à vie courte.*<sup>37</sup>

Plus récemment, elle est présentée en tant que *pseudo-concept* qui correspond à des processus de dualisation, polarisation et exclusion. Ce *pseudo-concept* peut désigner également *la propension des «couches moyennes» à se scinder en sous-catégories subtilement hiérarchisées pour résister à la précarisation et l'ensemble des freins à l'intégration de «communautés» issues de l'immigration.*<sup>38</sup>

Dans l'absolu et d'une façon théorique, pour définir la ville fragmentée plusieurs travaux sur la «fragmentation» font appel à un ensemble de paradoxes<sup>39</sup> mettant en évidence la

---

<sup>34</sup> Rémy J., 2002, in Navez-Bouchanine F., 2002, La fragmentation en question : des villes entre fragmentation spatiale et fragmentation sociale ?

<sup>35</sup> Zaninetti J-M., 2008, Étalement urbain et villes fragmentées à travers le monde, Orléans, Presses Universitaires d'Orléans, 256p.

<sup>36</sup> Vidal L., 1994, « Les mots de la ville au Brésil, un exemple : la notion de « fragmentation » in *Cahiers des Amériques Latines n°18*, pp161-181.

<sup>37</sup> Vidal Rojas R., 2002, Fragmentation de la ville et nouveaux modes de composition urbaine, Paris, l'Harmattan, p.32.

<sup>38</sup> Luginbuhl Y., 2007, Nouvelles urbanités, nouvelles ruralités en Europe, Bruxelles, P.I.E PETER LANG Éditions scientifiques internationales, p.54.

<sup>39</sup> Vidal Rojas R., 2002, Fragmentation de la ville et nouveaux modes de composition urbaine, Paris, l'Harmattan, p.32

transformation observée au sein de la ville et qui se base sur une distinction entre la ville d'hier dite traditionnelle et la ville contemporaine. Les paradoxes avancés expriment le passage de la ville d'un état initial à un autre état après avoir subie des transformations. Ils sont liés à l'emprise spatiale de la ville, son unité, son homogénéité et sa continuité tant spatiales que sociales.

- *Circonscrit/Étendu* : Avec l'urbanisation généralisée et l'étalement, la ville est passée d'une forme compacte aux contours délimités à une forme étendue et dilatée.

- *Un tout/ Des fragments* : ce paradoxe est employé dans le sens où le milieu physique de la ville, qui a formé auparavant un tout, une masse unique, se déforme et se divise aujourd'hui en parties, en fragments disparates.

- *Homogène/Hétérogène* : Ce paradoxe découle du précédent. Penser que la ville est un tout, un ensemble, une totalité s'accompagne d'une façon automatique d'expression de cohérence d'harmonie et d'une homogénéité architecturale, urbaine, et sociale. Le passage de cette ville-tout à la ville-fragments ou la ville-éclats exprime la perte de ces attributs inhérents. La ville, ainsi transformée, n'est plus un tout homogène mais des parties, des fragments hétérogènes.

- *Continu/Discontinu* : Le développement de l'espace de la ville aujourd'hui se fait en s'étalant mais aussi en s'éparpillant. *Un développement en saute-moutons exprime une interruption, un obstacle, une malformation de l'espace urbain.*<sup>40</sup> La distinction entre les différentes parties crée une discontinuité formelle, fonctionnelle et sociale. L'étalement urbain de la ville et le report de l'urbanisation vers les périphéries font passer la ville d'un ensemble continu spatialement, resserré sur lui-même à un ensemble dilaté dont les fragments sont dispersés et séparés les uns des autres.

Les caractéristiques décrites plus haut varient significativement selon les contextes géographiques d'autant plus que ce sont les métropoles du tiers monde qui sont les plus concernées par la forte urbanisation dans ces dernières décennies. Dans le paragraphe suivant, nous mettons l'accent sur les deux aspects que nous allons étudier dans le cas du Grand Tunis et leur rapport à la mobilité.

## 1. La fragmentation spatiale : une spécialisation fonctionnelle avancée

L'étalement urbain se généralise. L'empiétement de l'urbain sur le rural est devenue un constat similaire dans toutes les collectivités urbaines, notamment les métropoles. La croissance des surfaces urbanisées est devenue un processus peu contrôlé qui a modifié le

---

<sup>40</sup> *Idem*, 208p.

rapport entre le centre et son aire urbaine. La consommation de l'espace n'est pas le seul aspect de l'étalement, il s'agit également de la dispersion des activités et des populations dans l'espace étalé. L'accroissement des aires urbaines se traduit par un éclatement des lieux de vie. Lorsque les chercheurs parlent de la fragmentation spatiale, ils emploient le terme de l'éclatement qui est selon les dictionnaires le nom du verbe éclater : *se briser, se diviser en éléments plus petits* (Larousse 2012) ou aussi *casser, faire voler en éclats, diviser, décomposer en plusieurs parties* (Le Robert, 2012). Cet éclatement s'accompagne d'une discontinuité formelle et d'une hétérogénéité. Cette dernière est l'un des critères évoqués de la ville fragmentée; la juxtaposition accentuée des fragments typo-morphologiques différents.

L'aspect qui est le plus significatif de la fragmentation spatiale est la spécialisation fonctionnelle du sol. Elle désigne *l'occupation différenciée de fragments du territoire urbain par des activités socio-économiques spécifiques (zones industrielles, gares, quartiers d'affaires, centres administratifs, écoles, universités, hôpitaux, etc).*<sup>41</sup> Néanmoins, cette spécialisation fonctionnelle n'est pas un fait récent ni exclusif à la métropole. L'histoire de la ville révèle qu'elle a souvent évolué ou a été pensée en zones et en secteurs.

Depuis des siècles, en 1826, Von Thünen<sup>42</sup>, économiste allemand et propriétaire de terres agricoles, publie «L'État isolé dans ses rapports avec l'agriculture et l'économie nationale» dans lequel il a présenté sa théorie de l'économie spatiale appliquée dans une plaine parfaitement homogène où n'existait qu'une seule ville. Il a proposé la répartition des systèmes de culture en prenant en considération l'utilisation optimale des surfaces et les coûts de transport. Il aboutit à une structure des différentes productions agricoles en auréoles concentriques, de superficies adaptées aux besoins. Les anneaux de culture se succèdent alors selon deux critères, le poids et le rendement.

La séparation des fonctions a été ensuite adoptée par le courant fonctionnaliste, défendu par la Charte d'Athènes de Le Corbusier, qui consiste à séparer spatialement les fonctions urbaines. Cette spécialisation fonctionnelle est considérée comme la solution pour lutter contre le désordre de la ville industrielle. Les activités urbaines sont divisées en quatre : habitat, travail, récréation et circulation qui devra assurer le lien entre les trois premières activités. C'est la *ville fonctionnelle* qui se substitue à la ville industrielle.

Ce courant fonctionnaliste lui-même a été précédé par le zoning hygiéniste progressivement imposé dans le courant du 19<sup>ème</sup> siècle qui visait le rejet des usines, source de pollution et

---

<sup>41</sup> Bassand M., Jaccoud C., 1996, Raisons et déraisons de la ville : Approche du champ urbain, Presses Polytechniques Universitaires Romandes, p.75.

<sup>42</sup> Von Thunen J-H., 2010, cité par Daniel J-M., Histoire vivante de la pensée économique : Des crises et des hommes, PEARSON, 424p.

d'insalubrité, hors de la ville. Augustin Rey, l'un des défenseurs de ce courant, *sans la moindre équivoque propose de faire du zoning un instrument de rationalité*<sup>43</sup>.

Plus tard, Burgess avec le modèle qu'il propose essaye de montrer que l'extension de la ville se fait selon des cercles concentriques dont le centre est le *Loop*, quartier des affaires, point de convergence des voies de communication. La zone suivante est réservée aux petites entreprises industrielles et aux nouveaux immigrants. La troisième zone est le lieu de résidence des classes moyennes. La quatrième est la zone résidentielle aisée. Ce modèle montre que la ville, à ce stade de son évolution, est divisée selon des zones spécialisées économiquement et socialement. Et depuis, les modèles se sont succédés.

Le modèle de Hoyt met en cause le premier modèle défendu par l'École de Chicago, et montre que la ville industrielle se développe en zones concentriques mais aussi selon les axes de transport radiaux à partir du centre. La ville est divisée en cinq zones dont la zone 1 est le CBD : centre d'affaires, la zone 2 : commerces de gros et industries, zone 3 : résidence des classes pauvres, zone 4 : résidence des classes moyennes, zone 5 : résidence des classes aisées.

Le modèle de Harris et Ullman reposant sur la polycentralité, explique qu'en plus des cinq zones précitées, la ville contient une zone 6 réservée aux industries lourdes, une zone 7 constituée d'un quartier d'affaires secondaires, une zone 8 formant une banlieue résidentielle et une zone 9 formant une banlieue industrielle.

Ce bref recul historique à travers ces modèles rappelle que dans la ville a toujours existé une spécialisation de l'espace selon le niveau socio-économique ou selon le niveau culturel et également suivant une approche fonctionnelle.

Le regain d'intérêt pour décrire cette spécialisation dans le milieu scientifique est lié à la métropolisation. La spécialisation fonctionnelle est considérée comme l'une des transformations majeures de la société suite à la transformation du système économique<sup>44</sup> et le passage à l'ère post-moderne liée à l'internationalisation du capital, de la consommation et de la production. Cette transformation se traduit spatialement par une flexibilité des entreprises au niveau de l'implantation (des unités de production réduites, délocalisation) et une mise à niveau des territoires accueillant les cadres de haut niveau. Ce modèle a produit ainsi une nouvelle répartition des activités, des résidences, des lieux de loisir avec des disparités urbaines.

---

<sup>43</sup> Foureau A., 1996, *La Ville divisée: les ségrégations urbaines en question*, France 18ème-20ème, p.171.

<sup>44</sup> Le Breton E., 2005, *Bouger pour s'en sortir, Mobilité quotidienne et intégration sociale*, Paris, Armand Colin, 247p.

La différence entre la spécialisation fonctionnelle d'hier et celle liée à la fragmentation trait caractéristique de la métropole à l'ère actuelle, réside dans le développement d'une grande polarisation inégale des activités, la répartition des équipements sur le territoire et leur rapport à l'accroissement de la mobilité quotidienne.

Avec son étalement, la métropole fait changer et élargit le rayon des pratiques de la vie quotidienne. La spécialisation fonctionnelle *provoque une hiérarchisation des quartiers à partir de la fréquence et de l'importance des besoins qui peuvent y être satisfaits. Le quartier ne rassemble plus les équipements qui permettraient à sa population de satisfaire sur place l'ensemble de ses besoins. Celle-ci doit se déplacer si elle veut profiter au maximum des équipements multiples qu'offre le milieu urbain.*<sup>45</sup>

De plus, la concentration des activités dans les lieux les plus développés, une tendance liée à la métropolisation, conduit à une concentration inégale des activités et des équipements. Cette situation ne peut être atténuée ou résolue qu'en présence d'un réseau de transports performant répondant aux déplacements quotidiens de la population locale, aboutissant à la connexion entre les différents territoires. *«La mise en œuvre de réseaux de transport devient primordiale pour faciliter le lien entre les différents espaces de l'agglomération».*<sup>46</sup> Ceci renvoie automatiquement à la question de la coordination entre les deux champs de planification (urbanisme, transport) d'autant plus que la transformation et la restructuration de la métropole se font avec une rapidité accrue.

A travers les dernières décennies, diverses stratégies ont été développées et défendues dans le but de maîtriser la mobilité présentée comme un défi territorial. Ces stratégies sont basées sur trois mots clefs : mixité, densité, polycentralité.

La mixité, fonctionnelle et sociale, permettra de satisfaire les premières préoccupations : logement, emploi, éducation, santé, loisir. Elle réduira en grande partie le besoin de mobilité. La densité minimisera les distances entre les espaces et la consommation de sol et favorisera l'utilisation de moyens de transport alternatifs à l'automobile (Transport en commun, vélo et marche à pieds).

La polycentralité consistera à créer plusieurs centralités sur un territoire plus hiérarchisé et permettra à chacun d'être proche d'un centre attractif.

Dans une réflexion pour maîtriser la mobilité, Robert Cervero évoque, en 1998, la théorie de 3D : Density, Diversity and Design, qui se bases sur trois mesures : *renforcer la densité,*

---

<sup>45</sup> Cliche P., 1980, Espace social et mobilité résidentielle, Québec, Les Presses de l'Université Laval, p.13.

<sup>46</sup> Vodoz L., Pfister Giauque B. et Jemelin C., 2004, Les territoires de la mobilité: l'aire du temps, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, 383p.

*favoriser la mixité fonctionnelle et procéder à un aménagement urbain plus favorable au développement des déplacements alternatifs à l'automobile.*<sup>47</sup>

Ces idées ont montré leurs limites parce qu'elles ne riment plus avec les changements et les nouvelles restructurations des territoires. Elles ne sont pas applicables à toutes les villes. Elles correspondent plutôt à la ville classique ou la petite ville où la vie quotidienne est basée sur la proximité au domicile, la proximité spatiale. Dans ce cas, l'individu organise toutes ses activités au sein d'un même lieu qui est généralement le centre unique regroupant l'ensemble des infrastructures et des équipements. Actuellement, cette proximité spatiale ne correspond pas à la ville dotée de plusieurs centres qui peuvent être monofonctionnels ou ne pas contenir nécessairement toutes les activités liées à la vie quotidienne. Le développement des habitations dans les zones périurbaines, la concentration des pôles d'emploi sur des terrains plus étendus et l'installation des gigantesques surfaces de consommation sur les grands axes de circulation changent la définition de la proximité. Celle-ci n'est plus liée à la distance parcourue mais au temps écoulé pour se déplacer d'un point à un autre de l'espace.

L'idée de la proximité spatiale devient donc obsolète devant la configuration spatiale actuelle qui impose une demande accrue de mobilité dont la satisfaction s'avère très complexe. Cette complexité met en jeu l'accessibilité aux différentes activités et lieux de la ville pour tous et détermine les rapports au territoire. La proximité, qui était une affaire d'espace devient, actuellement, une affaire de temps gagné en termes de déplacement.

Dans plusieurs villes et métropoles du monde, notamment celles des pays en développement, devant le constat d'enclavement de certains morceaux ou fragments de leur territoire et dans le but de maîtriser l'étalement urbain, des politiques de désenclavement ont été développées visant à la fois une accessibilité à ces fragments par les individus exogènes et une intégration à la ville de la population endogène. L'échec des différentes politiques mises en place par les services d'aménagement et d'urbanisme s'explique par le fait que ces politiques sont généralement *traversées par des logiques antagonistes, s'agissant par exemple de développer l'accessibilité des territoires dits périphériques afin de les désenclaver, et contribuant ainsi, par le développement d'infrastructures de transport, à favoriser l'étalement de l'urbanisation et l'émergence de territoires «intermédiaires», grands consommateurs de sol et sources de mobilités accrues*<sup>48</sup>.

---

<sup>47</sup> Barbonne R., « Nouvel urbanisme, Gentrification et mobilité quotidienne, Leçons apprises des quartiers Plateau-Mont-Royal et Bois-Franc », pp214, in *Sénécal G., Bherer L.*, 2009, La métropolisation et ses territoires, Presses de l'université du Québec, 291p.

<sup>48</sup> Vodoz L., Pfister Giauque B. et Jemelin C., 2004, Les territoires de la mobilité: l'aire du temps, p.6.

En partant des idées précédentes, nous essayons dans le cas du Grand Tunis de vérifier le premier aspect de la fragmentation, la fragmentation spatiale, en analysant les caractéristiques et les dynamiques démo-spatiales, celles des activités économiques et des équipements et en déduire le rapport à la croissance de la mobilité quotidienne.

## **2. La fragmentation sociale : une accentuation des différenciations socio-spatiales**

L'aspect social fait correspondre la fragmentation à *l'image inversée de la cohésion*<sup>49</sup> dans la ville contemporaine. Dans la littérature française, après la «ségrégation», plusieurs chercheurs ont eu recours à la «fragmentation» pour désigner un état de creusement de la ségrégation de la société. Celle-ci a perdu sa cohésion et s'est désolidarisée avec une inégalité accrue et une polarisation sociale où se regroupent les quartiers qui s'appauvrissent d'un côté et se regroupent les quartiers qui s'enrichissent de l'autre. Avec ses deux bases socio-économique et culturelle, cette polarisation exprime le souci de la protection de l'entre-soi, le refus de brassage social ainsi que des tendances à l'enfermement, à la rupture avec le reste de la société.

Les différenciations socio-spatiales, notamment la fragmentation, sont conventionnellement étudiées en rapport à l'habitat. La séparation des individus dans le cas de la fragmentation se traduit dans plusieurs cas étudiés par le développement des quartiers résidentiels fermés.

Nous estimons que l'habitat n'est pas la seule forme ou manifestation de la tendance à la fragmentation sociale dans une métropole. Les lieux fréquentés quotidiennement affichent également l'appartenance sociale et peuvent suggérer une recherche d'un entre-soi ou d'un enfermement social.

### **2.1 Le logement comme facteur usuel de la fragmentation sociale**

Depuis les années 1980, la notion de fragmentation a été transposée hors de son contexte d'émergence qui est les États-Unis d'Amérique notamment dans les travaux de la sociologie portant sur la mondialisation des structures économiques et son impact sur la société. À côté de la tendance à l'éclatement spatial de la ville, il y a une tendance à la dualisation de la société<sup>50</sup> qui s'organise selon une polarisation croissante entre les classes supérieures et inférieures contribuant, à l'augmentation des inégalités, aux séparations formelles de plus en plus étanches construites dans la ville.

---

<sup>49</sup> Vulbeau A., 2002, Les inscriptions de la jeunesse, Paris, l'Harmattan, p.21.

<sup>50</sup> Sassen S., 1996, La ville globale : New York, Londres, Tokyo, Paris Descartes et Cie, 530p.



L'histoire des métropoles américaines est fortement marquée par l'exclusion raciale. Le ghetto noir est la traduction de la politique ségrégative américaine<sup>51</sup>. Lieu de concentration des différents problèmes sociaux (dégradation du cadre de vie, échec scolaire, chômage, criminalité...), il est né, sur un fondement culturel et s'est structuré selon l'ensemble des caractères somatiques apparents des individus : la couleur de peau et, de manière induite, la capacité financière.<sup>52</sup>

Au phénomène de ghettoïsation fondé sur une discrimination raciale, s'ajoute une ghettoïsation volontaire, souhaitée et recherchée qui se manifeste par le développement des *gated communities* ou *ghetto doré* ou *ghetto des riches* selon la littérature française. Ce sont des quartiers résidentiels fermés et sécurisés qui se sont développés pendant les années 1970. Leur fermeture physique correspond à une sélection sociale qui divise l'espace urbain en exclusives. Elles sont définies comme *les manifestations d'un morcellement de la ville en communauté homogènes et autarciques, en quête d'une indépendance politique et fiscale préjudiciable à la métropole.*<sup>53</sup>

Vu la taille de certains de ces espaces fermés (20 mille habitants), leur développement s'est accompagné d'une privatisation des espaces publics (rues, places, espaces verts...). Dans une étude publiée dans la revue *Cercles* sur les *gated communities*, Le Goix écrit :

*LA Times* rapporte d'ailleurs ces propos de Monty Fisher, président de l'association des propriétaires de *hidden Hills*, une riche enclave fermée du nord de Los Angeles : «*The privately owned and maintained streets are an extension of our driveways... How would you like strangers coming in and out of your driveway?*»<sup>54</sup>

La *gated community* est l'équivalent d'un lotissement développé par une personne morale ou physique privée, dit «développeur», responsable du financement et de la maintenance des différentes infrastructures de base et de loisirs. *Il s'agit bien d'un transfert de la responsabilité d'urbaniser, comparable à une concession ou une délégation.* Cette opération est considérée comme fructueuse pour les collectivités locales en expansion et en recherche de nouvelles ressources fiscales. Ces collectivités peuvent également exiger des réserves dans ce lotissement pour la construction de services publics ou le paiement par le « développeur » de frais pour prévoir ces constructions. Une sorte de substitution à l'État existe également dans le maintien de l'ordre par les gardes et les officiers de sécurité employés exclusivement par les *gated communities*. Dans le cas de *gated communities* traversés par des propriétés publiques

---

<sup>51</sup> Marchal H., Stébé J.-M., 2010, *La ville au risque du ghetto*, Paris, Éditions Tec et Doc Lavoisier, p.12.

<sup>52</sup> Gallissot R., Moulin B., 1995, *Les quartiers de la ségrégation : Tiers monde ou Quart Monde ?*, Karthala, p.35.

<sup>53</sup> Le Goix R., 2005, « La dimension territoriale des *gated communities* aux États-Unis : la clôture par contrat », *Cercles*, p.98.

<sup>54</sup> *Idem*, pp99-100.

telles que une rivière, un lac, une plage ..., le « développeur » est obligé de maintenir l'accès à ces espaces mais suivant un cheminement particulier réservé à cet effet et des parkings dédiés aux non résidents.

L'emploi de la fragmentation s'est diffusé au cours des années 1990, dans plusieurs contextes géographiques avec une application diverse résidant dans ce qui est envisagé à la fois comme des traits caractéristiques et dans ce qui est repéré au titre des causes.

Dans un contexte géographiquement proche du contexte américain, l'emploi de la notion de fragmentation pour les métropoles latino-américaines *a succédé au dualisme qui exprimait l'opposition entre la ville formelle et la ville informelle représentée par les favelas*<sup>55</sup>. La fragmentation dans ces métropoles est synonyme de l'émergence, dans le paysage urbain, d'ensembles résidentiels fermés et sécurisés d'un côté et de favelas<sup>56</sup> de l'autre.

Deux raisons sont souvent évoquées expliquant la fragmentation sociale de ces métropoles. La première est liée à l'impact de la colonisation dans un premier et celui de la forte croissance démographique et spatiale depuis l'indépendance dans un second temps. La structure urbaine non adaptée à la croissance démographique et la demande accrue de logement, d'infrastructures, d'équipements ont été à l'origine du développement des favelas. Éradiqués puis tolérés, ces ensembles ont bénéficié d'une intégration progressive à la ville. *Néanmoins, malgré les investissements publics, les favelados n'ont pas accès aux mêmes droits que les autres citoyens. La réhabilitation ne les a pas intégrés à la ville, mais a institutionnalisé la fragmentation de l'espace urbain.*<sup>57</sup> Parallèlement, le retrait des pouvoirs publics de la protection des individus et des biens, la croissance de la violence et l'insécurité expliquent l'édification des murs et des barrières autour des quartiers de classes moyennes ou riches<sup>58</sup>.

La deuxième raison est le rapport à la mondialisation de l'économie qui agit par une redistribution des activités sur le territoire. Bien que Prévot-schapira M-F. pense qu'il *n'est pas question de « plaquer » l'analyse de la Global City sur des villes dont l'histoire sociale et*

---

<sup>55</sup> Carrel M., Cary P. et Wachsberger J-M., 2013, *Ségrégation et fragmentation dans les métropoles : perspectives internationales*, Éditions Septentrion, p.125.

<sup>56</sup> Les favelas, édifiées d'une façon spontanée et non réglementaire, avec une trame de voiries irrégulières et réduites, un bâti caractérisé par une architecture, des matériaux, une couleur et une densité d'occupation très élevée, sont des groupements de logements repérables et biens distincts dans les villes latinos américaines. Elles sont construites par une population pauvre sur les interstices des quartiers bourgeois (franges de collines, marécages...).

<sup>57</sup> Soares Gonçalves R., 2006, « La politique, le droit et les favelas de Rio de Janeiro : un bref regard historique », *Journal des anthropologues [En ligne]*, 104-105.

<sup>58</sup> Capron G., « Territorialités urbaines et territorialisation en Amérique latine : les résidences sécurisées ou fermées et la fragmentation socio-spatiale », *Cahiers de géographie du Québec, Vol50 n°141, Décembre 2006, p.499-506*

*économique si différente a contribué à façonner une ville latino-américaine avec ses singularités.*<sup>59</sup> Elle lie la fragmentation sociale de la métropole latine à la mondialisation.

Comme dans le contexte américain, les métropoles africaines sont marquées par les discriminations raciales antérieures. Durant l'apartheid, dans certains pays de l'Afrique, des politiques urbaines avaient pour objectif la division de l'espace racialement. Jaglin S. juge les villes africaines qu'elle a étudiées (de l'Afrique du Sud, de Namibie et de Zambie) de disloquées<sup>60</sup>. Selon Hindson D., en vertu des lois spécifiques (Group Areas Act, Natives Act), au début des années 50, les familles indiennes et noires ont été expulsées du noyau urbain contrôlé par les Blancs dans la ville de Durban, en Afrique de Sud... De plus, en s'appuyant sur les caractéristiques topographiques naturelles, telles que les vallées, et les infrastructures, telles que les routes, l'action de l'aménagement urbain a été basée sur la création de zones tampons entre les différents secteurs résidentiels assignés, racialement, mais aussi entre les différents «townships».<sup>61</sup>

Jaglin S. démontre également dans ses études que même après l'abolition de l'apartheid et le souci d'égalisation des chances, les nouveaux modes de gestion, des choix opérés (diffusion de la rationalité et de l'utilitarisme marchands, privatisations, remise en cause des principes de péréquation et de subventions croisées) et des réactions qu'ils suscitent (sécessions, spécialisation sociale des territoires)<sup>62</sup>, conduisent également à la fragmentation des villes africaines où s'installe une tendance à la polarisation sociale et une aggravation rapide de la pauvreté de masse.

En France, la ségrégation résidentielle a fortement préoccupé les chercheurs dans plusieurs disciplines, les responsables de la planification des villes et les hommes politiques. La fragmentation s'est substituée à cette ségrégation pour exprimer un nouveau stade de la différenciation au sein des villes. Il s'agit de développement des résidences fermées d'un côté et celui des quartiers sensibles de l'autre. Depuis les années 1980, des émeutes dans ces quartiers expriment l'exclusion sociale vécue par leurs habitants pour la majorité d'origine immigrée qui résident dans des immeubles standardisées HLM. Ces quartiers sont connus comme les quartiers «sensibles», «difficiles» et «chauds». Depuis, la France a adopté une politique connue sous le nom de «Politique de ville» qui vise le désenclavement de ces

---

<sup>59</sup> Navez-Bouchanine F., 2002, La fragmentation en question : des villes entre fragmentation spatiale et fragmentation sociale ?, p.196.

<sup>60</sup> Jaglin S., 2001, « Villes disloquées ? Ségrégations et fragmentation urbaine en Afrique australe », in *Annales de géographie Vol110 n°619*, pp.243-265.

<sup>61</sup> Hindson D., 1999, « Fragmentation et intégration dans une ville de l'après apartheid : l'exemple de Durban », *Tiers-Monde Tome 40 n°159, Afrique du sud : les débats de la transition*. pp.551-578.

<sup>62</sup> *Idem.*

quartiers et l'intégration de leurs habitants au sein de la ville. Cette politique n'a pas pu enrayer l'exclusion ni éviter les émeutes de 2005 dans plusieurs de ces quartiers touchés toujours par l'insécurité et le chômage. La violence urbaine a visé les forces de l'ordre, les transports publics, les établissements de l'éducation publique et les zones d'emploi situées aux alentours de ces quartiers.

La ville fragmentée française correspond à la diffusion des ensembles résidentiels fermés dont le développement dans le milieu urbain est souvent expliqué par l'insécurité urbaine. Néanmoins, il faut signaler que si les premiers ensembles ont été produits par des initiatives privées, leur construction est aujourd'hui initiée ou du moins fortement encouragée par les administrations publiques. Celles-ci, face à l'insuffisance des ressources financières et en quête d'insertion dans l'économie internationale, facilitent leur implantation via des règlementations et des autorisations données. Cette tendance, pour certaines recherches, porte atteinte non seulement au vivre ensemble au sein de la ville mais également aux principes fondamentaux de la république française.

Dans le contexte maghrébin, la colonisation a instauré le dualisme par l'implantation d'une nouvelle ville, en contigüité à la médina, pour accueillir les nouvelles fonctions et les nouvelles populations avec une typomorphologie et un mode de vie complètement différents à ceux de la ville indigène. Les recherches relatives à la ville contemporaine du Maghreb mettent l'accent sur l'évolution éclatée et hétérogène de l'espace urbain malgré les essais de planification de sa croissance. Dans le cas de la ville marocaine, Abouhani A.<sup>63</sup> parle des formes de contrastes d'occupation du sol et une offre de logement orienté exclusivement vers les classes moyennes et supérieures excluant ainsi les classes les moins solvables. Cette situation est comparable à celle de la ville algérienne. Selon Mebirouk H.<sup>64</sup>, la ville d'Annaba est caractérisée par un paysage urbain hybride témoignant une fragmentation socio-spatiale ou une micro-fragmentation comme effet à une juxtaposition typo-morphologique entre ancien et nouveau accompagnée d'une rupture socio-spatiale, une absence d'articulation, et une absence d'échanges et de relations sociales. La complexité ou l'absence de cohérence entre les autorités sectorielles locales combinées à des interventions individuelles traduites par une urbanisation illicite atténuant les carences de la ville légale sont à l'origine de cette fragmentation socio-spatiale.

D'après les cas précités, nous pouvons retenir que :

---

<sup>63</sup> Abouhani A. 2009, « La planification urbaine au Maroc : rigueur normative et espace urbain fragmenté », in Baduel P-R, Chantiers et défis de la recherche sur le Maghreb contemporain, p.289.

<sup>64</sup> Mebirouk H., « La fragmentation socio-spatiale à Annaba, un paradigme de crise urbaine », Laboratoire architecture et urbanisme, université de Annaba, Algérie.

- La fragmentation sociale est passée par deux phases importantes. La première est liée à l'impact de l'exclusion raciale dans les métropoles américaines et africaines donnant naissance au «ghetto». La deuxième phase est liée à la métropolisation exprimant une tendance récente au développement des résidences fermées privilégiées par les classes sociales aisées.

- La fragmentation sociale ne se manifeste pas sous la même forme. La spécialisation des espaces résidentiels varie selon les contextes sociopolitiques de chaque métropole.

La sécurité, dans la métropole où la violence est en hausse, a été la première raison avancée par les adeptes de ce type d'habitat. Néanmoins, la recherche d'un entre-soi est devenue l'explication privilégiée par la population intéressée et par les chercheurs. Ce choix est alimenté par une idée principale : construire un univers privé homogène où tout le monde partage le même niveau de richesse et de mode de vie sans côtoiement des groupes sociaux qui peuvent gêner ou menacer ce cadre de vie privilégié et avec lesquels on ne souhaite aucune proximité spatiale ou sociale.

## 2.2 La mobilité quotidienne au cœur de la ville fragmentée

En partant de notre connaissance du terrain de recherche, nous pouvons affirmer que les résidences fermées au sens des *gated-communities*, considérées comme l'état extrême de l'enfermement, n'existent pas dans le cas du Grand Tunis. Néanmoins, l'enfermement et l'entre-soi peuvent s'exprimer par les lieux que les individus ont tendance à fréquenter et qu'ils privilégient dans leur mobilité quotidienne, ce qui induit une autre forme sous laquelle se construit la fragmentation.

Nous nous sommes appuyées sur une pensée fondamentale dans les recherches récentes sur la mobilité qui la considèrent aussi comme un indicateur des inégalités sociales voire un élément de catégorisation sociale.

La mobilité quotidienne devient aujourd'hui une question sociale<sup>65</sup>. Plusieurs recherches mettent en avant le lien entre la mobilité quotidienne et l'accroissement des inégalités sociales. Burgel G. parle d'une régression du bien être collectif reliée à la croissance de la mobilité quotidienne due au non rapprochement des lieux d'habitat et des lieux de travail et l'absence de la mixité spatiale des activités sociales.<sup>66</sup>

---

<sup>65</sup> Orfeuill J-P., « La mobilité, nouvelle question sociale », SociologieS, Dossiers, Frontières sociales, frontières culturelles, frontières techniques, mis en ligne le 27 décembre 2010.

<sup>66</sup> Lassave P. et Haumont A., 2001, Mobilités spatiales: une question de société, p.1

En 1968, dans le «Droit à la ville», Henri Lefebvre paraît menait une réflexion sur les injustices socio-spatiales et sur les droits de chacun à accéder aux ressources urbaines, au logement, à l'éducation, au travail, à la santé, aux loisirs, au déplacement. Car jouir de ce droit permettra à chacun son intégration dans la société et par conséquent échapper au sentiment de l'exclusion. Mais si *l'exclusion sociale est d'ordinaire analysée à travers trois domaines : le logement, la formation et la santé. La mobilité n'est pas intégrée à cette focale classique.*<sup>67</sup>

Être mobile est aujourd'hui *une condition sinequanone de participation à la vie sociale*<sup>68</sup> mais pour diverses raisons les individus n'accèdent pas tous également à la mobilité et donc ils n'ont pas tous la même accessibilité aux différents lieux urbains et à leurs potentialités. *En ce sens la mobilité est bien un des enjeux forts de la sociologie urbaine et de l'urbanisme. Le fameux «Droit à la ville» est sans aucun doute d'abord un droit à la mobilité.*<sup>69</sup> Ce droit prend une forme générique car tous les autres droits (travail, logement, l'éducation, loisirs, santé...), sont commandés par ce droit à la mobilité qui ne se limite pas au simple «droit de...» Mais le droit d'un accès égal et équitable aux diverses ressources indispensables à chaque individu pour vivre convenablement. La mobilité devient ainsi, pour certains, une sorte de capital synonyme d'intégration, de libération et de dignité alors que son absence est pour d'autres synonyme d'exclusion et d'enclavement.<sup>70</sup>

Récemment, certains chercheurs préfèrent parler de «*Droit à la vitesse*» au lieu de parler de «Droit à la mobilité» car l'opportunité de se déplacer rapidement est l'une des caractéristiques majeures de la modernité.<sup>71</sup> Mais nos villes, notamment les métropoles, aujourd'hui ont-elles la capacité de garantir ce Droit à tous ?

D'autres chercheurs emploient la mobilité comme critère pour une catégorisation sociale. Le Breton E. parle, en se référant à la société d'archipel développée par Viard J., de trois membres de la société dite «mobile» : *les navigateurs au long cours, les navigateurs petits plaisanciers et les insulaires.* Cette répartition correspond au degré de liberté dans le choix des lieux de vie que possède chacun et qui est directement liée à sa position sociale.

Les premiers peuvent avoir plusieurs lieux de résidence, plusieurs lieux de travail et plusieurs lieux de vacances. Les seconds ont un domicile en périphérie d'agglomération, un seul lieu de

---

<sup>67</sup> Le Breton E., 2005, Bouger pour s'en sortir, Mobilité quotidienne et intégration sociale p.16

<sup>68</sup> Bassad M., 2008, Cités, villes, métropoles: Le changement irréversible de la ville, p.187

<sup>69</sup> Chadoin O., 2004, La ville des individus, p.106

<sup>70</sup> Heurgon E. et Laousse D., 2004, Prospective de la mobilité pour une ville accessible et hospitalière, in Vodoz L., Pfister Giauque B., Jemelin C., Les territoires de la mobilité : l'aire du temps, 383p.

<sup>71</sup> Lassave P. et Haumont A., 2001, Mobilités spatiales: une question de société, Paris, L'Harmattan, 196p.

travail situé à l'autre côté de ladite agglomération et d'un seul lieu de vacances, sur le bord de mer de la région de résidence. Les derniers, les insulaires, ne disposent que d'un périmètre très limité de pratiques territoriales dont le centre est le domicile et le rayon ne pouvant dépasser les quelques kilomètres. Les insulaires sont bloqués sur une et une seule île et donc contraints d'être les moins mobiles parce qu'ils n'ont que des faibles moyens de mobilité face à cette archipelisation du territoire où toutes les activités sont dispersées. À travers ce rapport qu'elle permet d'établir avec l'organisation urbaine, la mobilité, capacité ou contrainte, devient un élément déterminant de l'intégration sociale<sup>72</sup>.

Dans le même sens, Chalas Y. fait de la mobilité un paramètre pour la classification des populations de la ville. Il détermine deux catégories ou deux classes. D'une part, les «*classes hyper-mobiles*» ou les «*surclasses mobiles*» pour définir *les couches sociales les plus aisées dans l'expression même de leurs privilèges ou de leurs avantages, du moins les actifs les mieux intégrés dans nos sociétés*. D'autre part, les «*captifs*» pour désigner *les populations les plus défavorisées qui vivent comme une injustice supplémentaire et importante le fait de se voir contraintes à demeurer sur un même territoire ou sur un territoire restreint, celui du quartier notamment*.<sup>73</sup>

Si nous considérons que la ville fragmentée est l'une des dérivées de la ville émergente présentée par Chalas Y.<sup>74</sup>, la ville au choix, l'une des figures de la ville, n'est pas applicable à tous. La dispersion des biens, des services et des zones d'emploi au sein de la métropole ne peut jamais être vécue de la même manière par tous. Les individus les plus défavorisés sont les plus concernés par cette configuration. Dépourvus de revenus, et donc de liberté de choix, ils sont contraints, par exemple, de résider dans les zones les plus abordables généralement situées en périphérie et de plus en plus loin des centralités attractives où les prix du foncier n'arrêtent pas d'augmenter, ou encore avec la concentration des zones d'emploi sur les grandes voiries où l'automobile est favorisée au détriment des moyens de transport en communs. Ils ont de moins en moins de chances d'accéder aux emplois. Même ceux qui essaient de faire face à cette situation, abandonnent après un certain temps lorsque leurs capacités s'avèrent limitées et insuffisantes pour persévérer.

La mobilité n'est plus uniquement un moyen d'intégration à la vie urbaine mais elle devient un révélateur de pratiques quotidiennes fragmentées puisque chaque groupe de

---

<sup>72</sup> Le Breton E., 2005, Bouger pour s'en sortir, Mobilité quotidienne et intégration sociale, Paris, Armand Colin, 247p.

<sup>73</sup> Chalas Y. et Dubois-Taine G., 1997, la ville émergente, Éditions de l'Aube, p.248.

<sup>74</sup> *Idem*.

populations construit, selon sa capacité d'être mobile, des sphères de vie quotidienne<sup>75</sup> particulières ou mêmes exclusives, en fonction de ses aspirations et de ses contraintes. Au delà de son rôle de liaison entre les fragments hétérogènes et dispersés, la mobilité quotidienne exprime une appartenance sociale. Ne plus partager par tous les mêmes lieux publics, hors du logement, traditionnellement formés au sein de la ville, par choix ou sous contrainte, témoigne un processus de fragmentation sociale en cours.

Être équipé d'une automobile devient aujourd'hui synonyme d'une autonomie et d'une libération à travers la maîtrise individuelle du temps et de l'espace. Cet équipement permet une affirmation d'un mode de vie qui diffère de celui des individus utilisant les moyens de transport collectifs. Avoir la possibilité de se déplacer à tout moment de la journée, aller vers des espaces plus lointains et fréquenter des lieux différents, favorise le développement d'un sentiment d'évitement et une recherche d'un entre-soi. Grâce à cet équipement, certains individus deviennent de plus en plus mobiles.

Dans le cas contraire, des individus, non équipés d'automobile et dépendants des transports collectifs n'ont pas cette panoplie de choix, leur horizon est alors restreint. Sous cette contrainte, ces individus développent également leurs propres lieux où peuvent satisfaire leurs besoins quotidiens.

Cette mobilité fragmentée dans des espaces métropolitains hétérogènes, discontinus, spécialisés et en l'absence des moyens de communication performants et adaptés aux attentes de tous, révèle une fragmentation sociale non plus liée aux espaces résidentiels mais liée aux espaces quotidiens.

Kaufmann V. affirme que la ville contemporaine, fragmentée, est constituée de mondes dont les habitants ne se rencontrent que peu, du fait d'une collision des vitesses et des sphères de vie que la séparation des citadins les uns des autres se révèle.<sup>76</sup>

C'est dans ce sens que nous avons privilégié l'examen de la fragmentation sociale non seulement en rapport au logement mais également à travers les espaces quotidiens et la mobilité quotidienne dans le cas du Grand Tunis. La mobilité quotidienne permet de comprendre la manière dont les individus pratiquent l'espace et en vivent et construisent les distinctions économiques et sociales.

---

<sup>75</sup> Kaufmann V., 1999, Mobilité et vie quotidienne : synthèse et questions de recherche, dans 2001 Plus ... Synthèses de recherches, centre de prospective et de veille scientifique, n° 48, p.9.

<sup>76</sup> *Idem*, p.20.



## Conclusion

L'urbain, qui se généralise de plus en plus dans le monde, a entraîné un changement considérable de la configuration spatiale et sociale de la ville qui a tendance à s'étaler en développant des nouvelles périphéries. Ce changement s'avère conséquent lorsqu'il s'agit des métropoles. La dynamisation du processus de métropolisation, dont l'objectif est de doter la ville d'attributs nécessaires à son insertion dans le système économique mondial, s'accompagne d'une sélectivité des fonctions et des territoires. Cette sélectivité engendre une spécialisation des sols qui crée un déséquilibre voire une inégalité dans la répartition des zones d'emploi, des équipements et des zones d'habitat. Ce déséquilibre provoque un dysfonctionnement de l'ensemble de la ville dans le sens où cette fragmentation spatiale qui favorise l'absence de mixité fonctionnelle et sociale peut provoquer une fragmentation sociale. D'où, l'intérêt de la mobilité dans l'étude de la métropole fragmentée.

À l'échelle macro, la mobilité pourrait à la fois atténuer ou alimenter la fragmentation spatiale. La performance du réseau de transport (fréquence, qualité, coût) et son adéquation à la structure urbaine de la ville sont des facteurs primordiaux pour permettre la connectivité entre les fragments discontinus et hétérogènes qui se dispersent. Dans le cas contraire, la faiblesse ou l'absence des connectivités matérielles agit sur l'échange, le partage et le lien entre les différents territoires et populations. Ceci, pourra pousser des territoires à la recherche d'une certaine autonomie par rapport à l'ensemble de la métropole.

Face à la fragmentation et à la mobilité, les individus ne sont pas égaux. Dans ce sens, la mobilité est considérée pour certains comme une opportunité. Ayant les moyens, ils peuvent se permettre l'installation dans des zones où le foncier est cher, à proximité des lieux attractifs et d'emploi ou au sein des centralités les plus importantes. Ils peuvent également choisir de se loger dans des zones périphériques et possédant une voiture souvent de qualité ils peuvent effectuer toujours des mobilités quotidiennes sans problèmes. Grâce à cette mobilité, ces individus ont tendance à la recherche d'un entre-soi.

Néanmoins, la mobilité peut être un handicap pour d'autres individus. Ces derniers dépourvus des moyens et résidants souvent dans des quartiers à problèmes (manque d'équipements, absence de zones d'emploi) ne peuvent pas accéder aux différentes aménités de la ville. Ce qui entraîne chez ces individus le sentiment d'exclusion et tendent à la recherche également d'un entre-soi.

La fragmentation et la mobilité, agissant et interagissant ensemble, ont fait changer le rapport à la ville. L'individu, situé dans un point déterminé de l'espace urbain, ne se déplace plus comme il y a quelques années. Partant de ce point, selon les nouvelles conditions spatiales, temporelles et personnelles, il peut ou non réaliser son déplacement. Par choix ou par contrainte, il se rend à un premier lieu ou un deuxième voire à un troisième. Ces pratiques quotidiennes guidées à la fois par les souhaits personnels et par les contraintes spatio-temporelles peuvent aboutir à une pratique fragmentée qui met en péril le vivre ensemble voire le fonctionnement de la ville entant qu'une unité. Elles témoignent l'existence des traits caractéristiques de la fragmentation sociale : enfermement, entre-soi.

La fragmentation et la mobilité, les deux facettes de la métropolisation, sont les conséquences directes ou indirectes des logiques d'acteurs agissant à travers des politiques urbaines. Celles-ci sont variables d'une métropole à l'autre où les contextes d'intervention (politiques, économiques et sociaux) sont différents. Ces politiques peuvent évoluer et changer au sein d'une même métropole au cours du temps. Néanmoins, quatre cas de figures peuvent être dégagés<sup>77</sup>. Certaines politiques urbaines expriment un dirigisme officiel. D'autres sont le résultat du *laisser-faire* et des forces du marché avec des interventions en matière d'infrastructures et d'équipements structurants. Il y a également des politiques qui restent au stade d'intention en l'absence d'actes, de cadres et des outils de planification nécessaires à leur application. Un dernier cas de figure concerne les politiques dont l'évolution à court et moyen termes est parfois contradictoire tel le cas de la répression et la régularisation de l'habitat illégal.

Cette diversité rend compte de la complexité de l'action urbaine au sein de la métropole. L'interférence entre l'évolution de l'échelle démo-spatiale, les transitions économiques et les défis de compétitivité rendent plus difficile l'intervention des acteurs institutionnels qui agissent dans des entités de gestion souvent peu ou non adaptées au nouveau contexte métropolitain. De plus, les politiques et les actions qu'ils mettent en œuvre dépendent des habitants. Reconnus ou non officiellement entant qu'acteurs par les acteurs institutionnels, ils agissent dans l'espace urbain selon leurs aspirations, leurs localisations résidentielles et les moyens de mobilité à leur disposition. Ils participent ainsi à l'évolution de la métropole en réaction et interaction aux interventions et aux offres institutionnelles mises à leur disposition dans la ville.

---

<sup>77</sup> Dubresson A., 2000, « Une mise en perspective comparative de 19 métropoles mondiales », in Dureau F. et al, Métropoles en mouvement. Une comparaison internationale, ECONOMICA, p.20.

**Pour conclure ce premier chapitre, nous formulerons ainsi notre problématique. Au vu des dynamiques spatiales et sociales observées, la fragmentation sociale et urbaine / spatiale ne peut être dissociée d'une analyse de la mobilité dans le Grand Tunis. Dans notre recherche, nous nous attacherons à démontrer que le Grand Tunis peut constituer un modèle de métropole fragmentée dont le processus de fragmentation est lié au processus de mobilité, tous deux liés à la métropolisation entant que stade urbain et politique d'intervention au sein de la métropole.**

## Chapitre2 : La présentation de la méthodologie de recherche

### A. Les questions de recherche

Le renvoi à la notion de fragmentation est largement répandu dans plusieurs contextes géographiques lorsqu'il s'agit de différenciations socio-spatiales. Cette notion, si elle suggère une accentuation de ces différenciations au sein de la ville, s'applique différemment selon les contextes urbains.

Au terme de l'état des lieux non exhaustif que nous avons fait dans le premier chapitre relatif à la fragmentation, il convient d'évaluer sa pertinence dans le cas du Grand Tunis.

Dans notre recherche, il est question de démontrer que le Grand Tunis peut constituer un modèle de métropole fragmentée dont le processus de fragmentation est lié aux éléments de la mobilité, tous deux sont liés à la métropolisation entant que stade urbain et politique d'intervention au sein de la métropole. Cette hypothèse peut être validée ou non à travers les questions suivantes :

Comment la métropolisation impacte-t-elle la structure spatiale et fonctionnelle du Grand Tunis, les mutations observées suggèrent-elles un processus de fragmentation en cours ?

-Quelles sont les indices repérés au sein de la structure spatiale et fonctionnelle qui peuvent accréditer l'hypothèse de la fragmentation ?

-En quoi les dynamiques urbaines induites par les premières politiques urbaines, mises en œuvre par l'État après l'indépendance peuvent-elles suggérer une première piste de lecture d'une ou des éventuelles fragmentations du Grand Tunis ?

-Comment les processus de la réorganisation fonctionnelle et la restructuration du Grand Tunis liées aux nouveaux enjeux économiques peuvent rendre compte des différenciations socio-spatiales observées sur le territoire ?

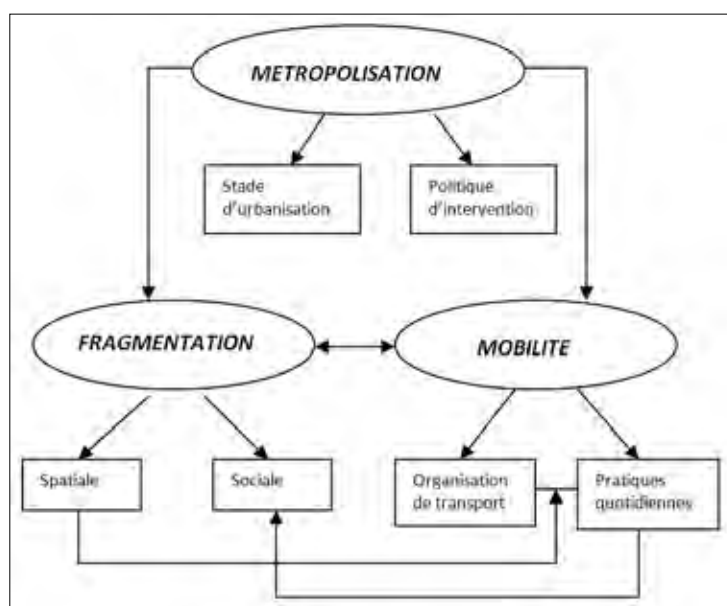
La structure spatiale et fonctionnelle actuelle impacte-t-elle des pratiques quotidiennes fragmentées au sein de la métropole ?

- Dans quel sens l'interaction entre la localisation résidentielle et les comportements de déplacements des individus éclaire-t-elle les différenciations de mobilité spatiale ?
- Quel lien pourrait exister entre les différenciations de mobilité et l'enclenchement d'un processus de fragmentation sociale ?

À travers notre problématique nous avons fait le lien entre trois éléments clés de l'évolution urbaine actuelle dans les grandes villes : la métropolisation, la fragmentation et la mobilité. Chacun de ces mots est exprimé selon deux aspects dans notre recherche.

Le schéma ci-dessous résume les divers liens entre les trois éléments (métropolisation, mobilité, fragmentation) que nous essayons de mettre en perspective dans notre recherche.

Figure 1 : Schéma explicatif des interactions Métropolisation/ Fragmentation/Mobilité



Pour la métropolisation, nous reprenons les deux premières acceptions de la métropolisation telles-que définies par Lacour C. et Puissant S., précédemment citées dans le chapitre1 p.12,

- *Un processus qui conduit un ensemble urbain banal à l'obtention d'un statut ou d'un rôle de métropole ou de région urbanisée.*
- *Un second processus favorise l'émergence et l'épanouissement de villes internationales ou de villes mondiales impulsés principalement par la dynamique des activités productives.*<sup>78</sup>

<sup>78</sup> Lacour C., Puissant S., 1999, La métropolisation, Croissance, Diversité, fractures, Anthropos, pp70-71.

Pour la fragmentation, comme nous l'avons cité dans le chapitre 1, nous avons mis en exercice ses aspects spatial et social. Le lien entre ces deux aspects ne sera pas démontré d'une façon systématique, mais ce lien apparaîtra à travers les caractéristiques actuelles de mobilité en cours au sein de la métropole.

Quant à la mobilité, elle n'est pas limitée au strict champ de l'utilisation des infrastructures et moyens de transport mais liée à l'organisation des différentes fonctions urbaines (Emploi, études, loisirs, équipements divers...). Nous l'étudions comme pratiques quotidiennes. Cet élargissement du champ d'explication permettra des évaluations plus pertinentes des comportements de déplacements qui en résultent.

## **B. Le cadre méthodologique**

Dans notre recherche, nous partons de la situation actuelle (Population, différentes fonctions urbaines...) de la métropole de Tunis pour relever les tendances à la fragmentation et son rapport à la mobilité. La lecture de cette situation nécessite une explication rétrospective. Nous inscrivons notre observation temporellement dans les quatre dernières décennies, c'est-à-dire, depuis les années 1970. Pendant la période antérieure à ces années, depuis la prise du pouvoir par les autorités tunisiennes, les interventions publiques étaient restreintes à une politique de d'éradication des «gourbis» (habitat précaire en matériaux aléatoires). C'est la raison pour laquelle nous partons dans notre étude des années 1970 où l'étalement spatial et démographique de Tunis a commencé à s'accélérer. Cette expansion a exigé une intervention publique dans le but de maîtriser le développement économique et urbain (les opérations d'habitat, les zones industrielles...). Cette volonté de planification stratégique s'est appuyée sur l'élaboration des documents de planification urbaine et de transport tels que le premier Plan Régional d'Aménagement et le premier Plan Directeur de transport du Grand Tunis ainsi que la création des institutions telles que l'AFH, l'AFI, l'AFT, l'ARRU et la SPROLS<sup>79</sup>.

Après une politique de nationalisation (1956-1960), le pays est passé d'un modèle socialiste (1961-1969) à un modèle libéral, depuis 1970, suivi de l'adaptation d'un Plan d'Ajustement Structurel (PAS) en 1986. Ce changement économique a été accompagné d'un déploiement institutionnel (multiplication des organismes et des législations) et une production urbaine qui traduisent une politique volontariste sous-tendue par un projet

---

<sup>79</sup>AFH : Agence foncière de l'habitat ; AFI : Agence foncière de l'industrie AFT : Agence foncière de tourisme ; ARRU : Agence de réhabilitation et de rénovation urbaine ; SPROLS : Société de promotion des logements sociaux.

moderniste de développement économique et social sur le modèle de la planification européenne. La mise en service du métro léger, les opérations d'habitat planifié accompagnées de la prolifération de l'habitat spontané et la première génération des opérations de réhabilitation ont marqué cette période.

Pendant les années 1990, l'État a multiplié davantage les instruments de planification (Code de l'urbanisme, lancement du Schéma Directeur d'Aménagement du Grand Tunis...) et les grands projets urbains. Ces projets sont planifiés dans l'objectif d'accompagner l'ouverture économique du pays. La Tunisie a signé en 1990 la convention de l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC) et le traité d'association avec l'Union Européenne en 1995, entrée en vigueur en 1998.

Pendant la décennie 2000, le Schéma Directeur d'Aménagement du Grand Tunis à l'horizon 2021 a été approuvé. Des projets d'envergure (cité de la culture, Lac Sud, Sport city...) sont en cours de réalisation ou sur le point de l'être.

Depuis 2011, année de la révolution tunisienne, quelques choix en matière d'aménagement et urbanisme sont effectués malgré la priorité générale accordée aux questions politiques. Plusieurs opérations de non respect des règlements sont également enregistrées.

Après ce bref récapitulatif relatif aux actions institutionnelles et opérationnelles ayant lieu dans le Grand Tunis, procédons à la présentation de notre méthodologie.

Pour répondre aux questions précédemment posées et analyser les différents aspects éventuels de fragmentation et les pratiques de mobilité quotidienne, nous avons mobilisé plusieurs techniques.

Avant d'entamer la présentation de ces techniques, comme nous cherchons à vérifier l'hypothèse d'une fragmentation spatiale et sociale en cours dans la métropole de Tunis et son rapport à la mobilité quotidienne nous présentons la façon dont nous avons abordé l'aspect spatial et l'aspect social impliqués par notre travail.

Au niveau spatial, nous avons cherché à comprendre les dynamiques spatiales qui traduisent la fragmentation spatiale à l'échelle métropolitaine. En effet, la réalité urbaine actuelle ne peut être analysée sans envisager cette échelle pour trois raisons.

La première raison est l'étalement urbain et le développement des périphéries polarisant résidences et emplois qui constituent un espace indissociable de la ville centre pour assurer un fonctionnement et une complémentarité entre des sous espaces.

La deuxième raison est que cette échelle est devenue la nouvelle échelle territoriale de planification dans le cas du Grand Tunis pour faire émerger et consolider la quête d'une métropolité internationale.

Enfin, cette échelle correspond au territoire vécu, support des pratiques quotidiennes des résidents métropolitains.

Au niveau social, nous avons étudié la mobilité quotidienne des individus. La diversité des pratiques quotidiennes selon les individus permet de lire les tendances de fragmentation sociale qui s'exprime par l'évitement, la recherche d'un entre-soi ou même le développement d'une certaine autonomie dans les mobilités et la fréquentation des espaces de la métropole. Les pratiques quotidiennes sont entendues dans les activités suivantes : emploi, études, achats, affaires et démarches administratives, pratiques de loisirs... Ces activités réalisées à l'intérieur ou à l'extérieur du quartier, dans le centre de la ville ou dans les périphéries, témoignent d'une pluralité et d'une diversité de mobilités. Dépendant des opportunités et des contraintes territoriales de transports, de déplacements, des capacités et de la volonté d'être mobile, chaque individu se construit ainsi une relation particulière avec la métropole à travers ses pratiques.

En voulant travailler à ces deux niveaux et pour vérifier les hypothèses de notre recherche, trois techniques ont été mises en œuvre permettant d'observer et d'analyser la situation actuelle et les tendances en cours :

- Une étude des différenciations territoriales basée sur des statistiques.
- Une analyse des documents officiels d'aménagement
- Un questionnaire sur la mobilité quotidienne

## **I. Une étude des différenciations territoriales : échelles et données**

Dans cette étude, nous cherchons à analyser un certain nombre d'éléments et leurs caractéristiques dans le périmètre métropolitain :

- La répartition de la population.
- Les différents types d'habitations dans le parc de logement.
- La répartition des secteurs économiques.
- Les équipements socio-collectifs.

À travers l'étude de la répartition de la population, de l'habitat, des équipements et des activités économiques, nous avons voulu tester l'hypothèse de la fragmentation spatiale de la métropole tunisoise. L'organisation de ces fonctions ne fait pas uniquement référence à l'offre



mais elle touche également à leur usage. Donc, l'étude de l'inscription des fonctions urbaines nous permettra d'approcher la mobilité des individus. Au fur et à mesure du diagnostic, nous avons essayé de comprendre le rapport aux choix et aux politiques urbaines.

Au regard des possibilités d'interprétation de la notion de la fragmentation spatiale, nous avons retenus certains critères particulièrement représentatifs. Navez-Bouchanine F.<sup>80</sup> détermine cinq critères de la fragmentation spatiale :

- La discontinuité/discontiguïté : ce critère désigne le passage de la forme compacte à une forme en éclats avec des vides spatiaux et des densités différentes.
- L'hétérogénéité : ce critère signale une juxtaposition qualifiée de brutale de fragments différents. Elle est considérée sous l'angle de la typomorphologie et sous l'angle des équipements.
- La spécialisation fonctionnelle des différents territoires de la ville.
- L'articulation : ce critère définit la connexion matérielle entre les différents fragments. Cette articulation peut être définie d'inexistante, d'insuffisante ou même d'inadaptée aux besoins réels.
- Les disparités des équipements et des services urbains.

### **Le choix des échelles**

La fragmentation *permet de lire différents espaces : l'espace architectural, du quartier, de la zone, de la ville, du système urbain.*<sup>81</sup> La mesure des différenciations peut donc se faire à plusieurs échelles qui dépendent des découpages administratifs. Dans le cas de Grand Tunis, plusieurs échelles peuvent être analysées. Officiellement, deux découpages sont adoptés dans les choix et les orientations générales de planification :

\*Découpage administratif du Grand Tunis :

Selon le décret du 21 juin 1956 et la loi n°71 du 27 mars 1969, le territoire tunisien est découpé en gouvernorats, chaque gouvernorat est découpé en délégations, chaque délégation est découpée en secteurs.

- Le gouvernorat est administré par un «gouverneur» nommé par décret.

---

<sup>80</sup> Navez-Bouchanine F., 2002, La fragmentation en question : des villes entre fragmentation spatiale et fragmentation sociale ?, Paris, L'Harmattan, 411p.

<sup>81</sup> Vidal Rojas R., 2002, Fragmentation de la ville et nouveaux modes de composition urbaine, p.12.

- La délégation regroupe plusieurs secteurs est régie par le «délégué» désigné par décret.
- Le secteur, la plus petite subdivision administrative, est administré par le «Omda» personne désignée par le ministère de l'intérieur.

Le Grand Tunis est composé de quatre gouvernorats : Tunis, Ariana, Ben Arous et la Manouba, qui s'étalent sur environ 300000 hectares. Le plus ancien de ces gouvernorats est Tunis, le plus récent est la Manouba, crée en 31 Juillet 2000. Ces gouvernorats sont découpés en 48 délégations qui se répartissent comme suit : Tunis (21), l'Ariana (7), Ben Arous (12) et la Manouba (8).

Tableau 1: Découpage administratif de Grand Tunis

Gouvernorat	Surface en Km <sup>2</sup>	Population	Délégations
Tunis	288,44	1056247	21
Ben Arous	677,05	631842	7
L'Ariana	453,50	576088	12
La Manouba	1140,82	379518	8
Total	2559,81	2643695	48

Source : INS<sup>82</sup>, 2014.

\*Découpage en Zones urbaines :

Dans les documents officiels d'aménagement, tels que le Schéma Directeur d'Aménagement (SDA) du Grand Tunis, ces délégations sont découpées en six zones : le Centre, la Côte Nord, la zone Nord, la zone Ouest, la zone Sud et la Côte Sud.

**Le Centre** regroupe la médina ses faubourgs et la ville européenne. Il se compose des délégations suivantes : Bab Bhar, Sidi El Béchir, Médina et Bab Souika.

**La Côte Nord** est constituée de quatre délégations : la Goulette, la Marsa, Carthage, El Kram.

**La Côte Sud** est formée d'Ezzahra, Hammem Chatt, Boumhel Bassatine, Radès, Hammem Lif et Mornag.

**La Zone Nord** est constitué de six délégations : El Menzeh, El Khadra, l'Ariana Ville, la Soukra, Raoued et Kalaat Andalous.

**La Zone Ouest** regroupe le nombre de délégations le plus important. Elle est composée de : El Omrane, El Omrane Supérieur, Ettahrir, le Bardo, Ezzouhour, El Hrairia, Séjoumi, Sidi

<sup>82</sup> INS : Institut National de Statistiques de la Tunisie.

Hassine, Ettadhamen, Mnihla, Douar Hicher, Manouba, Oued Ellil, Sidi Thabet, Mornaguia, Tébourba, Jedeida, Battan, Borj El Amri.

**La Zone Sud** est constitué de : Ouardia, El Kabaria, Jebel Jeloud, Ben Arous, El Mourouj, Mégrine, Mohammedia, Fouchana, Medina Jedida.

Cette répartition a été adoptée depuis le premier document d'aménagement pour Tunis, le Plan Régional d'aménagement (P.R.A) datant de 1977. Elle a servi de base pour dessiner les orientations et les options générales d'aménagement de l'agglomération.

En superposant ces deux découpages adoptés, la zone Ouest est attachée administrativement à trois gouvernorats en même temps : Tunis, l'Ariana et la Manouba. Le nombre des délégations de cette zone a également évolué de six (6) délégations à dix neuf (19) délégations.

Tableau 2: Rattachement administrative des zones urbaines du Grand Tunis

Zone urbaine	Gouvernorat
Centre	Tunis
Côte Nord	Tunis
zone Nord	Ariana
Zone Ouest	Tunis, Ariana, la Manouba
Côte sud	Ben Arous
Zone Sud	Ben Arous

Dans notre recherche nous avons choisi de travailler à deux échelles : celle des zones urbaines et celle des délégations.

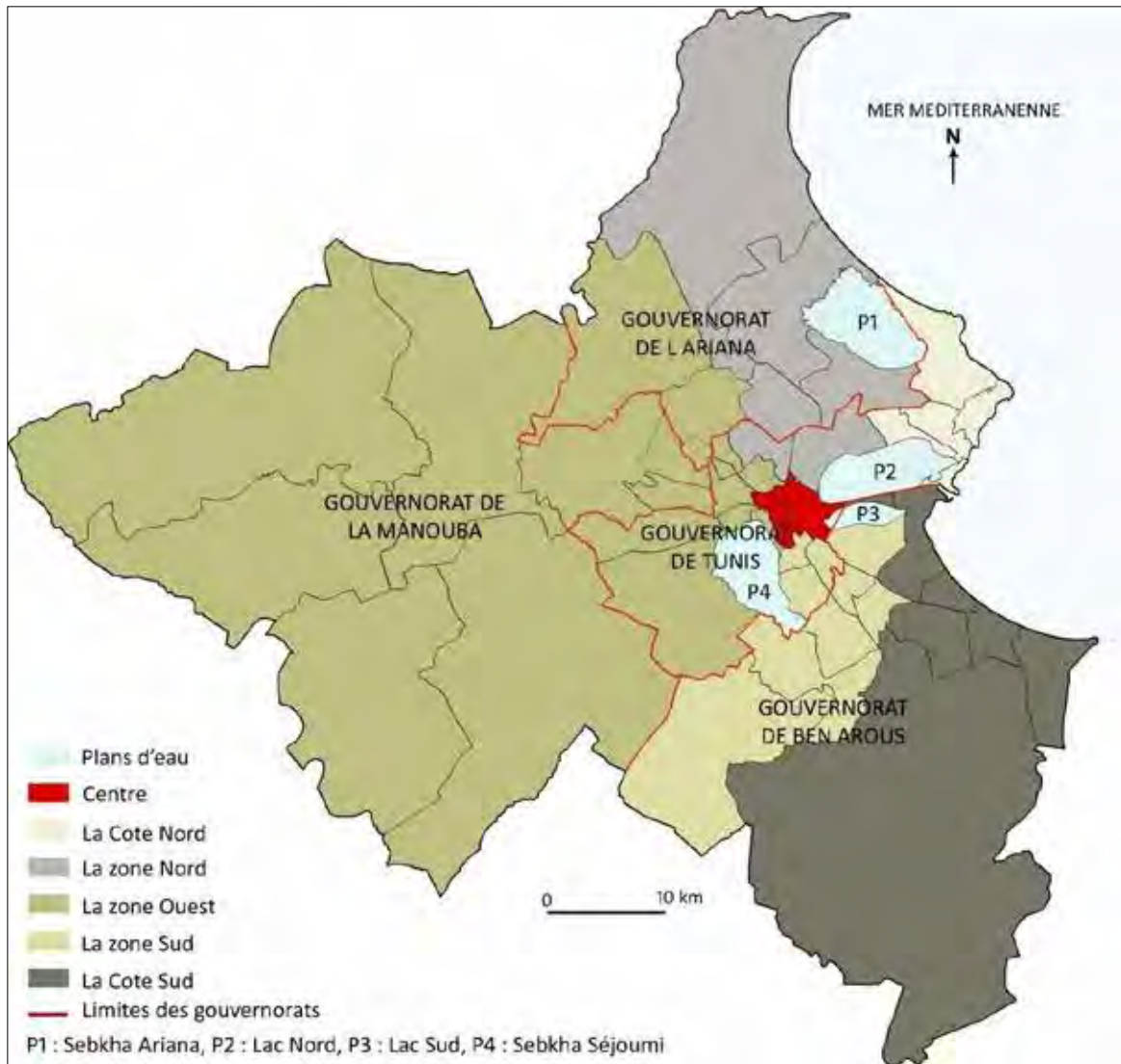
Travailler à l'échelle des zones, nous permet de voir la fragmentation à une échelle plus étendue, l'échelle macro. De plus, c'est l'échelle au niveau de laquelle les orientations d'aménagement sont décidées.

Travailler à l'échelle des délégations, nous permet de voir la fragmentation au sein d'une même zone et de relever les cas significatifs et révélateurs des différenciations. Choisir cette échelle se justifie également par la disponibilité des données statistiques.

Nous avons, selon la disponibilité des données statistiques, examiné les deux échelles.

Travailler selon ces deux échelles, nous permettra de montrer que les différenciations peuvent exister au niveau du macro et du micro, et en déduire qu'elles sont des réalités ou des tendances en cours dans l'ensemble de la métropole de Tunis.

Carte 1: Découpages administratif et urbain du Grand Tunis



Fond de carte : SDA, AUGT- Élaboration personnelle.

### Les sources des données

Les données statistiques seront regroupées à partir des sources suivantes :

- Recensement général de la population et l'habitat, 2014, pour les quatre gouvernorats (Tunis, l'Ariana, Ben Arous, la Manouba) effectué par l'Institut National des Statistiques de la Tunisie.
- Recensement général de la population et l'habitat, 2004, effectué par l'Institut National des Statistiques de la Tunisie,
- Analyse des résultats de recensement général de la population, Rapport thématique n°1, 2008, Agence d'Urbanisme du Grand Tunis, 101p.
- Analyse des résultats de recensement général du ménage, Rapport thématique n°2, 2008, Agence d'Urbanisme du Grand Tunis, 34p.

- Analyse des résultats de recensement général du logement, Rapport thématique n°3, 2008, Agence d'Urbanisme du Grand Tunis, 39p.
- Bulletin Mensuel publié par l'Institut National de Statistiques de la Tunisie, Juillet 2012, 54p.
- Les Atlas des quatre gouvernorats publiés en Mars 2011 par la Direction générale de l'aménagement du territoire
- Rapport «Gouvernorat de l'Ariana en chiffres» publié en 2014 par le Commissariat Général au développement Régional
- Rapport «Gouvernorat de Ben Arous en chiffres» publié en 2014 par le Commissariat Général au développement Régional
- Rapport «Gouvernorat de la Manouba en chiffres» publié en 2014 par le Commissariat Général au développement Régional
- Rapport «Gouvernorat de Tunis en chiffres» publié en 2014 par le Commissariat Général au développement Régional.

Il convient de préciser que l'exploitation de ces données n'était pas une tâche facile. Ce sont des données brutes souvent présentées sous forme de tableaux que nous avons été obligés de retravailler selon les échelles considérées et les objectifs à atteindre. De plus, plusieurs données restent insuffisantes ou quasi-absentes. Nous les avons regroupées selon les cas sous forme des graphiques, des figures, des tableaux et des cartes. Cette démarche et cette situation ont fortement impacté le déroulement de cette recherche et par conséquent l'affinité de certains résultats.

## **II. Une analyse des documents officiels**

Les documents qui sont à analyser dans le cadre de notre travail ont été sélectionnés parmi ceux qui ont été produits pendant les quarante dernières décennies. Il s'agit des documents d'urbanisme qui présentent les orientations générales. Nous en avons plus particulièrement étudié trois documents qui sont :

- Plan Régional d'Aménagement (PRA) du Grand Tunis, District de Tunis, 1977.
- Schéma Directeur d'Aménagement du Grand Tunis lancé en 1995, achevé en 2003.
- Schéma Directeur d'Aménagement du Grand Tunis, Rapport final, Janvier 2010.

L'analyse des documents est faite en rapport aux trois éléments clés de notre recherche : la métropolisation, la fragmentation et la mobilité, notions directement ou indirectement

mentionnées dans ces documents. Nous avons adopté une analyse thématique visant la mise en évidence des idées et des visions qui ont guidé les choix et les orientations de l'aménagement du Grand Tunis.

L'analyse est réalisée en deux temps :

-Une analyse de chaque document dans sa globalité en observant le diagnostic (les différenciations socio-spatiales et la mobilité), les orientations générales et celles liées à chaque secteur (habitat, emploi, équipement, transport).

-Une analyse diachronique de ces documents qui permet d'évaluer l'évolution des orientations et leur rapport aux dynamiques métropolitaines.

En l'absence de documents d'aménagement élaborés après la révolution tunisienne en 2010-2011, nous avons analysé les discours des principaux partis politiques et les actions réalisées ou engagées en période post-révolutionnaire pour déterminer les orientations et les choix en matière d'aménagement dans le cadre des nouveaux contextes : politique, économique et social.

### **III. Un questionnaire pour analyser la mobilité quotidienne : le public enquêté**

Au début de cette recherche, nous avons eu un premier réflexe : il s'agit d'étudier la mobilité à travers des données statistiques sur les déplacements quotidiens de la population tunisoise dans l'objectif de comprendre les tendances actuelles de mobilité quotidienne. Néanmoins, nous n'avons pas pu retenir cette option puisqu'il n'y a pas des données actualisées et récentes relatives à la mobilité quotidiennes produites par les services compétents. D'où nous avons orienté notre intérêt à un entretien par questionnaire.

Le questionnaire est l'une des méthodes de recueil de données en vue de comprendre et d'expliquer les faits. Cette méthode permet d'atteindre plusieurs objectifs : l'estimation, la description, la vérification d'une hypothèse. C'est ce dernier objectif que nous voulons atteindre : le questionnaire est un outil qui permettra de confirmer ou d'infirmer une hypothèse.<sup>83</sup>

Dans l'objectif de tester l'hypothèse d'une différenciation des pratiques quotidiennes de la mobilité selon la structure urbaines de l'espace métropolitain tunisois, nous avons élaboré un questionnaire dont l'objet est la mobilité quotidienne. En partant de localisations résidentielles différentes, ces individus effectuent quotidiennement des déplacements à

---

<sup>83</sup> Vilatte J-Ch, 2007, Méthodologie de l'enquête par questionnaire, Laboratoire Culture et Communication Université d'Avignon, p.5.

l'intérieur ou à l'extérieur du quartier de résidence, dans les quartiers voisins, le centre et les périphéries. Cette observation permet la compréhension du fonctionnement du territoire.

Les questions posées portent sur les habitudes quotidiennes (le ou les modes de transport utilisés, la durée du déplacement, le choix du lieu, la raison de ce choix) selon les différents motifs touchant les différentes sphères de la vie. Ces motifs sont classés selon leur degré contraignant en trois groupes :

- Motifs contraignants : Travail, Études.
- Motifs moyennement ou moins contraignants : Santé, Affaires administratives, Courses quotidiens.
- Motifs non contraignants : Loisirs, Achats occasionnels.

Dans ce questionnaire, nous avons combiné deux formes de questions : les questions ouvertes (réponse libre, un mot, une phrase...) et les questions à choix multiples (réponse unique parmi la liste ou plusieurs réponses possibles).

Les personnes interviewées, de catégories différentes (Actifs, élèves, étudiants, en chômage, retraité...) habitent dans quatre délégations : Sidi Hassine, Cité Ettadhamen, Cité El Khadra et Ariana Ville.

Malgré des poids démographiques différents, chacune de ces délégations se caractérise par une identité particulière qui fait d'elle une destination privilégiée pour des groupes sociaux différents.

Le choix de ces délégations n'est pas arbitraire :

Pour être en harmonie avec l'analyse effectuée de la fragmentation spatiale à travers les données statistiques effectuée à l'échelle des zones urbaines et des délégations, nous avons choisi quatre quartiers rattachés à quatre délégations situées, géographiquement, dans la zone Nord (Ariana Ville et Cité EL KHadra), et dans la zone Ouest (Cité Ettadhamen et Sidi Hassine). Dans l'histoire récente de la métropole, ces deux zones se sont développées de façon très différenciée. Des tentatives d'intégration urbaine et économique de la zone Ouest étaient sans un réel impact sur l'écart séparant ces deux zones.

L'idée qui motive ce choix est la vérification de l'hypothèse d'une différenciation des mobilités effectuées quotidiennement à partir d'un ancrage résidentiel donné.

De plus, ces quatre délégations sont situées dans un rayon qui ne dépasse pas 10 Km (à vol d'oiseau) du centre de la métropole. Est-ce que, en étant à proximité presque similaire du centre, les populations des différents quartiers entretiennent-elles les mêmes rapports au centre ?

Pour notre échantillon, nous avons ciblé un quartier particulier de chaque délégation à fin d'affiner le résultat que nous pouvons avoir :

Sidi Hassine (Sidi Hassine), Cité Ettadhamen (Ettadhamen), Berges du Lac (Cité El Khadra) et Ennasr2 (Ariana Ville).

Les deux premiers quartiers sont définis comme populaires dont le développement a débuté de façon informelle pendant les années 70-80. Les deux derniers quartiers sont deux quartiers aisés planifiés depuis la fin des années 80 et se sont bien développés au cours des années 90.

Le choix de ces quartiers n'a pas été fait au hasard. Quatre raisons nous ont guidé :

-Notre objectif ne se limite pas à faire une comparaison entre deux catégories socialement distinctes (riches et modestes). Il s'agit également de ressortir dans les pratiques quotidiennes de chacune des catégories des éléments ou des indices qui peuvent révéler des tendances à la fragmentation sociale.

- A fin d'éviter de réduire notre interprétation au seul rapport mécanique cause/ effet entre discontinuité physique/ discontinuité sociale, nous avons travaillé sur des quartiers situés dans la zone agglomérée de la métropole.

Les quartiers Sidi Hassine et les Berges du Lac, appartenant au gouvernorat de Tunis, s'inscrivent dans la continuité physique de l'Hypercentre, centre originel de la métropole. Situé chacun sur un plan d'eau, ces deux quartiers n'ont ni la même vocation ni la même image. Les quartiers de Cité Ettadhamen et d'Ennasr2, appartenant au gouvernorat de l'Ariana, se situent dans la première couronne urbaine du Grand Tunis.

-Ces quartiers correspondent à des phases clés de l'évolution de la ville et des dynamiques récentes d'urbanisation. Sidi Hassine et de Cité Ettadhamen sont à l'origine des noyaux d'habitat informel développé à l'Ouest de l'agglomération pendant les années 70 par une population qui n'a pas pu accéder à un logement selon l'offre d'habitat formel.

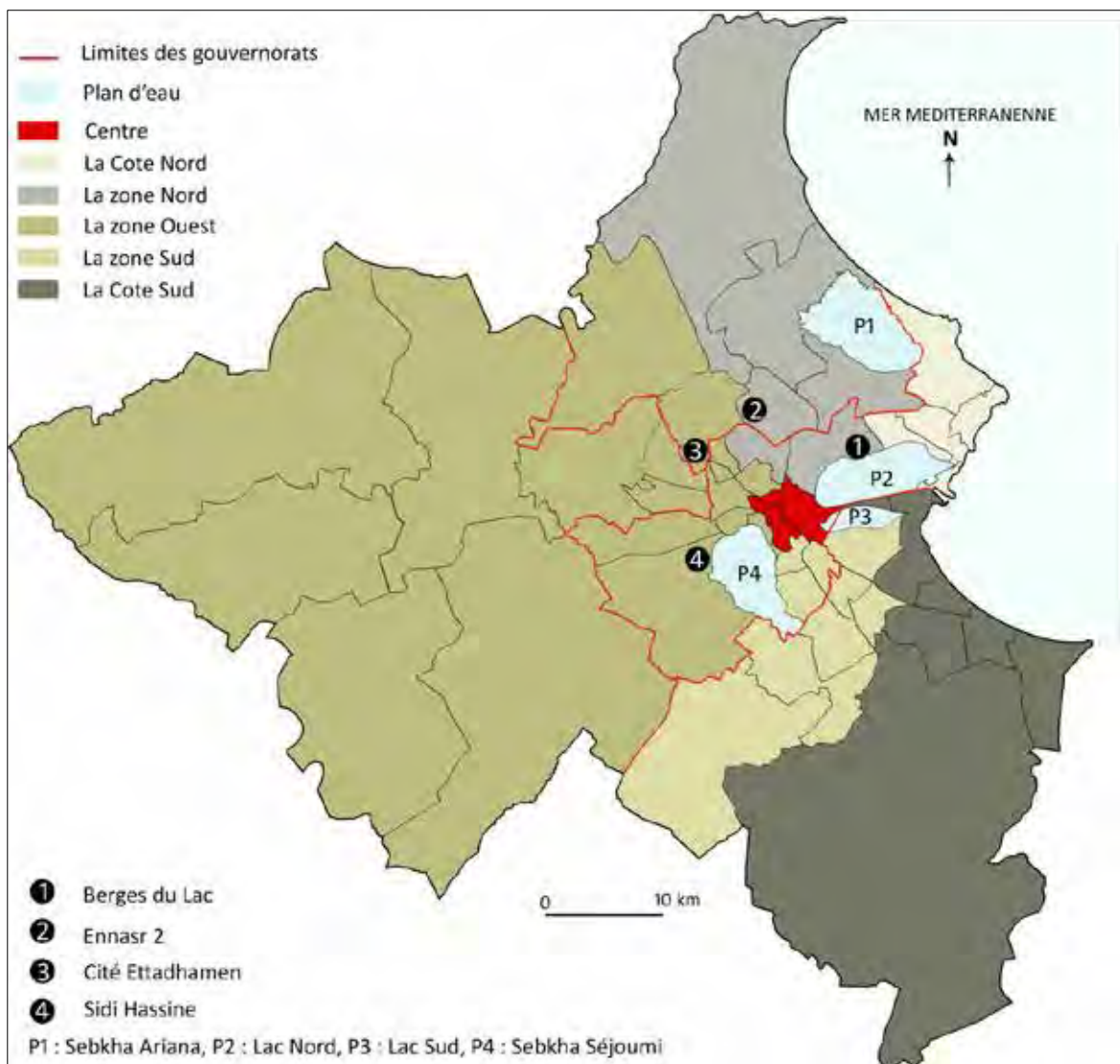
Les Berges du Lac et Ennasr2 sont des quartiers planifiés pendant les années 80- 90. Destinés à une population solvable, ils représentent aujourd'hui la première destination de l'élite sociale. Ces deux quartiers abritent plusieurs équipements et des immeubles résidentiels de standing.

-Ces quatre quartiers, malgré leurs divergences partagent un point commun : ils constituent des lieux privilégiés des interventions publiques (opérations de réhabilitation, nouvelles constructions), pendant la période de temps qui nous intéresse dans notre recherche. Les Berges du Lac est la plus grande opération d'aménagement



réalisée dans le Grand Tunis par la Société de Promotion du Lac de Tunis (SPLT) créée à l'occasion de l'aménagement du terrain gagné sur le Lac de Tunis. Ennasr2 est une opération d'habitat de standing créée par l'Agence foncière de l'habitat (AFH). Cité Ettadhamen et Sidi Hassine sont des développements spontanés d'habitat populaire qui ont subi des opérations de réhabilitation par l'agence de réhabilitation et de rénovation urbaine (ARRU) depuis les années 90.

Carte 2: Localisation des quatre quartiers dans le Grand Tunis.



Fond de carte : SDA, AUGT, Élaboration personnelle.

Tableau 3: Répartition de la population selon les quartiers étudiés.

Quartiers	Berges du Lac	Ennasr 2	Ettadhamen	Sidi Hassine
Population	4781	15 913	12 446	9 179
Délégation	El Khadra	Ariana Ville	Ettadhamen	Sidi Hassine
Population délégation	35173	114 486	84 312	109 672
Zone	Nord	Nord	Ouest	Ouest

Source : INS, 2014.

### L'échantillon à interviewer

Le nombre de personnes à interroger est capital pour la généralisation et la vérification d'une hypothèse. Plus l'échantillon est important, plus les résultats d'analyses seront fiables même si cela ne suffit pas à garantir la validité des résultats.

Le choix des personnes à interroger est fait selon la méthode de stratification basée sur deux strates à savoir le genre et l'âge.

Notre population interrogée sera répartie à proportion égale selon le genre : 50% des hommes, 50% des femmes. Ceci est inspiré des résultats du dernier recensement de la population selon lequel la répartition par genre de la population du Grand Tunis est presque égale : Masculin (45,13 %), Féminin (54,86 %). De plus, en Tunisie les deux genres ont les mêmes droits à la formation et au travail.

Selon le même recensement, la population est quantifiée selon neuf tranches d'âge. Nous avons considéré quatre groupes d'âges : moins de 18 ans, entre 18 ans et 25 ans, entre 25 ans et 60 ans et enfin entre 60ans et plus. Ce choix est effectué premièrement pour nous simplifier la tâche, Deuxièmement, ce regroupement permettra de percevoir la question de la mobilité quotidienne selon des motifs différents. Selon la tranche d'âge un individu quelconque peut se déplacer pour un seul motif pendant la journée ou pour plusieurs motifs.

Les quatre tranches d'âge considérées dans ce questionnaire, correspondent aux étapes conventionnelles ou habituelles du cycle de vie d'un individu «ordinaire». Cette répartition est en lien avec les activités que peut réaliser chaque individu. Dans l'absolu, un individu est censé passer par quatre phases le long de sa vie : il fait des études primaires et secondaires jusqu'à l'âge de 18 ans. Puis, il fait des études supérieures à l'université jusqu'à l'âge de 25 ans. Après l'obtention d'un diplôme, il entre sur le marché du travail jusqu'à la retraite à 60 ans. Néanmoins, un chevauchement peut exister entre ces périodes pour des raisons qui dépendent de l'histoire personnelle de chaque individu, de ses capacités matérielles et immatérielles. Certains individus arrêtent les études très tôt sans pouvoir passer aux études

supérieures. D'autres entrent sur le marché de travail à un âge avancé. Il y a également des individus qui peuvent travailler au-delà de 60 ans.

Dans le Grand Tunis, il est noté selon le recensement national, environ (29%), (59%) et (12%) pour les tranches d'âge respectives (0-19), (20-59) et (60 et plus).

Pour notre échantillon, nous avons essayé de se baser sur ces données mais en parallèle nous sommes également appuyées sur notre connaissance du terrain.

Le nombre de personnes interrogées sera limité à 50 habitants dans chaque quartier, donc l'échantillon global sera 200 habitants. Dans ce sens, le nombre des interviewés sera réparti les quatre tranches d'âges (0-18), (19-25), (26-60) et (+60) respectivement (24%), (28%), (28%) et (20%).

Confronté aux réalités du terrain et aux moyens disponibles (enquête menée seule), nous nous sommes limités à ce nombre de personnes. Les contextes urbains et sociaux des quartiers étudiés ne rendent pas le contact avec des individus méconnus une tâche facilement réalisable. L'environnement social et particulièrement politique après la révolution tunisienne a créé chez plusieurs populations le sentiment d'insécurité vis-à-vis des étrangers. Ceci est valable pour les interviewés et nous même.

Tableau 4: Répartition de l'échantillon pour chaque quartier.

Age \ Genre	Masculin	Féminin	Total	%
Moins de 18 ans	6	6	12	24%
Entre 19 et 25 ans	7	7	14	28%
Entre 26 et 60 ans	7	7	14	28%
+60 ans	5	5	10	20%
Total	25	25	50	100%

## Partie 2 : Les dynamiques métropolitaines et les tendances à la fragmentation dans le Grand Tunis

Le Grand Tunis est une métropole marquée ces dernières années par une forte urbanisation et confrontée en parallèle aux enjeux de son insertion dans un processus de compétitivité économique internationale. Dans ce cadre, des dynamiques relatives la répartition de sa population et de ses différentes fonctions sont susceptibles d'engendrer ou de renforcer des différenciations socio-spatiales. Notre regard est orienté dans cette partie sur la réorganisation socio-spatiale de Grand Tunis sous l'effet de la métropolisation.

Le premier chapitre de cette partie (Chapitre 3) porte, dans un premier temps, sur l'observation des dynamiques démo-spatiales. Grâce aux données statistiques, la compréhension de la répartition de la population et son impact sur la forme de la métropole tunisoise est visé. Dans un deuxième temps, singulariser les espaces résidentiels à deux échelles spatiales (zone urbaine, délégation) est réalisé en croisant les caractéristiques du bâti et celles de la population. Cette singularisation est effectuée en mettant l'accent sur les politiques de l'habitat et leur ajustement au cours des années.

Le chapitre 4 porte sur l'analyse de l'inscription spatiale des activités économiques et des équipements socio-collectifs. L'évolution de la répartition de ces deux fonctions urbaines est examinée en rapport à l'adoption des politiques d'aménagement aux nouvelles normes internationales dans le cadre de la métropolisation du Grand Tunis.

Ce chapitre permettra de rendre compte de la distribution des fonctions urbaines, des différenciations créées ou accentuées et qui influencent la vie quotidienne de la population tunisoise en particulier sa mobilité quotidienne.

## Chapitre 3 : Les caractéristiques démo-spatiales et les espaces résidentiels.

La croissance démographique du Grand Tunis depuis les années 1970 correspond à une expansion de l'urbanisation dans toutes les directions. Les transformations récentes observées témoignent d'une nouvelle répartition de la population et de l'habitat de façon différenciée.

Dans ce chapitre, nous analysons les dynamiques de la population et de logement à l'échelle des différentes zones et délégations de la métropole en déterminant les tendances récentes relatives aux politiques de l'habitat.

### A. Le contexte métropolitain et les dynamiques démo-spatiales

L'importance de la population a toujours été abordée dans l'étude des métropoles et de la métropolisation. Le poids démographique est un des critères nécessaires à la captation, à la création et au contrôle des richesses dans une métropole. Ce poids diffère d'une métropole à une autre. Plusieurs chercheurs pensent qu'au delà d'un million d'habitants, il ne s'agit plus de ville mais d'une métropole. En parlant de la ville, Bassand M. dit qu'*au delà de cette taille, elle change radicalement de nature... : c'est toute la structure sociale et spatiale qui change, mais bien évidemment cette métamorphose n'est pas due qu'au changement de taille.*<sup>84</sup> Elle est certes due aux nouvelles localisations résidentielles et fonctionnelles. Donc, au delà de la taille de la population, ce sont les dynamiques de cette population qui participent à la reconfiguration de la forme de la métropole. Selon Dubresson A.<sup>85</sup>, la métropolisation est théoriquement caractérisée par un quasi-modèle d'évolution de peuplement et de différenciation spatiale interne : de fortes inégalités de rythme entre espaces centraux et périphéries, un desserrement de population concomitant à l'étalement spatial, une dynamique démographique de plus en plus centrifuge et une stagnation, parfois un dépeuplement, des aires centrales.

---

<sup>84</sup> Bassand M. et Al, 2000, Métropolisation, crise écologique et développement durable, l'eau et l'habitat précaire à Ho Chi Minh-Ville, Vietnam, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, p.79.

<sup>85</sup> Dubresson A., 2000, « Une mise en perspective comparative de 19 métropoles mondiales », in Dureau et al, *Métropoles en mouvement, Une comparaison internationale*, Editions Economica, I.R.D., p.18.

Nous essayons dans ce chapitre de voir premièrement si le Grand Tunis, entant que métropole, correspond à ce modèle ou constitue un modèle différent en ce qui concerne la dynamique de sa population. Puis, nous analysons l'évolution de la forme de la métropole et son rapport à la fragmentation.

## **I. Le dépeuplement du centre et le report de la croissance vers les périphéries**

Engagée dans un processus de réduction de sa croissance démographique, la Tunisie a réussi à avoir un taux modéré de croissance de sa population. Ce taux est passé de (2.35%), à (1.21%) puis à (1.03%) respectivement pour les décennies 1984/1994, 1994/2004 et 2004/2014. Ce résultat est lié à la baisse générale de la mortalité et à l'amélioration de l'espérance de vie. Pour le Grand Tunis, la migration pendant les années 1960 avait un impact important sur sa croissance démographique. Les premiers migrants venaient des zones rurales du Nord-Ouest du pays. Récemment, les migrations se font entre ses gouvernorats et ses délégations. À l'instar de l'ensemble du pays, la croissance du Grand Tunis est considérée comme modérée dans les documents de statistiques, puisqu'elle n'a excédé le million habitants qu'à la fin des années 1970. Selon le recensement de 1984, elle comptait (1.283.500) habitants. Depuis cette période, elle est devenue l'unique métropole du pays qui exerce son rayonnement sur l'ensemble du territoire national.

En une vingtaine d'années, entre 1984 et 2004, la population a presque dédoublée pour atteindre (2.248.000) habitants, ce qui peut expliquer le passage de la capitale en 2000 de 3 à 4 gouvernorats et le passage du nombre des délégations de 29 en 1994 et 48 en 2004. En 2014, le nombre de la population est passé à (2.643.695) habitants. Cependant, l'examen de la situation actuelle montre une inégalité de la distribution de la population sur le territoire selon l'échelle des zones et celle des délégations.

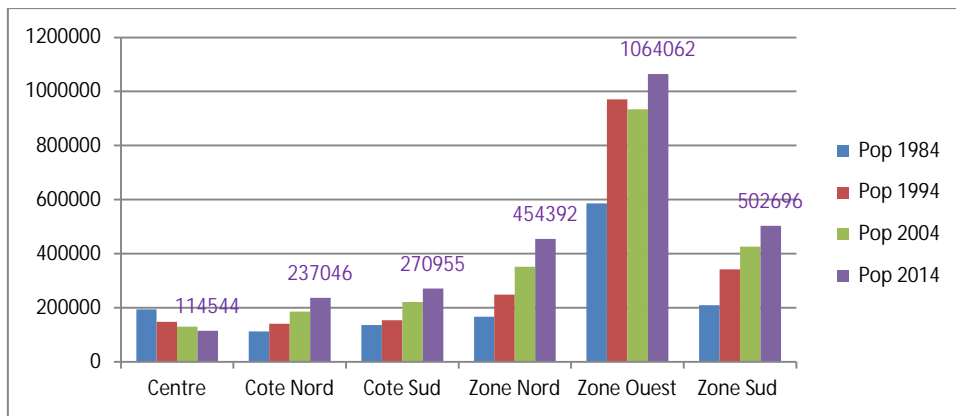
Durant au moins les trois dernières décennies, la population du Grand Tunis a progressé inégalement. Toutes les zones ont augmenté de poids démographique à l'exception du centre qui a perdu sa population pour passer de (193936) en 1984 à (114544) habitants en 2014. Le peuplement le plus soutenu est enregistré dans la zone Ouest, elle est passée de (585560) en 1984 à (1064062) habitants en 2014 ce qui représente actuellement (40%) de la population de la métropole.

Les taux d'accroissement relatifs à chaque décennie représentés dans le (Graphique 2, p62) montrent que les zones ont enregistré des évolutions très inégales.

Les taux les plus importants sont notés pendant la décennie 1984/1994 suivant les périodes notamment dans la zone Ouest (7.09%). Pendant la décennie suivante, la zone Nord et la Côte Sud ont noté les taux les plus élevés avec respectivement (3.15%) et (2.73%). Entre 2004 et 2014, la zone Nord et la Côte Nord qui étaient les plus attractives. Elles ont gagné en dix ans respectivement (2.43%) et (3.12%) de leurs populations.

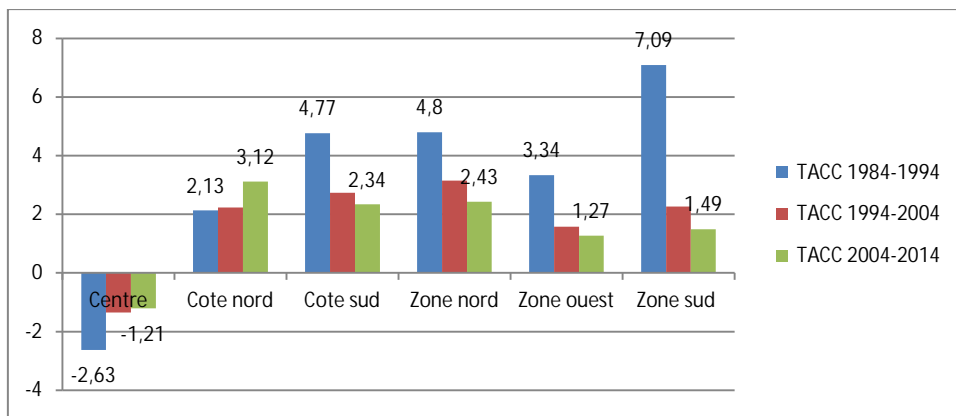
En dépit du changement de l'attractivité des zones au cours des années, le déséquilibre de la répartition de la population persiste. Il se traduit par une forte concentration de la population dans la zone Ouest et un dépeuplement du centre. Cette zone a toujours été à vocation résidentielle malgré l'implantation de quelques emplois. Le gain continu de la population par les autres zones n'avait pas un impact considérable sur l'équilibre dans la répartition de la population sur le territoire métropolitain.

Graphique 1: Évolution (en milles) de la population par zone entre 1984 et 2014.



Source : INS, 2014. Elaboration personnelle.

Graphique 2: Taux d'accroissement (TACC) de la population (%) par zone entre 1984 et 2014.



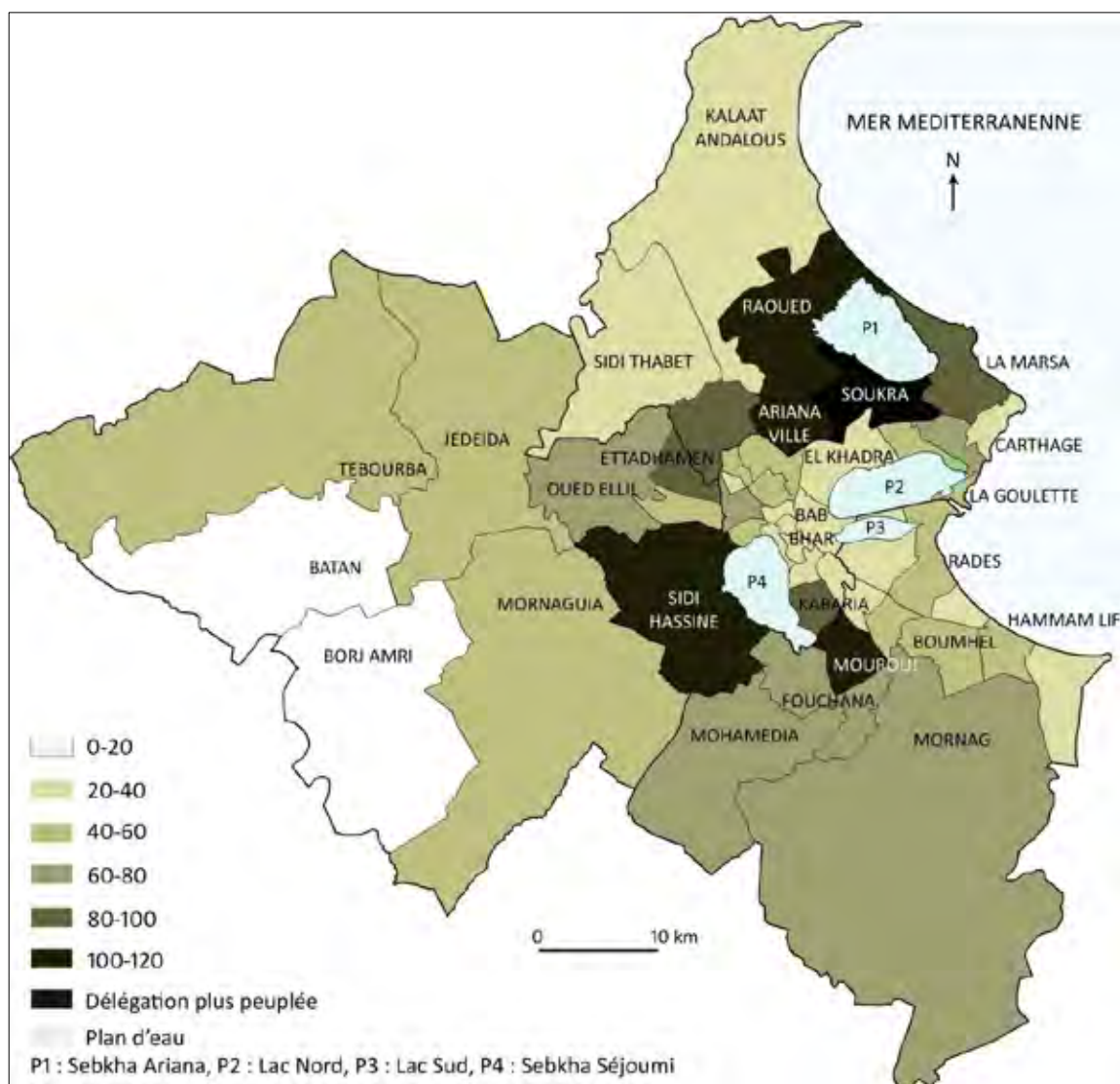
Source : INS. Elaboration personnelle.



Les Côtes Nord et Sud, avec les taux d'accroissement les plus importants (3.12%) et (2.34%) pendant la décennie 2004/2014, restent les moins peuplées puisque n'y résident que (237046) et (270955) habitants, soit environ (9%) pour chacune des zones de la population de la métropole. Le développement des zones Nord et Sud notamment pendant la décennie 1984/1994, avec les taux les plus soutenus (7.1%) et (4.8%), n'a pas permis d'atteindre l'objectif exprimé par des politiques urbaines qui consiste à rééquilibrer la répartition de la population.

Par ailleurs, ces déséquilibres se retrouvent également au sein des zones car au sein de chacune, l'attractivité exercée par les délégations n'est pas homogène. L'inégale répartition de la population entre les zones se reproduit au niveau des délégations (Carte3).

Carte 3: Population (en milliers) par délégation en 2014.



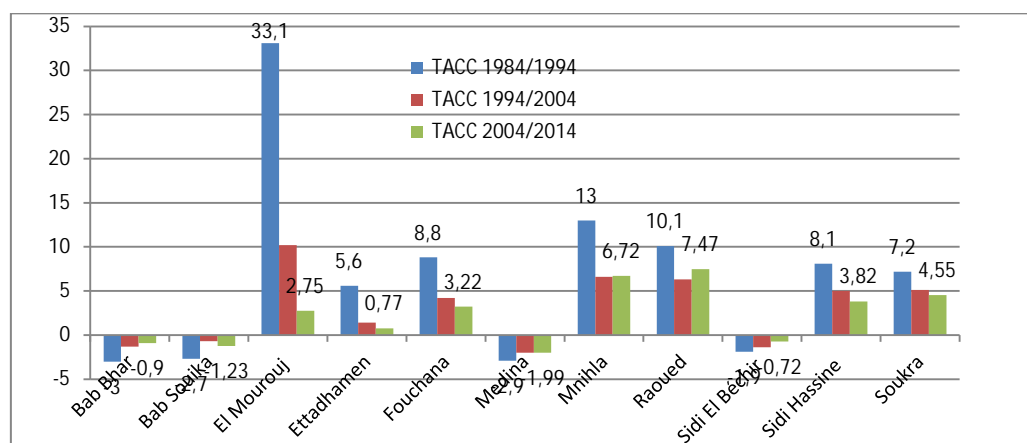
Fond carte : SDA, AUGT- Source : INS, 2014, Élaboration personnelle.

Actuellement, selon le recensement de 2014, les délégations les plus peuplées sont la Soukra (129693), l'Ariana Ville (114486), Raoued (106414) de la zone Nord, les délégations d'El Hrairia (110184), Sidi Hassine (109672) de la zone Ouest et El Mourouj (104538) de la zone Sud.

Ces délégations n'ont pas connu des rythmes de croissance identiques entre 1994 et 2004, elles ont soutenu un rythme important dans le gain de population et se sont classées parmi les délégations surpeuplées notamment El Hrairia (80243), Ariana Ville (70694) en 1994 et la Soukra (89151), El Mourouj (81986), et Sidi Hassine (79381) en 2004. Cité Ettadhamen est l'une des délégations qui a gardé son attractivité malgré le recul dans le classement.

Des délégations situées à la périphérie de la zone Ouest (Battan, Borj El Amri, Sidi Thabet), des délégations centrales (Médina, Sidi El Béchir, Bab Souika) et péricentrales situées aux alentours du Lac Nord et Lac Sud (Mégrine, Cité El Khadra) ont les chiffres les moins élevés de population.

Graphique 3: Les taux significatifs d'accroissement annuel de la population dans le Grand Tunis : 1984/1994, 1994/2004, 2004/2014.



Source : INS. Elaboration personnelle

Cette répartition a été le résultat d'une dynamique importante au fil des années. Pendant la décennie 1984/1994, le taux le plus significatif a été noté à El Mourouj (33.1%). Le développement de cette délégation est le résultat d'un choix préconisé par le Plan Régional d'Aménagement (PRA) de 1977 qui visait l'orientation de l'habitat vers le Sud vu la disponibilité des terrains urbanisables et l'atténuation du déséquilibre Habitat/Emploi.

A Mnihla, un noyau spontané de la périphérie Ouest, le taux était également important (13%). Un dépeuplement marque les délégations centrales avec des taux négatifs : Medina (-2.9%), Bab Souika (-2.7%), Sidi El Béchir (-1.9%), Bab Bhar (-3%).

Pendant la décennie 1994/2004, une baisse générale de la croissance annuelle de la population. El Mourouj a gardé le taux le plus élevé (10.2%). Des taux importants sont notés dans les délégations situées aux alentours des plans d'eau : Sidi Hassine (5%), Fouchana (4.2%) sur les berges de la Sebkha Séjoui et Raoued (6.3%) et la Soukra (5.1%) sur les berges de la Sebkha de l'Ariana. Boumhel Bassatine (5.7%) au Sud et Mnihla (6.6%) à l'Ouest, sont devenues également très attractives pendant ces dernières années.

Deux facteurs sont à l'origine de cette croissance : Le foncier disponible et l'emploi. La disponibilité des terrains pour la construction des logements (Sidi Hassine, Fouchana, El Mourouj, Mnihla) selon des lotissements programmés légaux ou des extensions spontanées au détriment des terres agricoles ou sur des zones inondables. La proximité des bassins d'emploi de la zone Sud a poussé ces dernières années le développement de la délégation de Boumhel Bassatine. Certaines délégations réunissent à la fois la disponibilité foncière et le bassin d'emploi, telles que la Soukra et Raoued.

Le dépeuplement du centre est en réalité dû à une politique, adoptée depuis les années 1980, qui a consisté à la spécification tertiaire du centre au détriment des autres secteurs économiques. Cette tertiarisation a eu pour conséquence l'occupation des immeubles existants, notamment d'habitat, par les bureaux et la cherté des prix de loyer.

Pour empêcher le dépeuplement total du centre, cette politique avait envisagé d'entretenir les immeubles existants, contrôler la transformation des immeubles d'habitation en bureaux et promouvoir des immeubles d'habitat destiné à la classe moyenne<sup>86</sup>. Ces actions non appliquées ont conduit au dépeuplement du centre et c'est en particulier la médina qui abrite, aujourd'hui, la fonction résidentielle du centre où se loge la classe populaire.

Les changements observés au cours du temps combinant des interventions spontanées et des choix politiques ont produit une dynamique centrifuge qui met en relief le couple dépeuplement du centre/ surpeuplement des périphéries, un trait similaire à la majorité des métropoles connu sous le «*théorème de volcan*» qui rejette en périphérie des populations et des activités au fur et à mesure de son activation<sup>87</sup>.

---

<sup>86</sup> District de Tunis, 1977, Plan Régional d'Aménagement PRA, Vol3, p.12.

<sup>87</sup> Lacour C., Puissant S., 1999, La métropolisation : croissance, diversité, fracture, Paris, Anthropos, p.85.

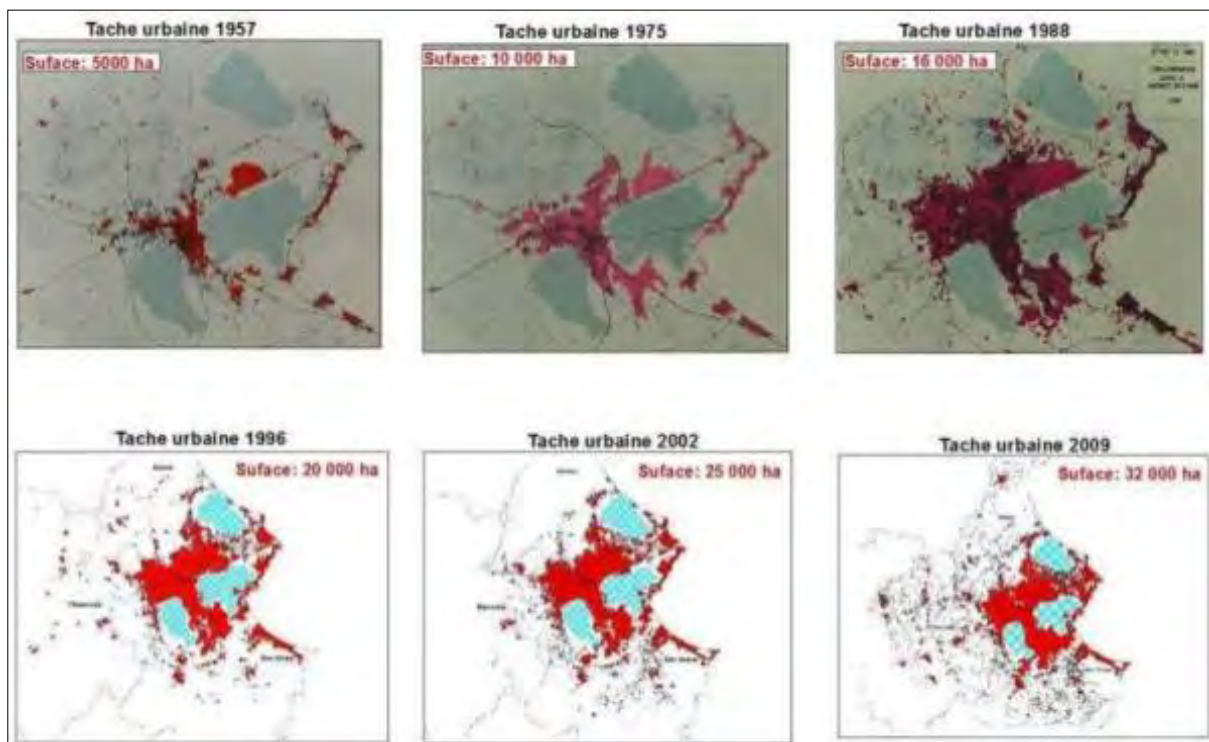
## II. Les évolutions métropolitaines de l'urbanisation dans le Grand Tunis

### 1. L'étalement urbain

#### 1.1 La consommation générale de l'espace

Le passage de la ville de la forme compacte à la ville étalée, dispersée dans l'espace est devenue une réalité commune à tous les contextes géographiques et politiques. L'étalement est un phénomène qui se généralise. Les villes du monde entier, notamment celles des pays en développement, essaient de maîtriser ce phénomène sans pouvoir réellement atteindre cet objectif. Dans le Grand Tunis, nous pouvons voir sur la Figure 2<sup>88</sup> l'importance du phénomène de l'étalement urbain au fil des années.

Figure 2: Évolution de la tache urbaine du Grand Tunis.



Source : AUGT.

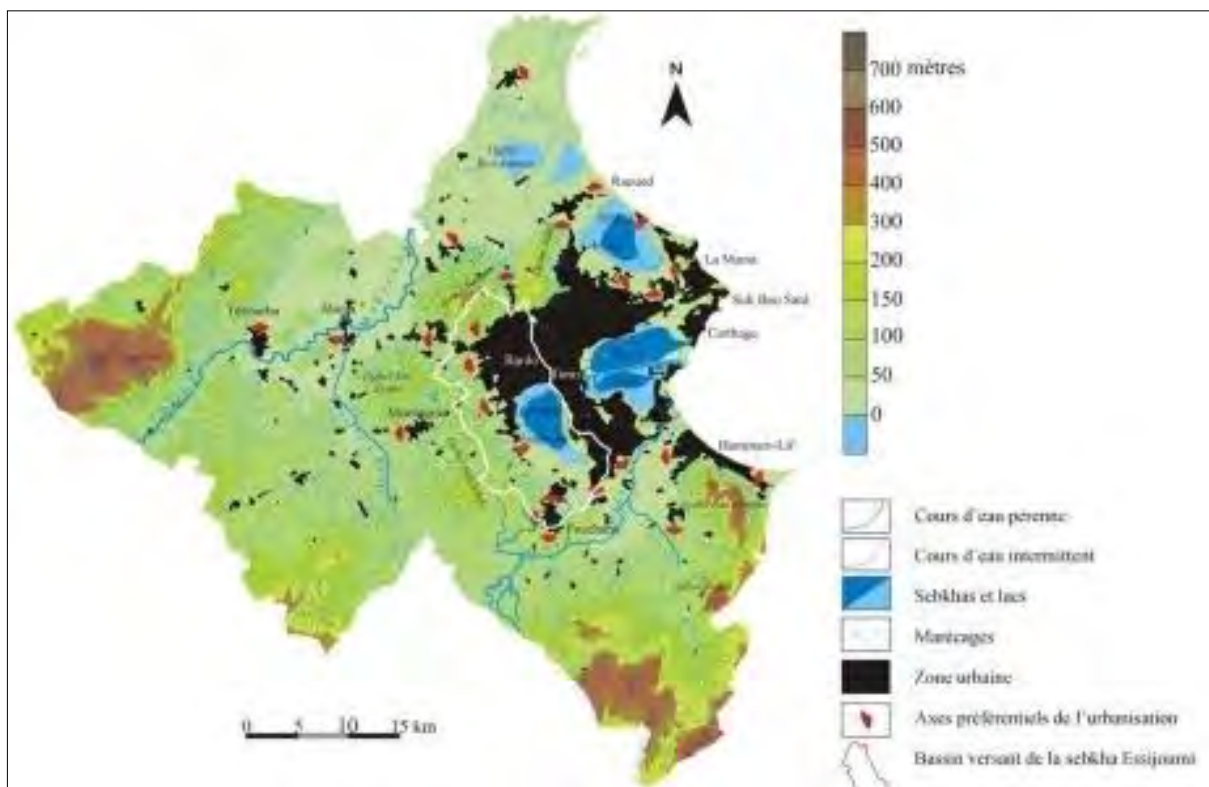
Dans la première carte, datant de 1957, nous ne voyons que le centre de l'agglomération, l'aéroport Tunis-Carthage et les deux Côtes Nord et Sud dont l'urbanisation constitue la première forme de discontinuité dans le tissu urbain. Dans la sixième carte, datant de 2009, nous pouvons clairement lire les limites administratives des quatre gouvernorats avec les

<sup>88</sup> L'Agence Urbaine du Grand Tunis AUGT dont la mission principale est de réaliser les études relatives à l'aménagement urbain et l'assistance des collectivités locales dans ce domaine, a produit des cartes qui tracent l'évolution de la tache urbaine depuis 1957 jusqu'à 2009. Le relevé réalisé tout les sept ou huit ans donne six cartes correspondant aux dates suivantes : 1957, 1975, 1988, 1996, 2002 et 2009.

petits fragments dispersés dans un milieu autrefois exclusivement agricole. Depuis des années, la ville n'a cessé de s'étaler en gagnant des nouveaux territoires. Suite à une urbanisation accélérée, au cours d'une cinquantaine d'années, elle a multiplié par six sa superficie pour passer de (5000) hectares en 1957 à (32000) hectares en 2009.

Pour comprendre l'évolution de la forme urbaine du Grand Tunis, il faut rappeler la spécificité du son site. Le Grand Tunis s'ouvre sur le Golfe de Tunis et se structure autour de trois zones humides : un lac, dit le Lac de Tunis, divisé actuellement après son assainissement en Lac Nord et Lac Sud, une lagune au Nord-Est dite Sebkhha de l'Ariana et une lagune au Sud-Ouest dite Sebkhha Séjoumi. Son site est également marqué par une double couronne de collines et de montagnes du Nord-Est tels que Djebel Nabli (201m) et Djebel Sidi Amor (175m). À l'Ouest, les plaines de la Mornaguia et de la Manouba s'étendent autour de la lagune Séjoumi et de Djebel Ammar. Au Nord, les plaines de la Soukra et l'Ariana s'étalent entre les hauteurs de Djebel Ennahli (175 m), la lagune de l'Ariana et le lac de Tunis. Au Sud, les plaines de Mornag et de Fouchana, drainées par l'Oued Méliane et l'Oued El Hammam, s'étalent à partir des hauteurs du Djebel Boukornine (507 m) et Djebel Ressas (805 m).

Carte 4: Site du Grand Tunis.



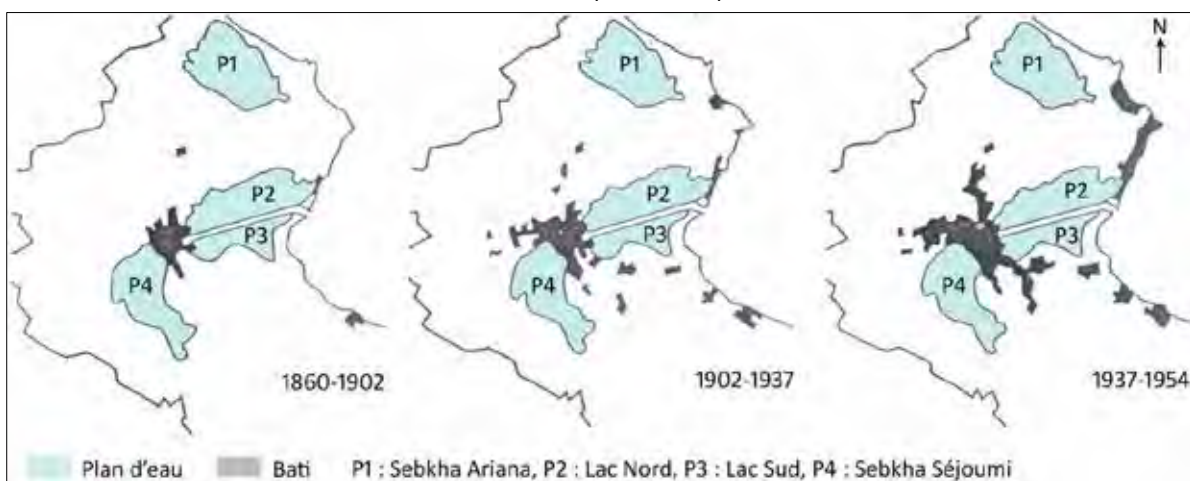
Source : <http://physio-geo.revues.org>, Vol 7/2013, Chouari W., Problèmes d'environnement liés à l'urbanisation contemporaine dans le système endoréique d'Essijoumi.

Coincée entre les trois plans d'eau, les terres agricoles et les montagnes, la ville a souffert de l'insuffisance des terrains urbanisables face à la croissance rapide de sa population notamment pendant les premières années de l'indépendance. Le rapport de la ville à son site a été également décisif depuis son fondement.

Après le déclin de la civilisation carthaginoise, fondée en lien direct avec la mer, Tunis s'est développée pendant la période Arabe en retrait par rapport à la mer sur une colline tournant le dos aux différents plans d'eau. Formée à l'origine par un noyau central, la médina, la ville a développé ses deux faubourgs Nord (Bab Souika) et Sud (Bab Dzira). Cette médina, avant la période coloniale, a concentré les lieux du pouvoir entouré des résidences aisées, les souks et les résidences populaires de l'autre côté. Les faubourgs sont habités par les populations les plus pauvres. La Côte Nord et la Côte Sud ont constitué des banlieues pour les résidences secondaires des familles aisées, notamment depuis la colonisation. La discontinuité spatiale entre le centre et ces deux Côtes a été atténuée par l'implantation d'une ligne électrifiée vers le Nord et d'une ligne de chemin de fer vers le Sud.

Au tissu médinal s'est ajoutée la nouvelle ville fondée selon un modèle urbain occidental, depuis le protectorat français en 1881. Cette juxtaposition a été très significative dans l'histoire de la ville pour deux raisons. La première est liée à la spécificité typomorphologique, un plan orthogonal avec des bâtiments en hauteur, en contradiction avec le tissu existant. La deuxième est liée à l'envergure de cette opération qui a enclenché la croissance de la ville hors de ses limites historiques anciennes.

Carte 5: Évolution de la tâche urbaine du Grand Tunis pendant la période coloniale.



Fond de carte : District de Tunis et Chabbi., 1997. Elaboration personnelle.

Après l'indépendance, en 1956, la ville n'a pas cessé de s'étaler du fait d'une croissance démographique due essentiellement à l'exode rural des régions voisines<sup>89</sup>. L'un des traits caractéristiques de la période récente est la consommation excessive de l'espace causée par l'urbanisation accélérée, selon ses deux volets réglementaire et non réglementaire.

Pendant la décennie 1975-1985, la surface agglomérée du Grand Tunis a augmenté d'environ (510) hectares par an. Entre 1985 et 1995, la consommation d'espace a légèrement baissé, comparée à la décennie précédente, soit (460) hectares par an. Pour la décennie suivante, (500) hectares sont consommés par an. Selon les bilans d'urbanisation produits par l'Agence Urbaine du Grand Tunis (AUGT), la consommation annuelle d'espace est passée de (2.3 %) entre 1996-2002 à (3.35%) entre 2002 et 2009.

Cette augmentation pourrait être expliquée par l'implantation, depuis 1990, de grands équipements d'infrastructures et de zones d'activités importantes tels que : le Complexe sportif de Radès, au Sud-Est, construit à l'occasion des jeux olympiques (2001), la zone industrielle de Mghira au Sud-Ouest sur les berges de la Sebkha Séjoumi et le pôle urbain d'El Mourouj.

L'urbanisation des plans d'eau constitue également une cause importante de consommation d'espace. Depuis quelques années, ces sites sont devenus un enjeu majeur de l'urbanisation du Grand Tunis conduite à la fois par l'État, ses organismes et les institutions compétents en matière d'aménagement et de planification urbaine et par les lotisseurs informels et la population cherchant des opportunités foncières à moindre prix.

Face à l'insuffisance des réserves foncières urbanisables dans le centre de l'agglomération et par souci de protection des terres agricoles longtemps mitées par l'urbanisation, les berges de ces plans d'eau sont considérés comme une grande opportunité foncière à urbaniser. Leur intégration dans la ville est devenue l'une des préoccupations majeures des politiques urbaines à travers la programmation d'opérations telles que la Cité de la Méditerranée sur la rive Sud du Lac de Tunis, la Ville des Roses sur la Sebkha de l'Ariana et la Cité durable sur les berges de la Sebkha Séjoumi.

L'intérêt accordé à ces sites a débuté pendant les années 1980, en particulier pour le Lac de Tunis. Ce dernier, situé dans le prolongement du centre-ville, était sujet des essais de planification urbaine. Au début, ces essais ont été liés essentiellement à un souci d'hygiène et de préservation de cet écosystème car ce lac a été pendant plusieurs années un réceptacle des eaux usées et des rejets industriels. 39 rapports ont porté sur son eutrophisation entre 1961 et

---

<sup>89</sup> L'adoption par l'État d'un modèle économique basé sur la coopération agricole est la cause majeure d'un exode rural vers la capitale.

1981<sup>90</sup>. Ils ont visé également l'urbanisation de ses berges. Le District de Tunis, l'unique organisme responsable de la planification de l'agglomération tunisoise pendant cette période, avait pour objectif de joindre l'aspect écologique à l'aspect économique en aménageant une partie des berges du Lac.

Grâce à ces études, ce plan d'eau a pu échapper à l'urbanisation informelle contrairement aux deux autres plans d'eau. Quelques goubivilles, Saida Manoubia et Mellassine, ont trouvé refuge sur les berges Nord et Est de la Sebkhâ Séjourni depuis la période coloniale sur ces terrains délaissés par les autorités publiques. Quand aux berges Sud et Ouest, elles n'ont été significativement occupées qu'à partir des années 1970 (Sidi Hassine, Fouchana et Mohammedia). Selon les statistiques, la population de Sidi Hassine est passée de (2500) à (22339) habitants entre 1975 et 1984. Cette urbanisation a été encouragée implicitement par les pouvoirs publics avec l'édification de la cité «20 Mars» dans le village de Jayara et la Cité Omar el mokhtar. Sur les berges de la Sebkhâ de l'Ariana, l'urbanisation a été initiée depuis les années 1970 par l'implantation d'habitat populaire et de standing sur la plaine de la Soukra et Raoued.

L'urbanisation des plans d'eau, formelle ou informelle, a entraîné à la fois une consommation d'espace et un étalement dispersé de la forme urbaine du Grand Tunis mais au fil du temps elle s'est accentuée et a concerné des vocations de plus en plus valorisantes pour la réserve foncière que constituaient ces espaces.

## **1.2 L'habitat : un facteur essentiel de l'étalement urbain**

Le logement demeure le premier consommateur d'espace dans le Grand Tunis. L'occupation actuelle des sols montre la dominance de l'habitat qui représente (70%) du territoire bâti. Ceci est dû essentiellement à la part importante de logements individuels dans toutes ses formes. L'habitat individuel (villa, maison traditionnelle) représente (77.6%) du parc de logement. Ce type est privilégié par la population tunisienne et encouragé implicitement par l'Etat. La politique de logement laisse aux acteurs privés (promoteurs formels et informels, habitants) la liberté et l'initiative de la production de logement. L'État qui s'est désengagé progressivement depuis les années 1970, n'exige pas un seuil minimum de l'habitat collectif ou semi-collectif dans les opérations réalisées par les promoteurs

---

<sup>90</sup> Zaouali J., 1982, Le Lac de Tunis : 3000 ans d'ingénierie et de pollution, L'Entreprise Océanique, Acta, 12-14 mai 1982, p.10, cité par Barthel P-A., 2003, Faire la ville au bord de l'eau, Les lacs de Tunis : des marges urbaines à des sites de très grands projets d'aménagement, pp.191).

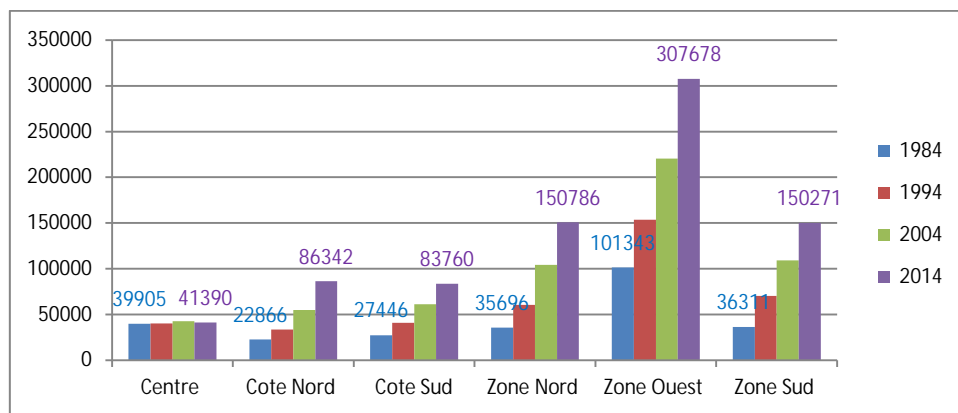


immobiliers, notamment privés, et ne met pas assez d'encouragement pour les inciter à produire des logements sociaux.

En trois décennies le nombre de logements dans le Grand Tunis a triplé pour passer de (263567) en 1984 à (820227) en 2014 en dépit d'une diminution des taux d'accroissement annuel de (4,6%) en 1984, à (4,3%) en 1994, à (4%) en 2004, et à (3,83%) en 2014.

Étant expliquée par un changement d'échelle de l'observation, la lecture des données statistiques de 2014 permet de déceler des inégalités dans l'évolution du parc de logements entre les zones et entre les délégations.

Graphique 4: Évolution du parc de logement par zone depuis 1984.



Source : INS. Elaboration personnelle.

La répartition de ce parc par zone est le corollaire de la dynamique démographique sur le territoire. La superposition des graphiques 1 et 4, représentant l'évolution et la répartition de la population et celles du parc de logement par zone, montre une parfaite correspondance entre l'importance de la population et le parc de logement dans chaque zone.

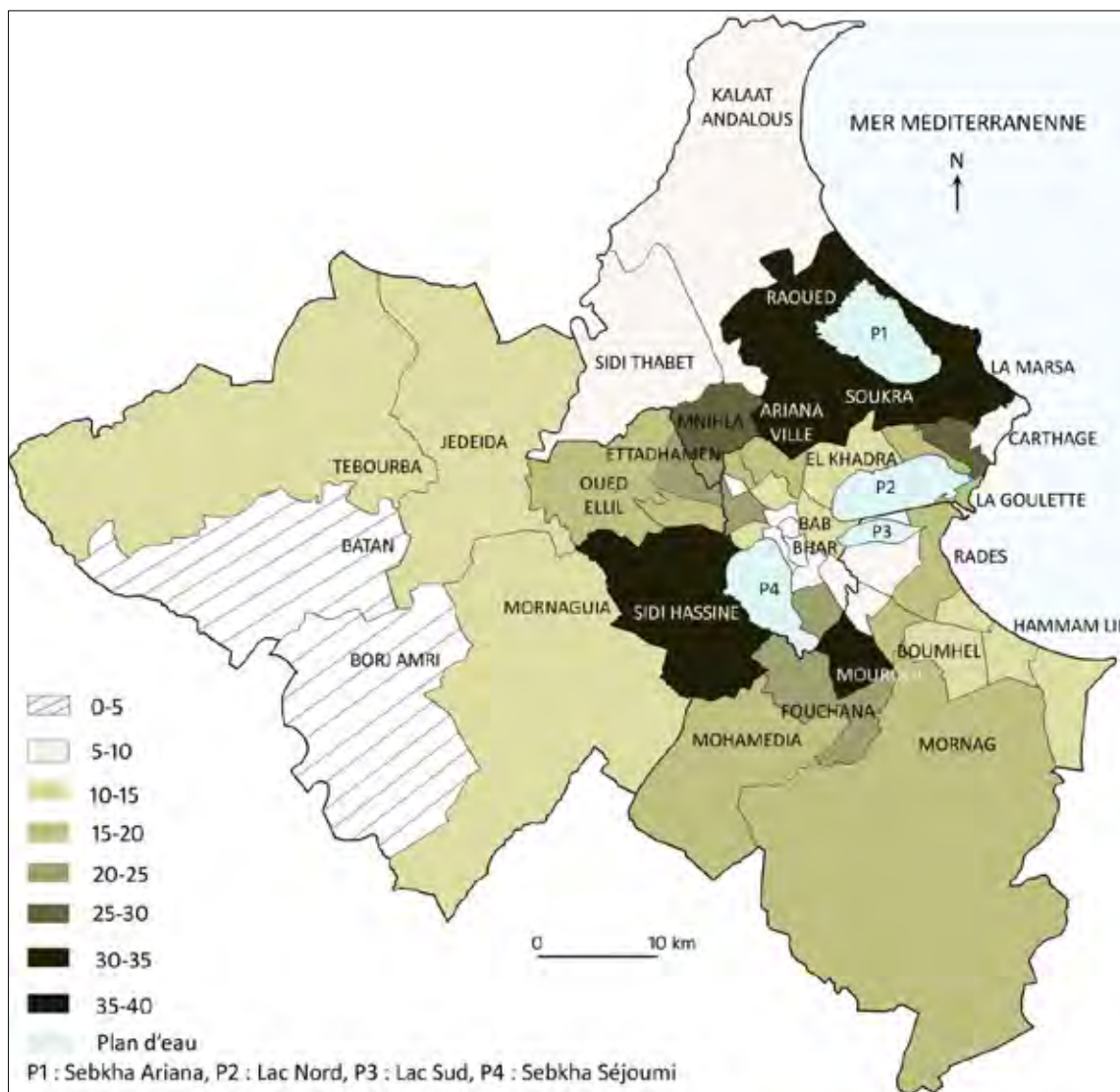
Le nombre de logements a évolué dans toutes les zones à l'exception du centre dans lequel le parc de logements est resté presque constant, il est compris entre (39905) et (41390) depuis trois décennies allant de 1984 à 2014. Le phénomène de dépeuplement explique ce constat. Toutes les nouvelles constructions dans le centre sont dédiées aux services et les anciens immeubles de logements progressivement transformés en bureaux.

Les différences entre les zones s'annoncent préoccupantes dans le sens où il s'agit des écarts importants qui ont un impact sur les rapports d'interdépendance entre les zones au regard de l'usage des fonctions urbaines (équipements, emplois, loisirs...) qui induisent des mobilités quotidiennes.

Le parc de logement le plus important se trouve dans la zone Ouest où le nombre de logements (307678) a triplé en trois décennies. Elle demeure la zone résidentielle la plus importante puisqu'elle représente environ (37.5%) du parc de la métropole. Un écart énorme sépare cette zone du centre qui ne compte que (41390) logements.

Les autres zones se ressemblent deux à deux. Les zones Nord et Sud évoluent avec le même rythme et se classent en deuxième position après la zone Ouest avec environ 150 milles logements chacune. Le développement des côtes Nord et Sud a permis de constituer des parcs plus importants mais dont le parc de logement ne représente qu'environ (10%) de l'ensemble de la métropole.

Carte 6: Répartition des logements (en milles) par délégation en 2014.



Fond de carte : SDA, AUGT- Source : INS, 2014- Élaboration personnelle.

L'examen du parc de logements par délégation présente des différences significatives à deux titres : le nombre actuel de logements et la dynamique de la construction de logements à travers les taux d'accroissement annuel par délégation.

La répartition du nombre de logements représentée dans la Carte 6 peut être schématisée sous formes de trois couronnes. La première et la troisième couronnes regroupent les délégations dont le parc de logements est faible à moyen. La première couronne est formée par les délégations centrales (telles que Médina, Sidi El Béchir) et péri-centrales (telles que Mégrine, Séjoui). La troisième couronne réunit les délégations situées à la périphérie de la métropole (Borj El Amri, Battan, Sidi Thabet, Kalaat Andalous).

La deuxième couronne regroupe les plus grandes concentrations de logements. Elles sont essentiellement les délégations de l'Ariana Ville, la Soukra, Raoued et la Marsa au Nord (entre 35 et 40 milles), El Hrairia et Sidi Hassine à l'Ouest et El Mourouj au Sud, (environ 30 milles). Des concentrations moins importantes se trouvent à Mnihla, Cité Ettadhamen, Douar Hicher et Bardo dans le Nord-Ouest et à Fouchana au Sud-Ouest

Les taux d'accroissement annuel (TACC) permettent de lire des nouvelles tendances de construction de logements sur le territoire métropolitain qui différencient les trois couronnes, (Carte7). L'attractivité de la deuxième couronne persiste puisque son parc se consolide d'une façon continue avec des taux considérables. Nous citons le cas de la Soukra, de Raoued et de Mnihla qui ont des taux respectifs (8,3%), (8%) et (5.7%), pour la décennie 1994/2004. Ces taux passent respectivement à (5,55%), (13,26%) et (16.1%), pour la décennie 2004/2014.

Les délégations centrales et péri-centrales enregistrent des taux d'accroissement faibles à nuls à l'inverse des délégations de la troisième couronne. Ces délégations, à l'origine rurale, situées dans la zone Ouest notent des taux très élevés : Battan (29,45%), Borj el Amri (27,74%), Sidi Thabet (20,86%), Tebourba (11,46%), Jedeida (10,74%).

L'importance de ces taux est à signaler non seulement à l'échelle de chaque délégation mais également par rapport à l'échelle métropolitaine dans le sens où ils attestent une similarité du rythme de croissance de logements entre milieu rural et urbain avec des taux respectifs (3.9%) et (4%).

Carte 7: Taux d'accroissement annuel (TACC) de logement par délégation au cours de la décennie 2004/2014



Fond de carte : SDA, AUGT- Source : INS- Élaboration personnelle.

Ces tendances renvoient à la dispersion et l'étalement de l'habitat liés à la disponibilité des terrains constructibles et urbanisables et aux constructions sur des terrains agricoles «grignotés» ou encore sur des berges de lagunes non viabilisées ou inondables occupées par certaines populations. Elles dépendent également du mouvement général de la population au sein de la métropole et à la dynamique des activités économiques notamment industrielles.

Les populations exclues du marché légal d'accès à la propriété ont trouvé leur unique occasion dans le marché illégal localisé en périphérie où elles ont la possibilité d'acquérir des petits lots avec des facilités de paiement.

La politique de réhabilitation, adoptée depuis les années 1980 et devenue une composante principale de la politique de l'habitat depuis les années 1990, a permis la consolidation de ces

quartiers illégaux. Cette politique consiste à intégrer ces quartiers à la ville en les dotant d'infrastructures nécessaires (voirie, transport, eau, électricité, équipements collectifs de base). En améliorant la situation de ces quartiers, cette politique a encouragé implicitement le développement de l'habitat en périphéries qui a pour conséquence l'étalement de la ville et la dispersion de sa forme en dehors des zones dédiées à l'urbanisation. Dans ce cadre, nous pouvons citer le cas de Cité Ettadhamen et Douar Hicher à l'Ouest, Sidi Hassine au Sud-Ouest de la Sebkha Séjoumi.

La dynamique du secteur industriel vers les périphéries et les villes voisines inscrite dans le processus de métropolisation, peut expliquer l'attractivité de certaines délégations situées dans les limites administratives du Grand Tunis : vers le Sud-Ouest Mohamedia-Fouchana (6,4%), Oued Ellil (4,8%) et Jedeida (4,6%) à l'Ouest sous la forme des opérations d'habitat social proches de zones d'emplois.

## 2. La recherche d'une polycentralité

L'étalement de la ville n'est pas lié uniquement à la périurbanisation de l'habitat mais dépend également de l'éclatement de la centralité. La ville contemporaine s'étale en développant de façon volontaire ou spontanée un réseau de centralités conforme au modèle de la ville polynucléaire (Harris et Ullman, 1945).

À côté du centre d'affaires dominant existe dans chaque secteur une certaine centralité qui peut être qualifiée de secondaire. Ce modèle dépassant la conception de la ville à centre unique, se confère à un éclatement de la centralité notamment des fonctions qui permettent une attraction et une animation du secteur concerné. Dans le cas du Grand Tunis, cette situation confirme les propos de P. Claval *«la centralité est un phénomène évolutif.<sup>91</sup> Dans sa traduction géographique, la centralité n'est pas une propriété géométrique stable. Elle dépend des conditions de déplacements des biens et des personnes et des moyens de communication dont dispose la société étudiée. Les mutations techniques intervenues depuis le début des années 1960 ont eu dans ce domaine des effets considérables.»<sup>92</sup>*

L'étalement urbain et les rénovations en matière des infrastructures de transport et de télécommunications ont permis le développement d'un réseau de centralités où le centre traditionnel de la ville n'est plus le seul lieu où se concentrent les activités porteuses de

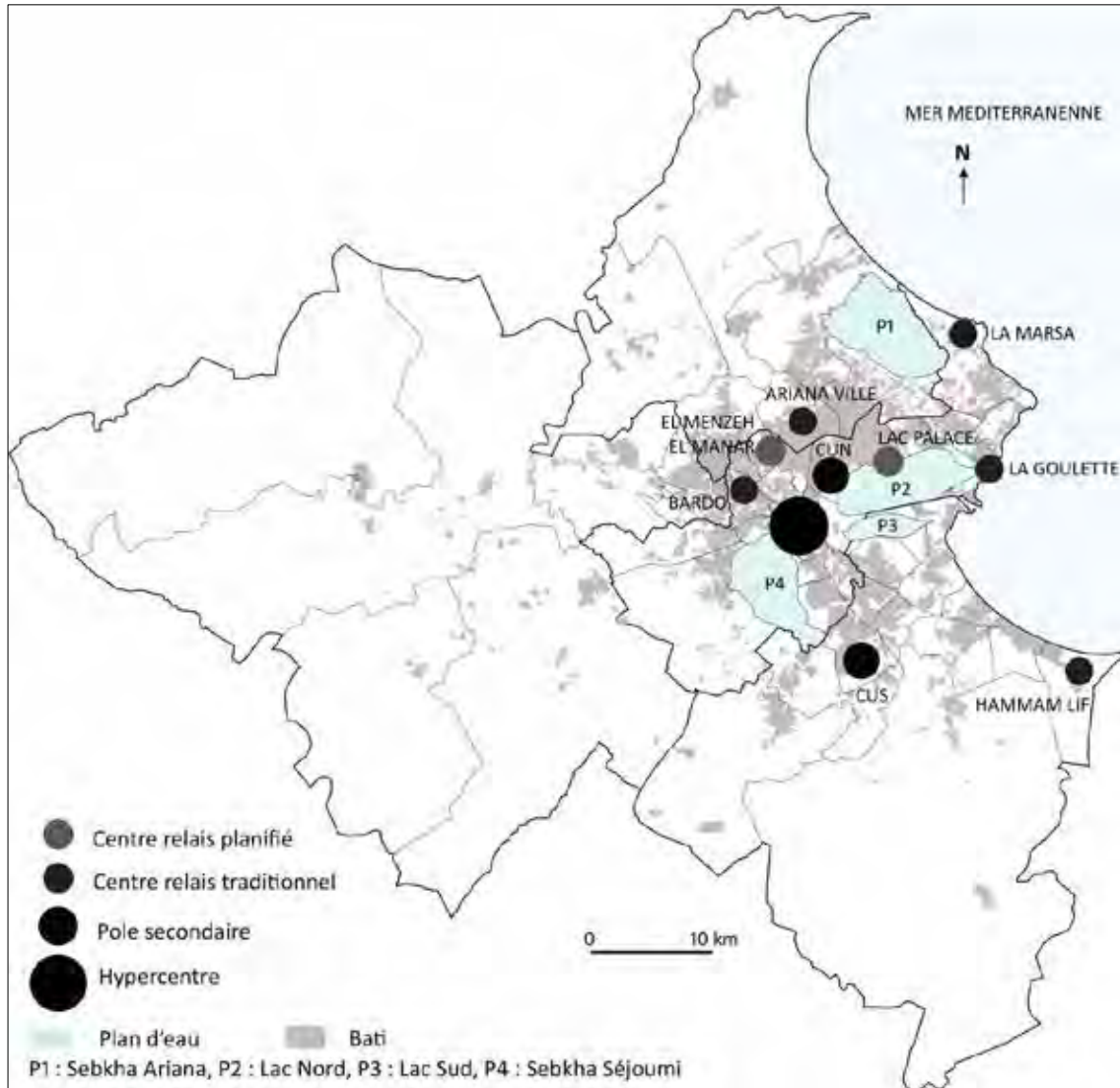
---

<sup>91</sup> Claval P., 2000, Réflexions sur la centralité, Cahiers de géographie du Québec, vol.44, n°123, 2000, p.298.

<sup>92</sup> *Idem*, p.294.

centralité. Comme pour d'autres métropoles, cette «polycentralité» ou «polynucléarité» à Tunis peut être considérée comme une clé de la croissance urbaine contemporaine.

Carte 8: La centralité dans le Grand Tunis.



Fond de carte : SDA, AUGT- Élaboration personnelle.

Cette métropole possède aujourd'hui une armature de centres classifiés dans les documents d'urbanisme en : l'Hypercentre, les pôles secondaires, les centres relais traditionnels et les centres relais planifiés (Carte 8). Dès 1977, les tendances d'évolution ont impulsé le glissement vers le Nord des fonctions centrales. Sous l'effet combiné, à la fois, de la

planification urbaine et des tendances du marché, d'importantes transformations ont graduellement entraîné la constitution dans le Grand Tunis d'une centralité polynucléaire<sup>93</sup>.

Ce qui nous intéresse dans ce paragraphe c'est l'examen de la planification de la polycentralité dans le Grand Tunis et son rapport à l'étalement et l'éclatement de sa forme.

Tableau 5: Les centres dans le Grand Tunis

	Noms	Localisations
Centre principal	Hypercentre (Médina et ville basse)	Centre
Pôles secondaires	Centre urbain nord (CUN) Centre urbain sud (CUS)	Zone Nord Zone Sud
Centres relais traditionnels	La Goulette Le Bardo La Marsa Hammem Lif L'Ariana	Côte Nord Zone Péricentrale Côte Nord Côte Sud Zone Nord
Centres relais planifiés	El Menzeh 6 El Manar Lac Palace	Zone Nord Zone Nord Zone Nord (Berges du Lac Nord)

Avant la colonisation, la médina était le centre unique politiquement et économiquement. Depuis 1860, «La Maison de France» a été édifiée sur l'axe Est-Ouest qui reliait la médina au port. Cet axe a constitué ensuite l'artère principale de la ville «Avenue Jules ferry» puis «Avenue Habib Bourguiba». Depuis cette date, la centralité s'est glissée progressivement vers la ville européenne surtout après l'instauration du protectorat en 1881. Il s'agit de la première dynamique de la centralité enregistrée dans l'histoire de la ville. Au fil des années, cette centralité s'est confirmée constituant ainsi le centre principal ou le «centre-ville». Avec la croissance démographique et la périurbanisation de l'habitat, ce «centre-ville» communément appelé l'hypercentre a gardé sa suprématie sur la structure de la ville. Les centres ou même les polarités développées n'ont pas pu résoudre le problème de dépendance au «centre-ville», ce qui a été à l'origine d'une situation critique du centre lui-même (congestion, dégradation...) et par conséquent une situation de dysfonctionnement de la ville, comme le confirme J. Monnet : *le degré d'animation et la mixité des centres constituent une image de l'état de fonctionnement de l'agglomération d'une façon générale.*<sup>94</sup>

<sup>93</sup> Chabbi M., « Mutations de la centralité et enjeux urbains des villes tunisiennes » in Souiah S-A., 2008, Villes arabes en mouvement, L'Harmattan, p.152.

<sup>94</sup> Monnet J., 2000, « Les dimensions symboliques de la centralité », Cahiers de géographie du Québec, V44, n°123, p399-418.

Depuis cette période, la question de la centralité a été abordée dans les documents d'urbanisme notamment dans le Plan Régional d'Aménagement PRA (1977). Dans ce document, trois constats liés à la centralité ont été notifiés :

-La nécessité du maintien du centre de Tunis comme centre principal de l'agglomération, parce que fréquenté par toutes les couches de la population tunisoise. Il regroupait les niveaux les plus élevés des activités socio-économiques, ainsi que d'importantes fonctions administratives. De ce fait, la polyfonctionnalité et la polysocialité du centre principal n'étaient pas contestées ;

-L'hypercentre n'était relayé, à l'époque, que par quelques centres secondaires (la Marsa, la Goulette, Hammem lif) et de petits centres locaux (l'Ariana, le Bardo). Ces centres n'avaient qu'un faible niveau de services. Cette faiblesse du réseau de centralité augmentait la dépendance des populations des villes périphériques par rapport à l'hypercentre ;

-La concentration des commerces dans le centre principal générait la transformation progressive des logements en bureaux. Le développement de ces activités a multiplié les déplacements « périphérie-centre », causant des problèmes importants de circulation et de stationnement.

Suite à ces constats, l'option générale consiste à préconiser *le décongestionnement de l'hypercentre par le report d'une partie des activités tertiaires sur un centre régional et l'amélioration de l'accessibilité par l'amélioration de la voirie de desserte et l'adoption d'un transport public en site propre.*<sup>95</sup> Cette option générale est divisée en deux grandes orientations : la première concerne l'hypercentre, la deuxième concerne les centres secondaires.

L'hypercentre, constitué de deux entités morphologiquement très différentes, nécessite des interventions distinctes. La médina souffrant d'une dégradation de son bâti notamment celui des grandes demeures, a nécessité un grand travail de réhabilitation et de rénovation.

Dans ce cadre, se sont créés de nombreuses institutions et organismes (l'Association de sauvegarde de la médina ASM, l'Institut national du patrimoine INP et l'Agence de rénovation et de réhabilitation urbaine ARRU). Pour la ville européenne, il était question de reporter certaines activités vers les périphéries : les activités industrielles considérées comme polluantes et les activités tertiaires de niveau local. Cette orientation a été à l'origine de l'éclatement de la centralité.

---

<sup>95</sup> District de Tunis, Plan Régional d'Aménagement PRA, 1977, p.72



Ces orientations ont été prolongées par d'autres opérations d'aménagement dans l'objectif de rationaliser l'utilisation du sol dans le centre et restructurer le cœur de l'agglomération : le réaménagement de l'avenue Bourguiba, les équipements sur l'avenue Mohamed5. La réalisation de ces deux opérations a débuté dans les années 1980 se poursuit jusqu'à nos jours. Les disponibilités foncières de la zone aux alentours de l'avenue Mohamed 5 et sa proximité immédiate de l'hypercentre ont contribué à la réalisation de l'opération projetée. L'objectif était de créer un centre d'affaires sur une zone de 13 hectares devant abriter de multiples fonctions : habitat (100000 m<sup>2</sup>), bureaux (175000 m<sup>2</sup>), commerces et services (18000 m<sup>2</sup>) et hôtels (22000 m<sup>2</sup>). Dans le prolongement naturel de la zone tertiaire de Mohamed 5, la zone de Montplaisir a connu une densification importante de son tissu autour de l'avenue Khereddine Pacha, sous forme de sièges de sociétés et d'organismes publics.

Le PRA projetait également à longue échéance, la rénovation de la Petite Sicile de la zone du port de Tunis et la liaison avec la zone des berges du lac.<sup>96</sup> Il s'agit d'un ancien quartier de l'hypercentre, contigu à la zone portuaire, connu par la vétusté de son cadre bâti et par la prédominance des entrepôts. La zone, qui porte sur 80 hectares environ, connaît de nombreux problèmes fonciers, constituant un frein essentiel à la réalisation de l'opération projetée depuis 1954.<sup>97</sup>

Selon le Schéma Directeur d'Aménagement (SDA), le traitement de la centralité actuelle et la programmation d'une véritable politique de centralité pour le Grand Tunis assureront les conditions d'un bon fonctionnement de l'agglomération. La recherche d'une polycentralité est considérée comme un élément clé de l'équilibre urbain et régional de l'agglomération.<sup>98</sup>

Cette politique s'est traduite depuis quelques années par le recentrage<sup>99</sup> de la centralité autour du lac de Tunis. La reconstruction de la centralité forte autour d'un site exceptionnel constitue une chance unique pour une capitale<sup>100</sup> selon la Stratégie de développement de la ville de Tunis élaborée en 2000. En plus de la solution concernant l'hypercentre, le PRA préconise la programmation de trois centres secondaires à la périphérie devant *relayer l'hypercentre, et offrir des services de qualité aux populations.*<sup>101</sup> L'objectif était de réaliser des pôles de développement fournissant des niveaux élevés de services, à même de réduire l'attraction de l'hypercentre. Les trois centres programmés se situent dans le Nord, le Sud et

---

<sup>96</sup> District de Tunis, 1977, Plan Régional d'Aménagement PRA, p.72.

<sup>97</sup> Ministère de l'équipement de l'habitat et de l'aménagement du territoire, 2002, Schéma Directeur d'Aménagement SDA du Grand Tunis, Rapport 2, p.197.

<sup>98</sup> *Idem*, p.152.

<sup>99</sup> Barthel P-A., 2003, Faire la ville au bord de l'eau, Les lacs de Tunis : des marges urbaines à des sites de très grands projets d'aménagement, p.300.

<sup>100</sup> Municipalité de Tunis, 2000, Stratégie de développement de la ville de Tunis, p.14.

<sup>101</sup> District de Tunis, 1977, Plan Régional d'Aménagement PRA, p72.



Jérôme Monnet définit le centre comme *un haut lieu d'échanges et de concentration de multiples fonctions urbaines. Ce centre est doté d'un pouvoir d'attraction et d'animation basé essentiellement sur la polyfonctionnalité. Ainsi, un centre urbain regroupait des équipements (administratifs, socio-collectifs...), de l'habitat, des lieux de commerce et les différents services*<sup>103</sup>. Bien que les centres secondaires tels que réalisés ne correspondent pas à cette définition, ils constituent des noyaux d'éclatement aussi bien de la forme urbaine que de la centralité. Ils ont participé ainsi à l'attractivité de la région nord pour l'implantation des entreprises et de la région sud pour l'habitat.

En lien avec le développement d'activités économiques, une tendance récente à l'éclatement de la forme urbaine est à signaler. Il s'agit de l'implantation des grandes surfaces commerciales en périphéries, dans le cadre de l'ouverture économique du pays aux investissements étrangers depuis les années 1990. L'article 5 (bis)<sup>104</sup> de la Loi n°2003-78 du décembre 2003, modifiant et complétant le code de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, restreint les possibilités d'implantation des grandes surfaces dont la base de construction, lors de leur édification ou après leur extension, dépasse 3000 mètres carrés ou dont la surface de base réservée à la vente dépasse 1500 mètres carrés. Elles ne peuvent être implantées qu'à l'extérieur des limites des zones couvertes par des plans d'aménagement urbain et à une distance supérieure ou égale à cinq kilomètres à partir des limites de ces zones. Pour autant cet étalement d'activités économiques ne produit pas de réelles centralités telles que définie plus haut. Ainsi, la métropole de Tunis apparaît plus soumise à un processus d'étalement qu'un développement de polycentrisme de type nord américain.

Pour conclure, il faut rappeler que le phénomène d'étalement et de l'éclatement de la forme urbaine s'avère plus conséquent dans les villes des pays en développement, où le secteur informel prend jour après jour de l'ampleur notamment dans l'offre de logement. Dans le Grand Tunis, la coexistence entre le secteur formel et informel a été à l'origine d'un étalement devenu considérable depuis les années 1970. La production des documents d'urbanisme orientant l'urbanisation au sein de la métropole n'a pas permis la maîtrise d'un

---

<sup>103</sup> Monnet J., 2000, « Les dimensions symboliques de la centralité », Cahiers de géographie du Québec, V44, n°123, p399-418.

<sup>104</sup> Article 5(bis) : les grandes surfaces commerciales dont la base de construction, lors de leur édification ou après leur extension, dépasse 3000 mètres carrés ou dont la surface de base réservée à la vente dépasse 1500 mètres carrés, ne peuvent être implantées qu'à l'extérieur des limites des zones couvertes par des plans d'aménagement urbain et à une distance supérieure ou égale à cinq kilomètres à partir des limites de ces zones. A titre exceptionnel, cette distance peut être réduite de deux kilomètres au maximum, et ce, en cas d'impossibilité de respecter la distance sus-indiquée pour des raisons objectives liées notamment aux exigences de l'aménagement du territoire. Dans ce cas, il y a lieu de se faire délivrer une autorisation par arrêté du ministre chargé du commerce et du ministre chargé de l'aménagement du territoire, et ce, après avis du ministre chargé de l'intérieur, du ministre chargé du transport et du ministre chargé de l'environnement.

étalement défiant toute logique planificatrice<sup>105</sup>. Une série de lois a été adoptée depuis pour faire face à cette situation en vain. Nous pouvons citer la Loi de la protection des terres agricoles (loi n°83-87 du 11 novembre 1983). Cette loi a un double objectif : la préservation des terres agricoles et des ressources hydrauliques et l'organisation et la maîtrise de l'habitat. Pour la concrétisation de ces objectifs, cette loi recommande d'augmenter la densité urbaine à l'hectare, d'opter pour la construction verticale, de développer d'avantage la stratégie d'habitat social et la rendre encore plus appropriée et plus conforme aux revenus des populations candidates à l'accession de la propriété immobilière.

L'option de la densification du tissu existant a été préconisée par les différentes versions des schémas directeurs d'aménagement. Elle est considérée comme une priorité absolue en matière d'extensions urbaines.

L'article 12 de la Loi n°2003-78 du décembre 2003, modifiant et complétant le code de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, explique la densification du tissu existant comme suit : *« La densité des constructions autorisée dans tout ou partie d'une zone affectée et ce, en considération de la capacité d'accueil de l'infrastructure et des équipements collectifs existants ou à réaliser, la qualité des sols de ces zones, des risques naturels éventuels et des facteurs environnementaux, et ce, à charge, lors de l'élaboration ou de la révision des plans d'aménagement, d'opter pour un type de construction composé d'un rez-de-chaussée et de deux étages comme base générale de densité autorisée dans les zones aménagées à cet effet conformément aux critères ci-dessus énumérés et qui ne sont pas soumises à des servitudes ou règlements spéciaux. »*

En plus clair, la densification des tissus urbains revient à encourager la construction en hauteur, et à favoriser l'habitat collectif au détriment de l'habitat individuel.

L'examen de la dynamique démo-spatiale du Grand Tunis a permis de démontrer qu'il s'agit d'un rejet progressif de la population du centre vers les périphéries auquel s'est ajouté un apport constant de population venue de l'extérieur ce qui a permis le développement des nouveaux noyaux urbains dispersés dans l'espace métropolitain.

Cette dynamique non homogène sur le plan spatial produit un déséquilibre en matière des densités de populations et de logements. Les tentatives de densification, de remplissage des interstices urbains ou la création de réserves foncières au centre sur les berges du Lac de Tunis, n'ont pas empêché l'étalement urbain en dehors même des zones urbanisables. Ceci

---

<sup>105</sup> Chabbi M., 1986, « Politiques d'habitat et modèles de développement, le cas de Tunis 1960-1984 », Annuaire de l'Afrique du Nord Tome 25, p37.

avait pour conséquence un déséquilibre Habitat/Emploi qui persiste dans la métropole depuis des décennies et indique que toutes les tentatives de le dépasser ont échoué. Cette situation ne pourra qu'aggraver le problème de la mobilité quotidienne.

L'impact que peut avoir ce phénomène ne se limite pas à l'environnement (mitage des terres agricoles et pollution due à l'usage de la voiture) mais concerne également un changement général de modes de vie.

Ces éléments de la dynamique démo-spatiale du Grand Tunis renvoient aux traits caractéristiques d'un processus de fragmentation spatiale, formelle, fonctionnelle et sociale en cours.

Un autre élément peut accréditer l'hypothèse de la fragmentation. Il s'agit des caractéristiques de logements de chaque zone et de chaque délégation.

## **B. Les homogénéités et/ou différenciations des espaces résidentiels de l'échelle de la zone à celle de la délégation**

Le logement est souvent mobilisé pour l'examen des différenciations socio-spatiales. La lecture de la fragmentation spatiale ne fait pas exception. F. Navez Bouchanine, et d'autres chercheurs intéressés par cette notion, parle de l'hétérogénéité des caractéristiques de logements comme révélateur d'une fragmentation.

Dans ce sens, nous nous focalisons dans ce paragraphe sur l'examen des caractéristiques générales des logements dans l'ensemble du Grand Tunis. Notre objectif est donc de :

- Déterminer les grands traits de l'homogénéité, l'hétérogénéité et des différenciations qui peuvent renvoyer à la fragmentation spatiale selon le logement.
- Comprendre/ expliquer le rôle de la politique d'habitat et l'évolution des différents fragments.

Nous ne prétendons pas l'exhaustivité et ce pour deux raisons. L'étude de ces caractéristiques n'est pas une fin en soi puisque notre objectif n'est pas de dresser un atlas de la typologie résidentielle du Grand Tunis. Elle est également un exercice difficile à réaliser vu l'étendue spatiale de l'agglomération.

Nous avons examiné les espaces résidentiels dans les différentes délégations de la métropole mais en comparant dans un premier temps la situation à l'échelle des différentes zones. Nous décrirons sommairement les spécificités morphologiques de chaque zone (rues parcelles, et fonctions) puis nous étudions les espaces résidentiels.

Nous observons les espaces résidentiels à travers un ensemble de variables qui concernent le logement et la population. Il ne s'agit pas uniquement d'examiner le cadre bâti mais également le cadre humain des divers fragments de l'agglomération.

### Logement

Nous avons pris en considération quatre variables liées au logement : le type, la taille le raccordement aux réseaux essentiels et la densité.

\*Le type : En 2014, cinq types ont été recensés : Maison traditionnelle ou Houch, Logement jumelé ou étage de logement jumelé, Villa ou étage de villa, Appartement et Logement Rudimentaire.

Tableau 6: Répartition en pourcentage (%) de types de logements en 2014 dans le Grand Tunis.

Typologie	T1 Maison traditionnelle ou Houch	T2 Logement jumelé ou étage de logement jumelé	T3 Villa ou étage de villa	T4 Appartement (collectif)	T5 Logement rudimentaire
(%)	23,93 %	41 %	26,36 %	8,31 %	0,38 %

Source : Recensement général de la population et de l'habitat de 2014.

Vu que le type Logement rudimentaire est faiblement représenté (0,38%) dans le parc de logements du Grand Tunis en 2014, nous avons considéré dans notre étude les quatre (4) types suivants :

Type (T1) : Maison traditionnelle ou Houch : Ce type correspond à la maison à patio situé au centre géométrique de la construction, qui distribue les différentes pièces. Cette maison est sans retrait par rapport à la rue et par rapport aux maisons mitoyennes.

Type (T2): Logement jumelé ou étage de logement jumelé : ce type regroupe tout logement autre que le T1, le T3 et le T4. Il ne correspond pas uniquement, en effet, aux logements qui ont un mur mitoyen avec des retraits par rapport à la limite du terrain.

Type (T3) : Villa ou étage de villa.

Type (T4) : Appartement, collectif.

\* La taille de logement : Il s'agit d'examiner la surface couverte (SC) des logements.

Cinq (5) tailles de logements sont considérées dans le recensement.

Logement dont la surface couverte (SC1) est inférieure à 50 m<sup>2</sup>.

Logement dont la surface couverte (SC2) est comprise entre 50 et 99 m<sup>2</sup>.

Logement dont la surface couverte (SC3) est comprise entre 100 et 149 m<sup>2</sup>.

Logement dont la surface couverte (SC4) est comprise entre 150 et 199 m<sup>2</sup>.

Logement dont la surface couverte (SC5) est supérieure à 200 m<sup>2</sup>.

\*Le raccordement aux réseaux essentiels : Nous avons examiné le raccordement aux réseaux d'assainissement, au réseau internet et au réseau gaz naturel. Pour les réseaux d'eau et d'électricité, en plus des taux élevés de raccordement les disparités sont mineures entre les différents territoires.

\* La densité de logements par hectare (Log/ha) : Elle est exprimée par le rapport entre le nombre de logement et la surface de la délégation. La densité moyenne dans le Grand Tunis est d'environ (15 Log/ha).

## **Population**

En l'absence des données sur les revenus à une échelle fine, nous avons observé quatre indicateurs : le niveau d'instruction supérieure, le taux d'analphabétisme, le taux de chômage général et le taux de chômage des diplômés.

\*Le niveau d'instruction et le taux d'analphabétisme : Instruire la population a été l'un des piliers du développement et du modernisme de la Tunisie depuis l'indépendance en 1956. Ceci explique l'amélioration des taux d'instruction de la population à l'échelle du pays en général. À l'échelle du Grand Tunis, environ la moitié de la population a un niveau d'instruction secondaire. Ce sont le niveau d'instruction supérieure et le taux d'analphabétisme qui font la distinction entre les différentes délégations.

\* Le taux de chômage général et le taux de chômage des diplômés : Dans un contexte politique et économique non stable, le taux de chômage général n'arrête pas de grimper pour atteindre des chiffres préoccupants dans l'ensemble du territoire national. En dépit de son poids économique et sa part importante dans le marché de l'emploi, le Grand Tunis est considérablement touché par ce problème. La population tunisoise au chômage se répartie différenciellement selon les territoires et le niveau d'instruction. Selon les dernières statistiques, les diplômés sont les plus touchés par ce problème. Dans ce sens, nous comparons le taux de chômage en général et le taux de chômage des diplômés par zone et par délégation.

## **I. Une différenciation des espaces résidentiels, par zone, qui perdure**

Ce paragraphe porte sur la caractérisation des différents espaces résidentiels et la compréhension de leur mutation en lien aux dynamiques démo-spatiales précédemment constatés dans le paragraphe A de ce chapitre.

Choisir les orientations générales d'aménagement par zone était un choix préconisé par les concepteurs du Plan Régional d'Aménagement (PRA) en 1977 dans le but de maîtriser le développement d'une ville qui se développait sans fin d'une part et atténuer les déséquilibres constatés entre les différentes délégations d'autre part. En parallèle, des politiques liées aux différents secteurs ont été adoptées.

Nous avons voulu tester, ici, l'efficacité de ce choix en comparant les espaces résidentiels par zone selon les variables précédemment décrites.

De part leurs caractéristiques géographiques, le rythme et le secteur (formel/ informel) des constructions, les zones ont développé des densités différentes. Un grand déséquilibre est noté entre le centre et les autres zones. Le centre, avec une densité de (39.5 Log/ha), dépasse beaucoup la moyenne du Grand Tunis (15 Log/ha) qui correspond presque à la densité de la zone Ouest (15.9 Log/ha). Les autres zones sont beaucoup moins denses notamment la Côte Sud avec (6.3 Log/ha).

L'observation générale des logements annonce la dominance du type jumelé (T2), soit (46%) de l'ensemble du parc du Grand Tunis. Néanmoins, des différences existent entre les zones qui nous permettent de les classer en trois cas :

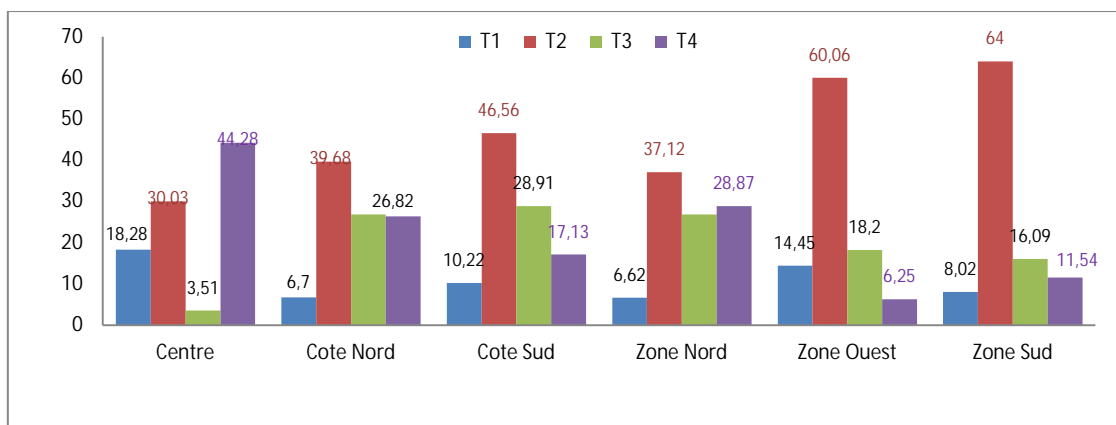
- Le 1er cas est le centre dans lequel sont notés les taux les plus élevés de logements traditionnels (type T1; 18.2%) et collectifs (T4 ; 44.2%).
- Le 2ème regroupe la zone Ouest et la zone Sud dominées par le type jumelé (T2) avec respectivement (60%) et (64%).
- Le 3ème regroupe la Côte Nord, la Côte Sud et la zone Nord. L'importance des villas (T3) est le point commun entre ces trois zones. Ce type représente au moins (26%) de leurs parcs. Deux points font de légères distinctions entre ces trois zones. Le premier est la part du type jumelé (T2) dont le taux est moins important à la zone Nord, (37.1%). Le deuxième est la part du type collectif (T4) qui est plus présent dans la zone Nord et la Côte Nord avec au moins (26.8%) de leurs parcs.

Les superficies les plus répandues dans l'ensemble du parc sont la SC2 et la SC3 avec respectivement des taux moyens (37.5%) et (34.5%). Dans toutes les zones, la superficie SC2 qui est la plus dominante à l'exception de la zone Nord où la superficie SC3 dépasse d'environ (9%) la superficie SC2. La zone Nord est également la zone renferme la part la plus élevée de logements spacieux de superficie SC4 et SC5 avec des taux respectifs (12.1%) et (9%).



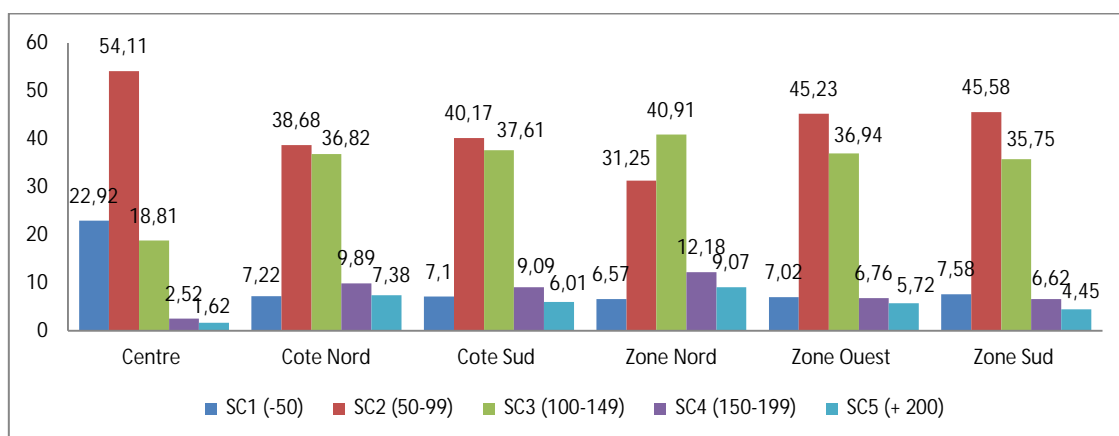
Le centre a la caractéristique de contenir un nombre assez intéressant de petits logements à superficie SC1 (22.9%) vu la présence des appartements collectifs datant de la période coloniale. Dans les autres zones, cette taille ne dépasse pas (7.5%) de leurs parcs.

Graphique 5: Répartition de types de logements par zone en 2014.



Source : INS, 2014. Elaboration personnelle.

Graphique 6: Répartition des tailles de logements par zone en 2014.

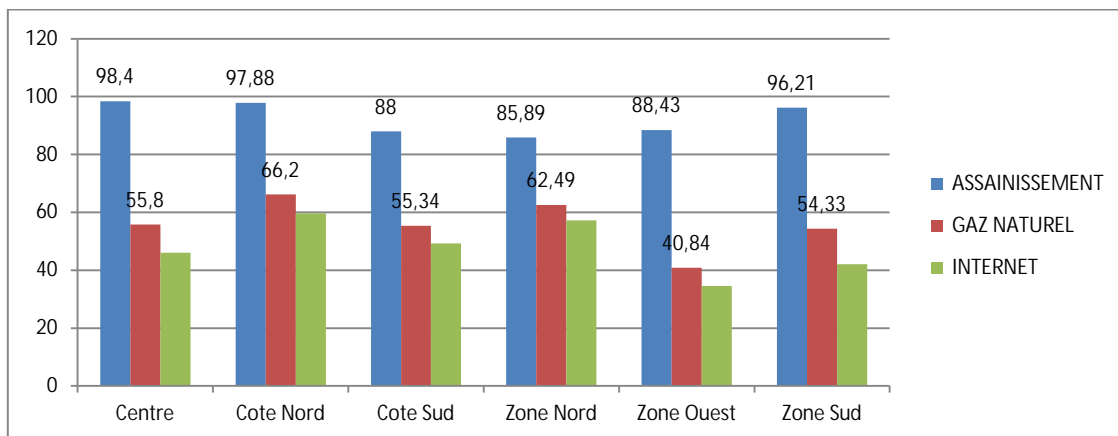


Source : INS, 2014. Elaboration personnelle.

Le raccordement aux réseaux d'assainissement et de gaz naturel est un service public. Le réseau internet est un service privé qui dépend de l'initiative individuelle et considéré par certains comme facultatif. L'intérêt de l'examen des taux liés à ce réseau réside dans le fait qu'à l'échelle internationale il est considéré comme un indicateur de l'insertion et la connexion au monde entier. Dans le cas de Grand Tunis, la moyenne de ce réseau est d'environ (48.1%). Elle est dépassée dans trois cas (Zone Nord, Côte Nord et Côte Sud). Le taux le plus faible est noté dans la zone Ouest (34.5%). Les taux les plus élevés du réseau du

gaz naturel sont notés dans la zone Nord, la Côte Nord et la Côte Sud. La zone Ouest est la moins desservie par ce réseau avec un taux de raccordement égal à (40.84%).

Graphique 7: Raccordement aux réseaux essentiels par zone en 2014.



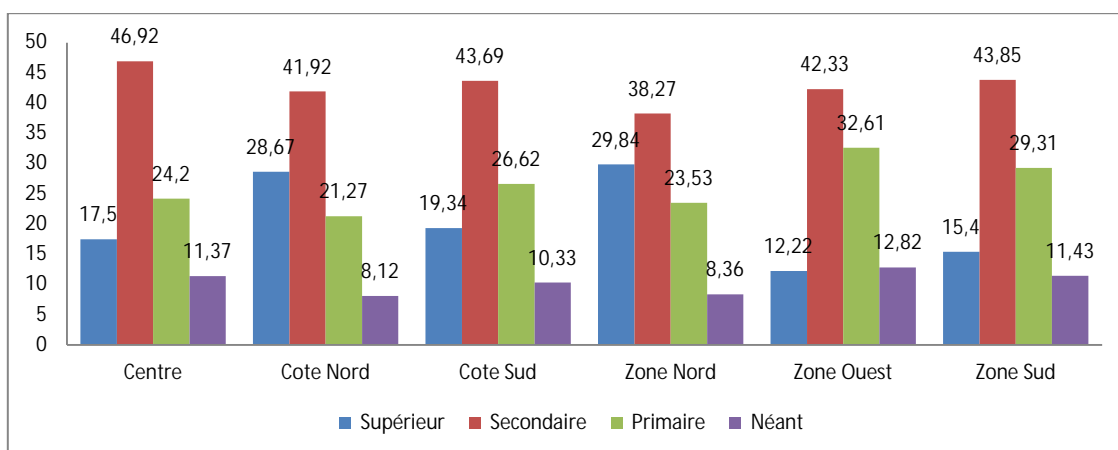
Source : INS, 2014. Elaboration personnelle.

Pour le réseau d'assainissement, les taux dépassent (85%) dans toutes les zones. Ce qui marque le raccordement de ce réseau c'est le taux le moins élevé (85.8%) noté dans la zone Nord derrière la zone Ouest (88.4%). Ceci peut être expliqué par le rythme très rapide de construction de logements ces dernières années par le secteur informel notamment dans les délégations de la Soukra et Raoued de la zone Nord.

Les variables liées à la population montrent, qu'à l'instar du cadre bâti, ces zones regroupent des populations très hétérogènes. En dépit de l'intérêt accordé à l'éducation par l'Etat et par les individus, le taux moyen d'analphabétisme est égal à (10.4%) dans le Grand Tunis, il est plus élevé dans la zone Ouest (12.8%). Quant à l'instruction, le niveau le plus répandu dans la métropole est le secondaire, (42%). Il représente des taux qui se rapprochent dans les différentes zones avec un taux moins important dans la zone Nord (38.2%).

Les différences les plus significatives concernent la formation supérieure où les meilleurs taux sont notés dans la zone Nord (29.8%) et la Côte Nord (28.6%). Le taux le plus faible est noté dans la zone Ouest (12.2%) très loin de la moyenne du Grand Tunis (20.5%). Dans l'ensemble, cette zone est la moins favorisée en matière d'instruction puisqu'elle a également plus d'analphabètes (12.8%) et de niveau primaire (32.6%). Contrairement à la zone Nord où l'analphabétisme et le niveau primaire baissent en faveur du niveau supérieur (29.8%).

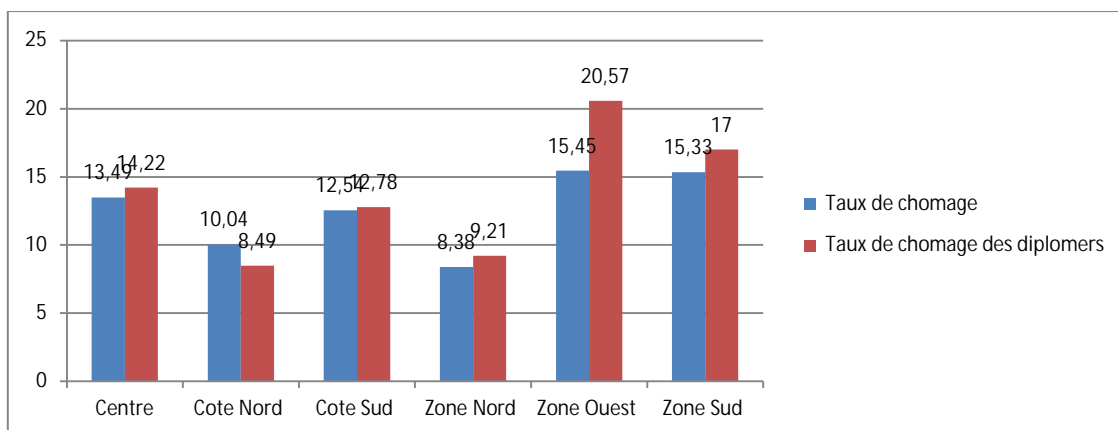
Graphique 8: Répartition des niveaux d'instruction par zone en 2014.



Source : INS, 2014. Elaboration personnelle.

Les zones les plus touchées par le chômage sont la zone Ouest et la zone Sud. La zone Ouest est réputée essentiellement par sa vocation résidentielle, la zone Sud est à vocation industrielle qui a su développer au cours des dernières années aussi une vocation résidentielle après l'aménagement de l'opération d'El Mourouj. Nonobstant des caractéristiques différentes, ces deux zones ont presque les mêmes taux de chômage général, environ (15%), avec un taux plus important de chômage des diplômés dans le cas de la zone Ouest (20.5%). Les zones les moins touchées par ce phénomène sont la zone Nord et la Côte Nord. Elles ont des taux très inférieurs à la moyenne du Grand Tunis. La zone Nord est la plus favorisée avec (8.3%) de chômage général et (9.2%) de chômage des diplômés. Les deux zones qui se trouvent avec des taux intermédiaires sont le Centre et la Côte Sud avec des taux plus importants dans le cas du centre avec (13.49%) de chômage général et (14.22%) de chômage des diplômés.

Graphique 9: Répartition des taux de chômage par zone en 2014.



Source : INS, 2014. Elaboration personnelle.

Selon la comparaison des caractéristiques des espaces résidentiels par zone, il ressort des différences et des inégalités considérables. En dépit des évolutions qu'ont connues les différentes zones sous l'intervention publique ou individuelle, les tendances sont les mêmes depuis des décennies. Les inégalités existent notamment entre la zone Nord et la zone Ouest. Cette dernière a connu beaucoup de changement au niveau de son parc de logement et des caractéristiques de sa population. Néanmoins, elle demeure la zone dont les conditions de logement et la possibilité de revenu pour la population apparaissent les plus difficiles au moins au niveau des caractéristiques que nous avons étudiées.

En plus des différences qualificatives, les chiffres montrent également que ces zones se développent à des rythmes très différents.

## **II. La lecture des espaces résidentiels par délégation**

Le passage d'une première échelle à une deuxième pourrait affiner des interprétations et dévoiler des différenciations qui peuvent être nuancées au niveau de la première. Dans ce sens, nous prétendons analyser les caractéristiques de l'espace résidentiel à l'échelle de la délégation.

Pour ce faire, nous avons choisi d'examiner et de comparer les délégations par zone. En d'autres termes, il s'agit de voir les caractéristiques des délégations appartenant à une même zone. Deux raisons sont à l'origine de ce choix. La première est de nous faciliter la tâche puisque le Grand Tunis comprend (48) délégations. La deuxième est de vérifier l'homogénéité à l'intérieur de chaque zone. Il convient de rappeler que le découpage du territoire de la métropole par zone est basé sur le critère d'homogénéité entre ses différentes composantes formant chaque zone.

### **1. Le centre : une fragmentation héritée**

Il s'agit du noyau central, géométriquement et historiquement, qui est à l'origine de la formation de la ville. Il est composé de deux tissus urbains (médina, ville européenne), datant chacun d'une période significative de l'histoire de la ville et du pays, qui sont très différents et clairement repérables sur une carte.

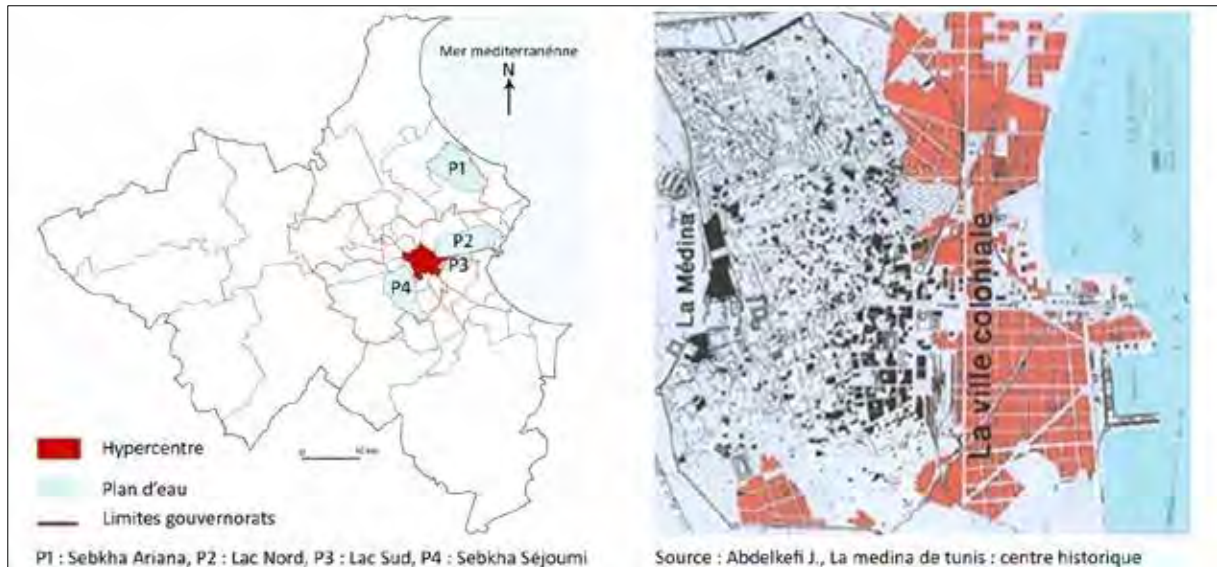
Administrativement, le centre est découpé en quatre délégations : la Médina, Bab Souika, Sidi El Béchir et Bab Bhar. Les trois premières forment ensemble le tissu «médina»<sup>106</sup>. Bab

---

<sup>106</sup> Nous employons Médina pour parler de la délégation et « médina » : le tissu médinal

Souika et Sidi El Béchir forment les deux faubourgs Nord et Sud du noyau originel Médina de ce tissu. La délégation de Bab Bhar représente essentiellement la «ville européenne».

Figure 3: Situation et plan de l'hypercentre : la médina et de la ville européenne.



La «médina» a été édifiée dès le VII<sup>ème</sup> siècle sur une petite colline autour d'un noyau central : la mosquée Zitouna. Ce lieu de culte constitue l'élément d'intersection droite de deux axes Est-Ouest et Nord-Sud. La ville a été délimitée par des remparts dont la destruction a commencé depuis 1860, date d'une expansion extra-muros très timide. Comme la majorité des villes arabo-musulmanes, son tissu a une forme organique constituée de parcelles de taille importante accolées les unes aux autres, desservies par des rues sinusoïdales étroites avec des passages voutés, appelés Sabbat. Ces rues sont d'une largeur non uniforme et ne présentent pas de perspective, (Figure4, p91).

À ce tissu, s'est jointe depuis le 19<sup>ème</sup> siècle, la «ville européenne», un nouveau tissu construit sur la partie basse de la ville entre le port et la colline dominée par la «médina».

Cette nouvelle ville a été conçue pour accueillir la population française (commerçants, hommes d'affaires, fonctionnaires, militaires...). Son plan géométrique est formé par des rues et des avenues larges et ordonnées avec un axe principal l'Avenue de la Marine, actuellement Avenue Bourguiba, bordée de part et d'autre d'espaces publics et de constructions à plusieurs étages (Figure5, p91). Lors de son fondement, les fonctions ont été organisées selon deux axes principaux. Sur un axe Nord-Est, se localisent les quartiers administratifs et résidentiels aisés.

Sur un axe Sud-Est, se localisent les entrepôts et activités industrielles autour de la gare et du port, avec également l'habitat populaire.

Figure 4: Caractéristiques typo-morphologiques de la médina de Tunis.



Figure 5: Vues de la ville européenne



Cette juxtaposition avait fait évoluer ces deux tissus. La «médina» a vécu plusieurs moments difficiles. Le déclenchement du glissement progressif des activités économiques et de

commandement<sup>107</sup> en faveur de la «ville européenne» a causé le risque de muséification de la «médiina». Mais, ce qui a fortement marqué ce tissu est la surdensification liée au phénomène d'«oukalisation». Depuis l'indépendance et le départ des colons, *l'émigration des populations aisées de la médiina et de ses faubourgs s'est accélérée sous l'effet de la disponibilité du parc immobilier. Les plus riches ont accaparé les meilleures résidences qu'ils se sont partagées avec la nouvelle classe au pouvoir. Les moins riches sont allés s'installer, soit dans l'habitat pavillonnaire, soit dans les immeubles du centre.*<sup>108</sup> La médiina est devenue l'un des principaux lieux qui ont accueilli la population rurale immigrante, elle est devenue un refuge pour les couches les moins solvables. Les résidences qui étaient habitées par des familles riches se sont transformées en «Oukala» (un véritable gami)<sup>109</sup> avec une famille par pièce.

Actuellement, en dépit des interventions de l'Agence de Réhabilitation et de Rénovation Urbaine (ARRU), la médiina est l'un des tissus les plus denses de la métropole<sup>110</sup>, (14051 hab/km<sup>2</sup>) malgré une solde migratoire négative (-27637) en 2014.

La «ville européenne» a pu développer deux axes prestigieux de largeur importante distinctifs de ce tissu : l'Avenue Bourguiba et l'Avenue Mohamed V. Sur la première s'implante l'Ambassade de France, la Cathédrale Saint-Vincent de Paul, le Théâtre Municipal de Tunis, le Ministère de l'intérieur, des hôtels de luxe, tels que l'Africa, des espaces de restauration et des services. Après revalorisation, en gardant sa fonction de circulation de véhicules, cette avenue est devenue un lieu de promenade.

La seconde avenue est principalement une voie de circulation de véhicules. Sur ces bords s'implantent les sièges des banques, la Cité de la Culture, le siège du RCD (parti du régime politique déchu), le Parc de la principale équipe de football en Tunisie, l'Espérance sportive de Tunis (EST).

L'ensemble du tissu a pour vocation principale le tertiaire qui se renforce avec la décroissance du nombre d'habitations.

Ce bref aperçu historique sur la formation de ce centre nous éclaire sur les caractéristiques actuelles de logements. Initialement, le seul type de la «médiina» était la

---

<sup>107</sup> Historiquement, les différentes fonctions (habitat, religion, commerce...) se sont organisées dans ce tissu du centre (la Mosquée de la Zitouna) à la périphérie selon leur niveau social et leur valeur symbolique. Les fonctions les plus nobles et propres se trouvent au centre aux alentours de la mosquée, telles que les parfumeries, les librairies et vente des tissus. Les fonctions les plus polluantes et indésirables telles que la tannerie, la poterie, le forgeage et les logements populaires sont situées à la périphérie. Actuellement, la principale fonction, autre que l'habitat, est le commerce : les souks de l'artisanat dont l'activité est orientée principalement à la promotion du tourisme d'une part et les souks de produits bon marché, particulièrement vestimentaires, d'autre part. Un circuit touristique a été dessiné pour guider les touristes qui pourront visiter les monuments historiques de la ville et ils peuvent assister à des activités culturelles particulières.

<sup>108</sup> Ferjani M-C., 1986, « Le processus de ségrégation sociale et spatiale dans le Grand Tunis », in Anthropologie et sociologie de l'espace urbain, GLYSI- Département d'ORSTOM-IRMAC, pp.154

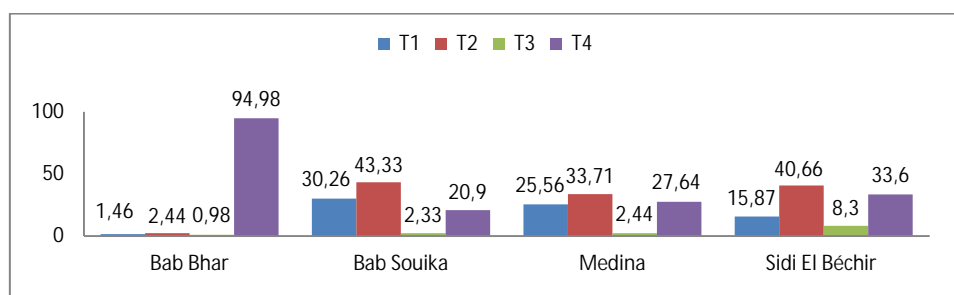
<sup>109</sup> *Idem*, p.155

<sup>110</sup> La densité moyenne du Grand Tunis en 2014 est de (7048.8 hab/km<sup>2</sup>).

maison traditionnelle (la maison à patio) au rez-de-chaussée ou à l'étage. Actuellement, vu la dégradation de son bâti, des immeubles sont en train d'être édifiés. Le premier projet réalisé dans ce contexte concerne le quartier de la Hafsia<sup>111</sup>. Ainsi, la «médina» contient actuellement plusieurs types. La délégation de la Médina compte (25.5%) du T1, (33.7%) du T2, (2.4%) du T3 et (27.6%) du T4. Ce tissu est également caractérisé par des logements à petite taille. Dans les trois délégations, presque la moitié des logements (46%) ont une superficie SC2. Le taux de SC1 est également très important. Il représente environ (33%) dans la Médina.

Les logements dépassant 150 m<sup>2</sup> ne représentent qu'une proportion très faible, par rapport à la moyenne du Grand Tunis : (4%) à Bab Souika et (6.5%) à Sidi El Béchir. Ce sont généralement des anciennes demeures de type traditionnel (T1) de familles aisées.

Graphique 10: Répartition de types de logement par délégation en 2014.



Source : INS, 2014. Elaboration personnelle.

Grâce aux opérations de réhabilitation et de rénovation de ce tissu, les taux de raccordement aux différents réseaux essentiels se sont bien améliorés. Néanmoins, des disparités sont notées entre les délégations elles mêmes et entre celles-ci et le reste de la métropole. Les taux de raccordement aux réseaux d'eau, d'électricité et d'assainissement se rapprochent de (100%).

En dépit d'une amélioration notée pour le taux de raccordement au réseau de gaz naturel, qui est passé de (16.3%) en 2004 à (37.43%) en 2014, il reste inférieur à la moyenne de la métropole, (55.83%), pour deux délégations. La délégation de Sidi El Béchir enregistre un taux plus élevé (57.42%). Dans le cas de la Médina, cette situation peut être expliquée par les difficultés rencontrées pour l'installation de ce réseau liées au coût et à la nature des travaux nécessaires.

<sup>111</sup> Le quartier de Hafsia s'est dégradé progressivement surtout après le départ des juifs, après l'indépendance, a subi une rénovation qui avait pour objectifs essentiels : améliorer les conditions de vie des habitants du quartier mais également permettre un brassage social en implantant des immeubles dans la partie ruinée accueillant des classes moyennes à riches. Les études de ce projet ont démarré en 1972 et ont été achevées en 1977. Les principaux acteurs étaient l'Association de Sauvegarde de la Médina de Tunis (ASM) et l'Agence de Réhabilitation et de Rénovation Urbaine (ARRU). Le projet finalisé en 1992 a été réalisé en deux tranches. Il a été fortement médiatisé et a été considéré une réussite architecturale, urbaine et sociale récompensée par le Prix Agha Khan.



Le raccordement à Internet reste relativement inférieur à la moyenne de la métropole (48.15%). Il est d'environ (39%) dans la Médina. Ces taux sont raisonnables par rapport au nombre d'individus qui peuvent utiliser Internet qui est de l'ordre de (48.2 %) de la population résidant dans les trois délégations.

La «ville européenne», ou la délégation de Bab Bhar, se distingue de la «médina» par la dominance du type collectif (T4). De part son héritage colonial, son parc de logements est formé de (94,9%) d'immeubles de style architectural français ou italien du 19ème siècle où ce sont logés les fonctionnaires français et les populations non françaises travaillant dans le commerce et le port (des Siciliens, des Corses, des Sardes...).

À l'instar du tissu médinal, la taille des logements n'est pas importante à Bab Bhar. Les superficies SC1 et SC2, moins de 100 m<sup>2</sup>, ont des taux respectifs (19,5%) et (64%). En dépit de leurs petites tailles, ces logements sont mieux raccordés que ceux de la «médina» aux réseaux notamment le gaz naturel (84.9%) et internet (58,1%).

Les hétérogénéités liées au logement entre les deux tissus formant le centre s'accompagnent de caractéristiques disparates de leurs populations. Celle qui réside dans la «ville européenne» est mieux instruite que celle de la «médina» puisqu'elle représente un taux d'instruction supérieure de (28,2%) et un taux d'analphabétisme de (6%).

Dans les trois délégations de la «médina», le nombre d'analphabètes est compris entre (11 et 14%). Le nombre des individus ayant une formation supérieure (16% à Sidi El Béchir) est inférieur à la moyenne de la métropole.

Parallèlement, ces populations sont touchées par le chômage. La population qui habite la «médina» en souffre plus avec environ (14 à 15%) de chômage général et (17,4%) de chômage chez les diplômés. À Bab Bhar, les chiffres sont moins élevés que les moyennes de la métropole, avec respectivement (9,6%) et (8,8%).

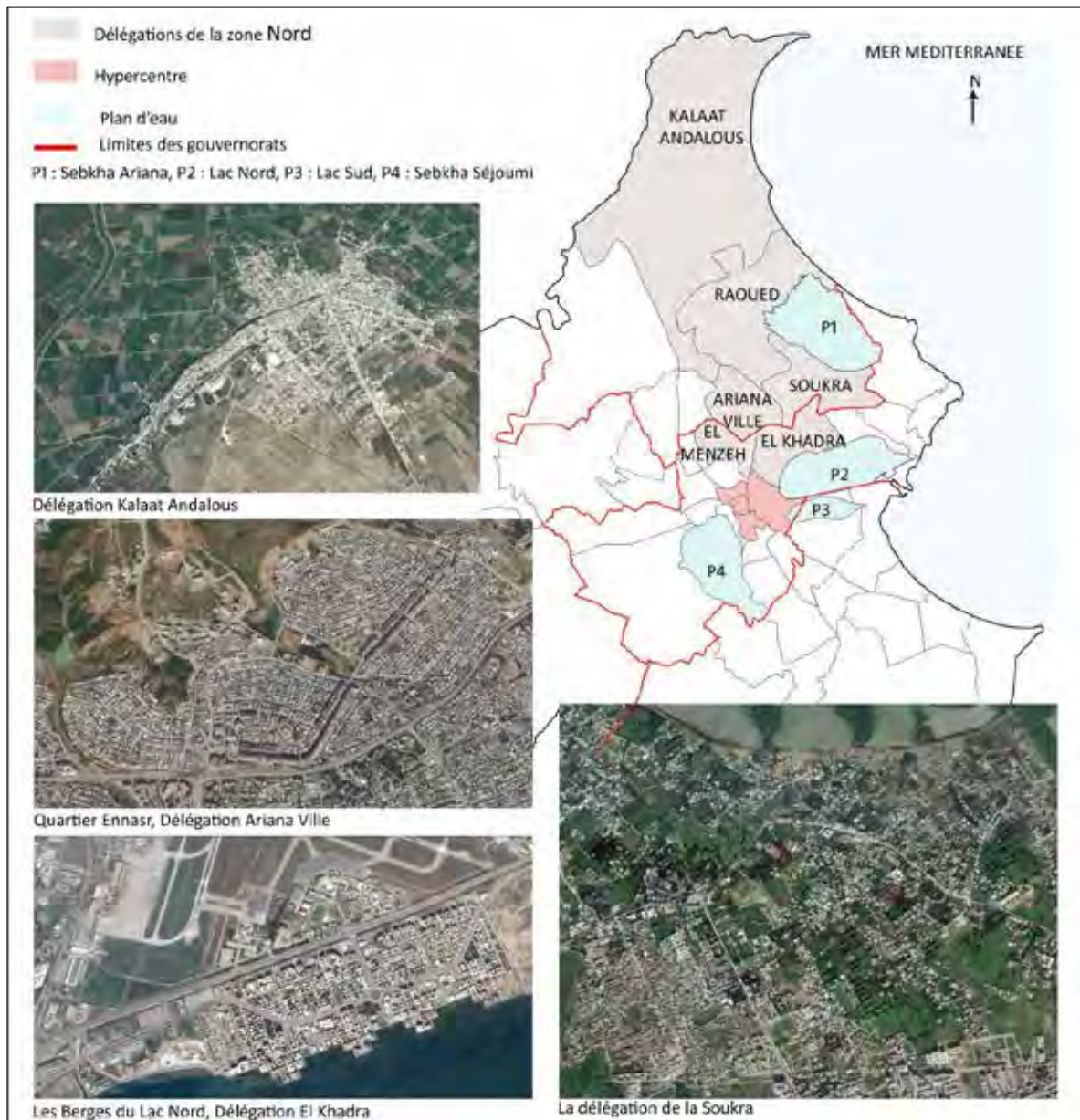
## **2. Les zones Nord, Sud et Ouest : des polarités entre homogénéité et différenciation**

Lors de l'examen des espaces résidentiels par zone, nous avons pu voir que les zones Nord, Sud et Ouest ont des caractéristiques très différentes voire très inégales entre elles. La comparaison des variables étudiées par délégation montrent qu'elles ont un point en commun : se décomposer en agglomérations d'espaces résidentiels. Ces zones peuvent être recomposées, selon les cas, en deux, trois voire quatre tissus résidentiels.

## 2.1 La zone Nord

Cette zone<sup>112</sup> est marquée par la présence du Lac Nord à l'Est, la Sebkhha de l'Ariana au Nord, la partie Ouest de la plaine de la Soukra et ses prolongements vers le Nord et les versants Est de la chaîne collinaire du Jbel Nahli.

Figure 6: La zone Nord



Fond de carte : SDA, AUGT, Source des images : Google Earth, Élaboration personnelle.

Elle correspond à l'extension de la «ville européenne» vers le Nord par la construction des quartiers France-ville, Mutuelleville et des équipements tels que le Parc du Belvédère. En plus de son caractère résidentiel, elle renferme des grandes parcelles qui accueillent des fonctions

<sup>112</sup> La zone Nord est formée par six délégations : El Menzeh, El Khadra, l'Ariana Ville, la Soukra, Raoued et Kalaat Andalous.

de rayonnement régional, national voire international telles que l'Aéroport International Tunis-Carthage, la zone industrielle la Charguia et le Centre Urbain Nord (CUN). Donc, dans son ensemble, elle peut former une zone polyfonctionnelle.

D'après les variables étudiées, trois cas peuvent être répertoriés dans cette zone. Le premier cas regroupe l'Ariana Ville, El Khadra et El Menzeh. Le deuxième est formé de Raoued et la Soukra. La délégation de Kalaat Andalous est le troisième cas.

Dans le premier cas, le type collectif (T4) est le plus important, (48.8% à El Menzeh), non seulement à l'échelle de la zone mais également à l'échelle de la métropole. Les villas représentent le (1/4) du parc de logements à l'exception de la délégation d'El Khadra avec (13.4%). Ceci est dû à l'importance de la planification de l'habitat. Ce sont les délégations les plus visées par les opérations immobilières publiques et privées notamment de haut standing.

Cette vocation a été initiée depuis la période coloniale avec la construction du premier quartier d'El Menzeh en 1953, encouragée après l'indépendance avec l'exécution des programmes résidentiels d'un standing généralement supérieur et accentuée après le désengagement de l'État et l'intervention des acteurs privés par la construction de nouveaux quartiers dans la continuité d'El Menzeh portant le même nom. Les deux derniers quartiers, réalisés en 1990 et 2000, sont aussi connus sous le nom d'Ennasr I et Ennasr II.

Ces quartiers sont caractérisés par des immeubles en hauteur (8 étages), des voiries larges viabilisées respectant les normes fixées par les cahiers des charges de la zone.

Le quartier des Berges du Lac Nord constitue également un autre exemple de logement de standing construit dans les années 1990. Ce quartier fait partie un programme général d'aménagement prévu consistant à construire 33500 logements pour environ 150000 résidents sur une superficie urbanisable de 1600 hectares récupérée sur le plan d'eau, après son assainissement au milieu des années 1980. «El Khalij» (150 ha), Les Berges du Lac, est le premier lotissement affectée aux résidences haut standing pour rentabiliser le coût élevé de l'assainissement et le remblaiement.

Les logements de ce premier cas sont plus spacieux que les deux autres cas. Les superficies (SC4 + SC5) représentent respectivement (36,8%) et (25,5%) à El Menzeh et Ariana Ville.

Dans le deuxième cas, le type jumelé (T2) est plus intéressant. La zone Nord est en grande majorité planifiée. Néanmoins, elle n'a pas échappé au secteur informel avec une qualité de bâti moyenne à supérieure. Des quartiers irréguliers sont implantés à la Soukra (Sidi Salah, Dar Fadhl) et Raoued (Cité des juges, Cité Chaker, Jaafar). Ces quartiers se sont implantés sur des zones inondables ou agricoles. L'importance du secteur informel dans ces délégations explique l'irrégularité des formes et des surfaces des lots. Cette informalité

justifie également la part faible de logement collectif : (16.5%) à Raoued et (18.3%) à la Soukra et le niveau moyen de raccordement aux réseaux d'assainissement et de gaz naturel à Raoued avec des taux respectifs de (70,5%) et (53%).

Kalaat Andalous, le troisième cas, en plus de la présence significative du type jumelé (T2), a la particularité d'avoir le taux le plus important du type traditionnel (T1) au niveau de la zone Nord, (17,4%)

En dépit de l'importance du type collectif, la densité résidentielle moyenne dans cette zone est faible, (8 Log/ha). Cependant, elle est plus importante dans le premier cas notamment à El Menzeh (17.26 Log/ha). Elle a tendance à baisser vers les périphéries de l'agglomération notamment à Kalaat Andalous avec (0,25 Log/ha).

L'importance de la planification urbaine dans cette zone a permis des taux importants de raccordement aux réseaux essentiels notamment dans les délégations de l'Ariana Ville, El Khadra et El Menzeh. C'est la dernière délégation qui enregistre les meilleurs taux : Assainissement (98.93%), Gaz naturel (90.57%) et Internet (81.04%).

À Raoued et à la Soukra, les taux sont moins importants surtout pour le réseau d'assainissement et de gaz naturel. Ceci est dû à l'âge et la croissance de ces délégations d'une part et à l'importance du secteur informel des logements d'autre part. Le caractère rural de Kalaat Andalous atteste les taux faibles pour les différents réseaux : Assainissement (59.36%), Gaz naturel (2,99%) et Internet (22.25%)

Tableau 7: Évolution des logements dans les délégations : Kalaat Andalous, Raoued et la Soukra.

Délégations	Logements/1984	Logement /1994	Logements/ 2004	Logements/ 2014
Kalaat Andalous	2330	3423	4778	7071
Raoued	2543	8263	17499	36380
La Soukra	5400	11350	25163	39127

Source : INS.

Si cette zone enregistre les meilleurs taux par rapport à l'ensemble de la métropole, elle n'a pas échappé à des inégalités significatives liées à sa population. Sa subdivision en trois cas est aussi valable. La population la mieux instruite réside dans le premier cas. (49.2%) de la population d'El Menzeh a un niveau supérieur de formation et (4.5%) uniquement sont des analphabètes. Dans ce premier cas, les taux de chômage sont les moins conséquents de la métropole. Contrairement, la population de Kalaat Andalous est moins instruite puisque (8%) uniquement a une formation supérieure et (13.1%) souffre d'analphabétisme. Raoued et la

Soukra ont des taux moyens en matière de formation de la population. Pour l'emploi, ces délégations sont également moins favorisées que celles du premier cas notamment les diplômés. À Kalaat Andalous, le taux de chômage des diplômés est de (16.3%).

## 2.2 La zone Sud

La zone Sud<sup>113</sup> est caractérisée par la spécificité de son site naturel d'une part et par la présence de l'activité industrielle d'autre part. Elle s'identifie par son site accidenté, sa proximité de la Sébkha Séjoumi à l'Ouest et la rive Sud du Lac de Tunis. Elle est également marquée par la présence d'une réserve foncière très importante située sur les berges Sud du Lac de Tunis. L'aménagement de cette opportunité est en cours de réflexion, plusieurs variantes ont été présentées et le début de la réalisation n'est pas encore fixé. L'enjeu fondamental présenté par les autorités est l'intégration de la zone Sud autour d'une centralité de haut niveau en assurant une continuité avec l'hypercentre et la Goulette (délégation de la Côte Nord). L'importance des îlots dédiés à l'activité industrielle, implantée à proximité de la rive Sud du Lac de Tunis et sur les principaux axes routiers, donne une hétérogénéité du tissu au niveau de la fonction, de la forme et de la densité. Cette dernière est très différenciée d'une délégation à l'autre. Un grand contraste existe entre la délégation la plus dense, El Ouardia (20,29 Log/ha) et les délégations les moins denses, Mohammedia (3,7 Log/ha) et Fouchana (1,15 Log/ha). Les autres délégations ont des densités intermédiaires.

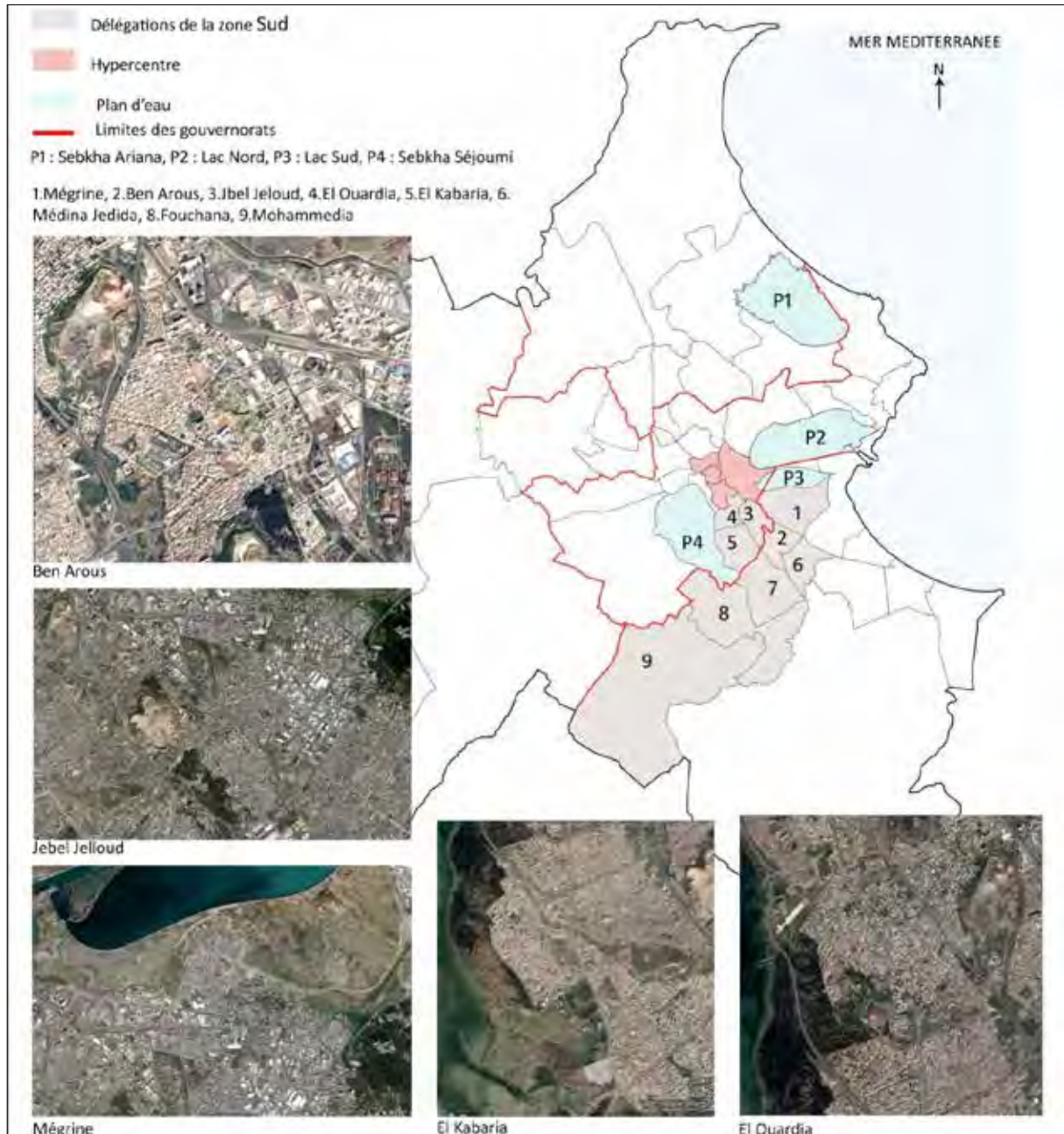
Tous ces éléments font de la zone Sud une mosaïque de tissus (quartiers) monofonctionnels (résidentiels ou industriels), discontinus et séparés par d'importants couloirs de servitudes (lignes électriques HT ou MT, voies ferrées, routes d'importance nationale, canaux de drainage, Oued et zone inondable). Cette hétérogénéité est également due au critère réglementaire des constructions, surtout les logements. L'habitat spontané est très faiblement présent à l'exception des délégations de Jebel Jelloud et de Fouchana. Les territoires planifiés se caractérisent par l'hétérogénéité de leurs tracés viaires. Les plus récents de ces territoires sont ceux des délégations de Medina Jedida et d'El Mourouj. Le premier est formé sur une superficie de 28 hectares, est formé par des îlots à forme géométrique non uniforme dont la largeur correspond à la juxtaposition de deux maisons desservies par des rues moyennement larges. Le deuxième, correspond à une opération d'habitat créée ultérieurement dans les années 1980 sur des disponibilités foncières situées au Sud pour développer d'un côté l'habitat dans

---

<sup>113</sup> La zone Sud est composée de neuf délégations : El Ouardia, El Kabaria, Jebel Jelloud, Ben Arous, El Mourouj, Mégrine, Mohammedia, Fouchana et Medina Jedida.

la région Sud et résoudre le problème de déséquilibre des fonctions dans le Grand Tunis en général, de l'autre. El Mourouj compte aujourd'hui six opérations (I, II, III, IV, V, VI).

Figure 7: La zone Sud.



Fond de carte : SDA, AUGT, Source des images : Google Earth, Élaboration personnelle.

À l'exception de la densité, en partant des variables étudiées, nous avons pu classer les espaces résidentiels en deux cas différents.

-Le premier cas se caractérise par une mixité de logements où au moins deux types sont importants. À Mégrine et Ben Arous, le type jumelé (T2) et le type villa (T3) se rapprochent avec des taux compris entre (36 et 43%). À El Mourouj et Medina Jedida, le type (T2) est moins présent au profit du type collectif (T4) qui représente au moins (24%). De plus, la part des logements dépassant 100 m<sup>2</sup> est très importante notamment à Mégrine où les superficies SC3, SC4 et SC5 représentent environ (58%) de son parc.

- Dans le deuxième cas regroupant El Ourdia, Jbel Jeloud, El Kabaria, Mohammedia, Fouchana, le type jumelé (T2) représente entre (68 et 85%) du parc des logements. Dans ces délégations, les logements sont plus petits notamment à Jbel Jeloud puisque la SC2 est de (61.85%) et la SC1 est de (9.9%).

Les taux de raccordement aux réseaux essentiels dépendent également de cette division. Les délégations du premier cas sont les mieux raccordées. Environ la moitié des logements est raccordée aux réseaux gaz naturel et internet. Dans le deuxième cas, les taux sont plus faibles notamment à Jbel Jeloud, à Fouchana et Mohammedia. Les taux respectifs d'internet dans ces délégations sont de (24%), (26%) et (29%).

Le contenu social de cette zone est très hétérogène. La comparaison des variables étudiées entre les deux cas montre que la population du premier cas est plus favorisée. La part des individus ayant suivi une formation supérieure est d'au moins (15%). En parallèle, le taux d'analphabétisme est inférieur à la moyenne de la métropole.

La population du deuxième cas est plus défavorisée notamment à Jbel Jeloud avec un taux très faible d'instruits au niveau supérieur (7,4%) et un taux important d'analphabétisme (18,7%) qui est beaucoup plus élevé que la moyenne du Grand Tunis.

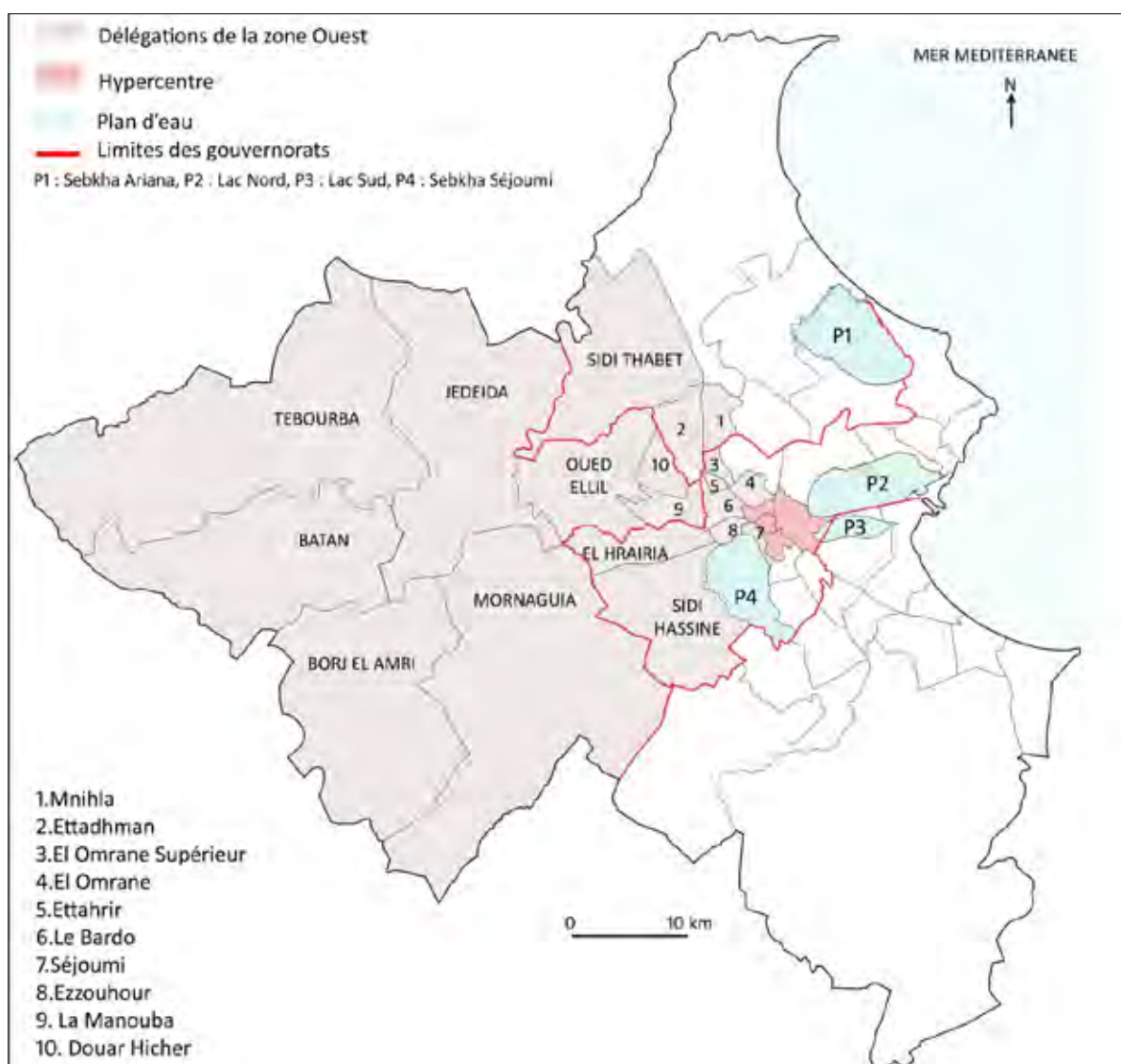
Le problème du chômage touche ces populations différemment. Il est plus prononcé dans le deuxième cas, entre (15 à 22%) alors qu'il est d'environ (12%) dans le premier cas. La comparaison des diplômés demandeurs d'emplois renvoie au même constat. L'écart est énorme entre la délégation de Mégrine (11.4%), du premier cas, et Jbel Jeloud (25,4%), du deuxième cas. Ceci est valable pour l'ensemble des délégations dans les deux cas.

### 2.3 La zone Ouest

Cette zone est caractérisée par son étendue spatiale subdivisée en un nombre important de délégations : (19). Son site est marqué par la présence de la Sebkhha Séjourni au Sud et les plaines agricoles à l'Ouest. Les variables étudiées, permettent de les classer en quatre cas :

Cas	1 <sup>er</sup> cas	2 <sup>ème</sup> cas	3 <sup>ème</sup> cas	4 <sup>ème</sup> cas
Délégations	la Manouba, le Bardo, Ettahrir	El Omrane, El Omrane Supérieur, Cité Ettadhamen, Douar Hicher, Mnihla	Séjourni, Ezzouhour, El Hrairia, Sidi Hassine	Oued Ellil, Sidi Thabet, Mornaguia, Tébouba, Battan, Jedeida, Borj El Amri

Figure 8: La zone Ouest.



Fond de carte : SDA, AUGT, Élaboration personnelle.



Cette subdivision par variables a révélé un regroupement de ces délégations selon une dynamique très différenciée. Le 1<sup>er</sup> cas est composé des plus anciens noyaux de la zone Ouest à savoir le Chef lieu du gouvernorat de la Manouba. Il a également la spécificité de contenir l'université de la Manouba, la Chambre de députés et le musée de Bardo. Le 2<sup>ème</sup> cas est caractérisé par l'importance des noyaux d'habitat développés pendant les années 1970 et réhabilités depuis les années 1990. Le 3<sup>ème</sup> cas concerne les délégations situées sur les berges de la Sebkhia Séjoumi, formant des noyaux d'habitat (formel / informel) datant des années 1990. Le 4<sup>ème</sup> cas est formé des nouvelles localisations de l'habitat informel. Des discontinuités séparent ces délégations de l'ensemble de la métropole.

La prolifération de l'habitat informel (spontané) avait pour conséquence le développement dans plusieurs délégations de tissus denses avec des îlots souvent longiformes et des parcelles de superficie petite à moyenne ne dépassant pas 200 m<sup>2</sup>. Ces parcelles se superposent les unes aux autres avec des ruelles en trame irrégulière L'entassement qui caractérise ces formes d'habitat correspondait à la seule défense possible pour dissuader souvent les autorités de prendre des mesures de démolition ou d'expulsion<sup>114</sup>.

Ces différentes caractéristiques donnent des densités très inégales. De fortes densités identifient quelques délégations du 1<sup>er</sup>, 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> cas telles que : Ettahrir (33.3 Log/ha), Ettadhamen (54.4 Log/ha) et Séjoumi (35.1 Log/ha). Des densités très faibles, ne dépassant pas (2.4 Log/ha) sont notées dans le 4<sup>ème</sup> cas.

Le jumelé (T2) est le type de logement répandu dans cette zone, il représente (60%) de l'ensemble du parc. Ce taux est largement dépassé dans les délégations du 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> cas (84% à Sidi Hassine).

Le 1<sup>er</sup> cas se caractérise par une certaine mixité typologique. En plus du type (T2), le type (T3) représente (49%) du parc d'Ettahrir, le type (T4) représente environ (19%) à la Manouba et le Bardo.

Le 4<sup>ème</sup> cas se distingue par l'importance des types (T1) et (T3) et presque l'inexistence du type (T4) avec un taux moyen égal à (0.6%).

Les trois cas (1<sup>er</sup>, 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup>) sont dominés par les logements de superficies SC2 (entre 40 et 58%). Le 4<sup>ème</sup> cas est dominé par les logements à SC3 (entre 34 et 50%). Il est également distingué par des taux plus importants de SC4 et de SC5.

---

<sup>114</sup> Ferjani M-C., 1986, « La réhabilitation d'un gorbiville : Saida Manoubia à Tunis », p13, in Haeringer Ph., David J-C., Anthropologie et sociologie de l'espace urbain.

Figure 9: Tissus de la zone Ouest.



Source : Google Earth.

Les programmes de réhabilitation réalisés depuis les années 1980 sont à l'origine d'une amélioration progressive des taux de raccordement aux réseaux essentiels. Les taux de

raccordement des différentes délégations au réseau d'assainissement sont compris entre (87 et 98%) à l'exception de Borj El Amri (21.5%) et Sidi Thabet (38.6%) du 4<sup>ème</sup> cas. Les délégations les mieux raccordées aux divers réseaux sont celles du 1<sup>er</sup> cas à l'encontre de celles du 4<sup>ème</sup> cas. La différence la plus significative concerne le réseau de gaz naturel. La délégation du Bardo, du 1<sup>er</sup> cas, et la délégation de Sidi Thabet, du 4<sup>ème</sup> cas, ont des taux respectifs de (71.5%) et (2.8%).

L'observation des variables liées à la population, montre que celle du 1<sup>er</sup> cas est la plus favorisée puisqu'elle a le meilleur taux d'instruction supérieure et le taux le moins conséquent d'analphabétisme. La Manouba a des taux respectifs de (25.8%) et (4%). Les délégations des autres cas notent des taux moins significatifs pour ces deux variables.

Toutes les délégations, notamment celles du 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> cas, sont fortement touchées par le chômage général et celui des diplômés. Pour la première variable, Douar Hicher du 2<sup>ème</sup> cas note respectivement (19.1%) et (31.3%) et Séjoumi du 3<sup>ème</sup> cas, enregistre respectivement (22%) et (31%).

### **3. Les Côtes Nord et Sud : des hétérogénéités exclusives**

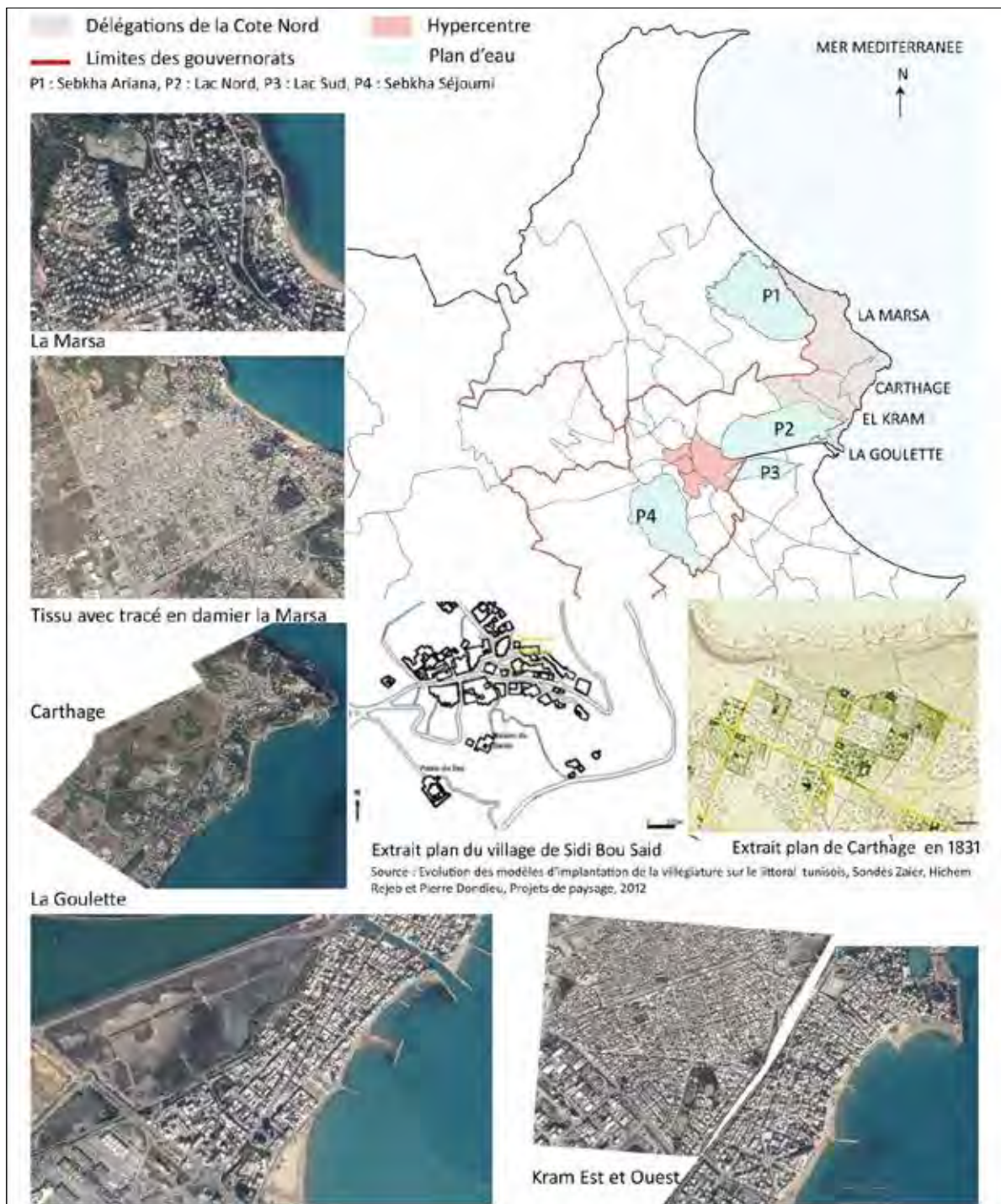
La Côte Nord et la Côte Sud sont deux zones dont les caractéristiques urbaines générales diffèrent des autres zones de la métropole de part leur ouverture à la mer, leur histoire, leur site naturel et leur développement antérieur.

#### **3.1 La Côte Nord**

La Goulette, El Kram, Carthage et la Marsa sont les quatre délégations qui forment la Côte Nord. Celle-ci se caractérise par la présence du Port de la Goulette, port des navires pour voyageurs, les vestiges de Carthage punique et la zone touristique Gammarth. Elle est dominée par la fonction résidentielle à l'exception de quelques services de proximité créés au centre de chaque délégation pour répondre aux besoins quotidiens de leurs populations. Elle est reconnue pour la qualité de son environnement bâti et naturel. Cette vocation a été accentuée par la présence du palais présidentiel à la Marsa. Le Plan Régional d'Aménagement (PRA) a préconisé la sauvegarde de ce caractère particulier pour les raisons suivantes :

- Une zone dédiée aux loisirs et aux résidences secondaires
- Les possibilités limitées pour le développement urbain
- Un patrimoine historique et culturel important et un paysage fragile

Figure 10: La Côte Nord.



Fond de carte : SDA, AUGT, Source des images : Google Earth, Élaboration personnelle.

Chaque délégation présente une morphologie particulière qui peut trouver ses origines dans l'histoire. Une grande partie du tissu de la délégation de la Marsa est en damier, un tracé hérité de la trame agraire des Romains selon lequel se sont implantées les résidences secondaires des beys husseinites des 18ème et 19ème siècles. Ensuite, elle est devenue un lieu pour les résidences secondaires des familles aisées de la période coloniale. Le site, s'étendant

entre la colline de Sidi Bou Said et la falaise du Cap Gammarth, permet à ce tissu d'avoir également des parcelles qui ne suivent pas le tracé en damier, néanmoins leurs constructions sont implantées selon un rythme particulier avec un alignement et un respect du retrait par rapport au domaine maritime public.

La Côte Nord est dominée par des villas luxueuses généralement avec piscine et logeant l'élite tunisoise et étrangère. Ce qui explique en quelques sortes la part importante du type (T3) dans cette délégation (36.6%). Les populations moyennes à modestes résident dans la partie basse où il y a plus de logements jumelé (T2), soit (40.8%) du parc de logements.

À Carthage, en plus du jumelé (51%) et des villas (33.2%), un autre tissu existe. Le modèle traditionnel de Sidi Bou Said, dans lequel les maisons s'implantent, comme à la médina, autour du lieu de culte, la Zaouia du Saint Sidi Bou Said. Les maisons sont collées les unes aux autres desservies par des ruelles bordées de façades à étage avec des moucharabias et des murs peints en blanc et des ouvertures en bleu. Ainsi, la part du type (T1) est la plus importante dans toute la zone, (9.6%).

Les deux délégations de Carthage et de la Marsa ont presque gardé le même caractère au cours des années à l'exception du développement de quelques poches d'habitat. Mais ce sont les délégations d'El Kram et la Goulette qui se sont beaucoup transformées.

El Kram est divisé en deux parties El Kram Est et El Kram Ouest, séparées par la ligne de train qui dessert la Côte Nord (TGM). La première, qui longe la plage, abrite des populations moyennes et aisées avec des logements pavillonnaires. Ce tissu est caractérisé par un tracé plutôt régulier avec une trame en étoile. La seconde est un quartier dominé par l'habitat spontané dans lequel le désordre des voiries est lisible.

La Goulette regroupe le port et le tissu colonial logeant autrefois les colons de couches modestes. D'où, l'existence des immeubles à étages avec des façades sobres alignées qui représentent (55.3%) du parc de logements. Dans ce tissu, les villas (21.3%) sont de standing moyen et modeste vu l'origine et le niveau social de ses habitants.

Dans cette zone, environ (54%) du parc des logements a une superficie couverte supérieure à 100 m<sup>2</sup> (SC3+SC4+SC5), (38.7%) a une superficie SC2. Les écarts entre les différentes délégations ne sont pas flagrants à l'exception de Carthage où les logements de superficie supérieure à 150 m<sup>2</sup> représente environ le ¼ de son parc soit (23.3%).

Le raccordement de ces délégations aux divers réseaux ne représente pas des écarts énormes. Les taux les plus faibles concernent le raccordement au gaz naturel et internet dans les différentes délégations.

La densité moyenne de logements dans cette zone, (9.64 Log/ha), est également inférieure à la moyenne du Grand Tunis. La délégation d'El Kram est la plus dense avec (16,24 Log/ha). Les trois autres délégations ont des densités dépassant légèrement (7 Log/ha).

La population instruite au niveau supérieur est importante dans cette zone par rapport à la moyenne du Grand Tunis. Ce taux dépasse (25%) dans les quatre délégations et il est de (37.6%) à la Goulette. L'analphabétisme est moins important dans l'ensemble de la zone et le taux le plus considérable est noté à la Marsa (9.4%).

Le taux de chômage général et celui des diplômés sont plus faibles que la moyenne du Grand Tunis puisque ces deux taux sont compris respectivement entre (8 et 12 %) et (6 et 10%). Les populations de la Goulette et la Marsa ont plus de chance d'avoir d'emploi avec uniquement (8.7%) et (9%) de chômage.

### **3.2 La Côte Sud**

Cette zone<sup>115</sup> est fortement influencée, comme la zone Sud, par son site accidentée. Ce dernier lui confère un tissu discontinu qui s'aligne à la côte à l'exception de la délégation de Mornag qui se situe au milieu des plaines agricoles.

La Côte Sud, à l'égard de la Côte Nord, a servi pendant la période beylicale et coloniale de lieu de résidences secondaires pour les familles aisées. Elle est caractérisée par des tracés particuliers de son tissu en particulier dans la délégation d'Ezzahra, ancien quartier Saint Germain de la période coloniale, Hammem Lif et Hammem Chatt, deux anciennes stations thermales. Le tracé régulier, hérité de la période coloniale, est dédié à l'implantation des villas qui s'ouvrent à la mer.

L'examen des variables liées au logement et à la population montre que des similarités existent entre les délégations à l'exception de Mornag. Dans ces délégations, le parc de logements peut être considéré comme mixte en dépit d'une dominance relative du (T2). Les types (T3) et (T4) représentent des taux considérables avec respectivement au moins (20%) et (12%). Mornag se distingue par l'importance du logement traditionnel (T1) avec (20.9%) et l'absence presque totale de type collectif (T4) avec (2.2%). Elle contient également des logements plus spacieux. Les superficies SC3, SC4 et SC5 représentent les taux les plus élevés de la zone avec respectivement (43.8%), (11.9%) et (6.9%).

---

<sup>115</sup> Six délégations forment la Côte Sud à savoir Ezzahra, Hammem Chatt, Boumhel Bassatine, Radès, Hammem Lif et Mornag.

Figure 11: La Côte Sud



Fond de carte : SDA, AUGT, Source des images : Google Earth, Élaboration personnelle.

Cette zone a gardé son caractère principalement résidentiel malgré son voisinage à la zone Sud industrielle. Le tracé régulier fortement présent dans son tissu, le nombre important des villas et la part de l'habitat collectif rendent plus facile l'installation des divers réseaux. D'où, ils sont notés des taux importants de raccordement à l'exception de la délégation de Mornag qui a les taux les moins faibles notamment pour l'assainissement (49,4%) et le gaz naturel (22,1%).

En dépit d'une densité moyenne faible caractérisant la Côte Sud, elle est très faible à Mornag (0.3 Log/ha).

À l'exception de Mornag, le niveau d'instruction de la population de la Côte Sud est plus élevé que la moyenne du Grand Tunis. Les délégations de la Côte Sud ont des taux plus

élevés des instruits au niveau supérieur, entre (15 et 25%), et des taux d'analphabétisme moins importants, entre (7 et 10%). A Mornag, ces deux variables sont respectivement de (8.8%) et (18.9%). Sa population a également plus du mal à trouver un emploi notamment les diplômés dont le taux de chômage est égal à (15.8%).

Pour synthétiser, tout au long de l'analyse des variables liées au logement et à la population, nous avons repéré 13 cas que nous représentons dans le (Tableau 8, p111).

L'observation effectuée montre une hétérogénéité très intéressante. La métropole tunisoise se décompose en des espaces dont le nombre dépasse les six zones désignées par les documents de planification. Au sein de ces zones, des territoires peuvent clairement se distinguer ou même se détacher de chaque zone considérée tels que le cas de Kalaat Andalous de la zone Nord et Mornag de la Côte Sud.

Cette hétérogénéité est à l'origine d'une certaine discontinuité notamment en rapport à la densité. Des densités différentielles qui ne correspondent plus au modèle traditionnel de la ville à savoir un centre dense et des périphéries à faible densité. Actuellement, la répartition des populations est très inégale dans le territoire métropolitain. Il y a des fragments à très forte densité, d'autres dont à densité insignifiante. Les noyaux ruraux en périphéries, qui s'urbanisent jour après jour, ont entraîné le développement de nouveaux territoires à faible densité en discontinuité spatiale avec le reste de la métropole.

Ces densités différentielles non planifiées rendent la gestion urbaine plus difficile puisqu'elles affectent l'intégration de ces territoires à la métropole. Les taux bas de raccordement aux divers réseaux sont l'une des symptômes de ce problème.

Notre observation renvoie également à une synchronisation presque systématique entre les conditions de logement et les caractéristiques de la population. En d'autres termes, la métropole se décompose en des fragments qui se polarisent : un meilleur standing de logements et des caractéristiques sociales plus favorables (éducation et emploi) d'une part, et un standing moyen voire modeste de logements et des caractéristiques sociales moyennes à défavorables (analphabétisme et chômage) d'autre part.



Tableau 8: Les espaces résidentiels dans le Grand Tunis

	Logement							Population			
	Type 1	Type 2	Taille1 m <sup>2</sup>	Taille 2 m <sup>2</sup>	Raccordement aux réseaux	Branchement Internet	Densité	Instruction supérieure	Analphabétisme	Chômage général	Chômage des diplômés
Centre 1	T2	T1	SC2	SC1	Moyen à faible	Moyen à faible	Très importante	Faible	Important	Important	Important
Centre 2	T4	-	SC2	SC1	Important	Moyen	Très importante	Moyenne	Moyen	Moyen	Moyen
Zone Nord 1	T4	T3	SC3	SC2	Important	Important	Moyenne	Très importante	Très faible	Très faible	Faible
Zone Nord 2	T2	T3	SC3	SC2	Moyen à faible	Moyen à faible	Faible	Forte	Faible	Faible	Faible
Zone Nord 3	T2	T1	SC3	SC2	Faible	Faible	Faible	Faible	Important	Important	Important
Zone Sud 1	T2	T3 + T4	SC3	SC2	Important	Important	Moyenne	Moyen	Moyen	Moyen	Moyen
Zone Sud 2	T2	-	SC2	SC1	Faible	Faible	Très faible	Faible	Important	Important	Important
Zone Ouest 1	T2	T3 + T4	SC2	SC3	Moyen	Moyen	Très importante	Fort	Faible	Important	Faible
Zone Ouest 2	T2	-	SC2	SC3	Faible	Faible	Très importante	Faible	Faible	Important	Important
Zone Ouest 3	T2	-	SC2	SC3	Faible	Faible	Très importante	Faible	Faible	Important	Important
Zone Ouest 4	T2	T1 + T3	SC3	SC4	Faible	Faible	Faible	Faible	Faible	Important	Important
Côte Nord	T3 + T4	T2	SC2	SC3	Moyen	Moyen	Moyenne à faible	Fort	Moyen à faible	Moyen à faible	Moyen à faible
Côte Sud	T2	T3 + T4	SC2	SC3	Moyen	Moyen	Faible	Important	Moyen	Moyen à faible	Moyen à Important

Les conditions d'habitat se sont généralement améliorées (raccordement aux réseaux essentiels) dans plusieurs quartiers. Cependant, les écarts restent importants entre des territoires qui peuvent contigus mais dont les caractéristiques de logements et de populations très inégales.

Ces traits suggèrent une certaine fragmentation qui fait référence à des urbanisations historiques et récentes. La première manifestation d'une fragmentation date de la période coloniale qui a ramené une dualité typo-morphologique au sein de la ville. Au noyau historique, la médina, s'est jouté un tissu aux caractéristiques typo-morphologiques différentes. Cette juxtaposition a dégagé en parallèle deux dualités. La première est culturelle/ethnique exprimée par deux modes de vie différents, celui des autochtones d'une part et celui des occidentaux d'autre part. La deuxième est fonctionnelle traduite par un glissement de certaines fonctions particulièrement politiques de la «médina» à la ville européenne.

Pendant les premières années de l'indépendance, une dualité sociale s'est instaurée : la population riche et les élites politiques se sont installées dans la ville basse, la population modeste, originaire de la ville et immigrante, a occupé principalement la «médina» et ses faubourgs. Les deux modes de vie se sont également conservés.

Depuis les années 70, cette dualité était plus d'ordre économique que sociale. Le Plan d'Aménagement Régional (PRA) a préconisé la conservation des activités tertiaires dans la ville basse et l'amélioration de leur rayonnement à l'échelle internationale. Pour la médina, il a recommandé de revitaliser les fonctions économiques spécifiques, principalement artisanales<sup>116</sup>.

De plus, les urbanisations formelle et informelle ont fortement changé le paysage urbain de la ville. Celle-ci s'est étalée en formant des quartiers dont les caractéristiques sont très différentes. Aujourd'hui, formel et informel se trouvent dans les différentes zones à l'exception de l'hypercentre. Les différences les plus significatives existent entre le Nord et l'Ouest de la métropole. Dans la zone Nord et la Côte Nord, il s'agit principalement de l'habitat planifié et ensuite de l'habitat spontané dans la plaine de Choutrana, Soukra et Raoued, et au Nord de l'Ariana et dans la délégation d'El Kram. Dans la zone Ouest, selon le Schéma Directeur d'Aménagement (SDA) du Grand Tunis, (80%) de logements est du à l'habitat spontané.

---

<sup>116</sup> District de Tunis, 1977, Plan Régional d'Aménagement PRA, Vol3, p.10.

L'importance du secteur formel explique, dans la zone Nord, le taux important de l'habitat collectif et le taux élevé du raccordement aux réseaux essentiels (Eau, Électricité, Assainissement et gaz naturel). Dans le cas contraire, l'importance du secteur informel justifie le retard relatif au raccordement aux réseaux essentiels dans la zone Ouest.

Pour conclure, les espaces résidentiels du Grand Tunis se caractérisent par une polarisation socio-spatiale liée à l'évolution de l'urbanisation en général et des ajustements de la politique de l'habitat en particulier, en rapport au processus de la métropolisation.

### III. Les politiques d'habitat et le processus récent de la fragmentation

Depuis l'indépendance en 1956, plusieurs moments ont marqué la politique de l'habitat. L'année 1969 nous a servi de limite pour répartir ces moments en deux grandes périodes. Économiquement, cette année correspondait à l'adoption d'un nouveau modèle. Il s'agissait de l'ouverture à l'exportation et aux capitaux étrangers. Cette dérive économique avait un impact significatif à court et moyen termes sur les politiques adoptées, notamment celles liées à l'habitat.

#### 1. De 1956 à 1969 : Une politique sociale incertaine réfutant les goubivilles

Pendant cette période de courte durée, comparée à la seconde période, l'État tunisien avait un seul objectif : instaurer la nationalisation de l'économie, l'amélioration des conditions générales de vie et l'atténuation des déséquilibres. Il a refusé d'admettre l'existence de l'habitat indécemment. La démolition des goubivilles -dégoubification- accompagnée des opérations de relogement a été la première action. Cependant, *les tentatives de dégoubification n'ont frappé que les petites grappes de constructions isolées*<sup>117</sup>. Des petits lotissements populaires de relogement ont été réalisés vers l'Ouest (Ettahrir, Ibn khaldoun) et sur les berges de la Sebkhah Séjoumi (El Kabbaria, El Ouardia, Ezzouhour), dans l'objectif d'améliorer les conditions de vie de la population.

En parallèle, des lotissements de haut standing ont été réalisés vers le Nord destinés aux cadres de l'administration et aux couches moyennes.

Ces deux orientations traduisent une séparation sociale et une sélectivité à travers le choix des sites d'implantation de chaque standing. Les opérations de relogement ont été souvent réalisées dans des *zones inondables ou en dehors des périmètres planifiés ou encore*

---

<sup>117</sup> Ferjani C., 1986, « La réhabilitation d'un goubiville : Saida-Mannouba à Tunis », in Heringer P. et David J-C., *Anthropologie et sociologie de l'espace urbain*, GLYSI- Département d'OSTOM-IRMAC, p.127

*empiétant sur des emprises publiques et des domaines routiers ou hydrauliques*<sup>118</sup>. Les opérations de haut standing sont implantées dans la zone Nord dans la continuité des lotissements réservés pendant la période coloniale à l'élite sociale étrangère.

Pendant cette période, le Grand Tunis ne souffrait pas encore de problème foncier. Cependant, des inégalités de prix existaient entre les terrains situés dans la continuité des lotissements européens d'une part et ceux situés sur les berges de la Sebkha Séjoumi d'autre part.

L'offre sociale, basée sur le financement public, se présentait sous deux types de logements :

-Le logement populaire, connu également sous le nom de «Melja»<sup>119</sup>, en français «refuge», est destiné aux classes économiquement faibles et aux non salariés. L'amortissement de ce financement étatique était réalisé sur 30 ans avec 0 intérêt.

-Le logement ouvrier, de meilleure qualité que le populaire et construit par des sociétés coopératives ouvrières de logement sur des terrains aménagés par l'État, était destiné aux ouvriers et fonctionnaires. L'amortissement se fait après 30 ans avec un taux d'intérêt de 2 %.

Cette politique prévoyait (86%) de logements de composante sociale et (14%) uniquement de composante privée<sup>120</sup> orientée vers les couches les plus solvables. Le programme de logements sociaux a été arrêté en 1964 sous l'incitation du Fond Monétaire Internationale (FMI) suite aux difficultés économiques du pays. Du coup, les logements réalisés se sont répartis comme suit : (39,9%) logements économiques et (60,1%) logements privés<sup>121</sup>.

Une urbanisation souvent qualifiée d'anarchique s'est consolidée, résultat d'une offre informelle servant d'alternative face à l'insuffisance de l'offre sociale formelle. Ce sont les terrains agricoles ou inondables qui ont été visés par cette urbanisation notamment la zone Ouest et les berges de la Sebkha Séjoumi. Il s'agit des mêmes localisations touchées par ce phénomène depuis la période coloniale. Parmi les premiers noyaux qui existent jusqu'à nos jours : Mellassine, Saïda Manoubia et Tayarane implantés sur les marges agricoles de la Sebkha Séjoumi.<sup>122</sup>

Dans ce sens, l'urbanisation formelle ou informelle pendant cette période avait pour caractéristique de perpétuer les tendances héritées du passé.

<sup>118</sup> Kahloun H., Octobre 2014, Pour une nouvelle stratégie de l'habitat, Habitat informel, Diagnostics et recommandations, p.9.

<sup>119</sup> Chabbi M., 1986, « Politiques d'habitat et modèles de développement, le cas de Tunis 1960-1984 », Annuaire de l'Afrique du Nord Tome 25, p.39.

<sup>120</sup> *Idem.*

<sup>121</sup> *Idem.*

<sup>122</sup> Ferjani M-Ch., « La réhabilitation d'un gourbiville : Saida-Mannoubia à Tunis », in Heringer P. et David J-C., *Anthropologie et sociologie de l'espace urbain*, GLYSI- Département d'OSTOM-IRMAC, p.125

## 2. Depuis 1970 : Des ajustements conduisant à une offre plus sélective d'habitat

### 2.1 La décennie 70-80 : Une Tolérance de l'habitat informel

Le nouveau modèle économique basé sur l'industrie, la promotion des exportations et l'appel au capital international a conduit l'État à dessiner une nouvelle politique qui répond à un double objectif : *créer les conditions d'attraction des capitaux étrangers et constituer une nouvelle clientèle sociale de l'État par le biais des programmes de logements destinés aux classes moyennes.*<sup>123</sup> Ce choix, basé sur une offre sélective explicite, a contribué à l'exclusion des classes modestes de son registre.

Et depuis, des ajustements ont eu lieu. L'État a procédé à une répartition des tâches de construction des logements (la mobilisation du foncier, le financement et la réalisation) entre les secteurs public et privé, auparavant assurées exclusivement par la (SNIT)<sup>124</sup>. Un certain nombre d'organismes créés successivement ont été des outils pour concrétiser cette politique. Une Agence Foncière de l'Habitat (AFH) a été créée<sup>125</sup> dans l'objectif de lever l'obstacle foncier. Elle est chargée de produire des lotissements aménagés.

Une Caisse Nationale d'Épargne Logement, transformée par la suite en la Banque de l'Habitat, traduit le désengagement financier de l'État.

La Société de Promotion des Logements Sociaux (SPROLS), entreprise publique, a été créée également en 1977 dans l'objectif de contribuer à la concrétisation de la politique de l'État en matière de l'habitat social.

Ce désengagement progressif de l'État avait un impact sur la construction des logements. Initialement, les terrains lotis et aménagés par l'AFH étaient exclusivement orientés vers les promoteurs publics (SNIT et SPROLS). À partir de 1976, cette agence a changé de politique suite à une crise liée au manque de réserves foncières. Elle a mis en vente des lotissements au profit de la filière privée dont la contribution n'était que de (3%) en ce moment.<sup>126</sup> Elle a également proposé des parcelles de grande taille<sup>127</sup> en imposant le paiement comptant et un court délai de deux ans après l'attribution des lots pour construire. Cette situation a entraîné un renchérissement des prix des terrains. Dans le cas d'El Menzeh, les prix ont évolué en dix

<sup>123</sup> Chabbi M., 2009, « Politiques urbaines et régulations en Tunisie, Le cas du Grand Tunis (1960-2007) », in Le Tellier J. et Iraki A., Habitat sociale au Maghreb et au Sénégal. Gouvernance urbaine et participation en questions, L'Harmattan, p.135

<sup>124</sup> SNIT : Société Nationale Immobilière de Tunisie, première institution publique nationale créée en 1957 chargée de fonctions de lotisseur, de promoteur et d'organisme de crédit financier des projets d'habitat destinés aux différentes couches sociales.

<sup>125</sup> L'Agence Foncière de l'Habitat a été créée par la Loi n°73-21 du 14 Avril 1973 relative à l'aménagement des zones touristiques, industrielles et d'habitation. Son organisation et son fonctionnement a été défini par le Décret n°74-33 du 21 Janvier 1974.

<sup>126</sup> Chabbi M., 1991, les conditions d'accès au sol urbain. Le cas tunisien, in Les cahiers de l'Agence Nationale de Lutte Contre l'Habitat Insalubre, pp11-16

<sup>127</sup> L'AFH a proposé des parcelles dont la superficie comprise entre 500 et 1000 m<sup>2</sup> entre 1974 et 1980, ensuite réduite à 300 et 500 m<sup>2</sup> entre 1980 et 1984.

ans entre 1974 et 1984 de 6 à 16 dinars le m<sup>2</sup>.<sup>128</sup> Ces mesures avaient pour effet une discrimination des couches modestes.

Les deux tableaux (9 et 10) montrent la sélectivité exercée par les promoteurs publics et privés. Des écarts flagrants existent entre les différentes catégories de logement résultat d'une inadéquation entre l'offre et la demande. Des chiffres négatifs expriment qu'aucune des catégories (Rural, Rural amélioré, Suburbain, Moyen standing) n'est prise en considération dans l'offre en dépit d'une demande importante. L'écart le plus important est noté pour la catégorie Haut standing dont l'offre (19252) équivaut presque dix fois la demande (2009).

Tableau 9: Offre et demande de logement à Tunis (1977-81)

Catégories de logement	Offre	Demande	Déficit
Rural	0	3360	-3360
Rural amélioré	0	9862	-9862
Suburbain	1007	7701	-6694
Économique	10712	9622	1090
Moyen standing	0	1002	-1002
Haut standing	19252	2009	17250

Source : (Chabbi M., 1986) et District de Tunis

Cette sélectivité par catégorie de logement est accompagnée d'une répartition inégalitaire géographique de l'offre. Le Tableau 10, nous montre bien les inégalités entre les différentes zones. Nous pouvons clairement voir la concentration des constructions projetées dans la zone Nord.

Tableau 10: Programme d'habitat engagé en 1977.

	Centre	Cote Nord	Nord	Ouest	Sud	Cote Sud	Ensemble
Logements	720	1420	9580	4380	4120	2760	22980
Pourcentage	3,7%	6,2%	41,7%	19,1%	17,9%	12%	100%
Surface (ha)	12	77	270	94	106	92	651
Densité (Logement/ha)	60,1	18,5	35,5	46,6	38,9	30	35,3%

Source : PRA, Vol2, p21.

Dans le PRA de 1977, deux principaux constats ont été soulignés concernant l'habitat :

- Le nombre élevé de logements lancés au Nord puisqu'ils représentent 42% du total.
- La majeure partie des programmes lancée dans la zone Nord s'adresse principalement aux catégories de population les plus solvables.

<sup>128</sup> Osmont A., 1995, La banque mondiale et les villes : du développement à l'ajustement, Karthala, p.133.

Ceci peut illustrer le faible poids des documents de planification dans le Grand Tunis. Les opérations engagées dans le secteur de l'habitat ne sont pas liées aux orientations fixées par le document de planification mais elles dépendent du marché.

Qu'elle soit liée à la catégorie de logement ou au choix de la zone, la sélectivité ne conduit qu'à l'exclusion d'une part importante de la population et à la formation d'une certaine polarisation sociale liée au logement.

En l'absence d'une offre adaptée à cette situation, où le social est la filière la plus recherchée, un étalement en périphéries de l'habitat informel s'est mis en route. Cette urbanisation est caractérisée par le développement des quartiers de constructions en dur dépourvus de voiries et d'équipements. Les lotisseurs clandestins permettent à la population modeste d'acquérir des petits lots en facilitant le paiement en plusieurs tranches.

L'État, se trouvant inapte de maîtriser la situation, abandonne l'opération de démolition en 1972<sup>129</sup> devenue couteuse et tolère l'existence de l'habitat informel, et implicitement il tolère le lotisseur clandestin comme étant un acteur dans la promotion des logements sociaux. Cette tolérance a permis le gonflement des noyaux spontanés notamment dans la zone Ouest (Ettadhamen, Douar Hicher) et leur expansion sur les berges de la Sebkha Séjoui (El Agba et Sidi Hassine). Borj Louzir et Ain Zaghouan au Nord et Mthalth, Sidi Mosbah au Sud ont été également touchés à des degrés inférieurs.

Ces noyaux ont pris rapidement de l'ampleur puisque *44% de l'habitat s'est réalisé dans des formes de lotissements spontanés*<sup>130</sup>. *Entre 1975 et 1980, l'habitat a occupé une superficie de près de 1600 ha dont près de la moitié ont été investis par l'habitat spontané.*<sup>131</sup>

Depuis cette période et jusqu'à nos jours, les trois acteurs (public, privé et clandestin) continuent à exercer dans le secteur du logement avec des terrains différents d'intervention et des populations cibles différentes.

## **2.2 A partir des années 1980 : L'intégration de l'habitat informel**

Un contexte politique tendu a marqué les années 1980, résultat d'une crise entre le gouvernement et les syndicats qui affirmaient leur autonomie face à l'État d'une part et entre l'État et les habitants des quartiers informels d'autre part. Une orientation considérable a caractérisé la politique de l'habitat : l'État décide d'intégrer les quartiers informels à la ville

---

<sup>129</sup> Chabbi M., 2009, « Politiques urbaines et régulations en Tunisie, Le cas du Grand Tunis (1960-2007) », in Le Tellier J. et Iraki A., Habitat sociale au Maghreb et au Sénégal. Gouvernance urbaine et participation en questions, L'Harmattan, p.135.

<sup>130</sup> Binous et al., 1985, p.123 cité par Legros O., 2003, Le gouvernement des quartiers populaires. Production de l'espace et régulation politique dans les quartiers non réglementaires de Dakar (Sénégal) et de Tunis (Tunisie), p.42

<sup>131</sup> Ferjani M-C., 1986, « Le processus de ségrégation sociale et spatiale dans le Grand Tunis », in Anthropologie et sociologie de l'espace urbain, GLYSI- Département d'ORSTOM-IRMAC, p.126.

en les réhabilitant. Pour ce faire, une Agence de Réhabilitation et de Rénovation Urbaine (ARRU) a été créée en 1981.

*Le développement aussi rapide qu'anarchique, l'absence d'infrastructure et d'équipements, la précarité des conditions de vie -tant au plan moral que matériel- la frustration qu'engendre le contraste avec les autres quartiers de la ville, notamment les quartiers résidentiels, et l'attitude discriminatoire des pouvoirs, sont autant de facteurs qui poussent les habitants de ces quartiers à refuser l'ordre de la ville. Ce refus revêt des formes multiples allant de la délinquance-souvent tolérée et entretenue par les pouvoirs comme soupape de sécurité nécessaire- aux émeutes de plus en plus fréquentes que le système réprime d'autant plus brutalement qu'elles ébranlent son équilibre- de plus en plus fragile<sup>132</sup>.*

Les habitants de ces quartiers ont été parmi les manifestants participant à la grève générale du 26 Janvier 1978 annoncée par les syndicats entraînant plusieurs morts et sous blessés le feu de la police.

La réhabilitation, ou le projet de développement urbain (PDU), consiste à équiper un quartier informel en infrastructures (assainissement, électricité, eau potable, routes) et en équipements socio-collectifs. Ces interventions sont essentiellement financées par les bailleurs de fonds internationaux.

*Ce mode d'intervention curatif favorise et encourage la multiplication des quartiers illégaux devenant ainsi un argument de vente savamment exploité par les lotisseurs illégaux.<sup>133</sup>*

Lotisseurs et acquéreurs de terrains, non viabilisés et construits sans autorisation, misent sur cette nouvelle politique pour bénéficier tôt ou tard des infrastructures nécessaires. Cette situation a fait croître l'habitat spontané et ses implications spatiales et sociales.

Pour le volet du logement neuf, la politique de l'État n'a pas changé. Des logements de standing ont été construits au Nord à El Manar, à Ennasr, aux Jardins d'El Menzah, à l'Ariana-El Gazala et à la Marsa-Gammart. Cependant, une nouvelle destination géographique a été choisie, la zone Sud Ouest. Une urbanisation d'envergure (600 ha) à El Mourouj, située à 10 km de l'hypercentre, a été préconisée par le Plan Régional d'Aménagement (PRA, 1977). L'opération vise le rapprochement des populations des zones d'emploi et l'atténuation du déséquilibre entre les différentes fonctions urbaines dans le Grand Tunis.

---

<sup>132</sup> Ferjani M-C., 1986, « Le processus de ségrégation sociale et spatiale dans le Grand Tunis », in Anthropologie et sociologie de l'espace urbain, GLYSI- Département d'ORSTOM-IRMAC, p.159.

<sup>133</sup> Ministère de l'équipement, de l'aménagement du territoire et du développement, Octobre 2014, Pour une nouvelle stratégie de l'habitat, Habitat informel, Diagnostics et recommandations, p.6.



Une urbanisation non contrôlée a fortement contribué au développement d'une zone d'habitat illégal à Raoued et à la Soukra sur les plaines agricoles d'Ain Zaghouan et Bhar Lazreg. Cette urbanisation illégale regroupe des agglomérations populaires denses et des habitations individuelles de standing sur les surfaces de plus en plus petites. À l'Ouest, l'urbanisation a envahi les terres agricoles (de sauvegarde, d'interdiction) depuis Ksar Said jusqu'à Oued Ellil. Vers le Sud, depuis Sidi Hassine Séjoui vers la route de Zaghouan, l'urbanisation s'est développée à la faveur des axes routiers (Fouchana Mohammedia et Morneg). Il s'agit d'*un brusque gonflement des anciens villages de la périphérie*<sup>134</sup> du Grand Tunis.

À partir de 1987, le nouveau gouvernement en place a fortement exprimé sa politique d'ouverture économique et d'intégration au système mondial. Dans chaque discours, le Président de l'époque insiste sur la nécessité de relever les défis de la mondialisation en améliorant la compétitivité du pays. L'appel aux capitaux étrangers repose sur deux conditions fondamentales : la stabilité politique et la mise à niveau du territoire.

Pour garantir ces deux conditions, l'État tunisien avait choisi quant au secteur de l'habitat d'investir dans la réhabilitation, et libérer la construction neuve au secteur privé.

Dans un climat politique et économique sensible, les autorités en place avaient misé sur la réhabilitation des quartiers spontanés périphériques considérés comme une base sociale pour le développement du mouvement islamiste afin d'éviter d'éventuels débordements sociaux et contrôler la situation.

La Banque Mondiale, en dénonçant à son engagement vis-à-vis de l'opération de réhabilitation a obligé le gouvernement tunisien à entamer des nouvelles opérations avec ses propres moyens financiers. Ces opérations ont été fortement médiatisées où le Chef de l'État s'est montré leader en la matière.

L'intervention dans ces quartiers a été engagée dans le cadre du Programme National de Réhabilitation des Quartiers populaires (PNRQP) en quatre générations. Le premier programme a été financé par ses propres moyens. Le 2<sup>ème</sup>, le 3<sup>ème</sup> et le 4<sup>ème</sup> ont été financés par L'Agence Française de Développement (AFD). En plus des infrastructures et des équipements socio-collectifs de base, des petites zones d'activités ont été implantées dans les quartiers concernés.

---

<sup>134</sup> Chabbi M., 2001, « Étude de Cas : La croissance du Grand Tunis », in Vallin J. et Locoh Th., 2001, Population et développement en Tunisie, CERES Edition, pp 311-326.

Tableau 11: Répartition chronologique des programmes de réhabilitation réalisés par l'ARRU.

Programme	Période	Consistance
Projets de développement urbain (PDU)	1980-1992	Infrastructures et équipements socio-collectifs (santé, éducation) Production de parcelles viabilisées
Projets de développement urbain intégrés (PDUI)	1994-2007	Infrastructures et équipements socio-collectifs Construction des zones d'activités et locaux industriels
Programmes nationaux de réhabilitation des quartiers populaires (PNRQP)	1992-2012	Infrastructures
Centres anciens	2007-2013	Infrastructures Amélioration des façades
Programme de promotion des quartiers populaires dans les grandes villes (PPOPGV)	2007-2012	Infrastructures Construction et aménagement d'équipements socio-collectifs Amélioration de l'habitat

### 2.3 Les années 90 : La promotion immobilière et l'accentuation de la sélectivité

Pour le volet du logement neuf, suite aux difficultés rencontrées par les opérateurs publics de logement, l'État a procédé à une libération du secteur par l'encouragement de la promotion immobilière privée dans l'objectif de diversifier l'offre et de combler le déficit enregistré. La loi n°77-47 du 2 juillet 1977, organisant cette activité, a permis des exonérations au profit des promoteurs privés comme mesure d'encouragement à l'exercice. Devant l'apport faible du promoteur immobilier privé et la situation économique de l'époque la nouvelle loi n°90-17 du 26 février 1990 a permis de lever les restrictions fixées par la loi de 1977<sup>135</sup>.

La libération de ce secteur a eu pour conséquence un ralentissement considérable de la production immobilière publique sans que le promoteur privé ne puisse jouer son rôle et ne parvienne à prendre la relève. La construction des logements reste dominée par l'autopromotion (75.5%) alors que la part de promoteurs immobiliers privés ne dépasse pas (22%). Les promoteurs publics contribuent uniquement à (2.5%) actuellement, contre (49.6%) entre 1956 et 1976 et (32.9%) entre 1977 et 1991.<sup>136</sup>

<sup>135</sup> Les restrictions de la loi n°77-47 du 2 juillet 1977 :

- La restriction de l'activité de la promotion immobilière à la construction en vue de la vente ou de la location d'immeubles ou d'ensembles d'immeubles dont les trois quarts au moins de la surface sont destinés à l'habitation sur les terrains acquis et aménagés.
- L'interdiction de la participation étrangère puisque ne peuvent exercer cette profession que les personnes morales ou physiques de nationalité tunisienne
- Le contrôle des projets par l'administration centrale puisque tout projet de promotion immobilière doit être soumis à l'approbation préalable du ministre de l'équipement après avis de la commission consultative.

<sup>136</sup> Ministère de l'équipement, de l'aménagement du territoire et du développement durable, Octobre 2014, Pour une nouvelle stratégie de l'habitat, La production de logements par les promoteurs immobiliers privés, p5.

De plus, ces nouvelles mesures n'ont pas pu atteindre les objectifs visés puisque l'apport du secteur privé n'a pas parvenu à améliorer l'offre vis-à-vis des classes sociales modestes. Ses produits se répartissent comme suit : haut standing (65%), économique (33%) et social (2%).

Le Président de la Chambre Syndicale des Promoteurs Immobiliers, Mr Chaaban F.<sup>137</sup> affirme que la promotion immobilière privée est devenue une activité difficile à exercer et les promoteurs n'ont pas vraiment le choix lorsqu'il produisent le haut standing. Plusieurs facteurs sont à l'origine de cette orientation :

- La rareté des terrains à bâtir renchérit leur prix et rend leur acquisition plus difficile.
- La lenteur des procédures et des autorisations administratives : un permis de bâtir peut prendre six à sept mois au lieu de quarante cinq jours fixés par la législation. La même lenteur pour le raccordement de réseaux essentiels (eau, électricité) et pour le récolement du projet après achèvement de constructions.

Ces facteurs ont impacté le prix du logement et le standing à construire. Les promoteurs sont obligés de viser la clientèle solvable pour garantir les bénéfices financiers puisque comme l'affirme Mr Chaabane F., il s'agit d'une entreprise économique. Selon lui, la seule solution pour construire l'économique et le social est la production de foncier à prix abordable et le contrôle des démarches administratives par l'État.

De même, le fonctionnement des opérateurs publics a été touché par cette ouverture à l'extérieur et s'est trouvé confronté à la logique du marché. Dans le cas de l'Agence foncière de l'habitat (AFH), la baisse de la production s'est produite depuis le début des années 1990 car elle n'a pas bénéficié du subventionnement indirect de l'État à travers la cession de terrains au dinar symbolique. De plus, confrontée à la concurrence du marché, l'agence se trouve contrainte à vendre certains terrains destinés au logement de standing aux enchères.

Ces difficultés ont clairement orienté géographiquement l'activité des opérateurs privés. Pour assurer la rentabilité de leurs projets, ils se sont focalisés sur la zone Nord et la Côte Nord. La qualité de ces deux zones permet l'implantation des constructions de haut standing. Après l'opération d'assainissement du Lac de Tunis, ses berges sont devenues la localisation privilégiée de toute opération de standing, notamment après la construction du projet des «Berges du Lac». D'ailleurs, ce projet est la manifestation de l'intervention de l'acteur international, à savoir un promoteur saoudien. Cette situation se traduit par une flambée des prix, variant selon les zones, mais excluant les classes modestes et même

---

<sup>137</sup> Interview diffusé le 24/05/2015 sur la radio tunisienne Express dans l'émission «Success story».

moyennes. Le Tableau ci-dessous montre que le prix minimum du mètre carré dépasse largement le salaire SMIG (319 Dinars).

Tableau 12: Prix du mètre carré (m<sup>2</sup>) de logement selon la localisation.

Localisation	Délégation	Quartier	Prix du m <sup>2</sup> en Dinar
Hypercentre	Bab Bhar	Axes principaux	Entre 1000 et 1500
Zone Nord	El Khadra	Berges du Lac	3000
Zone Nord	El Menzeh	El Menzeh 6 et 9	Entre 800 et 1200
Zone Nord	El Menzeh	Ennasr 2	Entre 900 et 1000
Cote Nord	Carthage, la Marsa	Carthage, La Marsa, Sidi Bousaid	Entre 850 et 1400
Cote Nord	La Goulette	La Goulette	Entre 1000 et 1300
Cote Nord	El Kram	El Kram Est	Entre 750 et 1000
Cote Nord	El Kram	El Kram Ouest	Entre 300 et 450
Zone Sud	El Mourouj	El Mourouj	Entre 350 et 500

Source : Journaux locaux et sites internet.

Cette exclusion du marché de logement pousse de plus en plus les classes modestes vers les périphéries ou bien vers l'offre illégale qui ne permet pas une intégration immédiate à la ville. Elle impacte directement le rapport de chaque individu à sa ville puisque la localisation résidentielle agit sur les choix des activités quotidiennes à effectuer.

D'aucuns peuvent dire que ce constat n'est pas un fait nouveau. Néanmoins, nous avons pu démontrer que malgré la conscience des problèmes posés par cette logique de production de l'habitat de la part des acteurs intervenants dans ce secteur et les ajustements des politiques, la situation ne s'est pas améliorée et la division sociale de l'espace du Grand Tunis persiste voire s'est accentuée.

## Conclusion

Le Grand Tunis a beaucoup évolué ces dernières années. Cette ville, aujourd'hui métropole, a changé de forme. Elle est passée du modèle monocentrique à une métropole polynucléaire en s'étalant. Cet étalement s'est accompagné d'un dépeuplement du centre et un rejet de la population vers les périphéries. Cette nouvelle répartition de la population a conduit au développement des espaces résidentiels hétérogènes et polarisés.

Les conditions de logement se sont améliorées dans certains quartiers suite aux opérations de réhabilitation mais la division sociale de l'espace via le logement au-delà des chiffres qui la caractérisent est aussi ressentie à travers une exclusion subie dans les quartiers populaires. Ceci a été démontré à travers la révolution populaire puisque ce sont les jeunes de ces

quartiers qui se sont mobilisés en premier dans le Grand Tunis lors de la révolution tunisienne.

Les dynamiques observées dans le Grand Tunis sont en rapport avec la métropolisation en tant qu'étape d'urbanisation de la ville. Elles sont également le résultat des ajustements des politiques de l'habitat au contexte économique et social. La politique, adoptée dans le cadre de l'ouverture progressive de l'économie et la volonté d'insertion internationale, a contribué à accentuer le caractère sélectif de l'offre.

## Chapitre4 : Des fonctions urbaines, des éléments de la fragmentation

À travers l'examen de la répartition de la population et de logement dans la métropole tunisoise, nous avons pu constater clairement des différences voire des inégalités, entre les zones et les délégations, qui peuvent accréditer la perception d'une fragmentation spatiale qui accompagne le développement du Grand Tunis.

Cette fragmentation formelle du point de vue de l'organisation du bâti, de ses composantes et de ses caractéristiques croise des disparités sociales de la population au regard de son niveau de qualification et son insertion dans l'emploi. Elle ne la recoupe cependant pas de façon très exacte car les caractéristiques de l'urbanisation de certaines zones qui peuvent être attractives pour les populations éduquées et ayant un emploi, ne sont pas seulement celles de confort du logement mais la desserte des espaces, ou de leur environnement et surtout de la présence de la localisation assez proche d'activités. A contrario, des zones urbanisées avec un habitat aux caractéristiques relativement disparates et dans un environnement que l'urbanisation a fortement densifié peuvent jouer un rôle de zones résidentielles pour des populations assez modestes qui s'y sont installées depuis longtemps et ont pu progressivement s'y « enraciner » dans un habitat d'abord informel puis légalisé et amélioré par le raccordement aux réseaux. Ainsi seules les zones récemment développées par des acteurs privés permettant de lire à la fois des caractéristiques de production urbaine visant des catégories riches et une occupation exclusive par ces catégories. Ces difficiles recoupements entre production urbaine et occupation socioprofessionnelle sont également lisibles dans une forte mobilité qui amène les ménages à se déplacer entre les zones suivant leurs activités et leur mode de consommation.

Ce chapitre est dédié à l'étude des fonctions qui motivent la mobilité quotidienne dans une ville en général et dans une métropole telle que le Grand Tunis en particulier (emploi, études, soin, courses, loisirs...). L'étude consiste à l'inscription spatiale de ces fonctions, la logique liée à leur implantation et leur impact.

La répartition de ces fonctions s'inscrit actuellement dans une planification stratégique<sup>138</sup> et non dans une planification traditionnelle. Celle-ci a trait à l'usage du sol et à la localisation des différentes fonctions urbaines dans l'objectif de maîtriser la croissance urbaine de la ville. Dans l'ère de la mondialisation et de la métropolisation, la planification stratégique est basée sur des choix favorisant la compétitivité de la métropole. Mais ces choix ont également un impact sur sa forme et son fonctionnement : étalement, éclatement, spécialisation, différenciation.

### **A. La restructuration métropolitaine des activités économiques et les traits de la fragmentation**

Les fonctions économiques, créatrices d'emploi et de développement urbain, sont au cœur de la planification stratégique. Historiquement, la genèse de la ville prouve que l'organisation des activités économiques constitue un élément fondamental de son évolution. Les théories urbaines classiques de l'organisation de la ville (Christaller, Burgess, Hoyt, Harris et Ullman) ont schématisé la structure de la ville y compris les activités économiques. La planification des activités économiques dans une métropole se complexifie dans le sens où elle interroge deux choix fondamentaux. Il s'agit des fonctions dites «stratégiques» à promouvoir et de leur répartition dans l'espace métropolitain. Ces deux choix sont à effectuer dans un contexte de mutations permanentes et à différentes échelles (locale, régionale, nationale et internationale).

Des dynamiques, spontanées ou planifiées, des activités et des fonctions économiques sont observées dans le cas de Grand Tunis. Cette métropole concentre actuellement environ 25% de l'effectif national d'emplois pour une part de moins de 23% de la population nationale.

#### **I. La planification économique et le déséquilibre dans le Grand Tunis**

La volonté politique de faire du Grand Tunis un pôle relais de services, qui confortera la compétitivité du territoire national, s'exprime par un certain nombre de choix, en particulier, la sélectivité des secteurs et des fonctions stratégiques à promouvoir selon une ou plusieurs échelle (s) de la planification territoriale auxquelles se crée un processus de métropolisation.

---

<sup>138</sup> Zepf M. et Andres L., 2011, Enjeux de la planification territoriale en Europe, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 309p.

## 1. Les échelles de la planification économique

Dans le Schéma Directeur d'Aménagement (SDA) du Grand Tunis, élaboré à partir de 1995, le devenir de la capitale ne peut être pensé qu'à travers la mise en évidence de deux options fondamentales :

- La préservation et la valorisation des attributs existants ou acquis de la capitale :

*Les attributs de capitale contenus dans l'espace tunisois doivent être préservés et valorisés, car ils représentent un patrimoine économique, culturel et civilisationnel appartenant à tout le pays.*<sup>139</sup>

- L'élargissement de l'échelle de la planification économique :

*C'est la région entière (Nord-Est) et non plus seulement l'agglomération qui doit être assimilée à la fonction de capitale, compte tenu de la vocation internationale de Tunis et de l'ouverture de l'économie nationale sur le marché mondial.*<sup>140</sup>

La première option consiste à renforcer les attributs acquis à l'échelle des quatre gouvernorats de Grand Tunis.

La deuxième option a été en réalité enclenchée depuis les années 70 par l'adoption du modèle d'industrialisation extravertie donnant lieu aux premières implantations industrielles hors de la capitale dans les petites et les moyennes villes de la région Nord-Est du pays. Il s'agit des villes situées à environ 60 kilomètres au Nord et au Sud du Grand Tunis. Ces villes sont reliées actuellement par une infrastructure routière importante. Elles jouent un rôle économique important : Bizerte est un pôle industrialo-portuaire et Nabeul est un pôle touristique. Ces implantations sont qualifiées par H. Dlala<sup>141</sup> de prémices de la métropolisation spontanée du Grand Tunis.

La métropolisation planifiée de Grand Tunis s'inscrit dans une politique générale nationale. Le Schéma Directeur d'Aménagement du Territoire National (SDATN) de 1997 préconise des orientations basées sur trois notions : la durabilité, l'efficacité et la compétitivité de l'espace national, qui se résument et se concentrent au niveau du Grand Tunis.

Nonobstant le déséquilibre général à l'échelle nationale, le document a remplacé l'enjeu de rééquilibrage régional par le renforcement de la capitale jugée comme la seule ville qui a la possibilité d'inscrire le pays dans le système de compétitivité internationale. Le Grand Tunis devrait être un vrai support de production internationale.

---

<sup>139</sup> Ministère de l'environnement et de l'aménagement du territoire, 1997, Schéma Directeur d'Aménagement (SDA) Grand Tunis, p.11.

<sup>140</sup> *Idem.*

<sup>141</sup> Dlala H., 2011, « L'émergence métropolitaine de Tunis dans le tournant de la mondialisation », Méditerranée n°116-2011, p.96.



Ces choix sont à l'origine d'un décalage fort entre le littoral et le reste du pays. Un déséquilibre qui a été soulevé dans le diagnostic effectué lors de l'élaboration du Schéma National d'Aménagement (SNAT) de 1985 qui prévoyait une planification économique basée sur une nouvelle division. Il s'agit d'un découpage du territoire national en six zones :

- La région littorale est découpée en trois zones : la zone Nord-Est organisé autour de Tunis, la zone Centre-Est, la zone Sud-Est,
- La zone de l'arrière-pays ou intérieure est découpée également en trois zones : la zone Nord-Ouest, la zone Centre-Ouest et la zone Sud-Ouest.

Ce découpage visait à corriger le déséquilibre en place en permettant à chacune des zones de se développer de point de vue économique et urbain tout en renforçant une infrastructure performante qui facilite les échanges entre les différentes zones. Le rééquilibrage du territoire national était l'enjeu primordial du (SNAT) de 1985. Néanmoins, dans un contexte de centralisation politique, sans aucun pouvoir économique ou juridique et démunies d'autonomie financière, ces zones ont toujours été dépendantes des prévisions budgétaires à l'échelle nationale.

Le nouveau Schéma Directeur d'Aménagement du Territoire National (SDATN) de 1997 a remplacé l'enjeu de rééquilibrage régional par le renforcement de la capitale considérée comme la seule ville qui a les potentialités pour promouvoir le pays dans un système de compétitivité internationale. Concentrer les équipements et les infrastructures a fait de cette ville un vrai support de production internationale. Tous les choix porteurs de développement se sont concentrés autour de la région Nord-Est et notamment le Grand Tunis. C'est une des raisons principales qui explique que seule cette région s'est développée.

La révolution tunisienne est le témoin des conséquences de ce déséquilibre aggravé par des choix marginalisant davantage les régions les plus démunies. Dans ce mouvement social, ce sont les régions intérieures les moins développées qui se sont mobilisées en premier.

Les résultats estimés de l'ouverture économique n'ont pas été atteints. Les taux de chômage n'ont cessé de grimper dans toutes les villes du pays. Dans le Grand Tunis, les populations généralement modestes sont touchées aussi par ce problème. Les résultats de l'étude des espaces résidentiels (Cf. Chapitre 3), indiquent que les taux de chômage élevés même pour des diplômés se concentrent dans la zone Ouest réputée pour sa population modeste.

## 2. Le desserrement et la spécialisation fonctionnelle

La métropole du Grand Tunis rayonne aujourd'hui sur un espace régional beaucoup plus large formé par sept gouvernorats : Tunis, Ben Arous, l'Ariana et la Manouba, correspondant à l'aire du Grand Tunis ainsi que les gouvernorats de Bizerte, Nabeul et Zaghouan. Cet espace correspondant à (8%) du territoire national, regroupe (34.52%) de la population tunisienne en 1994 et (38%) en 2014, mais surtout il concentre (42,61%) de la population active du pays. Ces chiffres justifient aux yeux des décideurs politiques la place fondamentale de la région en faveur du développement du pays et l'ambition de faire de la région Nord-Est un ensemble métropolitain compétitif.

En dépit d'une vision globale de cette région, ses composantes n'ont pas le même poids démographique et économique (Tableau13, p129). Le Grand Tunis regroupe (63.3%) de la population résidente. Sa population active est passée de (61%) en 1994 à (69.9%) de l'ensemble de la région en 2014.

Carte 10: Les gouvernorats de la région Nord-Est.



Source : Ministère de l'équipement, SDA de la région économique Nord-Est.

Cette concentration a été accélérée depuis la volonté d'ouverture du pays à l'échelle internationale et la densification des relations économiques avec notamment l'Europe qui s'est concrétisée dans les années 1990 par une nouvelle expérience pour intégrer la Tunisie

dans l'économie mondiale en renforçant le secteur privé et en accentuant l'ouverture économique du pays.

Tableau 13: Répartition de la population résidente et occupée dans la région de Tunis en 2014.

	Gouvernorats Grand Tunis				Gouvernorats Nord-Est		
	Tunis	Ariana	Ben Arous	Manouba	Bizerte	Nabeul	Zaghouan
Population	1056247	576088	631842	379518	568219	787920	176945
(%)	25.28	13.79	15.12	9.08	13.60	18.86	4.23
Total (%)	63.3				36.7		
Population occupée	363045	207300	215597	121021	45987	288535	56201
(%)	27.98	15.98	16.6139	9.33	3.54	22.23	4.33
Total (%)	69.9				30.1		

Source : INS, 2014.

À l'échelle nationale, pour soutenir cette orientation générale, l'État décide de renforcer la compétitivité des trois plus grandes villes ou métropoles du pays dont notamment le Grand Tunis. De par son poids démographique économique et politique, le Grand Tunis était au cœur de cette stratégie qui s'appuie sur une nouvelle répartition de l'emploi intégrant le Grand Tunis et les gouvernorats Nord-Est selon un processus de métropolisation qui se résume en quatre points essentiels :

*-Le desserrement du Grand Tunis au profit des gouvernorats du Nord-Est, notamment en faveur des gouvernorats de Zaghouan et de Bizerte qui connaissent les taux de sous-emploi les plus élevés de la région de Tunis,*

*-Le desserrement du centre au profit des autres zones, notamment en faveur des zones Nord et Ouest*

*-La spécialisation progressive du gouvernorat de Tunis dans les activités tertiaires, notamment, dans les services liés à la fonction de Tunis comme ville-capitale et comme pôle relais de services de niveau international*

*-La spécialisation des autres gouvernorats périphériques dans les activités primaires et secondaires et dans les activités de services liées aux productions agricole, industrielle et touristique.<sup>142</sup>*

<sup>142</sup> Ministère de l'équipement, de l'habitat et de l'aménagement du territoire, 2002, Schéma Directeur d'Aménagement SDA du Grand Tunis, Rapport 2, p116.

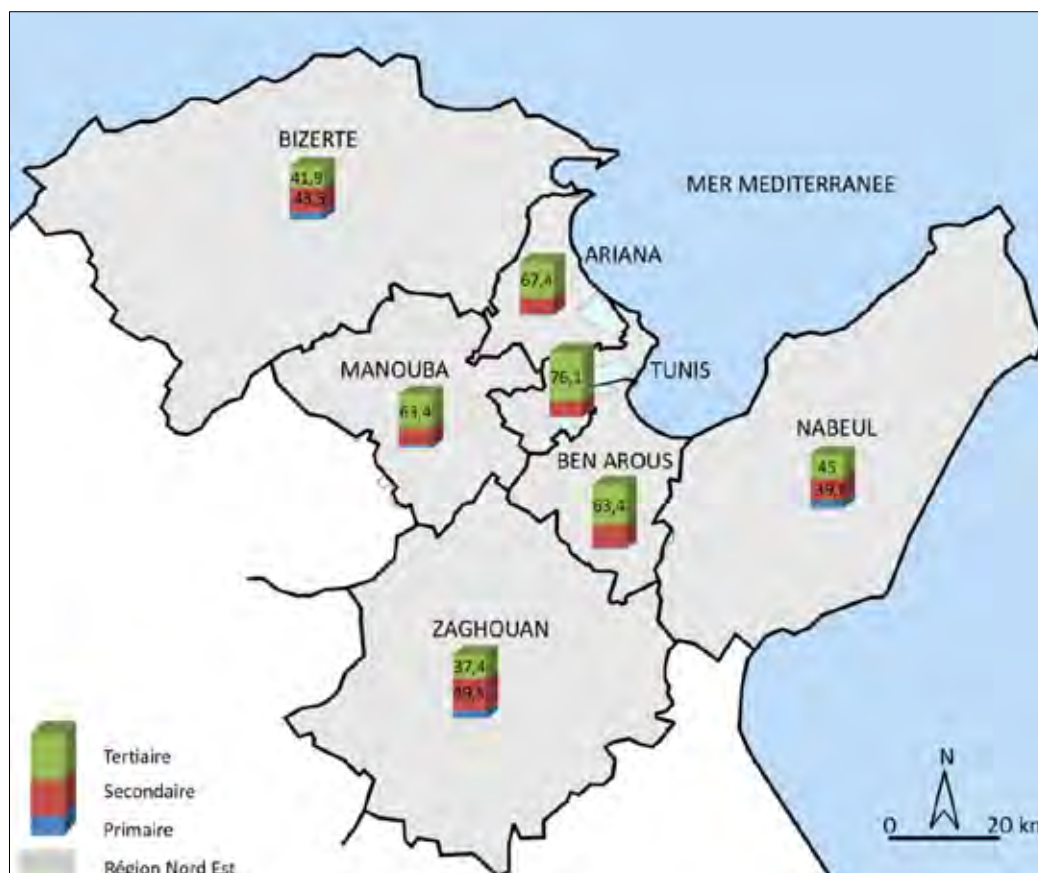
Les orientations des années 1990 se traduisent par les chiffres représentés dans le Tableau 14. Dans l'objectif de renforcer la compétitivité et tertiariser la région Nord-Est, notamment le Grand Tunis, le Schéma Directeur d'Aménagement (SDA) de 1997, a prévu la création de (250170) emplois dans le secteur tertiaire à l'horizon 2015 ce qui correspond à environ (52,25%) de l'ensemble d'emplois à créer dans la région. En dépit de la fertilité des terres agricoles, le secteur primaire ne représente qu'une part faible dans le Grand Tunis et la région Nord-Est avec respectivement (5.7%) et (14.61%) selon les projections à l'horizon 2015.

Tableau 14: Projection de l'emploi par secteur économique dans la région de Tunis à l'horizon 2015.

	Grand Tunis		Région Nord-Est	
	Nombre	(%) du secteur/ Grand Tunis	Nombre	(%) du secteur/ Région
Primaire	16797	5.70	69955	14.61
Secondaire	96300	32.66	158677	33.14
Tertiaire	181704	61.64	250170	52.25

Source : SDA, 1997

Carte 11: Répartition de l'emploi en (%) par secteur économique dans la région Nord-Est en 2014.



Source : INS, 2014- Fond de carte : ministère de l'équipement- Élaboration personnelle.

Cette tertiarisation est effective puisque selon le recensement général de la population et de l'habitat de 2014, le tertiaire représente (56.39%) du volume total des emplois de toute la région, un taux qui dépasse de (4%) les prévisions. Les secteurs secondaire et primaire représentent respectivement (35,71%) et (7,90%).

La suprématie du secteur tertiaire est enregistrée dans le Grand Tunis. Sa part dépasse la moyenne de la région. L'activité agricole a fortement régressé dans les quatre gouvernorats puisqu'elle n'offre que (5,94%) de l'emploi total dans la Manouba réputée pour ses terres agricoles fertiles. L'activité industrielle, en dépit de son recul, offre environ (23,3%) d'emplois à Tunis devenu le gouvernorat le moins industrialisé.

Dans les gouvernorats Nord-Est la situation est différente. Les secteurs primaire et secondaire dépassent les moyennes de la région et les taux du Grand Tunis. Le secteur tertiaire est moins important, il est de (37.41%), (41.91%) et (45.04%) dans respectivement Zaghouan, Bizerte et Nabeul. L'écart entre le secteur secondaire et le secteur tertiaire est moins important que dans le cas du Grand Tunis.

Ces résultats sont en harmonie avec les recommandations liées au processus de métropolisation préconisant le desserrement de l'activité industrielle au profit des gouvernorats Nord-Est. Ces gouvernorats constituent un large bassin d'emploi industriel après l'implantation de plusieurs entreprises de taille importante depuis 1995. Ainsi ils forment *une zone de solidarité métropolitaine*<sup>143</sup> qui permet de soutenir la promotion de la région en tant qu'un ensemble métropolitain capable d'être compétitif à l'échelle internationale.

Tableau 15: Évolution de la répartition (%) de l'emploi par secteur économique dans le Grand Tunis

Secteur	1985	1994	2004	2014
Primaire	6.7%	5.4%	4%	3.94%
Secondaire	35.1%	34%	31%	28.06%
Tertiaire	58.2%	60.6%	65%	68%

Source : INS.

À l'échelle du Grand Tunis, le processus de tertiarisation de l'économie se traduit par le passage de la part de l'emploi tertiaire de (58.2%) en 1985 à (68%) en 2014 (Tableau15). Les deux autres secteurs continuent à reculer notamment le secteur secondaire qui perd en trois décennies environ (7%) pour ne représenter que moins du 1/3 de l'emploi (28.06%). Le secteur primaire, en particulier l'activité agricole, est en baisse continue sous l'impact du

<sup>143</sup> Dlala H., 2011, « L'émergence métropolitaine de Tunis dans le tournant de la mondialisation », Méditerranée n°116-2011, p.96.

processus de tertiarisation de l'économie d'une part et de la rareté des terres fertiles occupées par l'habitat qu'il s'agisse de la production formelle ou informelle.

Le renforcement de la tertiarisation est valable également pour les différentes zones à l'intérieur du Grand Tunis. Le secteur tertiaire représente en 2014 entre 64,36 % dans la zone sud, et 82,10% dans le centre.

Le tableau ci-dessus montre une faible concentration du secteur primaire dans l'ensemble du Grand Tunis. La zone Ouest, malgré la présence des superficies les plus importantes des terres agricoles fertiles de l'ensemble de l'agglomération, l'agriculture ne représente que (8,25%) des activités économiques.

En dépit du recul de l'industrie, le secteur secondaire représente encore une part importante dans la zone Sud (32,75%) et la Côte Sud (29,18%). Il est plus présent dans la zone Ouest avec (27,28%).

Tableau 16: Répartition (%) des actifs par secteur économique et par zone dans le Grand Tunis en 2014

Secteur Zone	Primaire (%)	Secondaire(%)	Tertiaire(%)
Centre	1,87	15,9	82,1
Cote Nord	3,4	16,49	79,97
Zone Nord	7,32	21,09	71,46
Cote Sud	6,1	29,18	64,58
Zone Ouest	8,25	27,28	64,36
Zone Sud	2,98	32,75	64,11

Source : INS, 2014.

## II. Les fonctions stratégiques entre éclatement et inégalité

Comme pour la plupart des métropoles, le processus de métropolisation dans le Grand Tunis se traduit par une sélectivité de certaines activités à renforcer pour soutenir la compétitive économique. Dans le cas du secteur tertiaire qui englobe une multitude de branches, trois activités sont mises en avant : le tourisme, l'activité bancaire et le commerce. Ces activités sont appelées à contribuer à l'ouverture et l'attractivité économique de la métropole tunisoise. L'intervention progressive des acteurs privés, nationaux et internationaux dans l'installation de ces activités, a tendance à créer des mutations significatives notamment liées à leur impact territorial.

## 1. Le tourisme d'affaires et la finance : des activités émergentes à caractère sélectif

### 1.1 La promotion du tourisme d'affaires

L'activité touristique a occupé depuis les années 70 une place importante en Tunisie. Elle a été considérée comme un levier primordial au développement du pays. Une Agence Foncière Touristique (AFT) a été créée en Avril 1973. C'est une entreprise publique dotée de la personnalité civile et de l'autonomie financière qui intervient à l'intérieur des zones touristiques existantes et des zones à créer. Elle a permis au fil des années, avec l'intervention d'autres acteurs publics et privés, de développer l'offre touristique en profitant des opportunités naturelles et culturelles du pays.

Le Grand Tunis a regroupé des attributs favorables au développement de cette activité.

La structure touristique existante a permis d'avoir plusieurs branches : balnéaire, saharien, santé et la thalassothérapie, golfe, sport, tourisme culturel, tourisme écologique, chasse et pêche. Essentiellement basée sur des opportunités naturelles, cette structure ne se répartie pas avec équité sur le territoire de la métropole.

Les deux Côtes Nord et Sud a permis de promouvoir l'activité balnéaire. La Cote Nord renferme la zone touristique de Gammarth située sur une colline qui domine le golfe de Tunis. Gammarth est un arrondissement rattaché à la délégation de la Marsa, entouré par une dense forêt au Sud, la Sebkha de l'Ariana à l'Ouest et le golfe de Tunis au Nord et à l'Est.

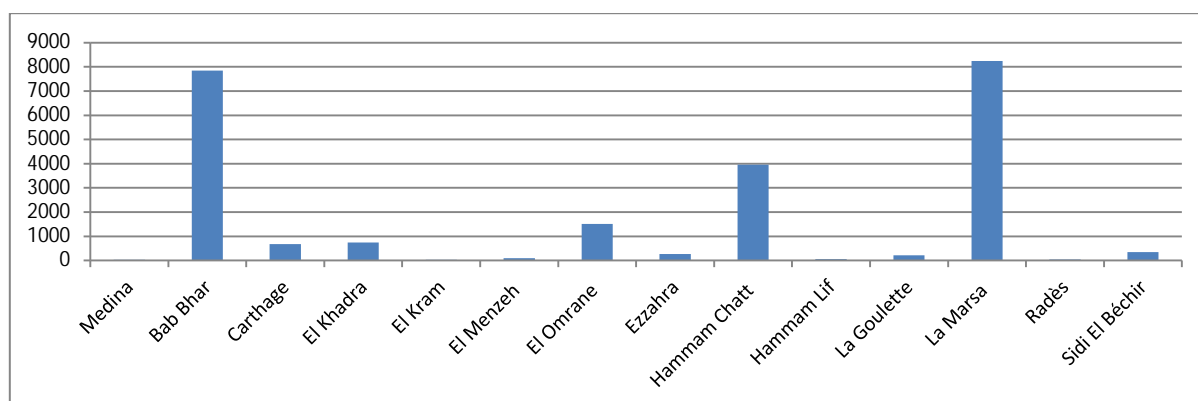
L'activité touristique dans la Côte Nord est renforcée par la présence du Golfe de Carthage situé dans la délégation de la Soukra, le port de plaisance de Sidi Bou Said et les vestiges de la délégation de Carthage.

Cette zone est réputée par la présence de plusieurs hôtels haut de gamme renfermant le nombre de lits touristiques le plus important dans toute la métropole : la Marsa (8244), Carthage (681) et la Goulette (216).

Deux concentrations de lits touristiques se trouvent au centre, dans la délégation de Bab Bhar (7847), et à la Côte Sud dans les délégations de Hammam Chatt (3959) et Ezzahra (262) et dans la zone Nord Cité El Khadra (750) et El Menzeh (102).

Aucune structure hôtelière n'est implantée à l'intérieur de la métropole notamment dans la zone Ouest caractérisée par un potentiel naturel qui pourrait attirer une clientèle s'il est bien mis en valeur et participer ainsi au développement de toute cette zone.

Graphique 11: Répartition des lits touristiques dans le Grand Tunis en 2014.



Source : INS, 2014. Elaboration personnelle.

Figure 12: Des vues de la zone touristique de la Côte Nord.



Dans le cadre de la nouvelle stratégie de développement de ce secteur, les potentialités touristiques du pays ont été classées en quatre espaces : Espace littoral, Espace Nord Ouest, Espace Sahara et Espace «Tunis». Ce découpage a pour principal objectif la résolution des problèmes après un diagnostic des contraintes et des potentialités liées à chaque espace. Pour le cas de Tunis, sa vocation future en tant que pôle relais de services, implique que le tourisme essentiellement d'affaires, devrait jouer un rôle de plus en plus important. Le Schéma Directeur d'Aménagement (SDA) étudié en 2010 considère l'activité touristique comme un des facteurs importants de la métropolisation du Grand Tunis.

En l'état actuel, toutes les interventions publiques et privées sont concentrées dans le centre, la zone Nord et la Côte Nord. Ce privilège a tendance à se renforcer avec le développement du tourisme d'affaires axé sur les congrès et les événements.

La grande concurrence qu'exercent les autres pays méditerranéens d'une part, la réduction des dépenses publiques et la crise économique d'autre part nécessitent une diversification des produits touristiques pour répondre aux exigences de la clientèle.



Le tourisme traditionnel ou de masse profitant des opportunités naturelles et basé essentiellement sur le loisir n'est plus suffisant dans un contexte de compétitivité internationale.

Le tourisme d'affaires est un tourisme qui se déroule généralement durant quelques jours a pour objectif le marketing des affaires en occupant les moments libres par des activités de loisirs. Ce tourisme est plus exigeant que le tourisme de masse. Certains éléments doivent être respectés pour qu'une ville ou une métropole puisse développer cette activité à savoir un cadre urbain et architectural, une accessibilité, une infrastructure d'accueil des manifestations et des congrès.

Le développement de cette branche d'activité touristique a débuté en réalité depuis quelques années dans le Grand Tunis. Cette métropole a pu accueillir des événements à vocation internationale. Le plus important de ces événements est le Sommet Mondial sur la Société de l'Information déroulé du 16 au 18 novembre 2005. Cet événement a eu lieu au Palais des Expositions d'El Kram, une délégation de la Côte Nord.

Un autre équipement, le Palais de Congrès, a la capacité d'accueillir des congrès, des séminaires, des rencontres pour les hommes d'affaires et autres. Il se situe sur la deuxième avenue structurante du centre, l'Avenue Mohamed 5.

Les plus grands hôtels, situés dans le centre, la zone Nord et la Côte Nord, ont recours à l'accueil des événements (scientifiques, professionnels ...) dans le but de diversifier leurs offres et augmenter leurs recettes.

Figure 13: Le Palais des Expositions d'El Kram.



Source : [commune-kram.gov.tn](http://commune-kram.gov.tn)

La bonne desserte du centre, de la Côte Nord et de la zone Nord du Grand Tunis par les routes et l'Aéroport Tunis Carthage facilite l'organisation et l'accueil de la clientèle d'affaires notamment internationale. Les caractéristiques architecturales et urbaines, l'infrastructure

hôtelière et les espaces de loisirs de ces territoires offrent un cadre propice à la promotion de ce tourisme.

Des grands projets sont programmés dans le cadre de la nouvelle stratégie de tourisme pour conforter la structure actuelle et attirer davantage les événements internationaux liés aux affaires. La ville des roses, «Bled El Ward» en arabe, est une ville touristique envisagée sur la Sebkhha de l'Ariana dont l'objectif est l'impulsion du tourisme médical et écologique. Suite à un accord entre la Tunisie et la société internationale d'investissement émirati « Al Maabar », ce projet, sous forme d'un complexe immobilier de luxe, contiendra un centre d'affaires, des résidences hôtelières, un terrain de golf, un centre sanitaire et sportif et de loisirs.

Le Tunis Sport City est l'un des mégaprojets à réaliser dans les prochaines années. Ce projet situé sur les berges du Lac Nord, en plus de l'offre de formation internationale de sport qu'il propose, contiendra une composante importante d'hôtellerie qui servira non seulement l'activité sportive projetée mais également permettra d'accueillir et d'organiser des événements.

La Porte de la méditerranée, une ville de 250 mille habitants, sera édifée sur les berges du Lac Sud. Actuellement en instance, ce projet a été imaginé depuis 2007 avec un investissement émirati « Sama Dubai ». Il vise de faire de la Tunisie une destination attractive pour les investisseurs au rang de la plateforme régionale de la technologie, de la finance et des affaires.

Figure 14: Des mégaprojets sur les plans d'eau de Grand Tunis.



La réalisation de ces projets ne s'est pas encore concrétisée pour des raisons liées aux investisseurs étrangers et au cadre politique de la Tunisie.

Leur impact économique escompté peut être vrai, ils peuvent rehausser la compétitivité du Grand Tunis en offre de services. Mais ils auront également un impact inéluctable sur la division de la métropole en deux territoires qui se développeront à des vitesses différentes.

D'une part, le centre et la zone Nord auront un rayonnement national et international, d'autre part la zone Ouest qui constituera une zone «d'arrière pays» peu mise en valeur. En outre, la fréquentation attendue dans ces espaces à venir sera probablement composée de populations nationale et étrangère, riches et qualifiées, qui sont loin des caractéristiques socio-économiques de la majorité des tunisois.

## **1.2 Un Port financier pour booster le secteur financier**

«La Tunisie, pôle de services bancaires et une place financière régionale» était le 12<sup>ème</sup> point du programme présidentiel (2009-2014). Cet objectif a été précédé depuis les années 1990 de réformes du système bancaire fondées essentiellement sur une libéralisation du système bancaire qui a autorisé l'intervention des banques privées à capital tunisien en premier lieu et à capital étranger en second lieu à partir des années 2000.

Sur le plan spatial, le rôle dévolu du Grand Tunis en tant que place financière internationale s'est traduit par la prévision d'un mégaprojet sur le thème financier «un port financier» ou «Tunis Financial Harbour». Il s'agit d'une ville neuve à aménager sur 523 hectares dans la délégation de Raoued de la zone Nord du Grand Tunis, pour accueillir 100.000 habitants. D'un cout estimé à 3 milliards de dollars américains, il est piloté par Tunis Bay Project Company et financé par la Gulf Financial House, une banque d'investissement du Bahrain.

Le projet est censé abriter un grand nombre de marques et enseignes leaders dans les secteurs de la finance, de l'investissement et des services. Il regroupera également une université de finances, un méga-complexe commercial, des hôtels catégorie cinq étoiles, un port de plaisance, un terrain de golf, une clinique privée et de l'habitat. Considéré comme un levier de l'économie tunisienne à l'échelle internationale, l'impact spatial et social de ce mégaprojet au sein de la métropole pose plusieurs questions parmi lesquelles le renforcement du déséquilibre dans la répartition des agences bancaires à l'échelle locale.

Un aperçu de la répartition des agences bancaires montre trois concentrations importantes de banques : Cité El Khadra (91), Bab Bhar (79) et Ariana Ville (61). Les délégations de la Cote Nord regroupent également un nombre important d'agences bancaires : la Marsa (26), la Goulette (21) et El Kram (18).

Ces concentrations se justifient par la présence de certains facteurs indispensables à l'implantation de l'activité bancaire tels que :

-Le potentiel économique de la zone lié au nombre de personnes résident, le nombre des personnes actives, les catégories socioprofessionnelles.

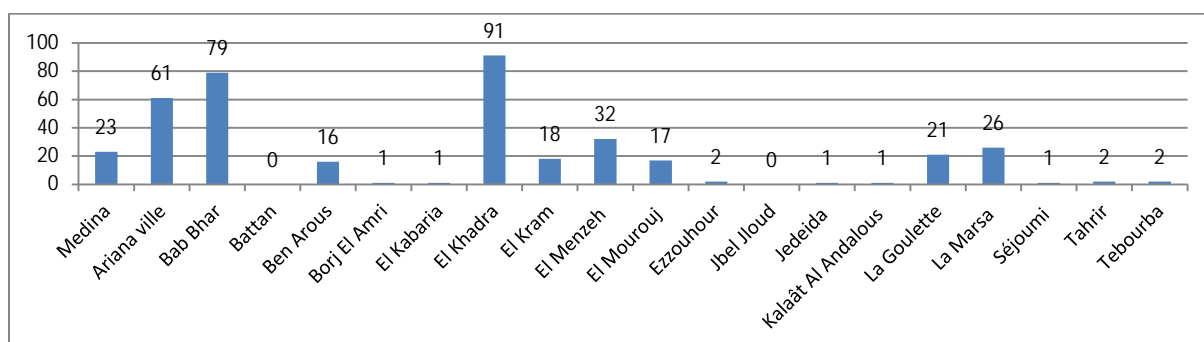
- L'accessibilité aisée qui s'exprime en distance kilométrique et en temps.
- L'attractivité de la zone déterminée par la présence de commerces et des équipements.

Les trois concentrations de l'activité bancaire dans le Grand Tunis situées au centre et dans la zone Nord ont construit au fil des années un cadre urbain de qualité qui assure la présence d'une clientèle potentielle et d'une accessibilité assurée par des transports en commun ou par la voiture.

Des concentrations moins faibles sont situées dans la zone Sud, les délégations d'El Mourouj et Ben Arous avec respectivement (17) et (16) banques. Les plus faibles concentrations des banques sont notées dans les délégations de la zone Ouest en raison de leur faible potentiel économique et d'une accessibilité peu évidente. Les banques sont quasi absentes dans la délégation de Battan de la zone rurale Ouest et dans la délégation de Jbel Jeloud de la zone Sud connue pour sa qualité urbaine médiocre et sa population modeste.

Le cadre urbain et architectural délabré, le faible capital social et l'accessibilité n'encouragent pas l'implantation de l'activité bancaire dans ces espaces. Le croisement de ces différents points négatifs enlève toute attractivité à ces territoires.

Graphique 12: Les concentrations les plus significatives des agences bancaires dans le Grand Tunis en 2014.



Source : INS, 2014. Elaboration personnelle.

## 2. Des nouvelles polarités commerciales en développement

Le commerce représente (14,66%) de l'emploi total dans le Grand Tunis en 2014. Il est caractérisé par une répartition inégale qui perdure en dépit d'une croissance de certaines polarités.

Jusqu'à une période récente, le commerce le plus répandu était l'épicerie du quartier attestant d'un mode de consommation dans un périmètre proche du lieu de résidence. Par ailleurs, ces épiceries constituaient aussi un lieu de rencontre social et faisant parfois office de boîte aux lettres pour des habitants du quartier. Ce commerce obéit à une norme particulière : le

paiement à crédit adapté à une clientèle dont les revenus sont faibles ou modestes. Ce commerce a évolué à partir des années 1980 pour devenir des « superettes » avec des surfaces plus importantes. Son rôle social a régressé progressivement et n'a gardé que sa fonction d'achat. En parallèle, des complexes commerciaux se sont implantés dans les délégations du Nord (El Menzeh). Des supermarchés font leur apparition à partir des années 90 à travers l'agrandissement et la multiplication des points de vente des chaînes existantes. Ces supermarchés sont des enseignes tunisiennes. Ils se concentrent généralement dans les délégations dont la masse démographique est importante et dont le niveau social des habitants est moyen à supérieur au regard des revenus. Au début des années 2000, le premier hypermarché voit le jour dans le Grand Tunis.

Ces mutations récentes sont à la fois le produit et le révélateur des mutations économiques, spatiales et sociales au sein de la métropole.

## **2.1 La répartition inégale du commerce de proximité**

Le nombre de points de vente de détails a fortement évolué dans le Grand Tunis pendant ces dernières années. Il est passé de (48410) en 2008 à (92226) en 2014. Cette hausse est essentiellement notée après la révolution de 2010/2011. À titre indicatif, le gouvernorat de Tunis comptait (36215) points de commerce de détails en 2012, il en comptait (42370) en 2014 soit une augmentation de (17%) en deux ans. Ce gonflement général de commerce est expliqué par l'absence de contrôle de l'implantation des activités économiques à la veille de la révolution. Le gouvernement en place, occupé par la vie politique d'une part et par la recherche d'une stabilité sociale d'autre part, n'agit pas face au dépassement des règles d'implantation des points de commerce, alors le «laisser faire» opère.

En dépit de cette croissance, le nombre de points de commerce de détails reste inégalement réparti entre les zones et les délégations. L'examen du ratio Commerce par 1000 habitants (C/1000 hab) montre que l'écart entre le centre (93.92 C/1000 hab) et les autres zones est très important. La Côte Sud et la zone Sud sont les plus démunies avec les ratios respectifs (24.55 C/1000 hab) et (25 C/1000 hab).

La répartition de ce ratio par délégation affirme également ce constat. Elle montre cinq concentrations à savoir Bab Bhar (155 C/1000 hab) et Bab Souika (106.3 C/1000 hab) du centre, Mégrine (120.8 C/1000 hab) de la zone Sud, la Manouba (101 C/1000 hab) de la zone Ouest et El Menzeh (95.7 C/1000 hab) de la zone Nord. Les plus faibles concentrations sont notées dans les délégations des deux Côtes et les délégations périphériques de la zone

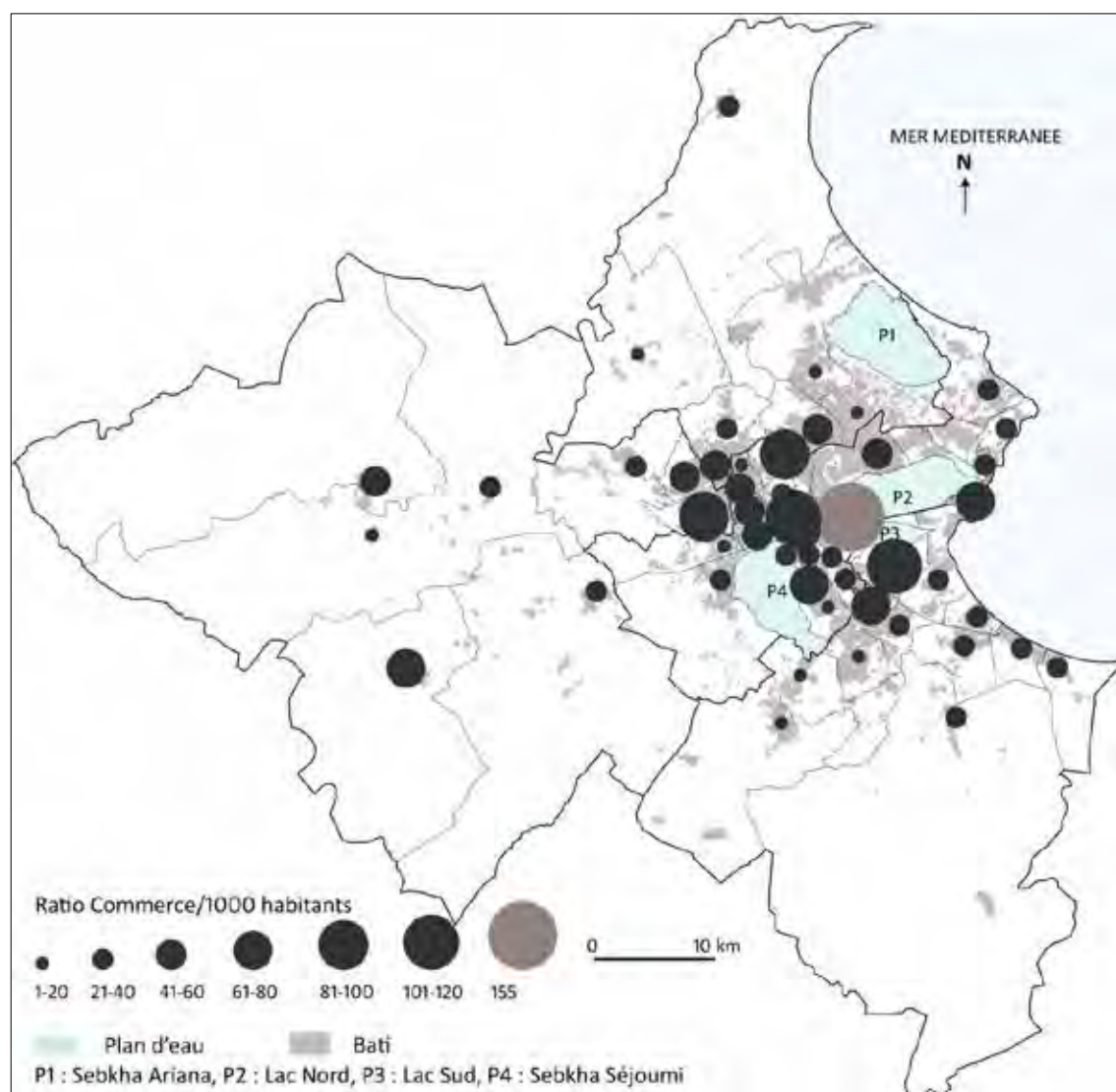
Ouest telles que Fouchana (4.7 C/1000 hab), Sidi Thabet (5.9 C/1000 hab) et Battan (16.9 C/1000 hab).

Le développement des concentrations importantes hors du centre sont liées au caractère spontané de ce secteur. Des points de vente de détails, «commerce de proximité», se sont créés face à une croissance de la consommation en rapport au gonflement démographique de certains noyaux de la métropole.

Tableau 17: Ratio Commerce/1000 habitants (C/1000 hab) par zone

Zone	Centre	Cote Nord	Cote Sud	Zone Nord	Zone Ouest	Zone Sud
Commerce/1000 habitants	93.92	37.39	24.55	33.99	35.66	25

Carte 12: Répartition des ratios (Commerce/ 1000 habitants) par délégation en 2014.



Fond de carte : SDA, AUGT- Source : INS, 2014- Élaboration personnelle.

L'inégalité quantitative n'est pas la seule inégalité du commerce. Le centre regroupe tous les types de commerces. Le secteur alimentaire est le plus répandu dans toutes les zones. Le commerce non-alimentaire notamment d'équipement de la personne et de la maison est sous-représenté. À titre indicatif, la zone Ouest ne compte que (290) commerces de chaussures et habillement pour (1064062) habitants ce qui correspond à (0.27 C/ 1000 hab). La zone Nord compte (615) commerce du même secteur pour (454392) habitants ce qui correspond à (1.35 C/ 1000 hab).

Cette inégalité, résultat d'un développement spontané voire informel du commerce de détails, a un impact sur la dépendance des différentes délégations du centre. Les habitants de ces délégations sont contraints de se déplacer vers les concentrations les plus importantes de commerce pour effectuer leurs achats.

## 2.2 L'hypermarché : la nouvelle inégalité de la répartition du commerce

La politique de libération économique renforcée depuis les années 1990 avait entraîné l'ouverture du secteur de commerce à des enseignes internationales et l'apport de modèle de l'hypermarché en Tunisie. De par leur taille et la diversité de leurs produits notamment internationaux exposés au marché tunisois, ces hypermarchés constituent une révolution du secteur commercial.

L'hypermarché se définit comme un concept de vente de détail dont la surface de vente est supérieure à (2500 m<sup>2</sup>) et où toutes les catégories de produits sont susceptibles d'être vendues à l'aide de techniques de libre-service avec quelques exceptions notables comme le fromage, le poisson et la charcuterie.<sup>144</sup> À partir de l'année 2001, l'enseigne française « Carrefour » a implanté son premier hypermarché en Tunisie. En 2005, le deuxième hypermarché « Géant », aboutissement d'une association franco-tunisienne d'acteurs privés, a vu le jour. Il dispose de (12000 m<sup>2</sup>) d'espace de vente et une surface de (13000 m<sup>2</sup>) consacrée aux réserves. La grande distribution spécialisée est également en cours de développement dans le Grand Tunis. Une Grande Surface de bricolage sous l'enseigne «Bricorama<sup>145</sup>» de (15000 m<sup>2</sup>) est implantée en 2009.

Symbole d'une ouverture économique, l'hypermarché met en perspective deux tendances. La première est liée à l'aménagement et l'urbanisation du territoire tunisois. La deuxième est liée au mode de consommation.

---

<sup>144</sup> Mejri M., Lajili M-R., 2007, Recherches sur la distribution moderne, L'Univers du Livre, p.7.

<sup>145</sup> Bricorama a été implanté sous le contrôle du groupe Med Business Holding fondé par Imed Trabelsi, neveu de la femme du président déchu. Après la révolution, elle a été récupérée par l'État et suivi d'énorme problème financier jusqu'à sa fermeture.

L'insertion de ce commerce est organisée par une loi adoptée en 1999 prévoyant l'implantation des grandes surfaces hors des zones urbanisées. Néanmoins, le premier hypermarché «Carrefour» a été implanté en périmètre communal dans le voisinage de plusieurs lotissements de standing de la zone Nord et la Côte Nord. «Géant» et «Bricorama» sont implantés hors du périmètre communal, dans le prolongement des délégations de la zone Nord.

Figure 15: Localisation des centres commerciaux de grande distribution.



Source: Google Earth- Élaboration personnelle.

De ce fait, nous assistons à des choix qui tendent à renforcer une spécialisation des fragments qui se dispersent dans l'espace métropolitain. Ce type de commerce appuie l'ouverture économique d'une part et l'accompagnement de processus de métropolisation d'autre part.



Ainsi, il participe à l'éclatement des fonctions métropolitaines. L'appel aux investissements étrangers, la recherche d'une offre moderne de commerce, la taille de la zone de chalandise et la disponibilité des terrains sont quatre facteurs qui expliquent l'apparition de ces nouveaux fragments dans la métropole tunisoise.

Au niveau social, ce type de commerces emmène des mutations des modes de consommation. En effet, l'hypermarché a motivé le développement des nouvelles pratiques influencées par une amélioration de niveau de revenus de certaines catégories sociales et une tendance à l'occidentalisation de mode de vie. Le travail de la femme constitue également un des facteurs qui favorise la préférence de la grande surface. La présence des divers produits sur un même lieu, la diversité de choix, l'application des soldes et des promotions font gagner du temps et de l'argent.

En revanche, ce mode de consommation n'est pas partagé par toute la population de la métropole. Cette non adhésion commune est due à deux raisons. La première raison est la difficulté d'accessibilité à ce commerce. Situés sur des voies rapides et non desservis par le mode collectif, ces hypermarchés ne sont accessibles qu'en voiture. La promotion de ces espaces est basée sur la performance d'un réseau routier. En conséquence, une population non motorisée est exclue de ce type de consommation. La deuxième raison est liée à un choix individuel. Certaines populations préfèrent aller dans les commerces du quartier, notamment alimentaire plus adaptés à leur mode de vie (le faible pouvoir d'achat, la facilité de paiement et la proximité notamment pour les non motorisés).

Le tourisme, l'activité bancaire et le commerce sont des activités prometteuses qui serviront le devenir de la métropole tunisoise en tant que pôle relais de service. Dans le processus de la modernisation de ces trois secteurs et leur mise aux normes internationales, des tendances sont en cours qui viennent renforcer un déséquilibre dans la répartition de ces secteurs en faveur du centre, de la zone Nord et de la Côte Nord. Par ailleurs, les projets réalisés ou envisagés sont des nouveaux morceaux urbains qui ont un impact sur l'éclatement de la forme de la métropole. Construits autour d'un thème particulier, ces projets traduisent une tendance à la spécialisation fonctionnelle au sein de la métropole qui va générer davantage de mobilité quotidienne entre les différents fragments.

### III. Les activités industrielles au cœur de la fragmentation

En dépit de la tendance à la tertiarisation de l'économie en Tunisie, l'industrie reste un secteur économique vital. Elle constitue un secteur stratégique aussi bien à l'échelle locale, régionale et nationale. La tertiarisation de l'économie n'a pas empêché la programmation et le développement de nouvelles activités et zones industrielles, certes selon des nouvelles logiques et sous certaines contraintes.

La nouvelle stratégie industrielle repose sur le développement des industries à contenu technologique et innovant d'une part et l'amélioration de la compétitivité des industries traditionnelles (agro-alimentaire, textile et habillement, électromécanique) d'autre part.

La politique d'ouverture économique dans ce domaine a débuté en 1970. *La nouvelle politique industrielle mise en œuvre dans les années soixante dix, dans un contexte de grande fluidité financière internationale, était structurée autour de trois objectifs fondamentaux : l'amélioration du taux de croissance, la réalisation du plein emploi et la diversification des activités productives en orientant l'investissement vers la production de biens directs substituables aux articles d'importation ou exportables*<sup>146</sup>.

Ces prémisses d'ouverture économique n'ont pas suffi pour résoudre le déficit budgétaire. Cependant, cette orientation a continué à opérer après l'adoption depuis 1986 d'un Plan d'Ajustement Structurel (PAS). Ce dernier, au delà du contrôle des dépenses publiques, a exprimé une volonté d'insérer l'économie industrielle du pays dans le système de mondialisation en poussant la libéralisation au moyen de la privatisation des activités gérées par le secteur public. Ce choix a été accentué plus tard depuis les années 90 avec la signature de l'accord d'association de la Zone de Libre Échange (ZLE) entre la Tunisie et l'Union Européenne et l'adhésion à l'Organisation Mondiale de Commerce (OMC).

Cette stratégie a eu des impacts spatiaux qui ne sont pas neutres. L'aménagement des infrastructures attractives aux nouveaux entrepreneurs industriels et l'agglomération ou la dispersion de certaines activités ont contribué au renforcement du déséquilibre et de la spécialisation des territoires au sein de la métropole.

---

<sup>146</sup> Dlala H., 1997, «La reconversion compétitive de l'industrie tunisienne : arrimage à l'Europe et mise à niveau » in Méditerranée n°3.4 1997, p.88.

## 1. La répartition des industries innovantes

### 1.1 La technopole : une spécialisation prononcée des activités industrielles

Une technopole est un espace qui réunit une aire de production, une pépinière d'entreprises, un centre de recherche scientifique et un espace universitaire. Ce cadre permet d'avoir un nouveau tissu d'entreprises créatives et innovantes. Il offre des locaux et des espaces de production aménagés, un environnement de recherche et de formation et des ressources humaines hautement qualifiées, attractifs aux yeux des investisseurs étrangers.

Les premières apparitions des technopoles étaient aux Etats Unis au cours des années 70 correspondant à la crise pétrolière. En reconnaissant l'innovation comme élément primordial de la concurrence, ce pays a encouragé l'emploi des résultats des recherches innovantes dans le développement de l'industrie et des services dans un partenariat public-privé. Depuis cette période, les pays développés se sont équipés également en technopoles.

Plus récemment, à partir des années 90, les pays en développement, tel que la Tunisie, ont orienté leur intérêt à cet équipement. Dans le cas de ces pays, une technopole servira non seulement à réunir la science, la technologie, l'industrie, les acteurs publics et privés mais également d'un outil de marketing dans un contexte de compétitivité.

Dans ce cadre, le Grand Tunis s'est doté de quatre technopoles depuis 1997. Les orientations du Schéma Directeur d'Aménagement de la région Nord-Est élaboré en 2011, ordonnent *l'adoption d'une nouvelle stratégie visant à assurer le renforcement des capacités compétitives des entreprises et le soutien de la recherche et du développement pour favoriser l'innovation technologique*<sup>147</sup>.

La volonté d'ouverture économique s'est confrontée à un manque de performance et de compétitivité du territoire. Un programme de mise à niveau de l'industrie a été lancé visant l'amélioration de la qualité du produit en adoptant les nouvelles technologies à travers la programmation des technopoles.

Le secteur à promouvoir et la localisation sont deux choix primordiaux à effectuer pour aménager une technopole. Basé sur un partenariat public-privé, l'occupation des locaux aménagés peut s'étaler dans le temps, à compter des années. Dans ce sens, les deux choix sont décisifs pour la réussite de cet investissement.

Selon la stratégie de développement général de la Tunisie, quatre domaines sont choisis pour faire évoluer l'économie à savoir : les TIC (El Ghazala), biotechnologie et pharmaceutique

---

<sup>147</sup> Ministère de l'Équipement, Direction Générale de l'Aménagement du Territoire, 2011, Schéma Directeur d'Aménagement SDA Nord-Est, Rapport 3, pp10-11.

(Sidi Tahbet), énergies renouvelables et environnement (Borj Cédria), textile et habillement (El Fejja). Les trois premiers domaines sont des domaines récemment instaurés dans les secteurs économiques tunisiens en alignement aux productions internationales. Ces secteurs demandent des infrastructures particulières et exigeantes.

Le dernier domaine est l'un des piliers fondamentaux de l'industrie tunisienne depuis des décennies. Cependant, il a également besoin d'être booster puisque exposé à une forte concurrence extérieure.

Le choix de la localisation d'une technopole est une décision multicritère. Un ensemble de facteurs est identifié dans un rapport<sup>148</sup> publié par la Banque Mondiale et la Banque Européenne d'Investissement. Quatre facteurs permettront la performance de la technopole :

- La disponibilité des terrains permettant des extensions envisageables lors de développement ultérieur.
- L'existence d'infrastructure routière et de transport en commun facilitant l'accessibilité.
- La présence des établissements de formation liée au domaine concerné par la technopole.
- La proximité aux centres urbains permettant les échanges entre la technopole et la métropole.

Dans le cas du Grand Tunis, ces facteurs sont à vérifier. Les quatre technopoles ont des superficies importantes (entre 80 et 200 ha). Aménagés chacun à des dates différentes, ces terrains sont à des phases différentes de développement. Après une occupation presque totale d'El Ghazala, la première technopole aménagée en 1997, une extension est déclenchée depuis 2009 dans deux terrains non contigus au terrain initial. Le premier de (46 ha) est localisé au niveau de la route nationale RN8 en direction du parc Ennahli au Nord de l'Ariana. Le second de (54 ha) est situé en face du campus universitaire dans le gouvernorat de la Manouba. La réalisation de cette extension a été entravée à cause de litige foncier et du contexte politique du pays. Les travaux ont redémarré en février 2017 suite au lever de l'obstacle foncier. La dernière technopole implantée est celle d'El Fejja de la délégation de la Mornaguia à l'Ouest. Aménagée depuis 2006 sur un terrain de 210 ha, son occupation n'est pas enclenchée.

Si les technopoles répondent au premier facteur qui est la disponibilité des terrains, elles ne répondent pas toutes aux trois autres facteurs dont l'intérêt est en lien avec l'intégration de ces technopoles à la métropole.

Les technopoles occupent quatre localisations différentes qui peuvent expliquer leur évolution ultérieure. El Ghazala est situé dans la délégation de Raoued de la zone Nord. Le réseau

---

<sup>148</sup> Banque européenne d'investissement, 2010, Planifier et gérer un technopole en méditerranée- Guide d'aide aux décideurs, p164.

routier de cette zone, la proximité de l'aéroport Tunis-Carthage et la desserte par la ligne de métro facilitent l'accessibilité à cette technopole. Implantée en continuité avec le tissu urbain près de l'École Supérieure de Communication, El Ghazala a été un espace attractif. Son développement témoigne d'une intégration dans la métropole. Une zone industrielle, Chotrana de Raoued, a été également aménagée en 2003.

La technopole Borj Cédria est située dans la délégation de Hammam Chatt de la Cote Sud. Elle bénéficie d'un cadre environnemental intéressant en s'ouvrant sur la Cote Sud d'une part et l'entrée de la plaine agricole du Mornag entre les vignes et les champs d'oliviers de l'autre part. Elle est reliée au centre de la métropole par une voie ferrée à une distance de 20 km.

Cependant, le terrain qui lui est dédié n'est pas totalement occupé particulièrement l'espace de production depuis son installation en 2006.

Les deux autres technopoles, Sidi Thabet et El Fejja, sont aménagées dans la zone Ouest de la métropole respectivement en 2003 et 2006. La technopole de Sidi thabet est localisée dans la délégation de Sidi Thabet en pleine zone agricole dédiée à la culture des céréales et des oliviers. Située à 30 km du centre de la métropole, elle est desservie par une sortie à l'autoroute A4. Sa liaison à la métropole par le transport en commun n'est pas assez aisée.

La Technopole d'El Fejja de la délégation de Mornaguia, est implanté sur une superficie de 210 hectares, à proximité de l'autoroute A3 (Tunis-Mjez El Bab) et en bordure de la route régionale MC40 (reliant la délégation de Tebourba à la ville de Zaghouan). Les travaux de viabilisation ont été récemment achevés mais aucun mode de transport en commun n'a été envisagé vers cette zone.

En dépit d'un programme riche<sup>149</sup>, les deux terrains ne sont pas actuellement occupés notamment celui d'El Fejja. Des campagnes de marketing sont organisées pour inciter des entreprises à s'installer sur ces terrains.

L'expérience tunisoise permet de soulever le développement de fragments fonctionnels dans le territoire métropolitain. Indépendamment du stade actuel de ces espaces, nous assistons à une spécialisation fonctionnelle propre au processus de métropolisation.

Les deux technopoles Sidi Thabet et El Fejja constituent à leur état actuel des enclaves. Faiblement connectées aux centralités urbaines existantes, ces technopoles ont du mal à se développer comme convenu. Des difficultés financières peuvent être à l'origine du retard noté

---

<sup>149</sup> Technopole Sidi Thabet : Centre national des sciences et technologies nucléaires (CNSTN), Institut national de recherche et d'analyse physico-chimique (INRAP), Pépinière, Centre de ressources technologiques (CRT) , Agorapole, Ateliers Relais, institut supérieur de biotechnologie Sidi Thabet (ISBST) Espace de conférences, Guest house, BioParc, Hélicoptère, Technopole El Fejja : zone d'activités de finissage textile, zone d'activités industrielles diverses et petits métiers, espace polyfonctionnels, centre de formation, centre administratif, une foire.

mais le choix de la localisation est un facteur fondamental impactant le développement ultérieur de chaque espace. Les échanges qui peuvent être réalisés entre ces fragments et le reste de la métropole assureront l'efficacité de ces choix vis-à-vis de la compétitivité souhaitée de l'économie tunisoise.

Figure 16: Les technopoles de Sidi Thabet et El Fejja.



Les localisations de ces deux technopoles témoignent également de la tendance à l'éclatement de la métropole. Si les technopoles El Ghazala et Borj Cedria se situent dans le périmètre aggloméré de la métropole, les technopoles Sidi Thabet et El Fejja sont situées au milieu des

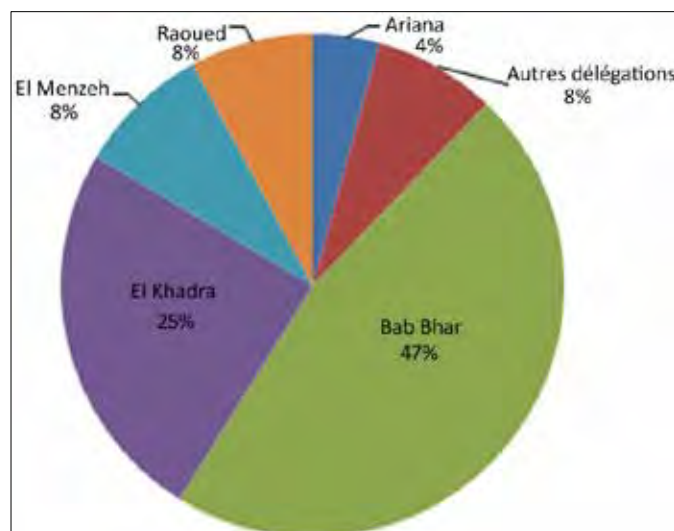
terrains agricoles. Leur intégration ne sera pas réalisée sans une desserte performante à travers l'infrastructure routière et de transport en commun.

La question de l'articulation renvoie à la fragmentation de la métropole d'une part et la tendance à la croissance de la mobilité quotidienne entre les zones d'habitat et ces zones créatrices d'emploi d'autre part.

## 1.2 La polarisation des entreprises TIC

Le secteur des technologies de l'information de la communication (TIC) est en pleine croissance dans le Grand Tunis. Devenu un levier essentiel de la compétitivité, ce secteur est fortement encouragé par l'Etat. La performance d'un réseau informatique et de communication est important pour le fonctionnement interne de la métropole et primordiale pour son ouverture au monde extérieur. Dans le Grand Tunis, l'usage de ces nouvelles technologies a fortement progressé depuis quelques années. La révolution tunisienne en 2010 a montré l'impact de cet usage dans la mobilisation de la population dans tout le territoire national. La propagation de ces technologies a commencé d'abord par une démocratisation de cet usage à travers l'autorisation de petites téléboutiques. Ensuite, une libération de l'offre a permis de diversifier les produits. Cependant, les administrations publiques sont très en retard pour l'usage de ces technologies.

Graphique 13: Répartition des entreprises TIC dans le Grand Tunis.



Source : [www.tunisieindex.com](http://www.tunisieindex.com) Elaboration personnelle.

L'importance des TIC est liée également à l'implantation des entreprises exerçant dans ce secteur. D'après l'observation de l'annuaire des entreprises tunisiennes en ligne, deux

fortes concentrations sont notées en 2016 : le centre, notamment dans la délégation de Bab Bhar, et la zone Nord qui regroupent respectivement environ (47%) et (45%). Dans le centre, les entreprises se localisent dans les rues situées dans le tracé orthogonal et dans son prolongement dans les quartiers : Montplaisir, Mutuelle Ville, Mohamed 5. Dans la zone Nord, les entreprises se répartissent entre les délégations suivantes : El Khadra (25%), El Menzeh (8%), Raoued (8%), et Ariana ville (4%).

Cette répartition est le résultat d'une double implantation : planifiée et spontanée. Le centre se spécialise, selon les recommandations des schémas directeurs d'aménagement, dans le secteur tertiaire notamment à haute valeur ajoutée. Des opérations de réhabilitation ont été réalisées dans le tissu historique de cette zone pour un double objectif : conserver la valeur architecturale et historique du tissu urbain et améliorer l'attractivité de ce lieu aux yeux des entreprises. Néanmoins, les localisations les mieux recherchées correspondent au prolongement de la «Ville européenne» (Montplaisir, Mohamed 5). Ces localisations ont une meilleure qualité architecturale et une meilleure visibilité.

El Menzeh est initialement une zone dédiée à l'habitat mais des centralités s'y sont développées par l'installation d'entreprises entre autre spécifiées dans les activités à valeur ajoutée telles que le secteur TIC. Ce qui favorise l'implantation de ces entreprises dans cette délégation est la qualité de son bâti de standing moyen et élevé.

A l'instar d'El Menzeh, l'Ariana Ville constitue également une localisation qui regroupe des quartiers de haut standing (Menzeh 5 et 6, Ennasr 1 et 2). Cette délégation située à proximité du Centre Urbain Nord (CUN) est une centralité qui se développe continuellement.

Outre la qualité urbaine, ces localisations ont un potentiel humain caractérisé par une main d'œuvre qualifiée dans ce secteur. Le taux élevé d'instruction en général et celui de la population à formation supérieure résidente dans ces quartiers constitue un facteur important dans le choix de ces terrains. La présence de la main d'œuvre sur le lieu de travail facilite le fonctionnement de ces entreprises.

De plus, ces territoires ont un niveau important d'accessibilité lié à l'infrastructure routière et leur rapprochement du l'aéroport de Tunis Carthage.

Pour Raoued, la construction de la technopole El Ghazala a permis de faire de cette délégation une nouvelle destination pour le secteur TIC. La zone d'El Ghazala est caractérisée par un aménagement extérieur de niveau élevé et des constructions de standing.

La délégation d'El Khadra constitue un cas particulier. Les entreprises TIC se concentrent principalement dans la zone industrielle la Charguia et les Berges du Lac.



Les Berges du Lac est un quartier polyfonctionnel de haut standing créé pendant les années 80-90 par la Société de promotion de Lac de Tunis (SPLT). Depuis les premières études de cette opération, l'implantation de ce type d'entreprises a été planifiée.

Ce quartier bénéficie de plusieurs avantages. Il s'agit d'un site particulier ouvert sur un plan d'eau assaini depuis 1983. Les terrains gagnés sur ses berges constituent les seules opportunités foncières à l'intérieur de l'agglomération. Ils ont servi pour développer l'hypercentre puisqu'ils sont dans son prolongement immédiat.

La qualité architecturale et urbaine caractérise aussi bien ce quartier que des quartiers voisins. Des opérations sont en cours de constructions (Jardins de Carthage, Ain Zaghouan) dans l'environnement immédiat. Ce quartier permettant une meilleure visibilité de ces entreprises est relié au centre et aux quartiers du Nord par un réseau de voies qui facilitent son accessibilité en voiture. Il est également situé à proximité de l'aéroport de Tunis Carthage, une voie nationale RN9 le sépare uniquement de cet équipement d'envergure.

La Charguia représente un cas particulier. Cette zone depuis son aménagement pendant les années 60-70 a été longtemps dédiée au secteur manufacturier caractérisé par des grandes parcelles équipées pouvant accueillir des entreprises.

En dépit d'un standing général moyen du bâti, cette zone s'est tertiaisée progressivement. Située dans une délégation bien pourvue d'équipements socio-collectifs, une accessibilité aisée notamment en transport individuel, la Charguia a pu agglomérer une part importante des entreprises TIC. Elle a changé de visage pour passer d'une zone industrielle désavantagée à un véritable centre d'affaires très convoité<sup>150</sup> grâce au desserrement industriel.

## **2. Les industries traditionnelles entre dispersion et agglomération**

### **2.1 La réorganisation des zones industrielles**

Le tissu industriel dans le Grand Tunis est formé par des zones<sup>151</sup> de superficies variables de (2,6 ha) à (220 ha). Les superficies les plus importantes sont celles de la Charguia I (220 ha), El Mghira (195 ha) et El Agba (113 ha).

La Charguia I est créée en 1967 dans la zone Nord (délégation Cité El Khadra) pour servir de zone tampon entre le centre de la ville et l'aéroport Tunis-Carthage situé auparavant hors de la zone urbanisée de la capitale. La zone El Mghira (délégation de Fouchana) est plus récente,

---

<sup>150</sup> Municipalité de Tunis, 2000, Stratégie de développement de la ville de Tunis, p.39

<sup>151</sup> Selon l'article 2 de la Loi 94-16 du 31 Janvier 1994 relative à l'aménagement et à la maintenance des zones industrielles, une zone industrielle est définie comme suit : « Est considéré périmètre à vocation industrielle au sens de la présente loi, tout espace prévu par les plans d'aménagement urbain pour l'implantation des activités industrielles de production et des activités de services »

elle est créée depuis 1998 au Sud et réalisée en trois tranches. El Agba est implantée en 2006 dans la délégation d'El Hraïria à l'Ouest, dont (65%) de sa superficie uniquement est occupée. L'examen de la répartition de l'activité industrielle par zone urbaine révèle deux évidences :

- L'absence des zones industrielles dans le centre.
- L'implantation des zones industrielles se concentre dans les zones Sud (490 ha) et Nord (359 ha), ce qui correspond respectivement à (47.26%) et (34,63 %) de la superficie totale dédiée à l'industrie dans le Grand Tunis. De petites unités qui forment ensemble une superficie égale à (305,6 ha) s'implantent progressivement dans la zone Ouest.

Cette répartition est le fait d'une dynamique importante au sein du tissu industriel qui se réfère à trois moments ou phases clés.

### 2.1.1 Les moments clés

#### a. La dominance de la zone Sud pendant la période coloniale

Les premières industries implantées ont occupé les périphéries rurales au Sud de la ville vu leur caractère polluant et la disponibilité des surfaces exploitables à bas prix. *Ce mode d'implantation ne nécessite pas de régulation publique étant donné que les agents privés, en l'occurrence les industriels, règlent eux-mêmes leurs problèmes d'implantation*<sup>152</sup>. Le service public n'intervenait dans aucune opération de viabilisation ou réalisation d'équipement nécessaire à cette activité. Les interventions ont été concentrées sur la ville européenne et non sur l'ensemble de l'agglomération tunisoise.<sup>153</sup>

Entre 1900 et 1930, l'industrialisation correspondait à l'implantation de grosses unités de transformation des productions minières et agricoles installées à proximité du port en présence d'une infrastructure routière importante, à l'instar de toutes les villes dans le temps. *Un début de diversification s'observe entre 1930 et la seconde guerre mondiale au bénéfice presque exclusif de Tunis (cimenterie, fabriques de produits alimentaires, confiserie, torréfaction de café), tanneries, chaussures, installation des premières unités métallurgiques et chimiques*<sup>154</sup>. Pendant cette période, a été créée la plus grande unité industrielle du Grand Tunis, la cimenterie Jbel Jeloud qui bénéficiait d'une source de matières premières. Depuis

---

<sup>152</sup> Soussi R., 2013, Localisation des industries et enjeux urbains dans l'agglomération du Grand Tunis, Thèse de doctorat, Université Paul Valéry Montpellier 3, p.44.

<sup>153</sup> *Idem.*

<sup>154</sup> Signoles P., 1985, Industrialisation urbanisation et mutations de l'espace tunisien, in Annuaire de l'Afrique du Nord, p.279.

cette époque et jusqu'à nos jours, la zone Sud a continué à recevoir des nouvelles zones ou entreprises industrielles profitant de la proximité des deux ports de Radès et de la Goulette.

### b. L'accentuation du déséquilibre à partir des années 70

« ... ce n'est qu'à partir de 1962, avec la publication des *Perspectives décennales de développement*<sup>155</sup> (1962-1971), que la Tunisie se dote d'une véritable politique industrielle. Celle-ci vise « à assurer l'amélioration du niveau de vie de la population, à corriger les déséquilibres actuels entre les secteurs et les régions et à favoriser la solution du problème de l'emploi<sup>156</sup>. L'industrialisation était la principale voie pour réussir ces objectifs. Dans le cas du Grand Tunis, deux choix sont annoncés dans le Plan Régional d'Aménagement (PRA), en 1977. Le premier concerne la spécialisation tertiaire du centre. Il a été réellement respecté et repris dans les documents d'aménagement succédant le (PRA). Toutes les anciennes activités industrielles considérées polluantes et sources de nuisances ont été rejetées vers les périphéries. Le deuxième vise la correction d'un déséquilibre constaté dans la répartition des zones d'emploi. Cependant, les opérations engagées<sup>157</sup> vont à l'encontre de ce choix.

Tableau 18: Répartition des zones industrielles engagées en 1977.

Zone industrielle	Surface (ha)	Localisation	Opérateurs
Ben Arous	140	Sud	AFI
Mégrine	62	Sud	AFI
Bir Kassa	165	Sud	AFI
Radès	13	Sud	AFI
Hammem Lif	70	Sud	AFI
Ezzahra	20	Sud	Municipalité
La Goulette	6	Nord	AFI
La Marsa	50	Nord	AFI
Ariana	70	Nord	AFI
Ettahrir	17	Ouest	SNIT
Ibn Khaldoun	18	Ouest	SNIT

Source : PRA, 1977.

Selon le Tableau 18, il y a lieu de souligner que les  $\frac{3}{4}$  des zones industrielles engagées sont situées dans la zone Sud qui est pourtant déjà largement excédentaire en emplois industrielles

<sup>155</sup> Perspectives décennales de développement (1962-1971) est un document de planification publié sous le gouvernement d'Ahmed Ben Salah, constituant un diagnostic de sous-développement du pays et prônant l'industrialisation de la Tunisie comme levé de l'économie et comme expression d'une vraie décolonisation.

<sup>156</sup> Signoles P., 1985, Industrialisation urbanisation et mutations de l'espace tunisien, in *Annuaire de l'Afrique du Nord*, p.279.

<sup>157</sup> Les opérations engagées sont les opérations en cours d'exécution, les opérations dont le financement est déjà mis en place et les opérations approuvées officiellement par les instances responsables.

alors que l'Ouest et le Nord –très déficitaires- ne recevront que le quart des emplois.<sup>158</sup> Les deux zones engagées dans la zone Ouest, la plus déficitaire, ne représentent que (5.54%) de l'ensemble des opérations.

### **c. Les années 90 : Une tentative limitée de rééquilibrage des zones industrielles**

Entre 1990 et 2013, environ (487.2 ha) ont été réservés à l'industrie dans le Grand Tunis. Deux traits caractérisent la répartition de cette superficie.

- Les (487.2 ha) tels que répartis ne peuvent que faire persister le déséquilibre entre les zones. Environ (40%) sont implantées dans la zone Sud, (38.42%) dans la zone Ouest et (12.52%) dans la zone Nord. Les cotes Nord et Sud ont accueilli respectivement (9%) et (0%).

En dépit d'une atténuation de déséquilibre ancien, la zone Sud est toujours qui renferme la part la plus importante des zones industrielles, environ (40%). Les efforts effectués au niveau de la zone Ouest lui permettent d'avoir environ (24.75%) des zones, une part qui dépasse celle de la zone Nord (20.81%).

-Une dispersion du tissu industriel hors de la zone métropolitaine centrale est en cours. Après les implantations industrielles à l'Ouest et au Nord pendant les années 70-80, plusieurs zones sont implantées dans les délégations de la zone Ouest depuis les années 90 notamment à Mornaguia (Borj el khalsi (12 ha) en 1990, El Fejja (6.7 ha) en 2006) et à Sidi Thabet (12 ha) en 2002, El bokri (44 ha) en 2007). Ces dynamiques repoussant les activités industrielles de plus en plus vers les périphéries rurales de la métropole s'inscrivent dans la politique de desserrement industriel.

### **2.1.2 Les logiques d'aménagement**

Selon le (Tableau19, p155), l'agence foncière pour l'industrie (AFI)<sup>159</sup> est l'aménageur principal des zones industrielles dans le cas du Grand Tunis. Cet organisme, à caractère industriel créée en 1973 et placée sous la tutelle du Ministère de l'industrie, a deux missions principales : la création, l'aménagement de zones industrielles équipées des commodités nécessaires à l'implantation des projets industriels et la construction de locaux industriels modulables et leur mise à la disposition des investisseurs tunisiens et étrangers.

---

<sup>158</sup> District de Tunis, 1977, Plan Régional d'Aménagement PRA, Vol2.

<sup>159</sup> L'AFI est l'une des trois agences (Agence foncière d'habitation, agence foncière touristique) créées pendant les années 1970 dont les attributions sont l'aménagement et la commercialisation des terrains destinés à l'industrie, l'habitat et le tourisme. En plus de cet objectif, ces agences avaient pour objectif : la maîtrise des prix fonciers, lever les obstacles fonciers afin de permettre une meilleure maîtrise de l'urbanisation et le développement des villes.

Le Grand Tunis est une métropole qui n'a pas pu maîtriser la consommation de ses réserves foncières à l'intérieur de la zone agglomérée. La forte demande en logement depuis les années 70 liée à la croissance démographique, les projets d'équipements socio-collectifs et l'aménagement de nouvelles zones d'activités étaient à l'origine d'une forte exploitation des terrains urbanisables et d'un empiétement des terrains agricoles.

Tableau 19: Répartition des zones industrielles dans le Grand Tunis en 2014.

Zone géographique	Délégation	Zone industrielle	Année de création	Aménageur	Superficie aménagée 1996	Superficie aménagée 2013	Superficie occupée	(%)
<b>Zone Nord</b>					<b>214,7</b>	<b>257</b>	<b>249,45</b>	
	El Khadra	Charguia I	1967	Municipalité de Tunis	118	118	118	100
	Ariana Ville	Ariana Aéroport	1982	AFI	78	78	78	100
	Soukra	Chotrana	2003	AFI	0	51	51	100
	Kalaat Andalous	Kalaat Andalous	2002	AFI	18,7	10	2,45	24,5
<b>Cote Nord</b>					<b>13</b>	<b>57</b>	<b>42</b>	
	Goulette	Goulette	1975	AFI	13	13	13	100
		Goulette 2	1999	SPLT	0	44	29	66
<b>Zone Sud</b>					<b>295</b>	<b>490</b>	<b>475</b>	
	Ben Arous	Ben Arous	1975	AFI	77	77	71	92
		Bir Kasaa	1975	AFI	5	5	4	80
	Mégrine	Mégrine	1975	AFI	52	52	50	96
	El Mourouj	Bir Kasaa	1975	AFI	41	41	40	97
	Fouchana	Mghira	1998	AFI	0	195	190	97
	Jbel Jeloud	Jbel Jeloud	1930	Promoteur privé	120	120	120	100
<b>Cote Sud</b>					<b>119,5</b>	<b>125</b>	<b>125</b>	<b>100</b>
	Hammem chott	Borj cedria	1975	AFI	65	65	65	100
	Radès	Radès	1975	AFI	37,5	43	43	100
	Ezzahra	Ezzahra	1975	Municipalité	17	17	17	100
<b>Zone Ouest</b>					<b>147</b>	<b>305,6</b>	<b>250,2</b>	
	Omrane supérieur	Ibn Khakdoun	1975	SNIT	20	20	15	75
	El Hrairia	El Agba	2006	Promoteur privé	0	113	74	65,48
	Douar Hicher	Ksar Said	1979	AFI	42,3	42,3	41,9	99
	Tebourba	Tebourba	1979	Municipalité	10	10	10	100
	Jedeida	Jedeida	1978	Municipalité	13	12	12	100
	Mornaguia	El Fejja	2006	Gouvernorat	0	6,2	6,2	100
		Mornaguia 1	1976	AFI	3	3	3	100
		Mornaguia 2	1980	Promoteur privé	28,5	28,5	28,5	100
		Borj el Khalsi	1990	Promoteur privé	12	12	12	100
	Borj El Amri	Borj El Amri	1977	Municipalité	6,2	2,6	2,6	100
	Sidi Thabet	Sidi Thabet	2002	Promoteur privé	12	12	1	8,33
		El Bokri	2007	Promoteur privé	0	44	44	100

Source : INS, AFI.

Pour maîtriser le foncier nécessaire à la création des zones d'activités industrielles, L'AFI a été doté d'un droit d'acquérir des terrains nécessaires à l'exécution de ses missions soit à l'amiable, soit par l'exercice d'un droit de préemption, soit par voie d'expropriation. Le droit de préemption est exercé à l'intérieur d'un périmètre de préemption déterminé par décret après avis des communes et des conseils du gouvernorat intéressé. La durée d'exercice de ce droit est de quatre ans qui peut être prorogé de deux ans dans les mêmes formes.

Confrontée à des difficultés financières, cette agence a décidé de faire participer d'autres acteurs dans les projets d'aménagement.

La Société de Promotion du Lac de Tunis (SPLT), une société d'économie mixte Tuniso-Saoudienne, a aménagé une seule zone Kheireddine, à La Goulette, d'une superficie de 44 ha destinés aux activités non polluantes préservant l'environnement et participant à son amélioration. Cette zone est située dans le périmètre d'intervention de cette société qui est les berges du Lac Nord. Créée en Octobre 1983, la SPLT est chargée de l'assainissement, l'aménagement et la commercialisation des berges du Lac Nord de Tunis.

La participation des promoteurs privés a évolué depuis les années 1990 grâce aux encouragements, notamment la cession du foncier au dinar symbolique et la possibilité d'une prise en charge du cout des réseaux extérieurs. Selon la loi n°97-31 du 20 mai 1997<sup>160</sup>, modifiant et complétant la loi n°91-37 du 8 juin 1991, l'AFI a le droit de céder des terrains à des acteurs publics et privés. Néanmoins une déchéance de droit de cession est prononcée si ces acteurs ne respectent pas les conditions prévues dans le contrat de vente :

- La non réalisation de l'aménagement des terrains dans un délai maximum de trois ans à compter de la date de signature du contrat de vente avec l'agence foncière industrielle.
- Le non achèvement des constructions, sur les lots acquis, dans un délai maximum de deux ans à compter de la date de signature du contrat de vente.
- La cession des terrains non aménagés.

Un rapide calcul des surfaces figurant dans le (Tableau19, 155) montre que depuis l'adoption de cette loi, l'AFI a aménagé (52.54%) des zones industrielles. Les collectivités locales et les promoteurs privés ont aménagé (47.45%) des zones.

---

<sup>160</sup> Selon la loi n°97-31 du 20 mai 1997, modifiant et complétant la loi n°91-37 du 8 juin 1991, l'AFI a le droit de céder des terrains :  
-aux conseils régionaux et aux communes en vue de construire des bâtiments et de les louer ou de les vendre à des promoteurs pour y installer des projets industriels, d'artisanat, des petits métiers ou des services.  
Les conseils régionaux et les communes bénéficient des mêmes avantages accordés aux promoteurs industriels par le code d'incitations aux investissements, en ce qui concerne les travaux d'infrastructure dans les zones d'encouragement du développement régional.  
-aux lotisseurs privés, selon les conditions spécifiques prévues à l'article 2 quatrièmement de la même loi, en vue de les aménager en zones pour les secteurs de l'industrie, de l'artisanat, des petits métiers et des services. Ces lotisseurs sont soumis, outre leurs régimes spécifiques, aux dispositions de la loi n° 94-16 du 31 janvier 1994 relative à l'aménagement et à la maintenance des zones industrielles et de ses décrets d'application.

Mais au-delà du foncier, la centralisation et les orientations de développement constituent un facteur fondamental qui impacte l'aménagement des zones industrielles. Avant la création de l'AFI, les collectivités locales (gouvernorat, municipalité) avaient plus de poids décisionnel en matière d'aménagement. C'est la municipalité de Tunis qui a créé en 1967 la zone de La Charguia, d'environ 118 ha, au Nord de la ville.

Depuis l'exercice de l'AFI, les collectivités locales interviennent pour accompagner des petites zones en améliorant les conditions des entreprises existantes dans le domaine de la collectivité, ou en agrandissant des petits noyaux d'usines implantées. Nous citons le cas la zone d'Ezzahra (17 ha) en 1975, Borj El Amri (2.6 ha) en 1977, Jedeida (13 ha) en 1978, Tebourba (10 ha) en 1979 et Mornaguia (3 ha) en 2006.

Hors de ce cadre, ces collectivités ne peuvent pas décider l'aménagement d'une zone industrielle dans leur périmètre sans se référer au niveau central. En d'autres termes, elles se chargent généralement de l'administration locale des décisions centrales. L'aménagement d'une zone industrielle est une action qui traduit les choix et les orientations socio-économiques prévus dans les plans quinquennaux de développement économique. Ces plans précisent, selon la demande d'emplois, les besoins en activités industrielles à créer.

La marge de manœuvre de ces collectivités est très restreinte en l'absence d'une autonomie politique et financière.

## **2.2 Les entreprises industrielles : dynamiques sectorielles**

Le Grand Tunis compte (1427) entreprises en 2014 qui exercent dans les secteurs Industrie agroalimentaire (IAA), Industrie textile et habillement (ITH) et Industrie mécanique et électrique (IME). Si nous supposons que les entreprises existantes ont une même taille, nous pouvons affirmer dans ce cas un déséquilibre dans leur répartition au profit de la zone Ouest qui compte selon les données statistiques de 2014, (500) entreprises industrielles. Néanmoins, le ratio *Entreprise/1000 actifs* révèle une autre réalité où cette zone se place en quatrième position. La première position est occupée par la zone Sud, traditionnellement reconnue par sa vocation industrielle. En deuxième position se trouve la zone Nord, le nouveau bassin d'emploi industriel depuis les années 1990.

Sans distinguer le secteur, quelques concentrations existent à l'échelle des délégations :

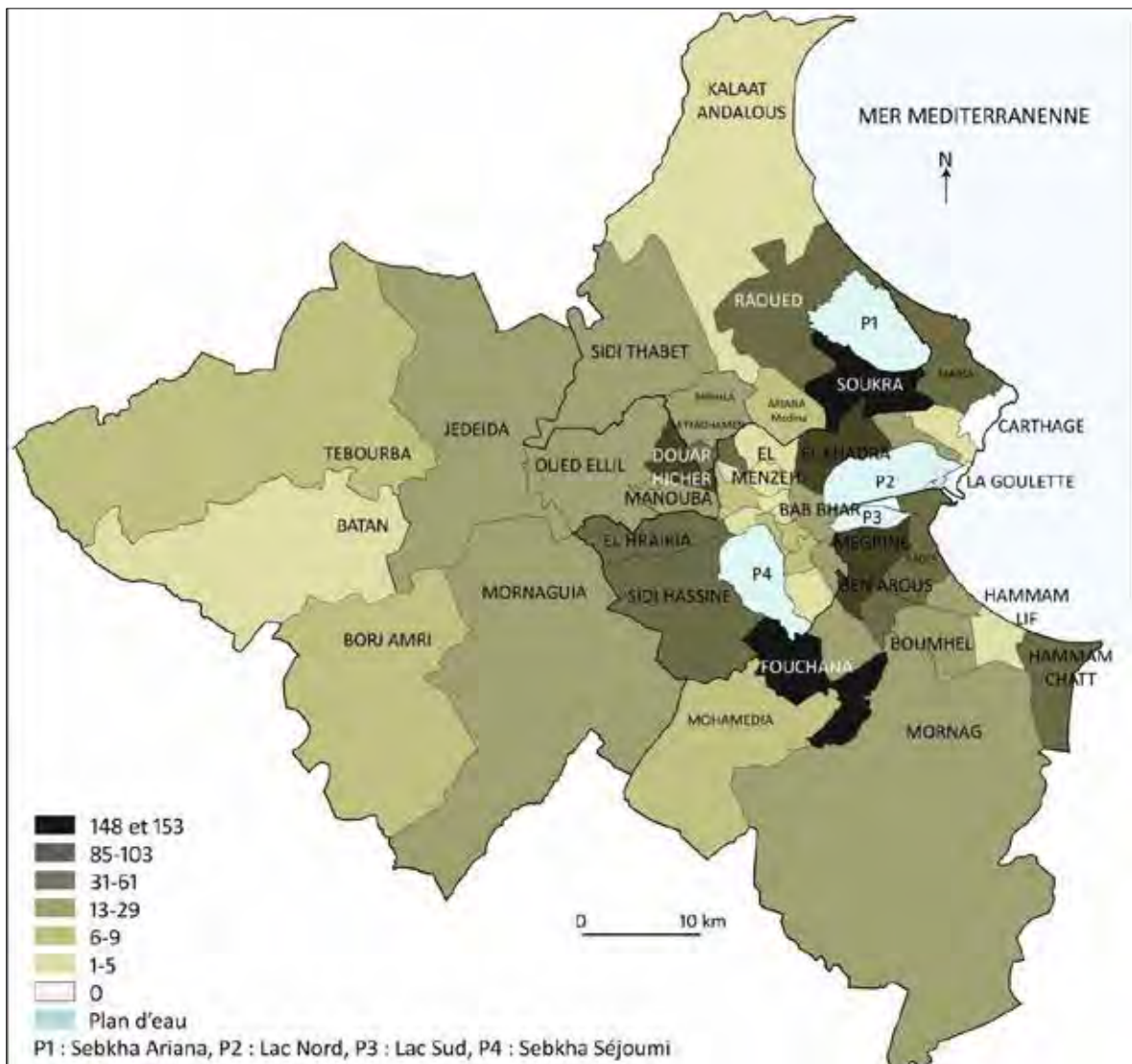
- Au Nord : les délégations de la Soukra (153), Cité El Khadra (87) et Raoued (61).
- Au Sud : les délégations de Fouchana (148), de Mégrine (96) et de Ben Arous (85).
- A l'Ouest : la délégation de Douar Hicher (103).

Tableau 20: Répartition des entreprises industrielles par zone urbaine en 2014.

Zone	Nombre d'entreprises industrielles	Population occupée industrielle	Ratio Entreprise/ 1000 actifs	Rang
Centre	29	42475	0.06	5
Zone Nord	315	171981	0.18	2
Zone Sud	435	167252	0.26	1
Cote Nord	73	88433	0.08	6
Cote Sud	158	91785	0.17	3
Zone Ouest	500	345037	0.14	4

Source : INS, 2014.

Carte 13: Répartition des entreprises industrielles par délégation en 2014.



Fond de carte : SDA, AUGT- Source : INS, 2014- Élaboration personnelle.

Ces concentrations sont le fait ou le corollaire de l'aménagement des zones industrielles. Toutes les délégations concentrant un nombre important d'entreprises ont été dotées de zones industrielles (cf. Tableau 19). Soussi R. affirme que *les zones industrielles*

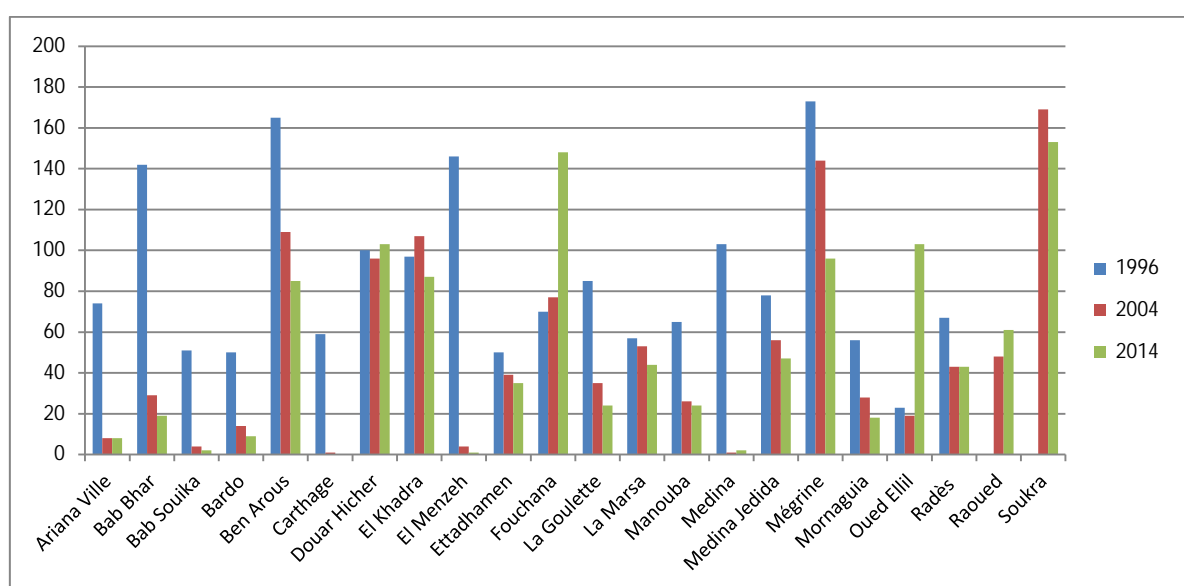


jouent un rôle indéniable dans l'attractivité des établissements quand bien même le nombre d'établissements disséminés en diffus dans le tissu urbain n'est pas à négliger. Il s'agit à l'évidence du rôle et de l'essence d'une zone industrielle<sup>161</sup>.

Metral A. souligne que la concentration d'entreprises ait un caractère spontané, mais, le plus souvent, l'option de la concentration se traduit pour un entrepreneur par l'installation dans une zone industrielle aménagée. Il va de soi qu'une telle option est en grande partie conditionnée par l'offre en matière de zones industrielles<sup>162</sup>.

Des dynamiques importantes sont à signaler dans ces concentrations. L'aperçu de l'évolution du nombre des entreprises, quelque soit le secteur d'activités, par délégation pour les années 1996<sup>163</sup>, 2004 et 2014 nous permet de lire une dynamique importante dans l'implantation des entreprises.

Graphique 14: Les évolutions du nombre des entreprises par délégation en 1996/2004/2014.



Source : INS. Elaboration personnelle.

Trois principaux cas sont répertoriés :

- Des délégations qui ont perdu presque la totalité de leur entreprises : Medina, El Menzeh, Ariana Ville, Bardo.
- Des délégations dont l'activité industrielle est récemment implantée telles que la Soukra et Raoued où n'existait aucune entreprise industrielle en 1996.

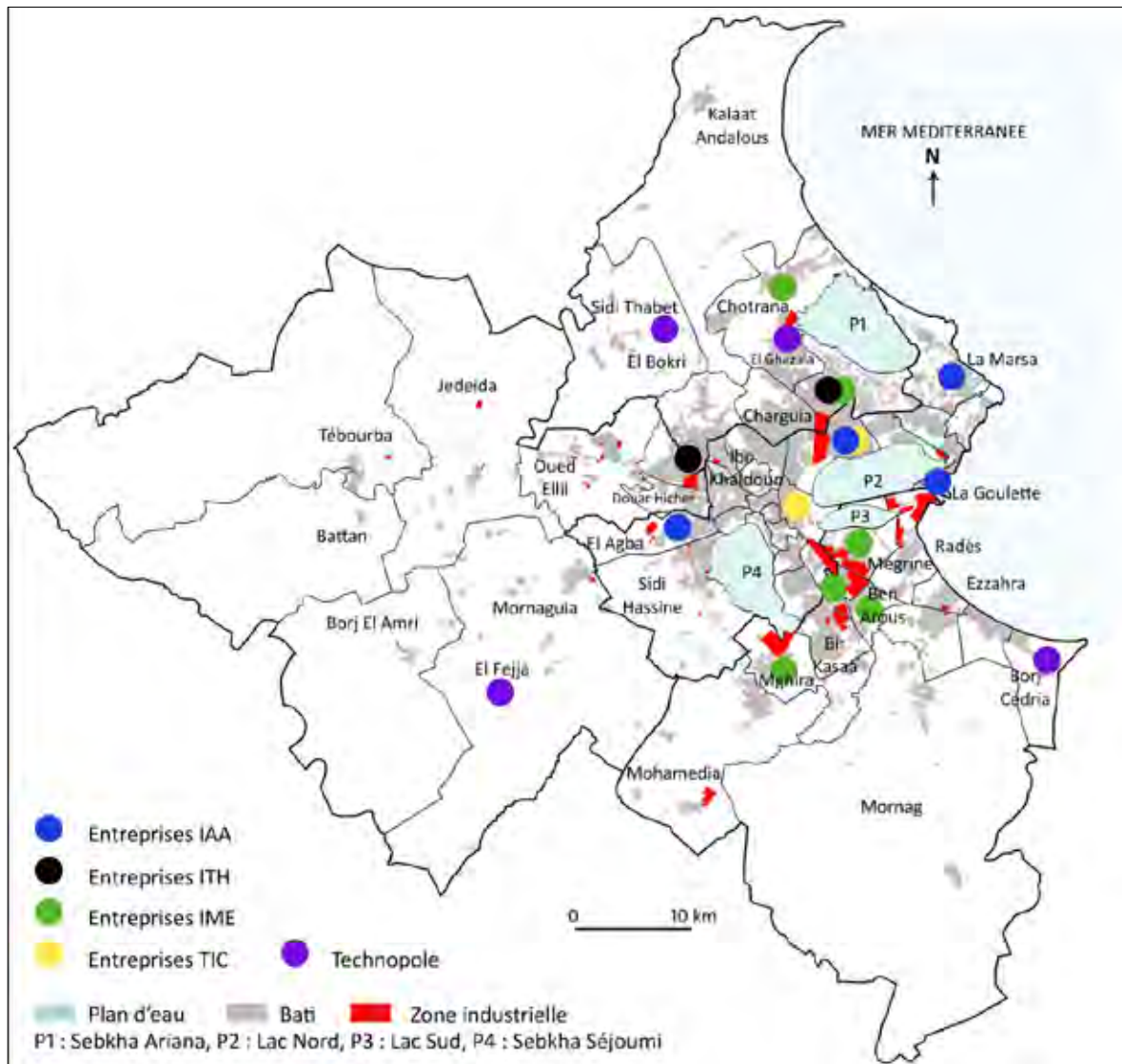
<sup>161</sup> Soussi R., 2013, Localisation des industries et enjeux urbains dans l'agglomération du Grand Tunis, Thèse de doctorat, Université Paul Valéry Montpellier 3, p.113

<sup>162</sup> Metral A., 2000, Entreprendre et innover dans l'industrie à Tunis. Ancrage territorial et inscription dans les réseaux internationaux des entrepreneurs privés industriels de la région de Tunis, Thèse de doctorat en géographie, Université de Tours, p.52

<sup>163</sup> 1996 : c'est l'année qui suit la signature de l'accord de libre échange avec l'Union Européenne.

-Des délégations qui ont perdu un certain nombre de leurs entreprises mais qui gardent une activité industrielle importante telles que Cité El Khadra, Ben Arous et Mégrine. Dans le reste des délégations, les situations sont variables et le nombre des entreprises n'est pas important.

Carte 14: Concentrations importantes d'entreprises industrielles par secteur en 2014.



Fond de carte : SDA, AUGT- Source : INS- Élaboration personnelle.

Les concentrations et les dynamiques ont été accompagnées d'une spécialisation sectorielle. La lecture de l'inscription spatiale de ces entreprises par secteur montre que la spécialisation la plus significative concerne les entreprises IME situées dans la zone Sud. La zone Ouest se spécialise dans le secteur ITH notamment dans les délégations de Douar Hicher et Cité Ettadhamen. Le secteur IAA est plus dispersé puisqu'il y a trois concentrations : La

Goulette et la Marsa de la Côte Nord, El Hrairia de la zone Ouest et Cité El Khadra de la zone Nord.

Si nous considérons la concentration du secteur TIC constaté précédemment, la zone Nord est la plus hétérogène puisqu'elle renferme également des entreprises IME, IAA.

Cette spécialisation ne dépend pas d'une incitation directe des services publics compétents en industrie. Le rôle de ces services dans la spécialisation peut être vrai dans le cas des technopoles. En d'autres termes, les spécialisations notées sont liées à d'autres facteurs. D'une façon générale, toute activité, notamment industrielle, voudrait profiter des externalités positives créées et éviter les externalités négatives à travers les dynamiques de localisation-délocalisation, dispersion-concentration. L'importance des facteurs diffèrent d'une situation à l'autre. Un facteur peut avoir une influence diverse. Mais dans tous les cas, il ne peut être à lui seul un facteur déterminant. La localisation d'une entreprise est la résultante d'un compromis entre plusieurs facteurs.

-Le Cadre de vie

La délocalisation des entreprises autrefois installées dans la Médina s'inscrit dans la politique générale du desserrement industriel du centre au profit des périphéries.

Le Schéma Directeur d'Aménagement (SDA) du Grand Tunis incite à la délocalisation des entreprises industrielles au profit d'autres gouvernorats :

*« La tendance à la délocalisation de l'emploi industriel est à renforcer dans le sens où les bassins d'emplois industriels doivent à l'avenir, être implantés en périphérie, à proximité des bassins résidentiels de l'ouest et du Sud du Grand Tunis. Avec l'aménagement de la zone de Mghira, notre option est renforcée, mais il est nécessaire que les zones industrielles soient projetées dans les espaces périurbains du Grand Tunis<sup>164</sup>. »*

De plus, la qualité architecturale et urbaine du tissu médinal et l'accessibilité difficile constituent deux facteurs essentiels de délocalisation. Les entreprises sont devenues de plus en plus exigeantes vis-à-vis du cadre paysager, la qualité de logements, la présence des équipements socio-collectifs, des commerces, des loisirs, l'accessibilité à ces différentes aménités.

El Menzeh est une délégation caractérisée par un niveau élevé d'équipements et un cadre architectural et urbain permettant une meilleure qualité de vie. Néanmoins, elle est passée par une forte opération de délocalisation entre 1996 et 2004. Le nombre d'entreprises a chuté de

---

<sup>164</sup> Ministère de l'environnement et de l'aménagement du territoire, 2002, Schéma Directeur d'Aménagement SDA Grand Tunis, 2<sup>ème</sup> phase, p.41.

146 en 1996 à 4 en 2004. L'explication logique à cette délocalisation est l'absence d'une part des terrains dédiés exclusivement à l'activité industrielle des secteurs IAA, ITH, IME. Cependant, cette délégation dépourvue de zone industrielle aménagée est devenue attractive pour les entreprises TIC.

-L'aménagement des zones

L'aménagement de nouvelles zones industrielles, accompagné par les projets autoroutiers dans le Nord a eu un impact important sur l'orientation de la localisation des entreprises. La plus récente des zones créées est celle d'El Mghira à Fouchana au Sud-Ouest, dans une zone agricole où s'est développé depuis 2010 un parc aéronautique par la filiale française d'Airbus, Aéroliia.

-L'environnement économique

S'implanter dans une localisation rassemblant des entreprises de même secteur, des entreprises de même nationalité, sert à éviter certains risques pour le nouvel entrepreneur. Dans ces travaux et à travers l'étude d'un échantillon d'entreprises, Métral A.<sup>165</sup> contredit ce constat affirmant que le lien direct entre les entreprises de même secteur ne constitue pas un facteur primordial dans l'agglomération de ces entreprises. A contrario, profiter des externalités existantes dans la localisation est une fin recherchée par le choix effectué.

-L'infrastructure des transports

L'accessibilité est devenue une condition indispensable dans la localisation des entreprises. Dans le passé, l'implantation des industries était liée aux matières premières et la proximité des ports. Avec les évolutions technologiques, les innovations des branches industrielles et la promotion des moyens de transport, l'activité industrielle s'est permis des nouvelles localisations. En même temps, les entreprises deviennent plus exigeantes vis-à-vis des infrastructures et des conditions dans lesquelles elles pourront organiser le déplacement des marchandises et du personnel.

Dans le cas de Grand Tunis, les plus grandes concentrations d'entreprises se trouvent actuellement dans des délégations situées sur les voies rapides ou ayant un accès facile à des voies rapides. Les délégations de la zone Sud (Ben Arous, Mégrine) sont traversées par l'autoroute A1 et la route nationale RN1 qui relie le Grand Tunis à la région Centre-Est et Sud-Est du pays. Fouchana est desservie par la route régionale RR39 directement liée à l'autoroute A1. Les délégations de la zone Nord (Cité El Khadra, Raoued et Soukra) sont

---

<sup>165</sup> Métral A., 2000, *Entreprendre et innover dans l'industrie à Tunis. Ancrage territorial et inscription dans les réseaux internationaux des entrepreneurs privés industriels de la région de Tunis*, Thèse de doctorat en géographie, Université de Tours, 540p.

desservies par les routes nationales RN8, RN9 et RN10 et reliées à l'autoroute A4 reliant le Grand Tunis à Bizerte.

-Les aspects quantitatifs et qualitatifs de la main d'œuvre :

La masse de la main d'œuvre est dans le cas des entreprises de grande taille un facteur de localisation. La qualification est une condition recherchée dans les entreprises spécialisées dans certaines activités telles que les technologies. Cette condition peut évidemment exclure certains territoires caractérisés par une population de niveau de formation peu élevé.

Deux autres aspects peuvent intéresser notamment les firmes internationales. Il s'agit de la réputation et le coût de la main d'œuvre. Certaines entreprises préfèrent s'implanter sur certains territoires reconnus par une population plus productive qu'une autre qui travaille pour des salaires bas et des charges patronales moins coûteuses.

Ces entreprises veulent profiter de la présence de la main d'œuvre pas cher, Douar Hicher et Cité Ettadhamen sont des noyaux spontanés d'habitat populaire. Ces entreprises exercent en général dans le secteur de textile et habillement qui nécessitent un nombre important de main d'œuvre pas cher.

### **Conclusion**

Le Grand Tunis a subi de profondes mutations en particulier pendant les deux dernières décennies. Au niveau spatial, cette métropole s'est considérablement étalée. Elle est passée d'une ville monocentrique à une ville polycentrique.

Cette dynamique a encouragé la périurbanisation à travers la dispersion dans l'espace de certaines activités (technopoles, grande surface commerciale) qui a un impact direct sur la mobilité quotidienne.

La métropolisation du Grand Tunis, pour se hisser au niveau de compétitivité internationale, se traduit spatialement par :

La spécialisation tertiaire du centre

Desserrement de l'activité industrielle vers les périphéries

Ces choix, accompagnés de l'étalement urbain, ont produit une fragmentation spatiale. De point de vue de la répartition des activités, le Grand Tunis peut être décomposé en fonction de la prédominance de l'activité comme suit :

Un centre tertiaire,

Une zone sud industrielle,

Une zone nord, à la fois, tertiaire et industrielle,

Une zone ouest, à la fois, agricole et industrielle.

Pour l'industrie, les principaux secteurs se répartissent dans le territoire de la manière suivante :

Le Centre : entreprises TIC

La zone Nord : entreprises IME + ITH + IAA + TIC

La zone Ouest : entreprises ITH + IAA

La zone Sud : entreprises IME

Cette spécialisation a pour effet un déséquilibre du fonctionnement du Grand Tunis, plusieurs zones et quartiers se trouvent exclus de la dynamique économique.

La concentration de la création d'emploi se produit dans le nord en premier lieu et au sud en second lieu. La zone Ouest, malgré la croissance d'emploi atténuant relativement le déséquilibre emploi/habitat, reste une zone principalement résidentielle très dense dont les habitants sont obligés de faire plus de déplacement pour se rendre à leur lieu de travail. .

En dépit des interventions des services publics et l'assistance des ONG, le taux de chômage reste le plus élevé. À Ettadhamen, (17,32%) de la population active est en chômage selon le recensement de l'Institut National des Statistiques (INS) de 2014.

La politique générale de la Tunisie mise sur les secteurs TIC et IME pour pouvoir s'imposer dans le bassin méditerranéen. Ces deux secteurs sont les industries qui ont la plus haute valeur ajoutée. Elles se localisent essentiellement dans le Nord (Berges du Lac, Technopole El Ghazala, la Charguia) et au Sud essentiellement à Fouchana qui constitue un cas particulier où s'implante une industrie de haute technologie : la compagnie airbus s'est installée récemment, en 2010, dans la délégation de Fouchana aux alentours sud de la Sebka Séjoumi. Les activités à très haute valeur ajoutée se concentrent en dehors de la zone ouest qui malgré une amélioration de l'offre d'emploi reste toujours exclue de la valorisation urbaine et économique.

## **B. D'une logique fonctionnelle à une logique métropolitaine : un déséquilibre accentué des équipements socio-collectifs**

Les équipements constituent une composante importante de l'organisation d'un territoire. Leur présence structure l'espace urbain, représente un élément de territorialisation des populations et change le rapport de celles-ci à leur territoire. Une meilleure répartition spatiale des équipements publics au sein d'une ville, particulièrement d'une localisation équitable, est une question récurrente.

Ces équipements occupent une place centrale dans l'aménagement urbain. Ils déterminent selon leur implantation et leur taille le rayonnement et la hiérarchie des centralités ainsi que le fonctionnement général au sein de la ville. Les équipements sont classés en deux groupes :

- Les équipements, communément appelés équipements socio-collectifs, qui répondent aux besoins d'éducation et de loisirs des jeunes locaux essentiellement les écoles, les lycées, les dispensaires, les maisons de jeunes... Ils sont généralement implantés suite à une programmation par les services compétents en réponse à une croissance démographique ou à une revendication par la population.

- Les équipements structurants ou de superstructures dont la portée est mesurable à plusieurs échelles : locale, régionale, nationale, voire internationale. Ils se caractérisent généralement par leur envergure spatiale et financière.

Aujourd'hui, dans le nouveau contexte économique marqué par la compétitivité, la planification de ces équipements dépend, non seulement de la logique fonctionnelle mais également d'une volonté politique qui vise un meilleur positionnement sur la scène internationale. Les équipements structurants confèrent une valorisation du territoire qui les accueille. Dans certains contextes, le choix et l'implantation de ces équipements participe à l'atténuation des contrastes sociaux et fonctionnels entre les différents territoires. Néanmoins, elles peuvent aussi être un vecteur de fragmentation territoriale et sociale.<sup>166</sup> Ce paradoxe fait de ces équipements un enjeu primordial dans toute politique économique, urbaine et sociale notamment sous l'impact des nouveaux acteurs étrangers.

À l'instar de toutes villes et métropoles, les équipements présentent une importance particulière dans le cas du Grand Tunis, en raison de :

- La place qu'occupe le Grand Tunis en tant que capitale,

---

<sup>166</sup> Siino C., Laumière F., Leriche F., 2004, Métropolisation et grands équipements structurants, Presses Universitaires du Mirail, 302p.

- L'impact des équipements sur le développement du pays,
- La population jeune qui a une demande croissante en équipements socio- collectifs.

En ce sens, le Grand Tunis dispose d'équipements très variés tels que les jardins d'enfants, les écoles, les universités, les centres de santé de base (CSB), les hôpitaux, les maisons de jeunes, les terrains de sport, les stades de sport, etc. Cette diversité est un apport capital à la qualité de vie dans le Grand Tunis.<sup>167</sup>

L'offre de ces équipements a toujours été le rôle de l'État. Malgré une politique de privatisation adoptée depuis 1987 suite aux difficultés budgétaires, l'État détient le rôle principal dans l'équipement des différents territoires.

Dans un discours prononcé en 2008 à l'occasion du 21<sup>ème</sup> anniversaire du 7 Novembre, le Président déchu Ben Ali exprime la volonté de contrôler l'offre et le développement de la ville : *Nous avons constamment œuvré à faire en sorte que l'État soit au premier rang des acteurs dans le soutien au processus de développement du pays.*

Néanmoins, cette démarche n'a pas été réalisée de façon équilibrée aussi bien à l'échelle nationale, entre les diverses régions du pays, qu'au niveau de la capitale entre les différentes zones urbaines. L'un des premiers constats annoncés dans le premier document d'aménagement de Grand Tunis, le Plan Régional d'Aménagement (PRA) datant de 1977, était le manque d'équipement de voisinage tel que les écoles, les dispensaires, les espaces verts de proximité, les espaces sportifs, les lieux de culture et de loisirs dans les quartiers périphériques. Ce manque est même présenté comme un problème majeur qui a engendré :

- Une dépendance des périphéries au centre,
- Un déséquilibre centre-périphéries,
- Des problèmes de mobilité quotidienne.

À partir de l'examen de la situation actuelle, nous avons voulu voir si le Grand Tunis tout au long de ces années a pu résoudre les problèmes qui impliquent le développement très important des déplacements ou si ces problèmes ont été accentués faisant apparaître d'autres déséquilibres. Nous avons également voulu comprendre les diverses logiques liées au processus d'équipement du Grand Tunis.

Nous avons pris en considération quatre secteurs vitaux : l'Enseignement, la santé, la culture et le sport. Ces secteurs sont indispensables pour assurer une meilleure qualité de vie mais la

---

<sup>167</sup> Municipalité de Tunis, 2000, Stratégie de développement de la ville de Tunis, p.11.



mobilité quotidienne à laquelle ils peuvent donner lieu informe aussi sur un fonctionnement relié ou au contraire fragmenté des espaces urbains.

Pour comparer la situation d'équipement des zones et des délégations, nous avons étudié dans un premier temps un ensemble d'indicateurs combinant la présence des établissements et la distance parcourue pour les atteindre dans le cas des équipements socio-collectifs et dans un deuxième temps la répartition des grands équipements structurants.

## I. Des déséquilibres difficiles à résorber

### 1. Les équipements de l'enseignement

Depuis l'indépendance, l'instruction de la population a constitué un enjeu primordial dans la vision moderniste adoptée par le premier chef de l'État tunisien, H. Bourguiba. Plusieurs réformes ont été tentées de lutter contre l'analphabétisme et améliorer le niveau d'instruction de la population dans le but de renforcer la classe moyenne synonyme de stabilité, d'homogénéité, de justice et de cohésion sociale.

#### 1.1 L'enseignement primaire et secondaire

L'incitation à l'éducation par l'État a été d'équiper les différents territoires principalement en écoles et lycées. Néanmoins, la répartition de ces établissements n'a jamais été équilibrée. Pour examiner le niveau d'équipement public relatif à l'enseignement primaire et secondaire, nous avons focalisé l'analyse sur le ratio *Nombres d'élèves/ Classe*, au niveau des délégations et des zones, qui révèlent le niveau et la qualité d'encadrement.

Vu l'étalement urbain, il convient d'introduire la distance qui sépare le domicile du plus proche des établissements comme indice servant à comparer le niveau d'équipement des délégations et des zones. Aussi pour les deux niveaux d'enseignement étudiés, nous proposons un indice *Distance Domicile-École (DDE)* pour l'enseignement primaire et *Distance Domicile-Lycée (DDL)* pour l'enseignement secondaire.

Dans les statistiques du Recensement Général de la Population et de l'Habitat de 2014, trois valeurs sont prises en compte concernant la distance qui sépare l'équipement considéré du domicile : D1 : Moins de 1 km ; D2 : Entre 1 et 2 km et D3 : Supérieure à 2 km.

L'occupation des classes des écoles est de (25.4) élèves/Classe Dans le Grand Tunis. Ce ratio est à son minimum dans le centre (23.7) et à son maximum dans la zone Nord (27.9). Pour le reste des zones, ce ratio se rapproche de celui de l'ensemble du Grand Tunis. Ce

rapprochement cache des disparités entre les délégations et ce sont en grande majorité celles de la zone Ouest qui sont les moins favorisées. Jusqu'aux années 1990, cette zone a souffert d'un sous-équipement. Dans le deuxième rapport du Schéma Directeur d'Aménagement (SDA), en parlant de l'amélioration du niveau d'équipement en général, il est noté :

*« En dépit de cet important effort en matière de réalisations scolaires, des disparités subsistent et l'effort devra être concentré sur la zone Ouest et notamment ses franges Nord Ouest (Ettadhamen) et Sud-Ouest (Hrairia-Séjoumi), où un sous-équipement en écoles primaires persiste. »*<sup>168</sup>

Selon l'examen de la situation actuelle, nous pouvons affirmer que l'objectif n'a pas été atteint puisque les classes les plus surchargées se trouvent dans les délégations situées dans la zone Ouest (Sidi Hassine, Mnihla, Cité Ettadhamen), et les délégations situées au Sud (Fouchanan, Mohammedia). Une seule surcharge est observée dans la zone Nord, dans la délégation de Raoued (31.2), créée en 2000 qui est en permanente croissance démographique.

A l'instar des écoles, le nombre d'établissements de l'enseignement secondaire (collèges et lycées) a fortement évolué. Dans l'ensemble du Grand Tunis, la moyenne d'occupation des classes est de (26.5) élèves en 2014. Elle était de (35.7) élèves par classe en 1994. Cependant, cette amélioration n'est pas suffisante pour gommer les disparités entre les zones et les délégations. À l'exception de la zone Nord et la Côte Nord, où ce ratio dépasse (27) élèves, dans le reste des zones ce ratio se rapproche de la moyenne du Grand Tunis. Les écarts sont plus importants entre les délégations puisque nous trouvons un minimum à Ben Arous, (21.3) élèves par classe, et un maximum à El Kram, (29.8) élèves par classe.

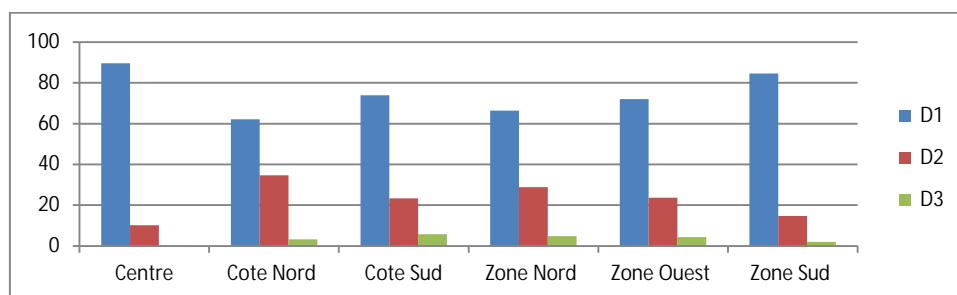
L'examen de l'indice (*DDE*) pour l'ensemble du Grand Tunis, indique qu'environ (74.5%) des écoles primaires se trouvent à D1, (22.4%) se trouvent à D2 et enfin environ (3.3%) se trouvent à D3. Comme pour les ratios précités, les disparités pour cet indice existent entre les zones et entre les délégations. Dans le centre, les écoles sont les plus proches aux domiciles puisque la D1 représente (89.6%). Ceci s'explique par la superficie réduite du centre comparée aux autres zones. De plus, l'édification des équipements dans cette zone date de plusieurs décennies. En deuxième position se trouve la zone Sud. Ensuite, se trouve la zone Ouest et la Côte Sud. Les distances deviennent plus importantes dans la zone Nord où (28.8%) des écoles sont situées à D2.

---

<sup>168</sup> Ministère de l'équipement, de l'habitat et de l'aménagement du territoire, Schéma Directeur d'Aménagement SDA du Grand Tunis, 2002, p.79.

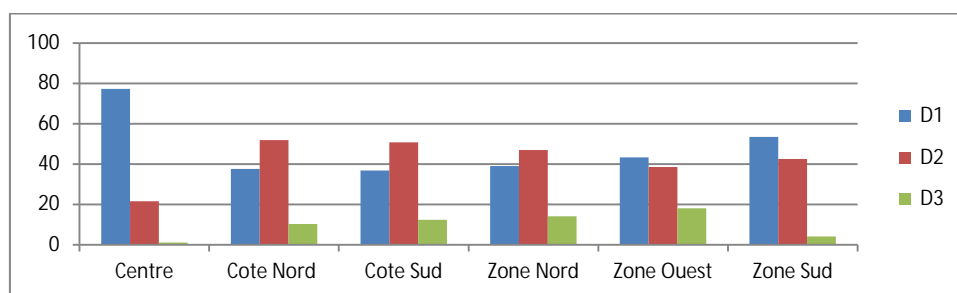
Les distances (*DDL*) sont généralement plus longues que les distances (*DDE*) dans l'ensemble du Grand Tunis. La comparaison entre les zones nous a montré une similarité de situation pour les deux niveaux d'enseignement. Comme pour l'enseignement primaire, les distances les plus proches se trouvent dans le centre et la zone Sud avec respectivement (80%) et (61.2%) pour les établissements situés à D1. La situation la moins favorisée est celle de la zone Ouest où (16.7%) des établissements se situent à D3.

Graphique 15: Distance séparant l'école primaire (DDE) du domicile par zone en 2014.



Source : INS, 2014. Elaboration personnelle.

Graphique 16: Distance séparant l'établissement secondaire du domicile par zone en 2014.



Source : INS, 2014. Elaboration personnelle.

À partir d'une comparaison plus fine, entre des délégations, les constats suivants sont notés :

- Les distances s'allongent beaucoup plus pour les établissements d'enseignement secondaire que les établissements d'enseignement primaire.

- Les distances sont plus longues, pour les deux niveaux d'enseignement, dans presque les mêmes délégations.

- Dans le cas de l'enseignement secondaire, les disparités sont plus nettes entre les délégations, notamment au niveau de la représentativité de la distance D3. Pour l'ensemble du Grand Tunis, (12.2%) de la population se trouve à D3 d'un établissement. Dans les délégations suivantes, elle est beaucoup plus importante :

Dans Borj El Amri, Battan, Sidi Thabet, Jedeida, Mornaguia, de la zone Ouest, et Mornag de la zone Sud, (40%) de la population se trouve à une distance D3 d'un établissement. À Kalaat Andalous, Oued Ellil, Tebourba, de la zone Ouest, Fouchana de la zone Sud et Raoued de la zone Nord, au moins (20%) de leurs populations se trouvent à D3 d'un établissement.

L'aperçu de la situation existante de l'enseignement primaire et secondaire a permis de conclure que les disparités existent et persistent entre les zones et les délégations. Malgré les améliorations du niveau d'encadrement et l'augmentation du nombre d'établissements, le déséquilibre existant entre les zones n'a pas pu être rectifié puisque c'est la zone Ouest qui a la situation la moins favorisée. De plus, l'intérêt accordé à l'équipement de cette zone n'a pas amélioré les taux de réussite en témoignage le nombre des abandons de l'enseignement secondaire dans les différentes délégations du Grand Tunis, en 2014 : les nombres les plus importants sont notés dans les délégations Ouest : Sidi Hassine (430), Bardo (245), El Hrairia (243), El Omrane (188). Donc, l'amélioration de l'équipement d'enseignement n'a pas permis aux jeunes de ces délégations d'avoir de meilleures conditions et un intérêt accru à la formation.

## 1.2 L'enseignement supérieur

À la différence des équipements de l'enseignement primaire et secondaire, les équipements de l'enseignement supérieur jouent un double rôle : assurer un service qui est la formation supérieure de la population et participer au développement urbain. Ils peuvent exercer leur rayonnement à différentes échelles : locale, régionale, nationale voire internationale. Les équipements universitaires sont des équipements structurants car ils peuvent contribuer à :

- des dynamiques urbaines et socioéconomiques locales,
- l'amélioration des conditions de vie des habitants,
- une animation urbaine dans le territoire immédiat et les territoires riverains,
- apporter une aide aux zones urbaines en difficulté <sup>169</sup>
- au rayonnement de la ville à l'échelle nationale et internationale.

L'implantation de ces équipements est donc un enjeu important d'aménagement urbain. De plus, leur répartition sur le territoire d'une métropole, telle que le Grand Tunis, joue un rôle

---

<sup>169</sup> Dhafer N., 2012, «L'université, un outil de développement local ? Le cas de Jendouba en Tunisie», JHEA/RESA Vol. 10, n°2,2012, pp63-80, p.1.

déterminant aussi bien dans la valorisation des territoires que dans la mobilité quotidienne générée.

En 2014, le Grand Tunis accueille (110288) étudiants qui se répartissent en cinq pôles regroupant la plupart des établissements universitaires publics et privés : Carthage La Marsa, l'Ariana Charguia, El Manar, la Manouba et 9 Avril.

À l'exception des établissements du pôle de la Manouba, situé à l'Ouest, les autres pôles se concentrent dans l'hypercentre et dans le Nord de l'agglomération. Ce qui renvoie à l'inégale répartition de tels équipements structurants.

Avant l'indépendance en 1956, les premiers établissements de formation supérieure ont été très rares. À partir de la prise du pouvoir par les tunisiens et jusqu'aux années 1970, les établissements se sont implantés dans l'hypercentre et la zone Nord.

Le premier noyau implanté en dehors de ces deux zones a été la Faculté de Lettres de la Manouba. Cette implantation a été décidée par le Plan Régional d'Aménagement (PRA) de 1977 et réalisé en 1980. Une raison politique était à l'origine de cette implantation. Les années 70 ont été fortement marquées par la propagation de l'activité politique et syndicale et des troubles au sein des composantes de l'université tunisienne concentrée au centre ville. L'État a décidé de transférer certaines branches de l'enseignement universitaire à la périphérie sur des terres agricoles. Ce premier noyau, université de la Manouba, s'est développé progressivement avec l'évolution du nombre des étudiants dans le pays. Cependant, il a longtemps souffert des problèmes de desserte. Situé à la périphérie de la ville, il n'a été desservi par le tram (Métro léger) qu'en 2012. Son intégration à la ville ne peut être affirmé qu'avec précaution car pour qu'un équipement universitaire structurant puisse assurer son rôle il faut lors de sa programmation garantir deux conditions :

*-Urbanistique à travers l'existence d'axes de transport et de transport collectif facilitant l'accessibilité et la liaison entre le pôle et le reste de la ville.*

*-Sociale traduite par l'existence au sein des tissus environnants des commodités et services propres à établir des liens solides entre le milieu universitaire et le corps social d'insertion.<sup>170</sup>*

Ceci n'était pas le cas de l'université de la Manouba, considérée comme une enclave à la marge de la métropole. Isolée pendant plusieurs années en l'absence d'un moyen de desserte fiable, elle n'a fait qu'accroître la mobilité notamment avec l'agrandissement de sa capacité d'accueil suite à la construction de nouveaux établissements. Les étudiants inscrits dans cette

---

<sup>170</sup> Ministère de l'équipement, de l'habitat et de l'aménagement du territoire, 2002, Schéma Directeur d'Aménagement SDA du Grand Tunis, Rapport 2, p.133.

université sont obligés de faire des déplacements importants pour se loger ou pour satisfaire des besoins quotidiens de la vie.

Dans le tableau suivant, nous avons listé les établissements universitaires construits depuis les années 1990 dans le Grand Tunis.

Tableau 21: Localisation des équipements universitaires fondés depuis les années 1990.

Établissement universitaire	Date de fondation	Délégation	Zone
Institut national du travail et des sciences sociales	1993	El Khadra	Zone Nord
École polytechnique de Tunisie	1994	La Marsa	Cote Nord
Institut supérieur de civilisation islamique	1995	Bab Souika	Hypercentre
Institut supérieur des études technologies de Radès	1995	Radès	Cote Sud
Institut national des sciences appliquées et de technologie	1996	El Khadra	Zone Nord
École supérieure des communications	1998	Raoued	Zone Nord
Institut supérieur des études technologiques en communications	1998	El Khadra	Zone Nord
Institut supérieur des sciences humaines	1999	Bab Souika	Hypercentre
Institut supérieur des études appliquées en humanité de Tunis	2000	Bab Souika	Hypercentre
Institut supérieur des métiers du patrimoine	2000	Bab Souika	Hypercentre
École nationale d'architecture et d'urbanisme de Tunis	2000	Carthage	Cote Nord
École nationale des sciences de l'informatique	2000	Manouba	Zone Ouest
École supérieure des sciences et technologies du design	2000	Bardo	Zone Ouest
Institut supérieur des arts Multi média	2000	Manouba	Zone Ouest
Institut supérieur de l'informatique	2001	El Khadra	Zone Nord
École supérieure des statistiques et d'analyse de l'information	2001	El Khadra	Zone Nord
Institut préparatoire aux études littéraires et des sciences humaines	2002	Bab Souika	Hypercentre
Institut supérieur des technologies de l'environnement, de l'urbanisme et du bâtiment	2002	El Khadra	Zone Nord
École supérieure de technologie et de l'informatique	2002	Carthage	Cote Nord
École supérieure de commerce électronique	2004	Manouba	Zone Ouest
Institut supérieur des études préparatoires en biologie et géologie	2004	El Khadra	Zone Nord
Institut supérieur de biotechnologie	2004	Sidi Thabet	Zone Ouest
Institut Supérieur des affaires El Mourouj	2010	El Mourouj	Zone Sud

-Une première remarque concerne la filière de formation : la majorité de ces établissements sont spécialisés dans les technologies, la communication, l'informatique et la biotechnologie. Ceci s'inscrit dans la politique de formation dans les domaines technologiques hautement sollicités notamment par les entreprises étrangères investissant en Tunisie. Selon le Schéma Directeur d'Aménagement (SDA) de 1997 :

*Par comparaison avec des villes dynamiques à l'échelle méditerranéenne et mondiale et pour se hisser au rang de métropole régionale et pôle-relais de services de haut niveau, Tunis devra être en mesure de disposer et de valoriser des savoirs faire de haut niveau : La vocation de pôle relais de services de haut niveau nécessitera une meilleure adéquation des*

*systemes de formation, afin de favoriser la compétitivité des savoirs faire et des qualifications locales.*

-La deuxième remarque concerne la localisation de ces établissements : environ (43%) de ces établissements est implanté dans le Nord de l'agglomération, notamment dans la délégation de Cité El Khadra. La Côte Sud et la zone Sud n'accueillent qu'un seul établissement chacune pourtant le Schéma Directeur d'Aménagement (SDA) du Grand Tunis recommande d'implanter des équipements universitaires dans la zone Sud et ce pour deux raisons :

*-Une meilleure répartition des équipements universitaires avec une priorité pour le Sud de l'agglomération qui reste démunie d'équipements universitaires structurants.*

*-La revalorisation de la zone Sud par la création d'équipements universitaires*

Aussi ont été implantés sur la Côte Sud la Technopole de Borj Cedria, l'Institut Supérieur des Affaires à El Mourouj et l'Institut Supérieur des Études Technologiques de Radès.

La délégation de Cité El Khadra est la zone privilégiée pour l'implantation de ces établissements depuis les années 1990. Cette délégation regroupe plusieurs facteurs nécessaires à la promotion de tels établissements :

L'opportunité foncière permettant de créer des établissements à superficie importante.

L'accessibilité à cette délégation par le transport collectif (ligne de métro), par voiture, et la proximité de l'aéroport international Tunis-Carthage.

La présence des entreprises dans l'environnement immédiat, le centre urbain nord CUN, la zone industriel la Charguia, et le complexe sportif d'El Menzeh.

L'attractivité de cette délégation a été accentuée suite à la construction de l'INSAT (Institut National des Sciences Appliquées et de Technologie) inauguré par le Président Chirac en 1996. Cet établissement a été créé dans le cadre d'une coopération française pour promouvoir la formation de cadres qualifiés et hautement qualifiés dans les domaines de l'ingénierie et de la technologie pour les secteurs publics et privés de la voie économique et de la recherche.

## **2. Les équipements de santé**

La structure sanitaire dans le Grand Tunis est assurée par deux volets : public (hôpitaux régionaux et centres hospitaliers universitaires CHU, centres de santé de base CSB) et privé (cliniques et cabinets). Dans ce paragraphe nous avons examiné la localisation des équipements publics de proximité (CSB) pour les quels nous avons considéré les indicateurs suivants :

Nombre de Centres de Santé de Base pour 10000 habitants : *CSB/10000 hab*

Nombre de pharmacies pour 10000 habitants : *Pharmacie/ 10000 hab*

Nombre de laboratoires pour 10000 habitants : *Laboratoire/ 10000 hab*

Nous avons également étudié les distances qui séparent les domiciles de ces équipements dans chacune des délégations.

Ces centres assurent des prestations sanitaires de jour à caractère préventif et curatif. Devant la croissance démographique et l'étalement urbain, l'offre concentrée dans le centre de l'agglomération ne correspond plus au modèle de développement de la ville. Elle ne répond plus aux besoins de la population. L'implantation des CSB s'est localisée progressivement sur les différents territoires de l'agglomération.

L'examen du ratio *CSB/10000 hab* a montré que les délégations de la zone Ouest situées à une distance supérieure à 15 km et plus sont les mieux équipées en CSB (Borj El Amri, Battan, Sidi Thabet, Tebourba, Mornaguia, Kalaat Andalous, Jedeida). À priori, cette situation peut être satisfaisante, néanmoins elle ne l'est que partiellement car ces délégations restent dépendantes du centre puisque ces CSB n'offrent que des soins de base sans spécialités. De ce fait, la population de ces délégations doit aussi se déplacer vers les autres zones, en l'occurrence le centre pour se soigner.

Les délégations péri-centrales de la zone Ouest qui sont les moins équipées (Ezzouhour, El Hrairia, Manouba, Douar Hicher, El Omrane Supérieur, El Omrane, Cité Ettadhamen, Mnihla, Sidi hassine).

La répartition des hôpitaux est très déséquilibrée avec une forte concentration de 15 équipements au centre. La zone Nord est dotée de 3 hôpitaux. Les autres zones disposent chacune d'un seul équipement. Ce déséquilibre se traduit par une capacité d'hospitalisation forte dans le centre (34,3 lits/ 1000 habitants) et très faible dans les autres zones (de 0,06 à 1,37 lits/ 1000 habitants).

En faisant le rapport entre l'offre et le nombre de résidents dans chacune des zones, nous pouvons conclure que toutes les zones restent dépendantes de la zone centrale notamment la zone la plus surpeuplée, la zone Ouest.

L'offre privée n'a fait qu'aggraver la situation puisque les cliniques privées, à l'instar des hôpitaux, sont localisées dans le centre (8) et le Nord de la métropole (la zone Nord (16) et la Côte Nord).



Tableau 22: Répartition des hôpitaux et des cliniques privées dans le Grand Tunis.

Zone	Hypercentre	Zone Nord	Cote Nord	Zone Sud	Cote Sud	Zone Ouest
Population	114544	454392	237046	502696	270955	1064062
Hôpitaux régionaux/CHU	15	3	1	1	1	1
Lits/1000 habitants	34,3	0,82	1,37	0,09	0,06	0,93
Cliniques privées	8	16	8	1	3	1

Source : INS, 2014.

Les premiers noyaux de l'infrastructure sanitaire du Grand Tunis datent de plusieurs siècles tels que l'Hôpital Aziza Othmana (1662), la période islamique, ou l'Hôpital Charles Nicolle (1897), la période coloniale. Après l'indépendance, les autorités tunisiennes ont continué à implanter ces équipements dans le centre à proximité de l'infrastructure existante. Pendant cette époque, ce choix n'avait posé ni des problèmes urbains ni sociaux. Cette situation s'est compliquée progressivement à partir des années 1970 avec l'étalement spatial de la ville et la croissance démographique et une plus importante demande de recours aux soins offerts par les professionnels de santé, de la part de l'ensemble de la population.

La dépendance au centre est liée également à la présence faible de spécialités dans les autres zones notamment lorsque l'offre privée ne peut se substituer à l'offre publique et que l'encombrement quotidien dégrade la qualité des services offerts aux patients. Cette situation est accentuée par le rayonnement régional et national de ces établissements puisque les habitants des villes du nord-ouest et du sud du pays se déplacent également vers la capitale pour se soigner vu l'insuffisance de leur offre ou l'absence de certaines spécialités.

L'étude des distances qui séparent les équipements sanitaires (CSB et hôpital) montrent l'existence de plusieurs cas de figures.

- Les distances les plus longues D3 entre le domicile et le CSB sont notées dans des délégations de différentes zones telles que l'Ariana Ville, El Menzeh et Raoued de la zone Nord, Battan, Borj El Amri, Mornaguia de la zone Ouest, El Kram de la Cote Nord, Mornag de la zone de la zone Sud. Ces distances peuvent ne pas avoir d'importance dans le cas des délégations où l'offre privée est plus présente.

- Les distances entre le domicile et l'hôpital sont plus longues dans la plupart des délégations, ceci est dû à la concentration des hôpitaux dans le centre de l'agglomération.

Cette situation peut être nuancée par l'offre privée (cliniques, médecins privés) dans le cas de la zone Nord.

- Dans plusieurs délégations, la population se trouve éloignée des deux établissements publics de santé, le CSB et l'hôpital. Ces délégations sont situées dans la zone Ouest notamment

péricentrales (Sidi Hassine et Mnihla) et celles situées à une distance comprise 20 et 30 km du centre ville (Battan, Borj El Amri, Jedeida, Mornaguia, Sidi Thabet, Tebourba). La délégation de Raoued de la zone Nord, Mornag de la Côte Sud et Mohammedia de la zone Sud sont également comprises dans ce cas.

L'insuffisance de l'offre publique, oriente les populations vers l'offre privée. Néanmoins, cette offre n'est pas répartie d'une façon égale. La concentration des médecins spécialistes privés enregistrée dans les délégations de Bab Bhar (centre), El Menzeh et Ariana Ville (zone Nord) est importante. À l'inverse, aucun médecin spécialiste privé n'est installé dans les délégations de Sidi Hassine, Sidi Thabet, Battan et Borj El Amri. Les installations sont très faibles dans l'ensemble des délégations de l'Ouest.

L'offre sanitaire ne dépend pas uniquement des équipements de soin ou d'hospitalisation. Elle dépend également d'autres équipements d'accompagnement tels que les laboratoires d'analyse et les pharmacies. Les ratios *Pharmacie/10000 hab* et *Laboratoire/10000 hab* nous a permis de voir que se sont les délégations de l'hypercentre (Bab Bhar, 7.18 *Laboratoire/10000 hab*) et de la zone Nord (El Menzeh, 3.35 *Laboratoire/10000 hab*; El Khadra, 2.56 *Laboratoire/10000 hab*) qui sont les mieux équipées.

Pour le reste de l'agglomération, ce sont les délégations de la zone Ouest qui sont les moins favorisées. Dans certaines délégations le ratio *Laboratoire/10000 hab* est très faible telles que Mnihla (0.11), Cité Ettadhamen (0.12), Douar Hicher (0.12), Séjoumi (0.30).

Les délégations telles qu'El Omrane, Sidi Hassine, Sidi Thabet, Battan et Borj El Amri sont dépourvues de laboratoires d'analyse.

Pour conclure, nous pouvons affirmer que la situation de l'équipement sanitaire public est marquée par une concentration dans le centre, une situation moins favorisée pour la zone Ouest en général et pour les délégations situées à une distance supérieure à 20 km du centre. Le même déséquilibre est noté pour l'offre privée. Cette situation met en dépendance les différentes zones au centre, augmente la mobilité quotidienne et allonge les distances parcourues pour les personnes qui vivent loin de la ville centre et du centre ville.

### **3. Les équipements de loisirs**

Le Grand Tunis dispose d'un ensemble varié d'équipements de culture, de jeunesse et de sport, en l'occurrence des maisons de culture, des centres culturels, des maisons de jeunes,

des théâtres, des cinémas, des bibliothèques, des salles de sport, des terrains de sport, etc. Nous avons considéré uniquement les équipements publics.

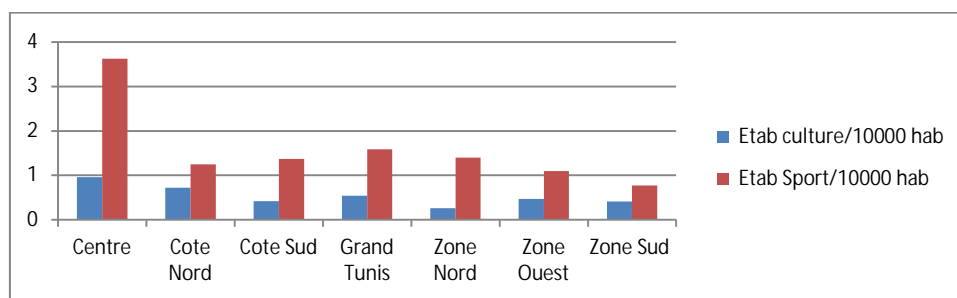
Pour faciliter notre tâche, nous avons répertorié ces équipements en deux grands ensembles : Établissements de culture et Établissements de sport pour lesquels nous avons calculé les ratios suivants :

Le nombre d'établissements de culture pour 10000 habitants :  $Etab\ culture/10000\ hab.$

Le nombre d'établissements de sport pour 10000 habitants :  $Etab\ sport/10000\ hab.$

Nous avons examiné également les distances séparant le domicile de ces équipements. Nous avons considéré uniquement la distance D3 partant de l'idée que l'activité de loisir n'est pas une pratique répétitive tous les jours et généralement liée au temps libre. Cependant, une longue distance parcourue pour se rendre au lieu où l'on doit pratiquer peut décourager l'exercice de cette activité notamment pour les non motorisés.

Graphique 17: Répartition des établissements de culture et de sport en 2014.



Source : INS, 2014. Elaboration personnelle.

La comparaison des zones a montré que les équipements de culture et de sport sont majoritairement situés au centre. Le ratio  $Etab\ culture/ 10000\ hab$  est respectivement de (0,96), (0,47) et (0,26) au centre, à la zone Ouest et à la zone Nord. Pour les établissements de sport, l'écart est plus important entre le centre, avec un ratio égal à (3,62), et les autres zones. La zone Sud reste la moins équipée. La zone Nord et la Côte Sud sont également mieux équipées que la zone Ouest et la zone Sud.

Au niveau des délégations, les disparités sont également nettes. Elles deviennent plus notables si nous comparons les ratios d'équipement en liaison avec les distances qui séparent l'établissement du domicile. La délégation de Bab Bhar, de l'hypercentre, a la meilleure situation : le meilleur ratio d'équipement avec une proximité importante.

Pour le reste des délégations, des ratios faibles s'accompagnent des distances longues entre domicile et équipement. Cette situation est repérable dans plusieurs délégations mais elle

concerne plus les délégations de l'Ouest (Battan, Borj El Amri, Jedeida, Mornaguia, Sidi Thabet, Tebourba, Oued Ellil, Sidi Hassine, Mnihla). D'autres délégations de la zone Sud (Fouchana et Mornag) et de la zone Nord (Raoued et Soukra) sont également concernées.

Dans les délégations Ariana Ville, Boumhel, Carthage, El Kram, El Menzeh, Radès, la Marsa, les ratios des équipements de loisirs au regard du nombre d'habitants ne sont pas importants et les distances séparant le domicile des équipements sont moyennement longues.

Dans ces délégations, le manque d'équipement de culture et de sport ou l'allongement des distances ne constituent pas des contraintes absolues car la forte motorisation peut de la population laisse supposer qu'elle peut fréquenter des équipements situés dans des délégations voisines ou plus loin. Néanmoins, l'absence de ces équipements dans l'environnement immédiat invite les populations à être plus mobiles ou dans le cas contraire de ne pas avoir une activité de loisir ou d'épanouissement.

L'aperçu des équipements de sport et de culture a permis de révéler la répartition inéquitable de ces équipements d'une part et le rôle joué par les équipements structurants dans cette répartition d'autre part. Les ratios importants dans la zone Nord et la Côte Sud sont liés à la présence de deux équipements structurants : le Complexe Sportif d'El Menzeh et le Stade de Radès. Ce sont les deux grandes infrastructures de sport que comporte le Grand Tunis. La plus ancienne est réalisée dans les années 1970 au Nord, dans la délégation d'El Menzeh, à l'occasion de l'accueil des jeux méditerranéens en 1967. Elle est composée de 110 stades dont 15 sont gazonnés, 30 salles d'omnisport, 3 piscines (dont une couverte) et la Cité des jeunes. La cité la plus récente est réalisée en 2001 à l'occasion des 14<sup>ème</sup> jeux méditerranéens «Tunis 2001», à Radès, au Sud. Elle est composée d'un stade central, 3 stades secondaires, stade d'athlétisme, une piscine olympique en plein air, une piscine olympique couverte et une salle polyvalente. Une salle omnisport a été construite en 2004 à l'occasion de l'organisation par la Tunisie du championnat du monde du Handball en 2005 avec une capacité de 14.000 spectateurs.

Cette cité programmée suite à une décision présidentielle en 1992 est considérée comme un atout exceptionnel pour revaloriser l'image de marque de la zone Sud. Le choix du site a été lié à deux facteurs : la disponibilité foncière et la recherche d'un équilibre territorial. Néanmoins cet essai d'équilibrer est aujourd'hui mis à mal par la programmation d'un autre équipement d'envergure dans la zone Nord. La Tunis Sports City, un mégaprojet, un centre de dimension internationale structuré autour du thème du sport, se situera sur une partie des berges du lac Nord. Il s'agit de créer une ville nouvelle avec des activités résidentielles,

d'affaires, de commerce, d'animation et de loisirs sur une superficie de 250 ha. Cette ville contiendra des académies et des infrastructures pour les différentes disciplines sportives capables de recevoir les grands championnats du monde et offrir une formation et un encadrement des jeunes élites sportives. Le projet sera investi par le groupe financier Émirati «BouKhatir» avec un budget de 5 Milliards de dollars américains sur une période de 5 à 10 ans.

Concernant la culture, comme toute capitale, le Grand Tunis accueille les grandes manifestations à l'échelle du pays, organise des spectacles et des festivals regroupant des artistes du monde arabe et européen. Néanmoins, elle ne possédait pas jusqu'à il y a quelques années l'infrastructure nécessaire à la vocation internationale qu'elle ambitionne d'avoir.

Pour minimiser ce manque et participer à l'élaboration de l'image de marque de la capitale, la construction de la Cité de la Culture a été déclenchée en 2002 bien qu'elle soit programmée depuis une dizaine d'années. Le premier nom donné à ce projet était le Centre Culturel National. Le changement porté marque le changement symbolique au niveau de l'échelle de rayonnement.

L'implantation de ce centre a été décidée lors d'un Conseil Inter-Ministériel Restreint datant de 20 janvier 1992. Le premier objectif annoncé de ce projet était de stimuler au maximum le potentiel culturel national pour le mettre au service du développement social du pays.

Ce projet est censé être un lieu de diffusion et de production, un lieu de rencontre de sensibilisation et de formation du public. Ce centre, aujourd'hui « Cité », est censé recevoir trois publics : le grand public national, le public spécialisé et le public touristique. Dans le Schéma Directeur de l'Aménagement (SDA), la cité est mentionnée comme un des équipements structurants pour renforcer le caractère international de la métropole. Elle regroupera un ensemble d'espaces de spectacle vivant, une médiathèque, une cinémathèque, une maison d'artistes et un espace d'exposition.

Le choix du site n'était pas arbitraire, il s'inscrit dans une politique générale qui veut promouvoir la culture pour jouer un rôle moteur dans le processus de développement :

*Entre l'hypercentre et son extension vers l'opération des Berges du Lac, le long d'un axe prestigieux où sont localisés les nouveaux édifices administratifs et financiers, en font un point focal de la nouvelle centralité tunisoise... le schéma d'organisation des échanges, tout*

*autour du projet, devra lui permettre une accessibilité des plus aisées, notamment du côté des Berges du Lac.*<sup>171</sup>

L'aperçu que nous avons fait à l'échelle des zones et à une échelle plus fine, celle des délégations, a permis plusieurs constats concernant les équipements socio-collectifs en général.

-Le premier concerne l'existence des disparités entre les zones et les délégations. Il s'agit en réalité des inégalités entre les territoires puisque elles définissent un accès inégal aux ressources des différentes populations de la métropole.

-Pour les zones : l'hypercentre et la zone Nord restent les zones les mieux équipées avec une concentration très forte des équipements structurants. Certaines zones, telles que l'Ouest et le Sud, sont caractérisées par des déficits et parfois par un niveau de sous-équipement important pour certains secteurs.

-Une superposition de taux d'équipements (enseignement, santé, sport, culture) pour certaines délégations, elle concerne :

Les délégations les mieux équipées : Bab Bhar (l'hypercentre), El Menzeh et El Khadra (zone Nord)

Les délégations les moins favorisées : Jbel Jeloud (zone Sud), Sidi Hassine (zone Ouest) Raoued (zone Nord) et les délégations de la troisième couronne situées dans la zone Ouest (Battan, Borj El Amri, Mornaguia, Tebourba) et la zone Sud (Mornag).

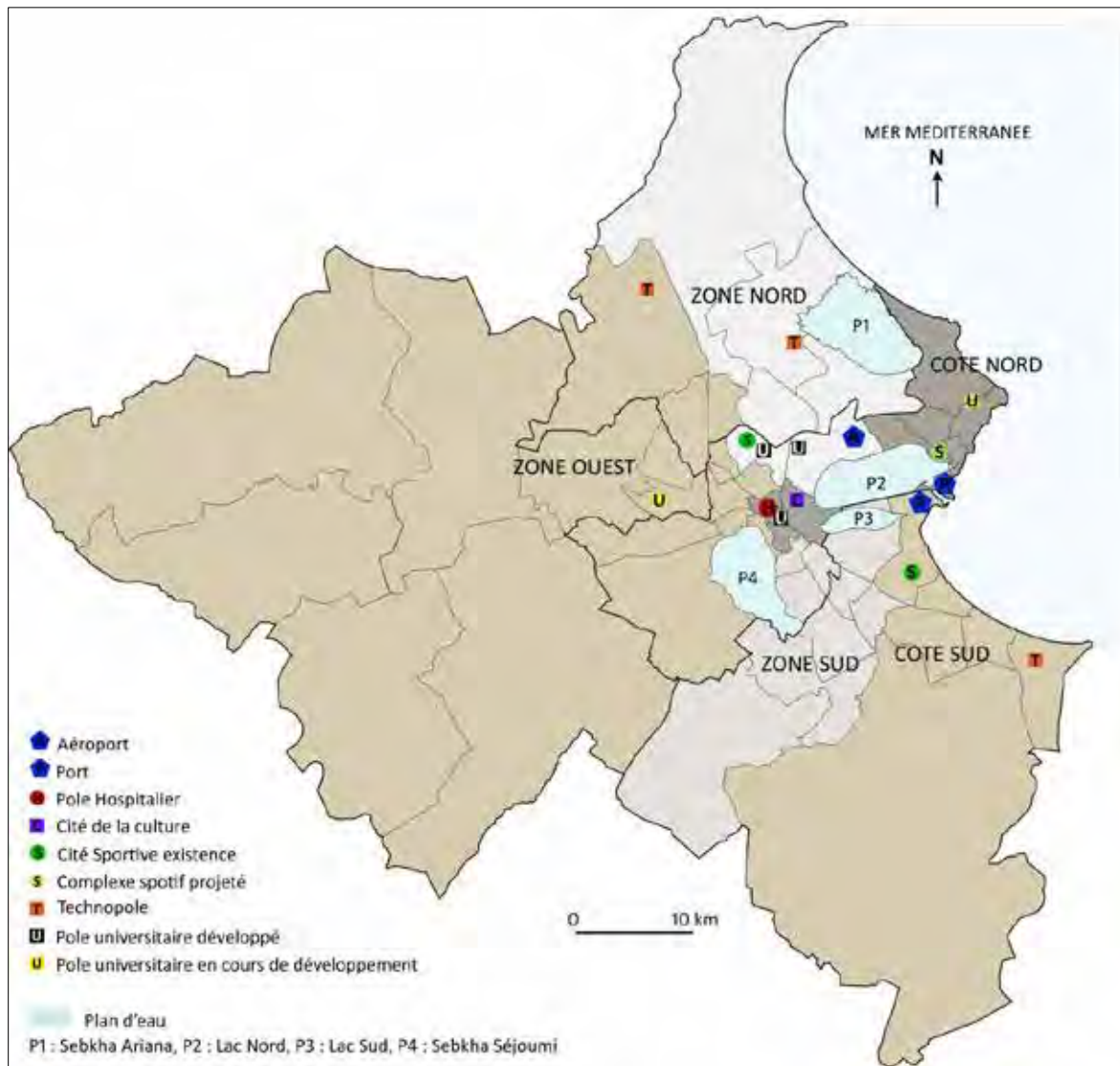
-Une superposition entre le niveau d'équipement et les distances domicile-équipement : le manque d'équipement dans certains cas s'accompagne d'un allongement des distances entre le domicile et les équipements concernés notamment pour les délégations les moins équipées précitées.

-Les disparités relevées ne dépendent pas uniquement de la présence ou non de l'équipement mais également de la qualité de cet équipement. La concentration des équipements dans une zone ou dans une autre, la taille et le rayonnement de ces équipements peuvent créer un déséquilibre considérable qui valorise des délégations et dévalorise d'autres. Les zones où le taux de planification de l'habitat est élevé telles que la zone Nord sont la première destination des opérations d'équipement notamment structurant. Ce qui explique les taux élevés d'équipements socio-collectifs en général et la concentration en particulier des équipements structurants.

---

<sup>171</sup> Ministère de l'équipement, de l'habitat et de l'aménagement du territoire, 1995, Schéma Directeur d'Aménagement SDA du Grand Tunis, Rapport 1, p.159.

Carte 15: Répartition des équipements structurants dans le Grand Tunis en 2014.



Fond de carte : SDA, AUGT- Source : SDA, AUGT- Élaboration personnelle.

## II. Les logiques de répartition des équipements

Les disparités au niveau des équipements socio-collectifs constituent selon F. Navez-Bouchanine<sup>172</sup>, l'un des critères accreditant la thèse de la fragmentation au sein d'une ville. Dans le cas du Grand Tunis, les disparités relevées à deux échelles : celle des zones et celle des délégations montrent la complexité de cette fragmentation. Les disparités relevées à différentes échelles et sous plusieurs formes entre les territoires sont les conséquences de logiques relatives à une politique nationale et non à une politique locale.

<sup>172</sup> Navez-Bouchanine F., 2002, La fragmentation en question : des villes entre fragmentation spatiale et fragmentation sociale ?, Paris, L'Harmattan, 411p.

## 1. Une logique fonctionnelle offrant une réponse déséquilibrée à une demande locale

La première logique d'une politique d'équipement est une logique fonctionnelle qui a suivi la croissance démo-spatiale de la ville tout en cherchant son développement économique et social. Depuis l'élaboration du premier document d'aménagement dans le Grand Tunis, l'amélioration des conditions de vie de la population à travers les équipements socio-collectifs a constitué un objectif fondamental de la politique générale d'aménagement.

En réponse au développement urbain de la ville, à la promotion de l'éducation et le sport et en traduction de la vision moderniste de la ville défendue et fortement médiatisée par le président du pays Bourguiba, des équipements tels que le pôle universitaire d'El Manar et la cité sportive d'El Menzeh ont été construits dans la zone Nord.

À la même époque, la croissance démographique s'est fortement accélérée notamment en rapport à l'exode de la population de la zone Nord-Ouest du pays. La croissance incontrôlée de la population a eu pour conséquence une forte pression sur les équipements existants et une forte dépendance des périphéries au centre.

Eu égard au constat du déséquilibre de la répartition des équipements et les problèmes qui s'en suivent, le Plan Régional d'Aménagement (PRA, 1977), préconisait de *stopper l'implantation et l'extension des grands équipements collectifs : de façon à limiter les déplacements de la périphérie vers le centre, et en raison de la stabilisation de la population prévue dans toute la zone centrale, il est nécessaire à implanter dans le centre et d'éviter les grandes extensions : les lycées, hôpitaux et grands équipements culturels nouveaux doivent être construits en priorité dans les zones sud, ouest et nord.*<sup>173</sup>

Cette orientation n'a pas été respectée dans les années suivantes. Toutes les nouvelles constructions sont faites en contradiction avec l'objectif de *réduire les déséquilibres économiques, sociaux et spatiaux constatés actuellement.*<sup>174</sup> Nous pouvons citer quelques réalisations qui sont venues accentuer un déséquilibre existant durant cette période. Pour l'enseignement, un collège secondaire professionnel de jeunes filles à Hammam Lif a été construit alors que la Côte Sud était la mieux équipée pendant cette période. Pour la santé, la construction du CHU de Thameur et la Maternité de Tunis, l'extension de l'Hôpital Charles Nicole *sont contraires à l'objectif d'une programmation plus équilibrée et mieux répartie géographiquement des services de la santé publique*<sup>175</sup>. Pour le sport, une extension de la Cité sportive d'El Menzeh (construction d'un stade d'athlétisme) accentue le déséquilibre.

<sup>173</sup> District de Tunis, Plan Régional d'Aménagement PRA, 1977, Vol3, p.13.

<sup>174</sup> District de Tunis, Plan Régional d'Aménagement PRA, 1977, Vol2, p.28.

<sup>175</sup> District de Tunis, Plan Régional d'Aménagement PRA, 1977, Vol2, p.23.



Dans l'étude de la croissance démo-spatiale (Chapitre 3), nous avons constaté le report accentué de la croissance vers les périphéries pendant les dernières décennies. Ce report volontaire ou sous contrainte qui a pour effet un étalement spatial important a exigé l'implantation de nouveaux équipements répondant aux besoins des nouveaux territoires et situés à proximité des noyaux d'habitat.

L'hypercentre avec son dépeuplement progressif ne subit plus une demande locale importante d'équipements. Les équipements qui y existent servent toute la population métropolitaine voire à plus grande échelle (régionale et nationale).

À l'inverse, le surpeuplement accéléré d'autres délégués contraint l'équilibre entre l'offre et la demande. La planification des équipements ne rime pas avec le rythme de l'urbanisation. La non maîtrise de l'urbanisation et la prolifération de l'habitat spontané font qu'une programmation adaptée à la demande devient impossible. Comme nous l'avons déjà précisé dans notre étude des espaces résidentiels, les tentatives de maîtrise du phénomène de l'habitat spontané ont évolué vers une tolérance puis vers une intégration via des opérations de réhabilitation et de développement. Les opérants de ce secteur informel limitent évidemment leurs offres à l'habitat et ne prévoient aucun équipement socio-collectif, bien au contraire ils profitent de la proximité d'un équipement déjà existant pour attirer la clientèle et vendre leur terrains à des meilleurs prix.

Les opérations de réhabilitation engagées ont pour objectif d'améliorer l'équipement des quartiers populaires notamment situés dans la zone Ouest. Équiper ces quartiers est une réponse à des revendications de leurs populations.

Comme pour les infrastructures des réseaux essentiels, les équipements socio-collectifs de base ont été quasi absents lors de la formation des anciens noyaux d'habitat informel. Pendant les années 80-90, deux types de pression sont exercés sur les administrations pour répondre aux besoins de ces populations. Pour Olivier Legros<sup>176</sup>, la revendication des équipements est prise en charge par les *arouchia*, communautarisme. Les premiers habitants de ces quartiers appartiennent tous à une même région géographique et à la même famille. Grâce à ce lien communautaire et familial, ces habitants se regroupent et s'engagent dans une négociation collective dont le rôle est notable dans l'opération d'équipement de ces quartiers.

Pour Morched Chabbi<sup>177</sup>, la pression des populations est exercée par les islamistes. Pendant la période de gonflement des noyaux d'habitat informel, les islamistes ont gagné le terrain dans

---

<sup>176</sup> Legros O., 2007, Le gouvernement des quartiers populaires, Production de l'espace et régulation politique dans les quartiers non règlementaires de Dakar (Sénégal) et de Tunis (Tunisie), thèse de doctorat en géographie, Université François Rabelais de Tours, p.203.

<sup>177</sup> Chabbi M. 1986, «Politiques d'habitat et modèles de développement, le cas de Tunis 1960-1984», Annuaire de l'Afrique du Nord Tome XXV, Edition du CNRS, pp25-44

ces quartiers. Dans ces circonstances, l'État a mis en œuvre une politique pour satisfaire les demandes de ces habitants pour éviter toute sorte de contestation.

Les opérations se sont succédé pour doter ces quartiers en infrastructure et en équipements.

En conséquence, dans le cas du Grand Tunis, la planification et la programmation urbaine se trouvent fortement influencées par l'existant. Elles suivent souvent les tendances spontanées de l'urbanisation. Ceci est affirmé clairement dans les documents d'urbanisme notamment dans la formation des fronts d'urbanisation :

*«Deux fronts d'urbanisation sont d'ores et déjà préconisés constituant les zones d'urbanisation prioritaire : le front de la plaine de La Marsa et celui de Sidi Hassine Séjoumi. Ce choix entérine, en grande partie, des options et des tendances constatées sur le terrain.»<sup>178</sup>*

Même avec les opérations de réhabilitation, le caractère informel de l'urbanisation empêche dans certaines délégations l'amélioration des équipements. Tout en étant dépourvues de tout équipement au début, ces délégations atteignent en même temps et très vite un seuil de surdensification ce qui complique l'opération d'équipement en l'absence des disponibilités foncières appropriées aux équipements concernés.

L'intégration administrative des noyaux spontanés n'a pas beaucoup amélioré leur situation.

Les délégations récemment créées (Décret n° 2000-1926 du 29 Aout 2000) telles que Raoued, Sidi Hassine, El Battan et Borj El Amri, sont des délégations qui n'ont pas encore l'autonomie financière qui leur permettent d'acquérir les terrains nécessaires pour l'implantation des équipements. Ces délégations dépendent du gouvernorat qui ne peut prévoir une nouvelle implantation en dehors de la programmation budgétaire prévue par les départements ministériels. Donc, la croissance non planifiée ou non maîtrisée et la centralisation de la programmation des équipements socio-collectifs aggravent le manque d'équipements dans certaines délégations et augmentent les inégalités entre les territoires.

Cette situation devient plus compliquée lorsque le budget consacré aux équipements socio-collectifs est en décroissance puisqu'il passe de 258,5 à 141 millions de dinars entre 1997 et 2010 ce qui correspond consécutivement à 22,85% et 12,25 % de la part de l'investissement total prévu pour les différentes fonctions urbaines (Aménagement, assainissement, Infrastructures, transport et communications, Équipements collectifs, Habitat, Environnement)

---

<sup>178</sup> Ministère de l'équipement, de l'habitat et de l'aménagement du territoire, 2010, Schéma Directeur d'Aménagement SDA du Grand Tunis, p.94.

Tableau 23: Prévisions du SDA en investissements millions de dinars pour équipements socio-collectifs au cours des trois plans de développement.

	IXème Plan (1997-2001)	Xème Plan (2002-2006)	XIème Plan (2006-2010)
Équipements collectifs	258.5	96.5	141
Investissement Total pour les différentes fonctions urbaines	1131.1	1730.8	1150.1
%	22.85	5.54	12.25

Source : SDA, 2003.

## 2. Une logique métropolitaine de nature compétitive

La répartition déséquilibrée des équipements s'est inscrite dans le temps et récemment elle est liée aux dernières orientations en rapport au processus de la métropolisation qui ne font qu'aggraver le déséquilibre.

Comme dans le cas des grandes villes et métropoles du monde, la construction des équipements notamment structurants dans le Grand Tunis, *ne se limite en aucun cas à la mise à niveau des équipements pour répondre à la croissance démographique, à l'extension spatiale ou plus largement à la demande sociale et économique observée à l'intérieur même des grandes agglomérations. Elle fait partie intégrante du processus de métropolisation*<sup>179</sup>.

Cette nouvelle logique est exprimée à plusieurs reprises dans le Schéma Directeur d'Aménagement (SDA). En 1997, deux options en matière d'équipements sont préconisées :

-Pour améliorer les conditions de vie de la population, *l'une des orientations principales sera de veiller à doter le Grand Tunis d'équipements récréatifs, culturels et écologiques.*

-Le caractère international impose en matière d'équipements structurants : *il conviendra d'envisager la création d'équipements, susceptibles de favoriser le développement des fonctions internationales de services de Tunis.*

En 2002, *«l'approche des équipements socio-collectifs doit intégrer, de part le rôle de l'agglomération-capitale du Grand Tunis, deux niveaux de hiérarchies différentes, car le rayonnement de ses équipements doit couvrir non seulement la population de la capitale, mais aussi l'échelle nationale, maghrébine et internationale (permettant ainsi à la capitale tunisienne de se préparer aux exigences de la mondialisation).»*

*« Indépendamment des équipements relatifs aux besoins de l'agglomération du Grand Tunis, il y a lieu de prendre en compte, de par la fonction capitale de Tunis, les équipements structurants, pouvant répondre à des besoins ou des modes d'expression socioculturels*

<sup>179</sup> Siino C., Leriche F., Laumière F., 2004, Métropolisation et grands équipements, Presses Universitaires du Mirail, p.302.

*nouveaux à programmer et que la capitale tunisienne doit pouvoir accueillir le moment venu, que ce soit en ce qui concerne la santé, l'éducation, le sport ou la culture.»*

Selon cette nouvelle approche, l'équipement du Grand Tunis s'est basé sur une sélection. Il s'agit de choisir des équipements liés à la promotion des activités compétitives et à l'attractivité de la métropole aux yeux des investisseurs étrangers (nouvelles technologies et télécommunication, accueil des manifestations internationales).

Dans l'objectif d'assurer aux investisseurs étrangers une accessibilité facile (grandes voies de circulation, proximité de l'aéroport) et des commodités de haut niveau, deux zones sont privilégiées et sélectionnées pour implanter ces équipements: le centre et la zone Nord.

Étant donné que la corrélation entre l'état physique du territoire et l'implantation des équipements structurants n'est plus à démontrer, la qualité urbaine de la zone Ouest (l'abondance de l'habitat spontané et populaire sous-équipé) est peu attractive à l'implantation d'un équipement de rayonnement international.

Ces choix conduisent à *une valorisation de l'image de marque des quartiers riverains et, a contrario, une dégradation de celle des quartiers Sud et Ouest.*<sup>180</sup> La proximité d'un territoire à tels équipements constitue un facteur décisif qui oriente la localisation des hommes et des activités. *La rareté des grands équipements confère aux territoires une plus-value multidimensionnelle, qui les rend plus attractifs et élargit leur aire d'influence.*<sup>181</sup>

Nous affirmons qu'il ne s'agit pas uniquement de dégradation mais plus d'une marginalisation, voire une exclusion particulièrement de la zone Ouest du processus de mise à niveau du territoire. Ce processus de valorisation/dévalorisation est lié à une perception qu'ont les aménageurs, les entreprises et les citoyens de l'effet de voisinage.

Même les opérations de réhabilitation dans les quartiers populaires et spontanés sont en lien au processus de métropolisation et à la mise à niveau du territoire métropolitain. Selon le Schéma Directeur d'Aménagement (SDA), toutes les implications spatiales du projet métropolitain, Tunis pôle-relais, seraient insuffisantes sans l'amélioration des conditions de vie de la population au sein de l'aire métropolitaine qui repose sur trois éléments :

Offrir un habitat social adapté aux besoins du plus grand nombre,

Réduire les disparités en équipements socio-collectifs et en infrastructures

Renforcer les attributs culturels récréatifs et écologiques du Grand Tunis.

---

<sup>180</sup> Ministère de l'équipement, de l'habitat et de développement du territoire, Schéma Directeur d'Aménagement SDA, 2010, p.100

<sup>181</sup> Siino C., Leriche F., Laumière F., 2004, Métropolisation et grands équipements, Presses Universitaires du Mirail, p.302.

Donc, les opérations de réhabilitation ont un double objectif : satisfaire les besoins primordiaux de ces quartiers et améliorer l'image de l'ensemble de la métropole en vue de la rendre plus attractive aux yeux des investisseurs étrangers.

Dans cette logique métropolitaine, le rôle des acteurs étrangers s'avère important notamment dans l'avenir. Des investissements engagés sur les berges du Lac tel que le projet de Sport City auront un impact sur le déséquilibre existant non seulement en rapport à la présence ou non des équipements mais également en matière de qualité des équipements.

Le taux élevé des équipements dans le centre et la zone Nord sera renforcé par les opérations d'aménagement autour du Lac. Le programme fonctionnel des nouvelles villes à créer par des promoteurs immobiliers étrangers sur les deux rives du Lac (Nord et Sud) consiste à doter ces territoires d'équipements à vocation internationale qui serviront les nouvelles populations mais qui participeront au rayonnement de la métropole d'une part et l'accentuation de son déséquilibre d'autre part.

### **Conclusion**

Spatialement, le Grand Tunis a beaucoup changé pendant les dernières décennies. Impulsé par des enjeux à caractère évolutif en rapport au nouveau contexte économique international, ce changement est perçu à divers niveaux. Hier une ville au contour délimité, le Grand Tunis est aujourd'hui une métropole qui s'est fortement urbanisée en transférant les populations et les activités progressivement du centre vers des périphéries toujours plus lointaines. Ce transfert ne peut être lu en dehors de la métropolisation. Cette dernière, en tant que processus basée sur une sélection des lieux, des fonctions et des équipements, a renforcé le déséquilibre entre les différentes parties de cette métropole. La concentration des nouvelles interventions urbaines essentiellement dans certains territoires à potentialités porteuses d'attractivité s'oppose à un développement général équilibré de cette métropole.

La logique d'aménagement à caractère compétitif effectuée au gré des opportunités foncières et financières d'une part et la politique du laisser-faire d'autre part ont produit des fragments spécialisés fonctionnellement et dont leur intégration dans la métropole n'est pas égalitaire.

Le rattrapage de cette inégalité, à travers la politique d'équipements des quartiers populaires et informels ou la création de petites zones d'emploi, est insuffisant face à l'écart qui se creuse entre les différents fragments.

La multitude des transformations et des dynamiques métropolitaines observées témoigne d'un processus de fragmentation spatiale en cours. L'atténuation de ce processus ne sera opératoire

qu'à travers l'efficacité d'une articulation physique entre les différents fragments. La spécialisation fonctionnelle d'une part et les inégalités de la répartition des différentes fonctions de la métropole d'autre part imposent des mobilités quotidiennes intenses. Celles-ci ne peuvent être possibles qu'en présence d'un système performant de transport notamment collectif. Dans le cas contraire, la fragmentation sera accentuée.

La partie suivante de notre travail permet de rendre compte de l'évolution de ce processus à travers l'étude de la mobilité quotidienne.

## **Partie 3 : La fragmentation et la mobilité quotidienne dans le Grand Tunis**

La partie 2 de notre travail a permis de rendre compte des dynamiques métropolitaines du Grand Tunis et leur rapport à la fragmentation.

La mobilité quotidienne est l'objet principal de cette troisième partie à travers l'étude, dans un premier temps (Chapitre 5), de la croissance de la mobilité dans le Grand Tunis en lien avec les dynamiques métropolitaines puis, dans un deuxième temps (Chapitre 7), à travers l'analyse du questionnaire que nous avons réalisé autour de la mobilité quotidienne d'individus résidant dans quatre quartiers différents.

Le Chapitre 6 porte sur une lecture de la perception de la question des différenciations socio-spatiales à travers l'étude des documents d'aménagement élaborés à l'échelle du Grand Tunis et les actions d'aménagement entamées ou engagées après la révolution et les idées qui les sous-tendent.

À travers l'analyse du questionnaire, nous plaçons les pratiques quotidiennes au cœur de notre question sur la fragmentation sociale dans cette partie. Si la mobilité est devenue une généralité contemporaine, elle n'est pas pour autant acquise de la même façon pour tous. Les possibilités qu'offrent un espace et les contraintes imposées sont autant de déterminants de la mobilité. Ainsi, les disparités territoriales conjuguées à des situations personnelles créent des comportements de mobilités très divers et un accès aux ressources et aux aménités différencié. Nous rappelons que notre objectif est de relever des mobilités différenciées, indicateur des tendances à la fragmentation sociale dans la métropole de Tunis. À partir de la mise en évidence des disparités spatiales qualitatives, nous tentons d'analyser si les différences d'accès des mobilités peuvent accentuer la fragmentation sociale mais aussi en recomposer les divisions.

Les quatre quartiers objets de notre questionnaire sont rattachés administrativement à quatre délégations différentes. Ils constituent chacun le noyau qui était à l'origine de la formation de la délégation (Ettadhamen et Sidi Hassine) ou peuvent en être une extension récente, un nouveau morceau de la délégation (Berges du Lac et Ennasr2).



## Chapitre 5 : Les problèmes d'articulation au sein du Grand Tunis

### A. La croissance de la mobilité quotidienne sous l'impact de la réorganisation spatiale

La question du lien entre la métropole et la mobilité quotidienne occupe une place croissante dans les réflexions autour de la ville contemporaine. *La mobilité quotidienne est vraiment un aspect du fonctionnement des métropoles mais aussi de leur malfonctionnement*<sup>182</sup> avoue fort justement Bassand.

Cette mobilité est le résultat des interactions entre les réseaux de transport et l'occupation de l'espace urbain. La réciprocité entre l'urbain et le transport est liée aux points suivants :

-Le passage de la ville au stade métropole induit des nouveaux besoins en transport. Le développement de nouvelles centralités et périphéries exige leur desserte par des nouveaux moyens de transport les reliant à l'ensemble du territoire métropolitain. D'autre part, l'existence de réseaux de transport permet l'accès à des territoires autrefois non accessibles.

-L'étalement urbain et la dispersion des différentes fonctions au sein d'une métropole complexifient la mobilité des individus. L'allongement des distances entre l'espace résidentiel et les autres espaces (emploi, études, loisirs...) conjugué aux conditions de déplacement de chaque individu pose la question de l'articulation des trajets au sein de la ville. En effet, les modes de transport, même s'ils existent, peuvent ne pas permettre une liaison aisée entre les différents fragments.

-La compétitivité entre les métropoles exige un réseau de transport performant. Dans un contexte de compétitivité très resserré, une métropole doit, en plus de grands équipements structurants de transport (aéroport, gare, port), disposer d'un réseau routier et de transport collectif facilitant le transport aussi bien des marchandises que des personnels des entreprises notamment ceux des firmes internationales. Le rayonnement exercé par une métropole à l'échelle régionale voire nationale ne peut se faire en l'absence d'une infrastructure de transport facilitant sa connexion à sa région et à l'ensemble du territoire national.

Tous ces éléments réunis se traduisent par des changements considérables, au cours des années, de la mobilité quotidienne au sein du Grand Tunis. Le premier indice de la

---

<sup>182</sup> Bassand M., 2008, Cités, métropoles : le changement irréversible de la ville, Presses polytechniques et universitaires de Lausanne, p.218.

croissance de la mobilité est l'évolution du nombre de déplacement quotidien. En l'absence des données récentes et actualisées sur la mobilité, les chiffres disponibles, selon les enquêtes ménages réalisés en 1984 et 1994, montrent que le nombre de déplacement par personne chaque jour est passé de (0.97) en 1985 à (1.27) en 1995 soit une évolution de (3%) en dix ans. Depuis cette période et jusqu'à nos jours, les dynamiques spatiales en cours ne peuvent qu'accréditer la croissance continue des déplacements quotidiens. Avec l'hypothèse d'une croissance avec le même taux pour les deux dernières décennies que celui de 1985/1995, le nombre de déplacement par personne passera ainsi à (1.87) par jour en 2015.

La croissance des déplacements quotidiens est liée au déséquilibre dans la répartition des fonctions urbaines, aux tendances récentes à l'éclatement spatial et la spécialisation fonctionnelle.

Le déséquilibre constaté, lors de l'analyse que nous avons effectuée sur la répartition de la population d'une part et des fonctions urbaines d'autre part, persiste encore en dépit des intentions affichées dans les discours des aménageurs et des interventions effectuées dans l'objectif d'atténuer le déséquilibre qui se manifeste actuellement à deux niveaux :

-Un déséquilibre centre-périphéries en matière d'équipement

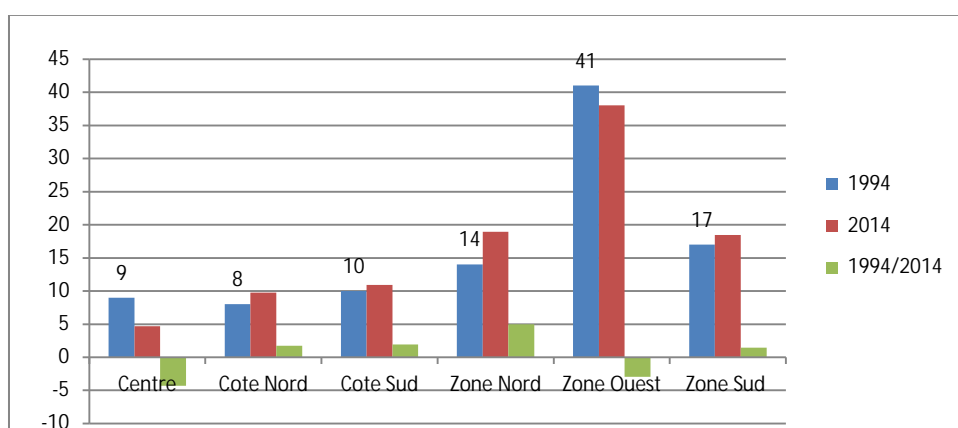
À partir de l'analyse de l'état des équipements dans le chapitre 4, nous avons pu constater une concentration des équipements (santé, enseignement supérieur, services, culture et sport) et des facilités commerciales essentiellement dans le centre et dans la zone Nord. La métamorphose en cours du Grand Tunis d'une ville mononucléaire à une métropole polynucléaire, à travers le développement des nouvelles centralités planifiées ou spontanées, n'a pas eu un impact sur l'autonomie des différents territoires par rapport au centre. L'implantation progressive des équipements et des services de proximité dans les différents quartiers de la métropole a permis de minimiser la dépendance au centre sans pour autant l'enrayer. L'étalement urbain, généralement en liaison avec l'habitat non planifié, est non accompagné d'opérations d'équipements.

-Un déséquilibre habitat/emploi

De par la tendance à la création d'emploi et la localisation de la population active, un déséquilibre prononcé perdure. Ce déséquilibre se traduit par un dysfonctionnement entre les concentrations de la population active et les zones d'emploi.

Le Graphique 18 montre des inégalités importantes dans la répartition de la population active dans le Grand Tunis. Selon les diagnostics effectués pendant les années 1970-80, la population active se concentre dans la zone Ouest de la métropole. Les chiffres des vingt dernières années montrent que la situation n'a pas changé en dépit d'une légère baisse. Dans cette zone, la population active passe de (41%) à (38%). Le gain de la population par certaines zones n'a pas changé le poids de la population active de chacune. Le dépeuplement général du centre a provoqué une baisse de la population active de (9%) en 1994 à (4.68%) en 2014.

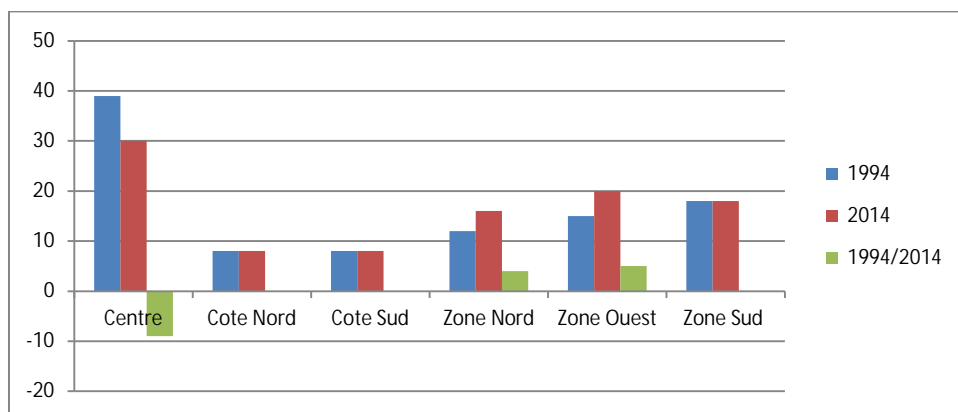
Graphique 18 : Évolution de la Répartition de la population active par zone entre 1994 et 2014.



Source : INS. Elaboration personnelle.

La répartition actuelle de la population active va à l'encontre de la création de l'emploi. L'examen du graphique 19 montre que la masse d'emploi la plus intéressante se localise au centre de la métropole, elle est passée de (39%) en 1994 à (30%) en 2014. Pour trois zones (Côte Nord, Côte Sud et zone Sud), une stabilité est notée. La zone Ouest est toujours bien connue par un sous-emploi puisqu'elle ne renferme que (20%) des emplois créés en 2014.

Graphique 19: Évolution de la structure de l'emploi par zone entre 1994 et 2014.



Source : INS. Elaboration personnelle.

La comparaison entre la population active et la masse d'emplois créée dans chaque zone révèle un déficit d'emplois dans toutes les zones à l'exception du centre où le nombre d'emplois créé est d'environ 6.5 fois supérieur à la population active qui y réside.

La situation la plus critique concerne la zone Ouest qui souffre d'un déficit qui environne (47.36%) des besoins en emplois. La Côte Sud est également marquée par un déficit important d'emplois soit (26.98%).

Tableau 24: Population active et Emplois créés par zone dans le Grand Tunis en 2014.

Zone	Population active	Emplois créés	Emplois créés / Population active	Emplois créés / Population active (%)
Centre	42446	272089	+229643	+541 %
Côte Nord	88429	72557	-15872	-17.94 %
Côte Sud	99368	72557	-26811	-26.98 %
Zone Nord	171960	145114	-26846	-15.61 %
Zone Ouest	344646	181393	-163253	-47.36 %
Zone Sud	167244	163653	-3991	-2.38 %

Source : INS, SDA.

Le report progressif de la population vers les périphéries et les noyaux villageois qui s'urbanisent davantage sont à l'origine d'un étalement urbain. Des noyaux tels que Mornag, Fouchana, Mohammedia au Sud, Battan, Borj El Amri, Jedeida à l'Ouest sont des délégations qui accroissent démographiquement ces dernières années. En revanche, elles ne sont pas encore en mesure de se développer économiquement de sorte à assurer leur autonomie. Créer quelques unités industrielles ou équiper ces territoires sont des actions insuffisantes face à leur croissance continue. Ce qui laisse suggérer une remontée de la mobilité quotidienne vers les territoires les mieux équipés.

Implanter certaines fonctions métropolitaines telles que les activités des zones technopolitaines participe à l'éclatement de la forme du Grand Tunis. Certains terrains choisis sont choisis en discontinuité spatiale de l'ensemble de la métropole. L'absence d'une articulation aisée, notamment en transport collectif, entre ces nouveaux morceaux urbains spécialisés et le reste de la métropole ne pourra que participer à la tendance à la fragmentation spatiale et la complexification de la mobilité au sein du Grand Tunis.

## **B.L'accès à la motorisation : évolution et inégalité**

L'usage de la voiture qui se répand rapidement depuis quelques années est l'une des facettes de la croissance de la mobilité dans le Grand Tunis. L'extension urbaine accompagnée d'un allongement des distances à parcourir au quotidien a encouragé l'usage de la voiture notamment faute d'offre suffisante et satisfaisante des modes collectifs. Une autre dimension peut être également associée à cet usage est le désir de la modernisation des modes de vie.

### **I. L'évolution générale de la motorisation**

Dans l'ensemble du Grand Tunis, le pourcentage des ménages possédant une voiture correspond à (31,1%) du nombre total des ménages en 2014. Ce taux était de (15.7%) en 1994 et de (21%) en 2004. Ceci montre une croissance perpétuelle de la motorisation notamment avec le passage du taux d'accroissement annuel de (0.53%) pour la décennie 1994/2004 à (1.01%) pour la décennie 2004/2014.

L'importance de la motorisation implique une répartition modale en faveur de la voiture particulière (VP). En 1977, les déplacements quotidiens s'effectuaient à (65%) en transport collectif (TC) et (35%) en (VP). La part du (TC) a commencé à régresser progressivement depuis cette période pour ne présenter que (35%) en 2014.

Tableau 25: Évolution de la répartition modale.

Répartition modale	1977	1984	1995	2006	2014
% VP	35%	46%	49%	60.3%	65%
% TC	65%	54%	51%	39.7%	35%

Source : PDRT, Ministère de l'équipement, Chabbi M.

Ce constat va à l'encontre de l'objectif fixé par le dernier Plan Directeur Régional de Transport de Tunis (PDRT) de 1998. Eu égard à l'usage excessif de la voiture, l'encombrement qui en découle notamment aux heures de pointe, ce PDRT a préconisé un scénario de développement des transports qui permet une répartition modale équitable entre le (VP, 50%) et (TC, 50%). Cet objectif n'a pas été atteint et le transport individuel l'emporte. La croissance de taux de motorisation est la résultante de plusieurs facteurs qui dépassent le scénario souhaité par le PDRT.

Depuis la décennie 1970, le parc des véhicules n'a pas cessé de croître. En quatre décennies il est passé à (461314) véhicules en 2015, soit 15 × (29766) véhicules en 1977. Le taux d'accroissement annuel le plus important (11.4%) est noté pour la période allant de 1977 à 1985. Cette hausse est liée à la nouvelle politique adoptée à partir des années 1970. Avant cette période, notamment entre 1965 et 1970, l'État adoptait un quota limitant le nombre de véhicules fabriqués dans le pays et importés. Ce qui n'est plus le cas *depuis 1971, le quota d'importation a été grandement augmenté et se trouve lié aux accords commerciaux passés entre le gouvernement et les autres pays*<sup>183</sup>.

Depuis 1996, ce taux a commencé à croître de nouveau pour atteindre (10.4%) en 2015. Depuis la signature de l'accord avec l'Union Européenne, l'on a constaté un démantèlement des barrières douanières et une importation importante de voitures populaires à prix réduit. Outre ces faveurs, l'acquisition de voiture a été encouragée par l'instauration de crédit bancaire.

Tableau 26: Évolution du parc de véhicules dans le Grand Tunis entre 1977 et 2015

Année	1977	1985	1996	2006	2015	Taux d'accroissement annuel			
						1977/85	1985/96	1996/06	2006/15
Parc véhicules	29766	70500	127700	237900	461314	11.4%	5.5%	6.4%	10.4%

Source : INS, Chabbi M.

En plus des facilités pour l'acquisition, l'offre de transport collectif n'était pas satisfaisante. La demande exponentielle des déplacements quotidiens rendait la garantie d'une réponse qualitative et quantitative de transport impossible. Face à cette offre dégradée qui perdure depuis les années 1970-80, les services publics ont voulu réagir.

Au cours de cette période, le transport a souffert de la surcharge des bus, du manque d'entretien préventif quotidien des véhicules ou de réparation des véhicules en panne, de l'absence du matériel et du manque d'effectifs nécessaires à ces opérations. Ces aléas sont à l'origine des encombrements et des retards quotidiens.

Entre 1985 et 1996, le taux d'accroissement du parc de voitures baisse à (5.5%). La mise en service du réseau de métro léger en 1985 a amélioré l'offre de transport en commun et son attractivité notamment pour la classe moyenne. En même temps, les droits d'importation et les impôts des voitures étaient toujours élevés dans un contexte de crise économique.

<sup>183</sup> District de Tunis, 1975, Vers une politique de transport, p.27.

Cependant, l'attractivité du transport collectif pour la classe moyenne n'a pas duré longtemps à cause de l'encombrement et l'insécurité ressentie par certains usagers qui se voyaient menacés et cibles de vols et de violence sur quelques lignes de bus ou de métro léger. La voiture est donc devenu un mode sécurisé et pratique permettant d'être indépendant et autonome.

La maîtrise de l'usage de la voiture a été signalée par les concepteurs des documents de transport. Cet objectif est confronté au problème de financement nécessaire à l'amélioration de l'offre publique. L'insuffisance du budget alloué dans le cadre du Plan d'Ajustement Structurel (PAS), adopté depuis 1986 et préconisant la limitation des dépenses publiques, complexifie l'amélioration de l'offre. L'intervention privée reste restreinte et ne peut contrecarrer l'insuffisance et la dégradation de la qualité de transport dans la métropole. Depuis le milieu des années 1990, le taux de la motorisation n'a pas cessé d'accroître.

Une autre raison peut expliquer l'abandon du transport collectif en faveur du transport individuel. Il s'agit de la représentation sociale que revêt la voiture : L'acquisition d'une voiture demeure un symbole de réussite sociale. Si cette perception qui disparaît dans certains milieux sociaux (catégories urbaines plutôt aisées) dans certains pays développés notamment européens en faveur d'un usage de mode de transport plus respectueux de l'environnement, en Tunisie, en général, et dans le Grand Tunis, en particulier, s'affiche à travers la possession d'une voiture ou à travers la marque de sa voiture, est porteur d'une connotation sociale positive à laquelle des personnes toujours plus nombreuses sont attachées.

## **II. Les inégalités géographiques de la motorisation**

Dans un contexte d'étalement spatial et de dispersion des fonctions urbaines en l'absence d'un système de transport collectif performant, l'usage de la voiture particulière ne peut qu'augmenter dans la métropole tunisoise.

À travers l'examen des taux de motorisation par zone en 2004 et 2014, il ressort deux constats importants. Le premier concerne une croissance qui touche toutes les zones entre ces deux dates. Le deuxième concerne la répartition inégale des taux de motorisation entre ces zones.

Pendant cette décennie, le nombre de véhicules a augmenté partout. Ainsi, le parc qui a évolué d'une manière très remarquable est celui de la Côte Nord avec une croissance équivalente à (12.57%). Cette hausse est due à la croissance du nombre des résidents de cette zone de (3.12%) pendant cette décennie, ce qui correspond au taux le plus élevé comparé à ceux des autres zones. Or, la population nouvellement installée dans cette zone appartient à la

classe moyenne à supérieure réside des opérations d'habitat de standing réalisées telles que Les jardins de Carthage et les Berges du Lac 2.

Le parc qui n'a pas trop évolué est celui du centre avec uniquement un taux de (1.17%). La population de cette zone peut réaliser une grande partie des déplacements dans le même lieu de résidence et notamment à pieds puisque le centre est la concentration des principaux services et équipements. En cas de déplacements hors centre, elle pourrait se déplacer en empruntant tous les transports collectifs qui partent du centre vers les périphéries. De plus, cette population est en grande partie de la classe populaire ou moyenne et ne peut facilement acquérir une voiture.

Dans les autres zones, des taux intermédiaires sont notés qui témoignent de la progression du mode individuel dans la mobilité dans le Grand Tunis. Néanmoins, le parc le plus large de voitures se trouve dans la zone Nord puisque le taux de motorisation des ménages est de (51.97%). Avec un taux légèrement moins important (47.92%) se classe la Cote Nord en deuxième position. Les ménages du centre et de la zone Ouest sont les moins motorisés avec respectivement (20.52%) et (26.78%). Le taux faible dans le premier cas est expliqué par les raisons précitées plus haut. Le deuxième cas est lié notamment à la présence d'une grande partie de la population de classe modeste dans cette zone.

Tableau 27: Évolution des Taux de motorisation par zone en 2004 et 2014.

Zone	Centre	Cote Nord	Cote Sud	Zone Nord	Zone Ouest	Zone Sud
Taux de motorisation 2014	20.52	47.92	38.14	51.97	26.78	31.6
Taux de motorisation 2004	19.35	35.35	32.41	49.28	21.24	25.83
Évolution 2004/2014	+1.17	+12.57	+5.73	+2.69	+5.54	+5.77

Source : INS.

À l'instar des zones, des inégalités existent entre les délégations. Les taux de motorisation les plus élevés et les taux faibles sont notés respectivement dans les zones les plus motorisées et les moins motorisées. En d'autres termes, les taux les plus élevés des ménages possédant au moins une voiture sont focalisés dans la zone Nord et la Côte Nord : à El Menzeh, (79%), à l'Ariana ville (66,4%), à Cité El Khadra (52,1%), à Raoud (42,9%), à la Marsa (42,5%), à Carthage (42,8%). Quelques délégations du Sud représentent également un taux important telles que El Mourouj (41,9%), Ezzahra (44,8%) et Mégrine (42,1%).

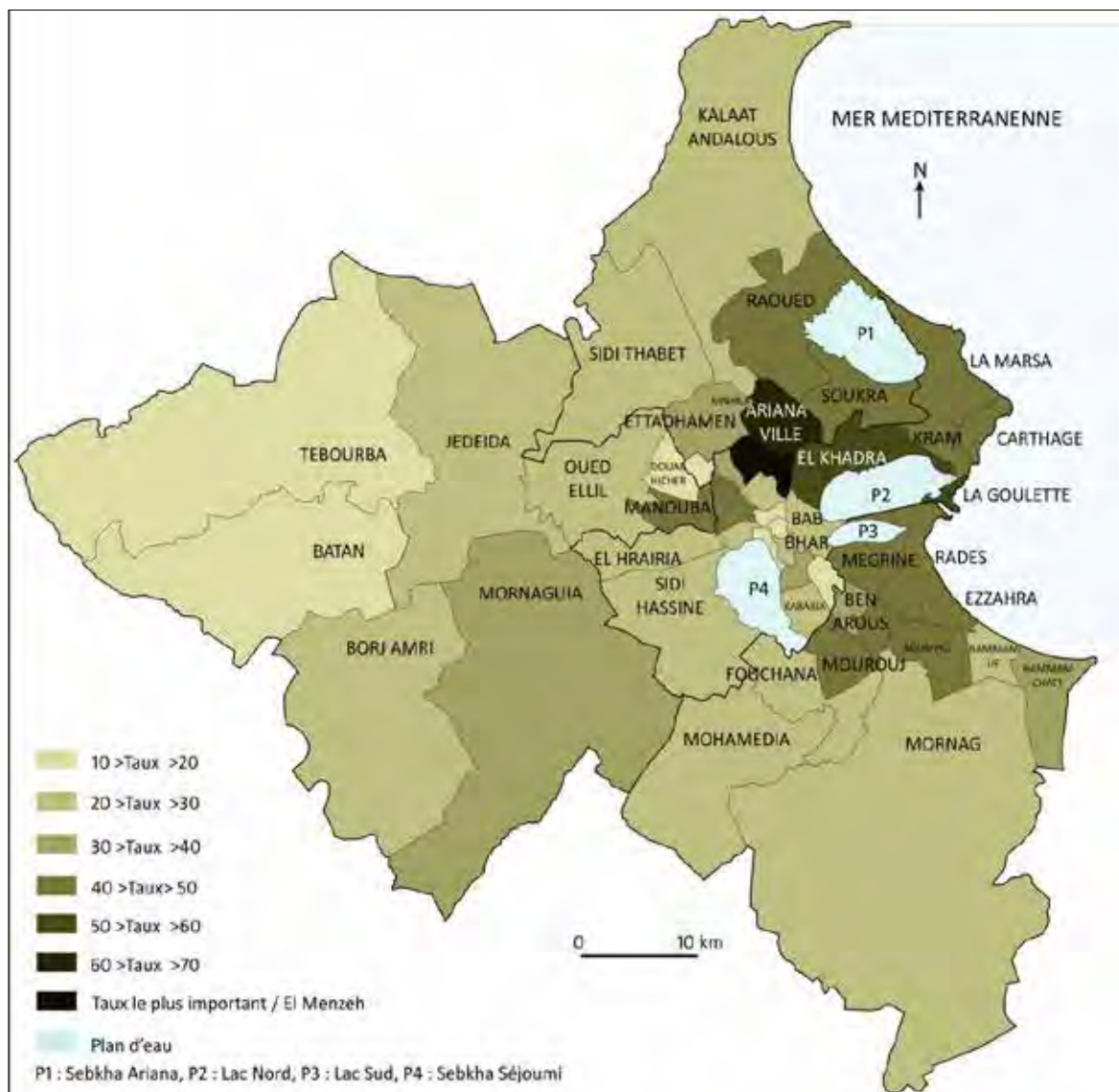
Les taux les plus faibles sont enregistrés au centre dans le tissu traditionnel : la Médina (13,1%) et Bab Souika (14,9%), au Sud à Jebel Jeloud (9,9%), Mohammedia (15,6%) et



Fouchana (17,9%) et à l'Ouest à Essijoumi (8,3%), Douar Hicher (11,1%), Sidi Hassine (14,5%), Cité Ettadhamen et Mnihla (16,4%).

Ces différents taux de motorisation ne peuvent que se traduire par des mobilités différenciées suivant les territoires. La mobilité quotidienne se réalise dans une métropole qui s'étale davantage en dispersant les différentes fonctions urbaines en l'absence d'un système de transport en commun performant qui pourrait faciliter l'articulation entre les différents fragments. L'usage des modes collectifs ou du mode individuel a un impact direct sur la mobilité quotidienne et sur les lieux fréquentés notamment lorsque la modalité du déplacement ne relève pas d'un choix mais d'une contrainte.

Carte 16: Taux de motorisation des ménages par délégation en 2014.



Fond de carte : SDA, AUGT- Source : INS, 2014- Élaboration personnelle.

### **C. Le développement métropolitain du réseau routier**

Urbanisation et réseau de transport est un couple indissociable. Le développement de l'un impacte, à moyen ou à long terme, l'autre. En ce sens, organiser et maîtriser le développement d'un secteur (transport ou urbanisation) est possible à condition d'une coordination avec l'autre.

Cette évidence est plus crédible lorsqu'il s'agit d'une métropole où les terrains à urbaniser et à desservir sont plus étalés dans l'espace.

Depuis le milieu des années 1990, l'objectif affiché est l'insertion du Grand Tunis dans le système de la mondialisation en garantissant des meilleures conditions de vie de sa population à travers des orientations spatiales exprimées dans le Schéma Directeur d'Aménagement (SDA). La vision urbaine qui devrait soutenir cette orientation économique consiste à faire du Grand Tunis un espace compact et polyfonctionnel articulé autour d'une armature de centres dotés de zones d'activités de grandes emprises et de micro zones de petits métiers urbains intercalés avec des espaces verts et de loisirs hiérarchisés. L'ensemble est irrigué par un schéma routier et de transport en commun en site propre qui associent les axes pénétrants et les circuits en rocade.

Entre mythe et réalité, cette vision s'est traduite spatialement par plusieurs opérations depuis quelques années. Sans prétendre l'exhaustivité, nous avons vu dans les chapitres 3 et 4 les choix au niveau urbain.

Dans ce qui suit, nous étudierons l'évolution des choix liés au transport, notamment au niveau du réseau routier et celui du transport collectif, et leur rapport à la croissance de la mobilité.

Avant d'étudier la mobilité des personnes dans le Grand Tunis, il convient de rappeler les infrastructures structurantes liées au transport des personnes et des marchandises qui sont le port et l'aéroport dont les premiers noyaux datent de la période coloniale.

L'ensemble portuaire Radès-La Goulette a été réalisé en 1959, entre la délégation de Radès et celle de la Goulette, en substitution à l'ancien port de Tunis. Les activités se répartissent de part et d'autre d'un bassin central de 60 hectares. Dans la délégation de la Goulette se sont développés le port des marchandises générales, la gare maritime et le port de pêche. Dans la délégation de Radès, le trafic spécialisé des phosphates, du minerai de fer, des hydrocarbures et des céréales a connu un essor fulgurant. Depuis 1977, le port a subi un réaménagement pour accueillir tous les types de navires et moderniser ainsi l'infrastructure portuaire. La réalisation d'une zone logistique au niveau du port de Radès annoncée dans la Conférence

Internationale sur l'Investissement organisée en 2016 sera la nouvelle action de marketing de la compétitivité de la métropole tunisoise.

L'aéroport de Tunis-Carthage constitue le deuxième équipement structurant lié au transport. Le premier noyau de cet équipement date des années 1920 et il est desservi par des hydravions. Les premiers travaux d'aménagement ont été effectués en 1944 par les autorités françaises pour accueillir un trafic international.

Jusqu'à 1977, les alentours de l'aéroport étaient libres, seule la zone Charguia I a constitué une zone-tampon. L'aéroport n'était desservi que par la route nationale RN9. Aujourd'hui, l'aéroport se trouve au centre du tissu urbain vu le non respect des directives du Plan Régional d'Aménagement (PRA). En 1980, l'aéroport est relié par un anneau de rocade composé par la voie X au nord et la zone Z4 au sud, réalisé principalement pour éviter le trafic du transit par le centre. L'existence de ces voies a facilité l'accessibilité à l'aéroport mais également l'accessibilité des terrains riverains et l'orientation des grandes opérations d'aménagement vers le Nord de l'agglomération. Cet équipement a permis des mutations socio-économiques et urbanistiques de la zone.

## **I. Le fonctionnement du réseau routier**

De part son rôle de capitale, le Grand Tunis s'est doté d'une infrastructure routière nécessaire à la fois à son fonctionnement local et à son rapport au territoire national.

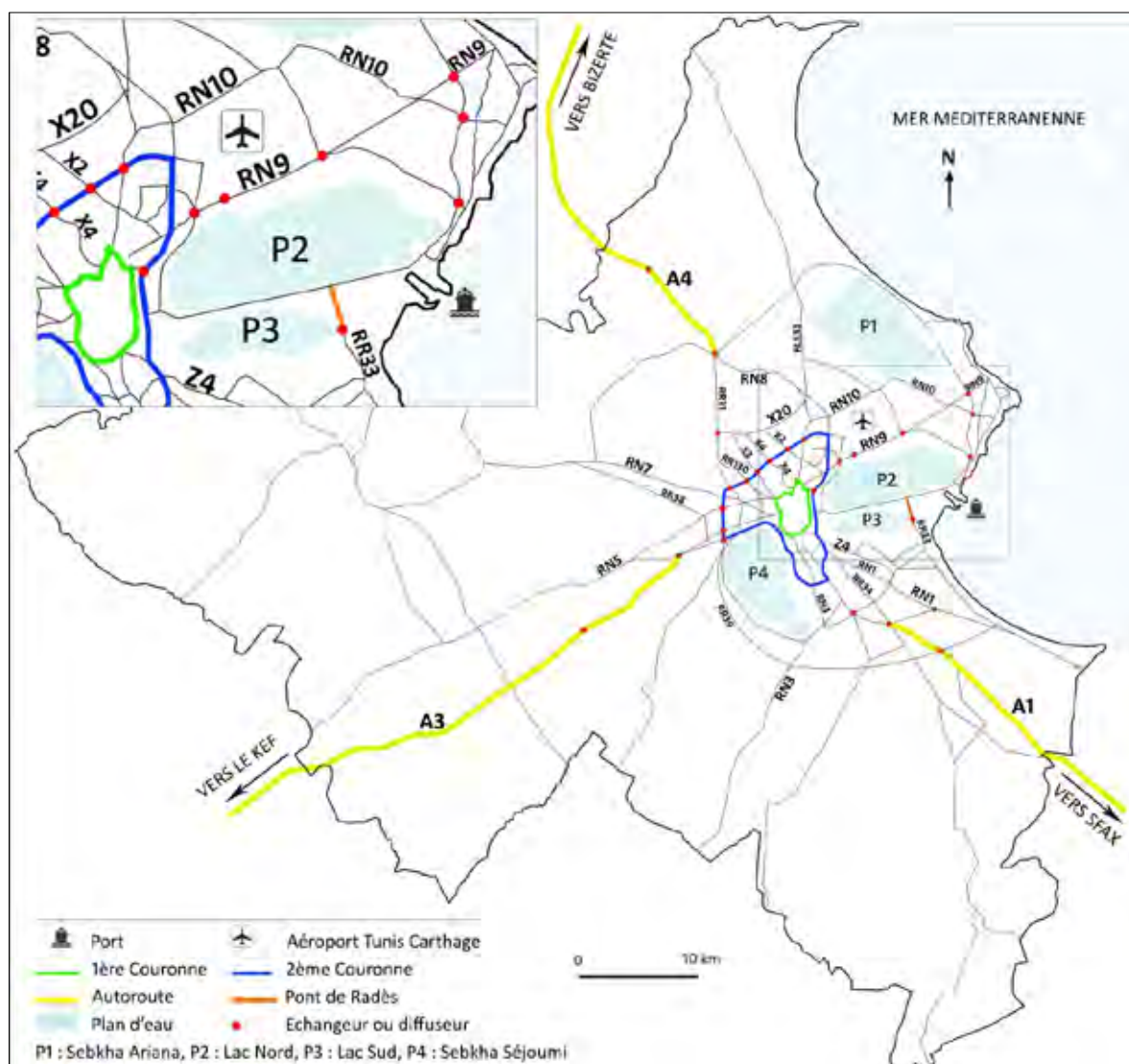
Les liaisons entre le Grand Tunis et les différentes régions du pays ont été renforcées au cours des années. Trois autoroutes (A1, A3, A4) ont été aménagées pour la relier respectivement au Sud, à l'Ouest et au Nord du pays.

Le premier tronçon de l'autoroute A1, de longueur actuelle de 247 km, a été lancé depuis 1981 pour joindre Tunis à Turki (vers le gouvernorat de Nabeul au Nord-Est), puis prolongé jusqu'à la ville de Sfax (ville du Sud du pays). Cette autoroute passe par la délégation de Ben Arous. L'autoroute A3 relie depuis 2005 le Grand Tunis à la ville du Nord-Ouest Bèjà (Mjez El Bab). L'autoroute A4 relie depuis 2002 le Grand Tunis à Bizerte, jusqu'au port. Ces deux dernières infrastructures créées pour assurer un meilleur fonctionnement et une efficacité de la région Nord-Est et renforcer la métropolisation du Grand Tunis. Ce processus préconise de renforcer l'articulation entre la métropole et les villes environnantes qui permettra, via un réseau de transport et de communication, la création d'une continuité économique et urbaine à travers des projets urbains et de zones d'activités.

Le fonctionnement à l'intérieur du Grand Tunis est assuré par un réseau routier qui doit son origine à la période coloniale. Il est caractérisé par la dominance des routes radiales qui relient le centre ville aux zones périphériques. Après l'indépendance en 1956, de nouvelles pénétrantes ont été réalisées dans l'objectif de relier le centre, à forte attractivité et en pleine expansion, aux différents quartiers de la ville. Ce réseau est composé, en plus des radiales qui aboutissent au centre, par deux couronnes :

- La 1<sup>ère</sup> couronne correspond à l'ensemble des boulevards ceinturant le centre également appelé l'anneau des boulevards.
- La 2<sup>ème</sup> couronne est plus éloignée de l'anneau des boulevards et délimitée par la voie X, la sortie Sud, l'intercommunale Sud et la liaison Nord-Sud. (Voir Carte 17)

Carte 17 : Réseau routier du Grand Tunis.



Source : PDRT, SDA- Élaboration personnelle.

L'examen du trafic en voiture particulière au niveau de ces deux couronnes montre que :

- Le trafic au niveau de la 1<sup>ère</sup> couronne a tendance à diminuer progressivement puisqu'il évolue à un taux relativement faible en passant de (1.4 %) en 1985 à (1.3%) en 2006.
- Le trafic au niveau de la 2<sup>ème</sup> couronne est plus important, avec un taux d'accroissement annuel compris entre (4.6%) pour la décennie 1985/1996 et (4.2%) pour la décennie 1996/2006. Par conséquent le trafic journalier en 2006 est l'équivalent de (2.47) fois celui de 1985.

Tableau 28: Trafic en VP (en milliers d'UVP/jour).

	Année			Taux d'accroissement annuel	
	1985	1996	2006	1985/1996	1996/2006
1 <sup>ère</sup> couronne	390	450	521	1.4 %	1.3 %
2 <sup>ème</sup> couronne	400	630	990	4.6%	4.2 %

Source : PDRT, Chabbi M.

En 2006, (93462) déplacements par jour ont été effectués en (VP) dans la métropole dont le 1/3, soit (31389) déplacements, sont échangés entre le centre d'une part et le reste de la métropole d'autre part. Il s'agit d'une régression des déplacements vers le centre puisque ces échanges représentaient environ la moitié des déplacements en 1985.

Ce nouveau partage des échanges au sein de la métropole est un indicateur des transformations urbaines où le centre ne constitue plus la seule centralité. D'autres centralités sont devenues attractives au moins pour ceux qui se déplacent en voiture. Cette polycentralité qui relève de la nature d'un territoire métropolitain peut donner lieu à une fragmentation.

La maîtrise relative du trafic au niveau de la 1<sup>ère</sup> couronne est liée aux trois plans de circulation mis en place respectivement en 1975, 1986 et 2002. Avant la réalisation de ces trois plans, et pour résoudre l'encombrement du centre et l'enclavement de la médina, une décision politique a été prise pendant les années 1960 consistant à démolir la partie centrale de la médina pour relier l'avenue Bourguiba (axe principale de la ville européenne) à la place de la kasbah (centre politique) en constituant une percée au centre de la médina près de la mosquée la Zitouna facilitant la circulation des automobiles au centre. Plusieurs intellectuels, urbanistes et politiciens se sont fortement opposés à cette idée considérée comme une réelle menace à une histoire et à une richesse urbaine et architecturale.

Un plan de circulation consiste à mieux exploiter l'infrastructure pour les différents modes de transport pour le court terme (5ans). L'objet du premier plan était essentiellement

l'organisation de la circulation dans la partie centrale de la ville. Le second plan de 1986 est réalisé pour adopter la circulation du centre au fonctionnement du nouveau mode mis en service en 1985, à savoir le métro léger. Il a défini également un nouveau système de régulation du trafic et a instauré une réglementation du stationnement dans le centre.

Le plan de 2002 a proposé une organisation de la circulation dans la partie péricentrale et les périphériques de la ville et la réalisation de trois parkings à étages dans la zone centrale.

En dépit d'un résultat positif lié à ces plans sur la maîtrise de l'accès de la VP au centre au niveau de la 1<sup>ère</sup> couronne, l'augmentation du trafic est toujours importante notamment au niveau de la 2<sup>ème</sup> couronne puisque le trafic entre les deux couronnes a plus que doublé pendant deux décennies en passant de (400) milles en 1985 à (990) milles en 2006.

La réduction des déplacements au niveau de la 1<sup>ère</sup> couronne a repoussé les déplacements vers les périphéries. Ceci témoigne d'une demande exponentielle des déplacements qui se réalisent en VP en l'absence d'une réponse en TC.

Les plans de circulation ont augmenté les déplacements en dehors du centre et également stimulé le développement des nouvelles activités et des logements en périphéries, donc de l'étalement de l'aire métropolitaine et la dispersion non planifiée des activités. La croissance des déplacements vers les périphéries avait ainsi compliqué la mobilité pour tous, notamment pour les non motorisés dépendants des modes de transport collectif qui ne peuvent pas desservir les nouveaux territoires.

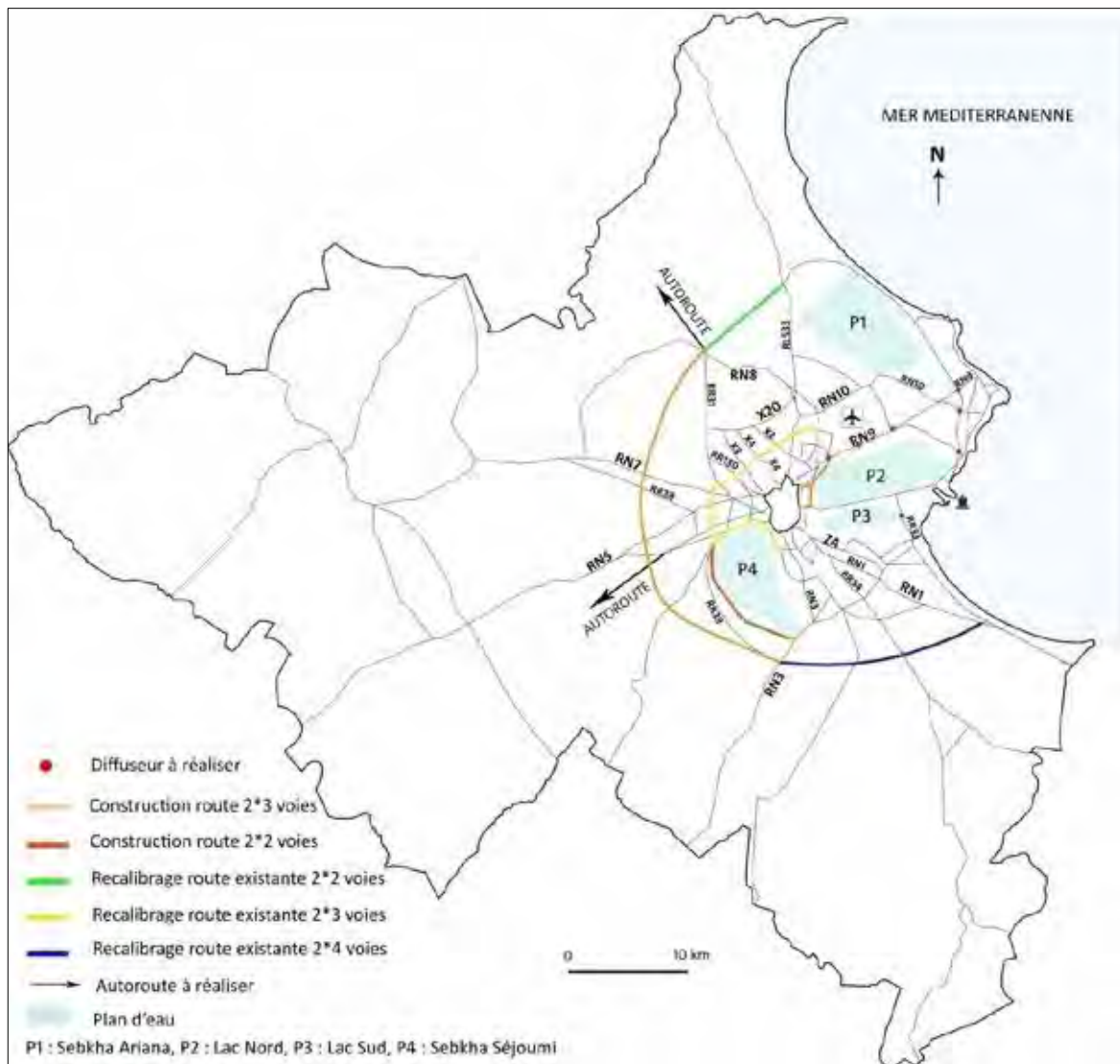
La croissance des déplacements en périphéries avait un impact considérable sur l'encombrement de plusieurs voiries particulièrement en heures de pointe. Des mesures ont été prises par le Plan Directeur Régional de Transport (PDRT) en 1998 pour l'organisation du transport sous ses différents modes : le recalibrage de certaines voiries, la construction de nouvelles routes et des échangeurs et la réalisation d'un pont sur le goulet de la Goulette.

Dans ce cadre, trois scénarii sont schématisés pour proposer les tracés des routes à recalibrer ou à construire ainsi que les échangeurs à aménager. Ces scénarii sont basés sur un recalibrage de certaines routes de la 2<sup>ème</sup> couronne et un recalibrage au niveau de la sortie sud d'une part, et la construction des rocades qui permettent de relier l'extrême Nord au Sud de la métropole sans passage par le centre ni par les routes radiales existantes et déjà saturées d'autre part. Des échangeurs à réaliser se situent essentiellement au niveau des berges du Lac Nord et les quartiers de la Côte Nord. Cette concentration explique la forte motorisation et les déplacements en VP et en même temps l'encouragement de l'usage de ce mode dans le futur.

Deux échangeurs sont également prévus au niveau de la sortie Sud pour désengorger ce point important de la circulation locale et régionale de la métropole.

Le scénario choisi est celui jugé le moins consommateur d'énergie, avec moins de kilométrage parcourus, moins de temps de déplacement et permettant la circulation la plus fluide. Il est également le moins couteux, sa réalisation permet de garder une enveloppe budgétaire plus importante dédiée au transport collectif.

Carte 18: Routes existantes à recalibrer et Routes projetées par le PDRT de 1998.



Fond de carte : SDA, PDRT- Source : PDRT- Élaboration personnelle.

La réalisation des choix effectués par ce scénario sont prévu à l'horizon de 2016 en trois temps : court, moyen et long terme. Les opérations réalisées actuellement concernent le recalibrage de la voie X de la 2ème couronne, située au milieu des quartiers chics de la métropole et les échangeurs notamment ceux situés dans la zone Nord et Côte Nord. Une

voie express est réalisée reliant directement l'intersection centre/Lac Nord et la délégation de la Marsa donc à toute la Côte Nord.

Négligée ou annulée, la rocade prévue n'a pas jusqu'aujourd'hui vu le jour. Avec une mise en service retardé, le pont de Radès a été exploité depuis 2009.

Ce pont est l'une des actions de développement du réseau routier du Grand Tunis prévus par le PDRT de 1996/1998. Cet ouvrage réalisé par une entreprise japonaise TAISEI a été délivré en 2009 après cinq ans de travaux avec un cout estimé à 130 M€ financé conjointement par la Tunisie et le Japan Bank for International Coopération (JBIC).

Outre son impact sur la reconstruction du paysage du Grand Tunis par son caractère imposant sur le plan d'eau visible de loin, il est le plus grand projet d'infrastructure routière dans la capitale qui permet deux liaisons. La première est la liaison entre les trois gouvernorats Tunis, l'Ariana et Ben Arous. La seconde est la liaison directe entre le Nord et le Sud de Tunis assurée auparavant par la voie Z4 traversant le centre et ayant pour impact un encombrement important. Mais l'importance de ce pont est également liée aux extensions urbaines dans les deux rives du Lac de Tunis et sur la Côte Nord tels que la Porte de la méditerranée et la Tunis Sport City. Cet ouvrage permet de drainer chaque jour environ 25 milles voitures par jours tous types confondus.

Figure 17: Vue aérienne du pont de Radès.



Source : Site de la société diadès, [www.diades.fr](http://www.diades.fr)



## II. Le paradoxe enclavement/désenclavement des territoires

Depuis l'implantation de la ville européenne au 19<sup>ème</sup> siècle, le réseau routier s'est mieux développé en priorité vers la zone Nord pour desservir les quartiers huppés. Au fil des années et en réponse à l'étalement urbain, notamment non planifié, les orientations ont continué à se développer dans le même sens. La zone Nord en premier lieu et la zone Sud en deuxième lieu bénéficient des infrastructures routières les plus importantes. La zone Nord est la principale zone porteuse de la métropolisation. La zone Sud, en plus de son activité industrielle, est importante de part son rôle de liaison de la capitale avec les régions littorales et Sud du pays. En dépit des réalisations effectuées dans la zone Ouest, celle-ci demeure la moins dotée.

La comparaison de la part des routes classées dans chaque zone est un indicateur du rôle envisagé pour chaque zone dans le développement du Grand Tunis. Dans une étude intitulée "L'indicateur de développement régional"<sup>184</sup>, réalisée en Septembre 2012 par le Ministère du Développement Régional et de la Planification, le degré d'accessibilité des différentes délégations est définie par une variable nommée « Part des routes classées » qui correspond au rapport entre les routes classées en Km sur le total des routes dans chaque délégation (*Part des routes classées = routes classées / total des routes*<sup>185</sup>)

"L'indicateur de développement régional" des gouvernorats montre que la part des routes classées dans toutes les délégations dépasse la moyenne nationale, à l'exception d'El Omrane. La comparaison montre une disparité entre les différentes zones du territoire tunisois. La longueur la plus importante des routes classées est notée dans les délégations de la zone Nord (El Khadra, El Menzeh, Raoued) et de la Cote Nord (La Marsa, La Goulette, Carthage) et celles du Sud à Ben Arous. Ces routes permettent la liaison du Grand Tunis à la région Nord-Est, à la région côtière et Sud du pays. Ceci se traduit par un trafic routier conséquent au sein de la zone Nord et la zone Sud.

Dans le centre, les routes classées sont quasi-absentes à Bab Souika et Medina. Ceci est dû à la forme organique du tissu de ces délégations. Bab Bhar bénéficie d'une longueur plus importante (6,23 km) grâce au tronçon de la liaison Nord-Sud qui relie la zone Nord à la zone Sud. Sidi El Béchir (1,30 km) est la délégation qui fait l'intersection entre la zone centrale et la zone Sud.

<sup>184</sup> L'indicateur de développement régional : l'utilité de cet indicateur est triple, quantifier de réalité de développement dans les gouvernorats en tenant compte des disparités intrinsèques, orienter les décisions de l'état en matière d'investissement public et servir d'indicateurs de performance pour suivre le progrès dans le futur.

<sup>185</sup> Routes classées : autoroute+route nationale+route régionale.

Total des routes : route classées+routes non classées et pistes agricoles.

Dans la zone Ouest, cette part est variable : les délégations péricentrales (El Omrane, El Omrane Supérieur, Cité Ettadhamen (8,14 km), Ettahrir (2,6 km)) et celles situées aux bords de la sebkha séjoumi (Sidi-Hassine, Ezzouhour (3,5 km)). D'origine rurale, les délégations de Sidi Thabet, Kalaat Andalous, Battan, Tebourba et Borj El Amri sont presque dépourvues de routes classées.

En plus de son poids sur l'accroissement de la motorisation, le développement du réseau routier a un impact certain sur le paradoxe enclavement/désenclavement des territoires. L'aménagement d'une route est en réalité une réalisation à double tranchant. Elle encourage la mobilité et l'étalement urbain mais elle permet également de désenclaver les territoires concernés et par voie de conséquence faciliter leur accessibilité et promouvoir leur développement économique et social. Si la croissance de la mobilité est une réalité incontournable et inévitable autant permettre, via les nouveaux projets routiers, le rééquilibrage de développement entre les différentes zones notamment la zone Nord et la zone Ouest. Néanmoins, l'exemple de l'abondance de la rocade reliant la zone Nord à la zone Sud en passant par la zone Ouest témoigne d'un abondance général de cet objectif. En parallèle, la réalisation du pont de Radès prouve l'intérêt accordé à la zone Nord et la Côte Nord. Personne ne peut nier l'importance de cet ouvrage de point de vue symbolique, de la mobilité et des extensions futures de la métropole. Néanmoins, ce projet et l'ensemble des réalisations à travers la zone Nord, ont aggravé l'écart entre cette zone et le reste du territoire métropolitain.

Pour conclure, les travaux réalisés depuis quelques années, justifiés par la croissance de la motorisation et de la mobilité, ne peuvent pas être sans conséquence sur la fragmentation aussi bien spatiale que sociale de la métropole. Tous ces travaux doivent être accompagnés de projets de transport collectif pour répondre à la demande de mobilité des populations non motorisées résidant dans les périphéries. Il ne s'agit pas uniquement de l'existence d'un réseau de transport collectif mais également de la performance quantitative et qualitative d'un réseau. Le Grand Tunis s'est doté, au fur et à mesure de son évolution, d'un réseau de transport collectif qui s'est renforcé par l'implantation du Metro léger en 1985.

#### **D. Le réseau de transport collectif et difficultés de mobilité**

##### **I. Les composantes actuelles du réseau de transport collectif**

Le réseau de transport collectif du Grand Tunis est formé par plusieurs modes :

- Un réseau de bus emprunte la trame principale viaire qui relie le centre à la périphérie. Quatre places (Barcelone, Tunis Marine, Belhouane, Jardin Thameur) situées au centre ville constituent les points de départs et d'arrivées des bus.
- Un réseau de métro léger est composé de 6 lignes qui partent toutes du centre pour desservir les périphéries. Trois lignes relient le centre à la zone Ouest : ligne Tunis-Den Den prolongée à la Manouba, ligne Tunis-Ettadhamen et ligne Tunis-Ibn Khaldoun. Une ligne Tunis-Ariana qui relie Tunis à la ville de l'Ariana. Deux lignes qui relient le centre à la zone Sud (Tunis-Ben Arous) et Tunis-El Mourouj.
- La ligne ferroviaire Sud part de la gare de Barcelone pour desservir les quartiers de la cote Sud. - La ligne ferroviaire Nord électrifiée, communément appelée la ligne Tunis-Goulette-La Marsa TGM, part de la gare de Tunis Marine et dessert la Côte Nord.
- Il existe également un projet de réseau ferroviaire rapide (RFR) dont l'origine est le centre de la métropole à partir duquel des lignes radiales desserviront les périphéries existantes et les extensions urbaines à moyen et long termes.
- Le taxi collectif est un mode développé pendant les dernières années. Face à l'insuffisance de l'offre publique par rapport à la demande, des particuliers sont autorisés par le ministère de transport à assurer le déplacement quotidien des individus via des taxis collectifs (des minibus qui transportent 8 personnes) à destination des quartiers périphériques.

Ces différents modes sont assurés essentiellement par le secteur public. Ce secteur est organisé par la Société des transports de Tunis résultant de la fusion de la Société Nationale de Transport (200 lignes de bus) et la Société du métro léger de Tunis (6 lignes de métro et 1 ligne ferroviaire électrifiée TGM). La société Nationale de Chemin de Fer de Tunis participe dans ce secteur par une ligne ferroviaire Sud.

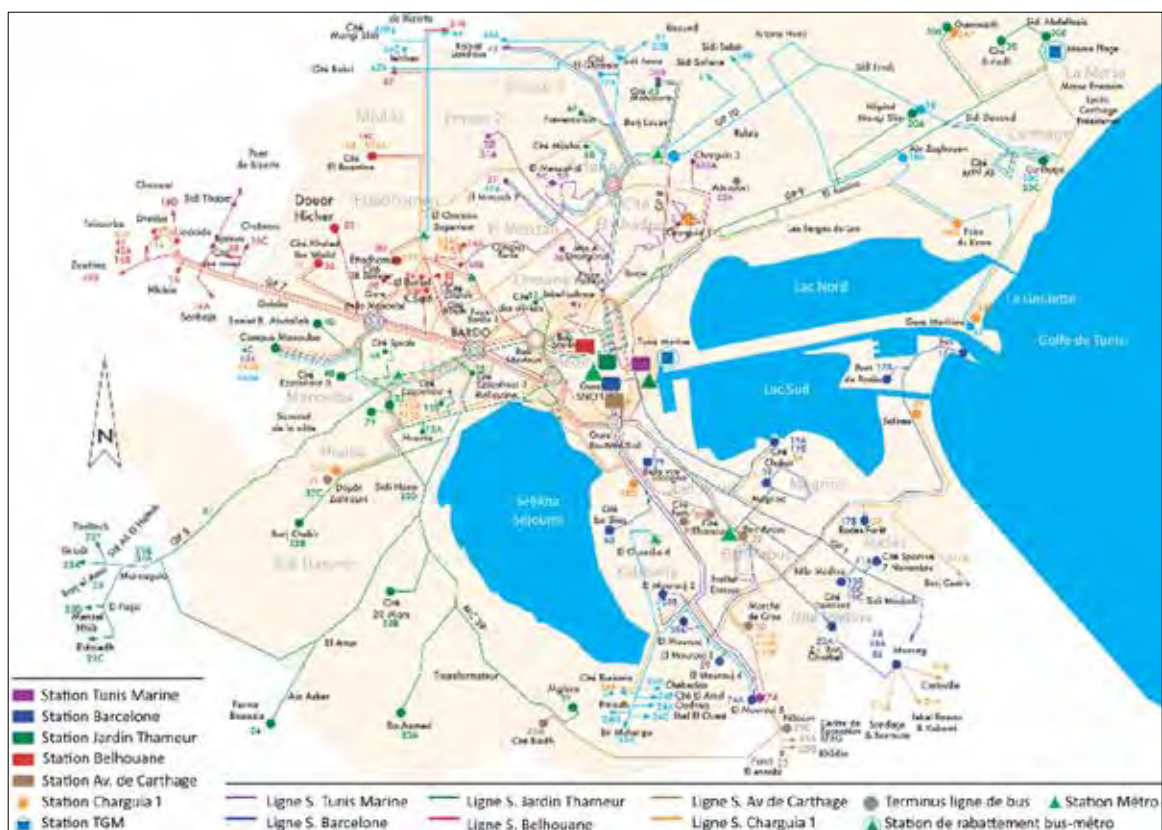
Le secteur privé, avec 36 lignes d'autobus, contribue faiblement au transport en commun par rapport au secteur public. Quatre sociétés privées<sup>186</sup> opèrent actuellement moyennant la conclusion de conventions de concession avec l'État. La première intervention privée dans le secteur de transport collectif date de 1989. Diminuer les investissements publics en matière de transport était à l'origine de la contribution du secteur privé. Quatre sociétés<sup>187</sup> privées opèrent actuellement dans le Grand Tunis.

---

<sup>186</sup> Les quatre sociétés privées sont : Société de transport collectif de voyageurs-TCV (1989, 6 lignes), Société de transport urbain de Tunis-TUT (1995, 7 lignes), Société de transport collectif-STC (2004, 5 lignes), Société de transport urbain et suburbain-TUS (2004, 17 lignes).

<sup>187</sup> Sociétés privées de transport : Société de transports collectifs (STC), Transport en commun de voyageurs (TCV), Transports urbains de Tunisie (TUT) et Transports urbains et suburbains (TUS).

Carte 19: Réseau de Bus dans le Grand Tunis.



Source : Ministère de transport.

Carte 20: Réseau de Métro Léger de Tunis (MLT) et Train-La Goulette-La Marsa (TGM) du Grand Tunis.



Source : Ministère de transport.

Tous ces modes ont été mis en service et ont évolué à des périodes différentes en réponse à la croissance exponentielle de la demande de déplacements quotidiens. En dépit de la variété de l'offre, la mobilité au sein de la métropole souffre de problèmes quantitatifs et qualitatifs. Ces problèmes sont liés à plusieurs raisons entre autre l'insuffisance quantitative de l'offre, l'absence de multimodalité, des tracés peu réfléchis en fonction du développement urbain futur, l'absence de coordination entre les différents acteurs et intervenants, l'insuffisance du financement alloué à ce secteur. D'où la régression de la part du transport en commun dans le partage modal et une dégradation de la qualité de l'offre.

## **II. L'évolution insuffisante du réseau de transport collectif**

### **1. Le métro léger de Tunis (MLT) : évolution et impact sur la mobilité**

La croissance de la mobilité quotidienne est le corollaire du développement d'un réseau de transport collectif. Suite à la demande accrue des déplacements, ce réseau a fortement évolué au fil des années à fin de desservir tous les territoires urbanisés ou en cours d'urbanisation.

Historiquement, Tunis était l'une des premières villes du continent africain à se doter d'un moyen de transport en commun, en l'occurrence le train des banlieues. C'est une ligne de train à vapeur qui a relié la rue de Rome, au centre ville, en passant par l'avenue Mohamed 5 puis les berges du Lac Nord pour atteindre la Goulette. Ensuite, un tramway électrifié a été installé : 3 lignes reliant le centre à l'Ariana (Nord), à Jbel Jeloud (Sud) et à la Manouba (Ouest). Ce tramway a disparu depuis les années 1960 car l'offre ne correspondait plus à la croissance démographique et spatiale de la ville. Depuis et jusqu'aux années 1970, l'offre de transport public était assurée principalement par le bus.

Pendant cette période, l'espace urbain est passé de 5000 hectares en 1957 à 10000 hectares en 1975 pour atteindre environ 16000 hectares en 1988. Il s'agit principalement du développement de nouveaux noyaux d'habitat, notamment spontanés, en périphéries. Cette poussée anarchique et rapide de l'urbanisation au delà de la zone centrale est non accompagnée d'équipements socio-collectifs. En parallèle, les services et l'emploi tertiaire se sont concentrés dans le centre d'une part et l'emploi industriel au Sud d'autre part. Ce déséquilibre a produit un allongement des distances de déplacements quotidiens entre les périphéries et le centre et une dégradation de l'offre de transport collectif opérant vu les surcharges et les retards.

Le nombre des voyageurs en bus est passé de (65300) en 1965 à (109146) en 1970. Ainsi, la longueur du réseau est passée de (811) km en 1965 à (1382) km en 1970. Ces augmentations sont liées à la fois à la croissance démographique due notamment à un fort exode rural, et à l'étalement urbain en cours.

En 1973, face à cette situation, la Tunisie a demandé à la Banque Mondiale et à l'Association Internationale de Développement (IDA) de contribuer au financement d'un projet d'urbanisme et de transport concernant la capitale Tunis à travers l'achat de nouveau matériel. Ce projet étudié par les autorités tunisiennes avait pour objet de *renforcer l'aptitude technique du District de Tunis*<sup>188</sup> à *planifier, programmer et superviser les investissements publics ainsi qu'à formuler, pour l'agglomération de Tunis, des politiques urbaines adaptées aux conditions locales, et d'améliorer les transports en commun grâce à l'achat de matériel neuf, à une gestion plus efficaces des services et à une rationalisation des mouvements de circulation.*<sup>189</sup>

Suite à ce projet, 245 bus ont été achetés. Le réseau a évolué de 1507 km en 1972 à 1880 km en 1974, soit une évolution égale à 24,75%. Le réseau a atteint 4317 km en 1985. Néanmoins, ces efforts n'ont pas amélioré les conditions de transport.

A cause de cette situation, le taux d'accroissement annuel des déplacements quotidiens était de l'ordre de (5,9%) alors que celui de la population était de (3,2%). Les déplacements pour motif d'études constituent environ 72% du total des déplacements quotidiens. Les élèves et les étudiants font 5 déplacements par jour contre 4,3% pour les actifs.

Face à un état devenu critique de la mobilité, des réflexions autour des réseaux de transport, routier et de transport collectif, se sont succédées dans le cadre des études urbaines et de transport.

Après l'étude effectuée en 1973 par le District de Tunis pour l'obtention d'un prêt auprès des institutions internationales en vue d'améliorer la mobilité au sein de la ville, plusieurs recommandations ont été signalées dans le cadre du Plan de circulation en 1975 telles que limiter l'accès de la voiture au centre, régler la vitesse des moyens de transports collectifs en aménageant des voies réservées aux bus, généraliser la signalisation lumineuse et instaurer des voies à sens unique. Restreintes à quelques voies, ces mesures n'ont pas pu améliorer la circulation au centre. Cette situation a été aggravée par la croissance du nombre de bus et

---

<sup>188</sup> District de Tunis : un établissement crée en 1972 sous la tutelle du ministère de l'intérieur dont la mission principale consistait à la coordination, l'orientation et le contrôle en matière d'aménagement et d'équipement du territoire de Tunis par la programmation des équipements et la définition dans le temps de leur réalisation en fonction des objectifs du plan national de développement.

<sup>189</sup> Banque Mondiale, 25 Juillet 1973, Évaluation d'un projet d'aménagement urbain et de transports en commun pour le District de Tunis, pp1.

l'augmentation des véhicules particuliers qui empruntent les mêmes voies que le transport collectif. En conséquence, les conditions de la mobilité se sont fortement dégradées. Dans ce contexte, et par mimétisme avec de nombreuses autres grandes villes du monde, le métro léger était la solution préconisée.

La situation, préoccupante, a poussé l'élaboration du Plan de Développement Régional de Transport (PDRT) en 1977. Ce document insistait sur l'importance du transport pour atteindre les objectifs fixés pour le développement urbain de la ville.

*Les actions prioritaires de développement définies n'auront un effet d'entraînement que dans la mesure où elles seront accompagnées d'actions structurantes dans le domaine des transports urbains.*<sup>190</sup> Dans ce sens, trois principales actions ont été recommandées pour désenclaver les zones périphériques, décongestionner le centre et améliorer l'accessibilité générale des zones :

-La première action consiste à répondre directement à la croissance de la demande par la réalisation d'un transport en site propre au sol, aujourd'hui le métro léger de Tunis (MLT) dont les antennes vont du centre vers les périphéries Nord, Ouest et Sud. Avant le (MLT), le réseau de transport collectif était constitué de réseau de bus et des deux lignes ferroviaires desservant les deux Côtes Nord et Sud. La coordination (points de correspondance, rabattement, tarification, horaires) entre ces différents modes a été une condition indispensable pour la mise en service du (MLT).

Les deux lignes jugées prioritaires, pendant cette période notamment à cause de la surcharge des lignes de bus en service, ont permis de relier l'Ouest au centre ville : la ligne Ibn khaldoun et Jbel Lahmar<sup>191</sup> d'une part, et la ligne de la Manouba d'autre part.

Outre la réponse à la croissance des déplacements, l'amélioration de la desserte de cette zone en particulier constituait une compensation partielle du déficit en emplois.

-La deuxième action concerne le réseau routier par la mise en service de deux liaisons routières rapides Nord-Sud permettant d'éviter le centre. Ces deux liaisons indépendantes de l'anneau de boulevard (la 1<sup>ère</sup> couronne) jouent un rôle dissuasif de pénétration. Les éléments majeurs de ces liaisons sont, à l'Ouest, l'intercommunale reliant la voie X à la sortie Sud sur les rives Nord et Est de la Sebkhah de Séjourni, et à l'Est la voie reliant l'Ariana à la pénétrante Sud.

---

<sup>190</sup> District de Tunis, 1977, Plan Régional d'Aménagement PRA, Vol 2, p33.

<sup>191</sup> Ibn Khaldoun est un quartier construit dans le cadre de la politique de débourbification adoptée pendant les années 1970. Ce quartier est à destination de la population transférée de la gourbiville de Jbel Lahmar situé près des quartiers chics de Tunis. L'aménagement de ce quartier à vocation populaire n'a pas empêché la persistance de la gourbiville.

-La troisième action est l'organisation des déplacements dans le centre de Tunis. Il s'agit de l'actualisation du Plan de circulation intégrant les divers modes de transports (véhicules particuliers, transport en commun, taxis et marche à pied) en prenant en considération les deux actions précédemment citées.

Le projet du métro léger de Tunis (MLT) a été initié par le Plan de Développement Régional de Transport (PDRT) dans la même période de l'élaboration du Plan Régional d'Aménagement (PRA) de 1977. Il est présenté non seulement comme la solution aux problèmes de mobilité et de congestion du centre mais également comme un outil pour maîtriser le développement urbain de la ville. Dans ce contexte, le tracé du (MLT) a été adopté pour permettre une redistribution des zones d'emploi et de l'habitat. Le (MLT) permettrait ainsi de desservir plusieurs projets programmés par le (PRA) tels que le centre urbain nord CUN et les zones industrielles à l'Ouest.

Le tracé initial était en forme «Y» s'étendant sur une trentaine de kilomètres. Partant du centre, quatre lignes ont été dessinées pour desservir l'Ariana au Nord, Ben Arous au Sud, Denden et Ettadhamen à l'Ouest. Il est conçu de façon à épouser le réseau de bus existant pour le conforter tout en allégeant sa surcharge de passagers notamment aux heures de pointe d'une part et de relier des périphéries non desservies par ce nouveau mode d'autre part.

Le (MLT) a été mis en service en 1985 avec un retard dû au changement du tracé et de la nature de ce mode. La réalisation de ce projet a été confrontée aux problèmes fonciers et financiers. Résoudre le problème de l'expropriation des terrains et la démolition des constructions situées sur le tracé du (MLT) n'a pas été une tâche facile. En même temps, la crise économique à laquelle est confronté le pays en général a impacté le budget alloué à cette réalisation notamment avec le dépassement du coût fixé lors des études.

Le (MLT) est en réalité un tramway, il est nommé «métro» de part sa première conception. Initialement, il était un mode qui devait résoudre le problème de mobilité sans venir surcharger les voies existantes. Donc, la circulation souterraine était la meilleure solution. Néanmoins, devant les contraintes de sol, le projet s'est transformé en tramway en ne gardant que des petits tronçons souterrains nécessaires à l'organisation générale de la circulation.

En dépit de la mise en service du (MLT), le problème de la mobilité au sein de la ville a perduré. Étant considéré comme la solution magique aux problèmes de déplacements, ce mode a montré ses limites depuis les premières années de son usage.



En empruntant le même tracé des bus, le métro a eu un impact direct sur la vitesse de ce mode d'une part et l'encombrement du centre où se concentrent les terminus de diverses lignes de bus d'autre part.

En conséquence, le nombre des déplacements en transport en commun est passé de (255) déplacements/ personne pendant l'année 1985 à (191) déplacements en 1989. Ce qui va à l'encontre de la volonté d'améliorer le partage modal en faveur du transport collectif. L'usage de la VP est passé de (35%) en 1977 à (46%) en 1984 et puis à (49%) en 1995.

Le tracé initial de (MLT) ne correspond ni au développement urbain actuel ni à la croissance de la mobilité. Inséré dans un tissu existant pour répondre au besoin de déplacements centre-périphéries, le (MLT) est devenu insuffisant depuis le milieu des années 90. La programmation, dans le PDRT de 1996, d'un autre réseau de transport collectif, le Réseau Ferroviaire Rapide RFR, est jugée primordiale notamment à moyen et long terme.

Deux faits témoignent le déficit de l'offre de transport collectif dans le Grand Tunis : l'usage du Taxi collectif et le prolongement du réseau existant du (MLT).

## **2. Des alternatives toujours insuffisantes face aux problèmes récents de la mobilité**

### **2.1 Le taxi collectif, une solution artisanal**

Le taxi collectif est connu dans le milieu scientifique sous la terminologie de transport artisanal. *Il désigne l'exploitation à une échelle individuelle de véhicules de transport public dont la propriété est atomisée, c'est-à-dire répartie entre de nombreux propriétaires. Cette exploitation peut s'intégrer dans des règles collectives plus ou moins contraignantes élaborées par des organisations professionnelles.*<sup>192</sup>

Présent dans de nombreuses villes du Sud et de l'Est de la Méditerranée, ce type de transport est en plein essor. Initialement, un mode conjoncturel et éphémère, il devient de plus en plus un mode structurel.

Avec un début clandestin dans le Grand Tunis et des critiques relatives essentiellement à la congestion, à la sécurité, à l'énergie et à l'environnement, le taxi collectif est devenu un mode primordial pour les déplacements des tunisois non motorisés. Un arrêté du ministre de transport datant du 26 janvier 1999 avait fixé les modalités d'octroi de l'autorisation de transport public des personnes par voiture de taxi collectif.

---

<sup>192</sup> Godarrd X., 2008, Le transport artisanal dans les villes méditerranéennes, Les collections de l'INRETS, p.11.

Deux raisons motivent l'intérêt accordé au taxi collectif par les usagers : une solution à une desserte insuffisante de plusieurs quartiers par le transport collectif (bus ou MLT) et un gain de temps lors des déplacements effectués permis par le contournement des bouchons routiers. Le (MLT), censé être le moyen de transport le plus rapide, n'a pas pu jouer convenablement ce rôle dans le cas tunisois. L'encombrement, notamment au centre, est à l'origine du ralentissement de la vitesse commerciale à cause d'une organisation non maîtrisée de la circulation des différents modes (bus, MLT et VP). Le taxi collectif, comme les autres modes de transport collectif partant du centre vers les périphéries, a aggravé la congestion au niveau de la 1<sup>ère</sup> couronne de routes.

Cette situation est devenue critique après la révolution où le désordre a régné pendant une longue période avec le stationnement illégal. Les teneurs de l'ordre affaiblis, notamment pendant la période transitoire entre le régime déchu et le gouvernement provisoire, n'ont aucun pouvoir pour pénaliser les dépassements signalés.

Après les élections des gouvernements successifs, les conditions n'ont pas changé et les acteurs concernés reprennent leur autorité progressivement. En 2013, la municipalité de Tunis avait décidé de changer le stationnement des taxis collectifs au centre, une décision qui a causé la colère des chauffeurs de taxi. La décision a été rejetée pour être reprise en 2015 et mettre fin à ce dysfonctionnement dans le centre. Des nouvelles localisations viennent remplacer celles existantes.

## **2.2 Le prolongement du réseau du MLT**

Les lignes dessinées en forme «Y» du (MLT) qui partent du centre ne répondent pas aux nouvelles extensions planifiées ou spontanées. Le rapport urbanisation/transport est ici de nouveau validé. Au départ, l'insertion du réseau (MLT) a suivi les tendances de l'urbanisation existante notamment les noyaux de l'habitat spontané dans la zone Ouest.

Trois prolongements sont effectués au niveau de ce réseau vers Cité Ettadhamen, El Mourouj et la Manouba.

La présence de ce nouveau mode de transport conjugué à l'absence de l'offre d'habitat social légal dans d'autres localisations de la métropole avait renforcé l'attractivité de la zone Ouest pour la population modeste. Les noyaux spontanés ont continué à se développer notamment après les opérations de réhabilitation datant de 1994. Les recensements ont montré que Cité Ettadhamen est l'une des délégations les plus peuplées notamment pour les années 1994 et 2004. L'absence de zones d'emplois se traduit par les migrations alternantes très

importantes, au point de devoir prolonger la ligne de métro jusqu'à Cité Ettadhamen.<sup>193</sup> Cette ligne programmée dans le projet initial de (MLT) a été arrêtée jusqu'à Ibn Khaldoun, quartier voisin de Cité Ettadhamen, pour des raisons financières.

Le deuxième prolongement a concerné El Mourouj, de la zone Sud. Cette délégation, actuellement l'une des délégations les plus peuplées de la métropole avec (104538) habitants en 2014, est passée de (31073) en 1994 à (81986) habitants en 2004.

L'opération d'El Mourouj, dès sa projection était censée être une importante concentration de logements à moyen et long terme. Cependant, sa desserte par le (MLT) n'a pas été programmée pourtant sa planification s'est faite dans la même période de l'étude de ce mode. En raison de limite budgétaire et dans le but de rentabiliser immédiatement le coût dépensé, les acteurs concernés ont préféré orienter la ligne Sud du (MLT) vers la délégation de Ben Arous, chef lieu du gouvernorat de Ben Arous et centre d'emploi industriel lors de la réalisation dans les années 1980. La desserte d'El Mourouj par le (MLT) n'a été réalisée qu'en 2008.

Le troisième prolongement effectué du (MLT) effectué récemment, est celui de la ligne desservant auparavant Denden de la zone Ouest. En 2009, cette ligne a été prolongée pour atteindre le Campus de la Manouba. Cet équipement réalisé depuis les années 1970 a longtemps souffert de son désenclavement. Les lignes de bus qui le desservaient n'avaient pas permis une accessibilité aisée. L'agrandissement du Campus pendant les dernières années a permis d'agrandir sa capacité d'accueil et par conséquent accroître la mobilité quotidienne d'un nombre plus important d'étudiants.

Ces prolongements sont les seuls travaux structurants de transport exécutés après l'élaboration du dernier (PRDT). Plusieurs recommandations de ce document n'ont pas été respectées faute de ressources d'investissement suffisantes telles que l'aménagement des stations d'échanges intermodaux et le réseau ferroviaire rapide (RFR).

La contrainte de l'enveloppe budgétaire dédiée à l'infrastructure de transport (réseau routier et transport collectif) a été clairement signalée dans plusieurs documents de planification urbaine et de transport.

---

<sup>193</sup> Ministère de l'Équipement, de l'Habitat et de l'Aménagement du territoire, 1997, Schéma Directeur d'Aménagement (SDA) du Grand Tunis, p.193.

Nous citons le cas du rapport publié en Juin 1975 par le District de Tunis dans lequel une étude de la politique des transports à adopter et les actions à entreprendre à moyen terme ont été présentées. En dépit d'un intérêt énorme accordé au transport, le District recommande de restreindre les investissements en matière de transport au profit d'autres secteurs :

*Il est presque certain que dans les 20 années à venir les sources de financement seront insuffisantes pour faire face à la demande croissante en matière de transport. Même si certains investissements sont disponibles, il ne sera pas souhaitable de les attribuer au secteur transport étant donné les besoins relatifs en investissements de certains des autres secteurs de la planification.*<sup>194</sup>

Face à cette situation, le but du District était de rationaliser les politiques déjà adoptées du secteur transport pour en faire une politique coordonnée des transports. Il préconisait d'influencer et d'orienter les demandes en matière de transports vers un stade plus réalisable et plus souhaitable. La nouvelle politique devait chercher la possibilité d'obtenir un équilibre optimum entre l'utilisation des transports publics et privés.

Depuis cette période, les travaux au niveau du secteur ont été réalisés suite à des prêts ou des dons des bailleurs de fonds internationaux tels que le renouvellement du parc de bus pendant les années 70 ou le projet du métro léger en 1985.

Le rapport d'évaluation de la situation de transport, effectué en 1973 en vue d'obtenir un prêt auprès des fonds internationaux, a recommandé l'adoption d'un développement urbain coordonnant transport et urbanisation vu en tant qu'*une nécessité si l'on veut éviter des investissements urbains inutiles dans un pays ne disposant que de maigres ressources.*<sup>195</sup>

Au fil des années, la situation n'a pas changé notamment avec l'adoption du Plan d'Ajustement Structurel (PAS) en 1986 suivi des différentes crises économiques qui n'ont fait qu'endurer le problème de financement de ce secteur.

Plus récemment, le Schéma Directeur d'Aménagement a également signalé le poids de la centralisation dans les choix en matière de transport.

*« La limitation des ressources budgétaires constitue une entrave de taille au développement du transport collectif dans le Grand Tunis. En effets les sociétés publiques de transport de voyageurs ont une marge de manœuvre très limitée pour la gestion quotidienne et leur financement dépend essentiellement des décisions au niveau du budget de l'État ».*<sup>196</sup>

---

<sup>194</sup> District de Tunis, 1975, Vers un politique de transport, p.1.

<sup>195</sup> Banque Mondiale, 25 juillet 1973, Évaluation d'un projet d'aménagement urbain et de transports en commun pour le District de Tunis, p.154.

<sup>196</sup> Ministère de l'Équipement, de l'Habitat et de l'Aménagement du territoire, 2002, Schéma Directeur d'Aménagement SDA du Grand Tunis, Rapport 2, p.228.

Le financement du transport dépend du budget de l'État alloué à ce secteur. Il s'agit principalement d'une dotation annuelle qui permet de combler les déficits d'exploitation et les manques à gagner dus aux réductions accordées aux publics scolaires. Ce manque de financement se traduit par un déséquilibre dans l'offre de chaque mode.

### **2.3 LE RFR : un réseau en instance depuis des années**

Il s'agit d'un réseau ferroviaire rapide présenté dans le cadre du PDRT en 1998 pour une structuration du système de transport collectif dans le Grand Tunis à long terme. Sa réalisation a été prévue pour le 11<sup>ème</sup> et le 12<sup>ème</sup> plan de développement, soit entre 2007 et 2016. Le coût du RFR est estimé à 550 millions d'euros financé à 40% par l'État tunisien et 60% par des bailleurs de fonds européens : l'Agence Française de Développement-AFD (50 M€), la Kreditanstalt Fur Wiederaufbau-KfW (70 M€) et la Banque Européenne d'Investissement-BEI (177 M€). Le gouvernement français propose, en outre, un concours de 290 M€ mobilisables en cas de succès d'une entreprise française sur l'appel d'offre concernant le matériel roulant.

Le réseau RFR offrira une vitesse commerciale de 35/40 km/h contre 18 km/h pour le métro léger et 15 km/h pour le bus. Les 5 lignes programmées sur 86 km auront une capacité de 600 milles passagers/ jour

Faisant partie essentiel d'un projet global de structuration de transport collectif dans le Grand Tunis, son achèvement total a été prévu pour 2016. Néanmoins, des retards liés aux obstacles fonciers et financiers aggravés après la révolution de 2010/2011 ont eu lieu à plusieurs reprises.

Esquissées par le PDRT, les lignes de ce réseau dépendent des extensions futures du Grand Tunis fixées par le Schéma Directeur d'Aménagement (SDA). Quatre zones absorberont le développement urbain qui sont :

- La zone Fouchana-Séjoui qui s'étend sur un arc pratiquement parallèle aux berges sud de la Sebkha Séjoui
- La zone Nord-Ouest s'étendant entre la Manouba et Mnihla
- La zone Ouest (Mellassine, Ezzouhour, Zahrouni)
- La zone Nord-Est qui regroupe l'urbanisation du Lac Nord, toute celle longeant la route nationale RN9 en particulier Ain Zaghuan et l'urbanisation de la Soukra.



- *Répondre à la forte demande de déplacement sur les principaux corridors selon les évolutions projetées dans les plans démographiques et urbains.*
- *Développer un système de transport multimodal avec l'aménagement des stations de correspondances et de parkings relais pour inciter les automobilistes à utiliser les transports collectifs.*
- *Participer à la réduction de la part du transport individuel qui est de nature à réduire la pollution, à protéger les espaces publics en améliorant la fluidité de la circulation pour maîtriser la consommation énergétique et à participer au décongestionnement de l'agglomération de Tunis.*<sup>197</sup>

Ce projet qui tarde à se concrétiser aura un impact sur la mobilité d'une part et sur l'urbanisation d'autre part. Ce nouveau mode pourra faciliter la mobilité au sein de la métropole en desservant des zones mal reliées jusqu'à aujourd'hui et également les zones urbanisables à moyen et long termes. Les problèmes liés à la mauvaise qualité de l'offre actuelle de transport pourront être améliorés grâce aux résultats escomptés de ce mode. En revanche, ce nouveau réseau conduira à un étalement urbain puisqu'il permettra l'accès à des nouveaux territoires non urbanisés ou très faiblement urbanisés.

De plus, l'expérience du métro léger a montré les limites de la planification de transport dans le Grand Tunis. L'inefficacité de l'étude technique de ce mode a entraîné des dépenses non prévues, des retards dans la réalisation des travaux. Les ressources financières ont également entravé la nature de réseau prévu qui passe de métro au tramway et le planning des travaux à effectuer.

L'inefficacité de la coordination a complexifié la circulation des différents modes de transport notamment au centre de la métropole. La baisse des vitesses des véhicules de bus et de MLT ont vite dégradé l'offre du transport collectif.

Dans le cas du RFR, beaucoup de contraintes ont empêché la réalisation des travaux. Après environ une vingtaine d'années depuis sa programmation dans le dernier PDRT, aucune ligne n'a vu le jour, ce qui remet en question l'articulation des différents territoires de la métropole.

---

<sup>197</sup> Site officiel du Réseau Ferroviaire Rapide RFR : [www.rfr.tn](http://www.rfr.tn)

## **Conclusion**

La diversité de l'offre actuelle de transport n'a pas assuré le rôle escompté. Les diverses contraintes rencontrées dans la mobilité quotidienne rendent l'articulation entre les territoires de la métropole difficile. Cette difficulté est en rapport avec un développement non synchronisé entre l'urbanisation et le réseau de transport. L'urbanisation incontrôlée de l'habitat informel des années 1970-80 a créé des mouvements pendulaires domicile-travail importants et un accroissement général de la mobilité centre-périphéries. Pour y remédier, la mise en service d'un mode en site propre était considérée comme la solution magique à ces problèmes. Le tracé proposé est venu s'implanter dans un tissu déjà là et peu propice à une augmentation des navettes. La planification de transport a été contrainte par les orientations de l'urbanisation sans une réflexion d'ensemble au préalable. Les difficultés budgétaires et foncières rencontrées pour la réalisation des travaux de ce mode ont retardé sa mise en service d'une part et ont modifié son tracé d'autre part. Ces incidents ont influé la mobilité générale au sein de la métropole.

L'urbanisation informelle incontrôlable n'était pas la seule raison expliquant les problèmes de mobilité dans le Grand Tunis. La planification conjoncturelle, à la fois économique et urbaine des années 1990, a produit des territoires spécialisés sans réactualisation du réseau de transport notamment collectif. Les efforts effectués l'ont été essentiellement au niveau de l'infrastructure routière en lien avec le développement de la motorisation.

Le réseau de transport collectif imaginé, le RFR, tarde à voir le jour depuis une vingtaine d'années pour les mêmes raisons que celles auxquelles a été confronté le réseau du (MLT). La limitation des dépenses publiques préconisée par le Plan d'Ajustement Structurel de 1986 a créé des difficultés financières et foncières empêchant la réalisation de ce nouveau mode.

L'investissement orienté vers l'infrastructure routière d'une part et l'urbanisation toujours incontrôlée d'autre part ont aggravé les conditions de mobilité et en particulier celle des captifs du transport collectif. Dans ce sens, et en dépit d'un réseau qui se diversifie, les plus démunis se trouvent face à des difficultés de déplacements quotidiens entre les différents fragments de la métropole tunisoise.



## Chapitre 6 : La fragmentation, la mobilité, la métropolisation dans les discours d'acteurs

À l'instar de toute capitale, notamment dans les pays en développement, le Grand Tunis constitue une concentration de toutes les actions d'aménagement ou d'application des nouvelles normes ou mesures législatives en rapport à ce domaine. Dans ce sens, le Grand Tunis a cumulé, à travers les années, un certain nombre de documents d'aménagement et d'urbanisme parmi lesquels nous en avons choisi trois à analyser.

Avant de présenter ces trois documents, il convient de présenter quelques définitions de « l'aménagement du territoire » :

Claudius Petit E., considéré comme le premier promoteur de la notion de l'aménagement du territoire, affirme que *c'est la recherche, dans le cadre géographique de la France, d'une meilleure répartition des hommes en fonction des ressources naturelles et des activités économiques*<sup>198</sup>.

Selon l'Encyclopédie Larousse, l'aménagement du territoire *consiste, par une action volontaire de l'État, à répartir harmonieusement sur le territoire national les hommes, les activités, les outils d'éducation, les infrastructures de transport. Elle se veut correctrice des déséquilibres géographiques, entre régions, entre villes et campagnes, entre zones dynamiques et zones déshéritées.*<sup>199</sup>

Pierre Merlin définit l'aménagement comme *un ensemble d'actions concertées visant à disposer avec ordre les habitants, les activités, les constructions, les équipements et les moyens de communication sur l'étendue d'un territoire.*<sup>200</sup>

Inspiré de ces définitions, le Code de l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme (CATU) tunisien définit l'aménagement du territoire comme *l'ensemble des choix, des orientations et des procédures fixés à l'échelle nationale ou régionale pour organiser l'utilisation de l'espace et même d'assurer notamment la cohérence dans l'implantation des grands projets d'infrastructures, d'équipements publics et des agglomérations.*<sup>201</sup>

<sup>198</sup> Lecoq V., 2004, Contribution à l'étude juridique de la norme locale d'urbanisme, Pulim, p.81

<sup>199</sup> Encyclopédie Larousse [en ligne]

<sup>200</sup> Merlin P., 1988, Géographie de l'aménagement, Paris, Presses universitaires de France, p.334

<sup>201</sup> Article 2, Loi n°94-122 du 28 novembre 1994, Code de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme.

Toutes les définitions parlent d'une action volontaire de choix et d'orientations qui se déclinent à différentes échelles dont l'enjeu fondamental est la répartition des différentes fonctions urbaines sur le territoire. Cette action vise à *mieux répartir*, à *répartir harmonieusement*, à *disposer avec ordre* ces fonctions et d'en *assurer la cohérence*. En d'autres termes, elle permet de s'opposer à tous les problèmes induits par une répartition disharmonieuse et incohérente des différentes fonctions particulièrement les différenciations socio-spatiales. Cependant, cet enjeu est confronté à un autre plus contraignant dans l'ère actuelle de mondialisation : l'efficacité économique. Tout aménagement ne peut se faire en dehors de cet impératif, notamment dans le cas des grandes villes ou des métropoles.

Les documents d'aménagement élaborés dans le cas du Grand Tunis, notamment récents, révèlent également ce paradoxe. Dans ces documents, après un diagnostic, des choix et des orientations sont pris confrontant une réalité d'un territoire à des enjeux évolutifs.

Les documents que nous avons analysés, nous ont servi pour retracer l'évolution de la question des différenciations socio-spatiales et l'évolution des choix d'aménagement en essayant de mettre en avant les trois termes clés de notre problématique : la fragmentation, la mobilité et la métropolisation. Nous avons adopté une analyse thématique qui a permis de relever un certain nombre de thèmes en lien à la fragmentation, à la mobilité et la métropolisation (Annexe1).

Vu le changement politique en Tunisie depuis 2011, nous avons examiné la question des différenciations socio-spatiales dans les discours de différents acteurs et les actions entamés ou envisagés en lien avec l'aménagement du Grand Tunis.

## **A. La fragmentation, la mobilité, la métropolisation dans les documents d'aménagement**

### **I. Le Plan Régional d'Aménagement (PRA) de Tunis**

Le Plan Régional d'Aménagement (PRA), est un document adopté officiellement en 1977. Produit par le District de Tunis<sup>202</sup>, il constitue un document fondamental pour l'évolution à moyen et long terme de l'agglomération tunisoise. Conçu dans l'objectif de maîtriser le développement urbain et économique, il fixe les orientations générales de la ville dans dix ans, à l'horizon 1986.

---

<sup>202</sup> District de Tunis : une structure institutionnelle créée en 1972 dont la principale fonction est de planifier, coordonner et superviser les investissements publics à l'échelle de la région de Tunis.

## 1. Le diagnostic

Dans le diagnostic général du (PRA), le terme «*Déséquilibre*» a été fréquemment utilisé pour décrire les problèmes auxquels est confronté le développement de la ville. Il s'agit des *déséquilibres* à la fois *économiques, sociaux et spatiaux* :

- Un *déséquilibre «centre-périphérie»* : est le fait de la concentration de toutes les fonctions centrales du District, d'une grande partie des équipements socio-collectifs (hôpitaux et lycées) et de toute animation dans le centre d'une part et la concentration de l'habitat au Nord et à l'Ouest d'autre part.
- Un *déséquilibre habitat-emploi* : le développement de l'agglomération s'est fait surtout au Nord, ce qui a aggravé les *déséquilibres habitat-emploi*.
- Un déséquilibre en matière d'équipement : la concentration des équipements dans le centre et le *manque d'équipement de voisinage* tel que les écoles, les dispensaires, les espaces verts de proximité, les espaces sportifs, les lieux de culture et de loisirs dans les quartiers périphériques

Ce déséquilibre général est la résultante de toutes les opérations engagées pendant les années 60-70. Ceci était à l'origine du *renforcement de l'attractivité du centre* et du glissement de ce centre vers l'Est et le Nord. La formation d'un axe de développement Nord était renforcée par l'attractivité des quartiers aisés du Nord et *contribuant à marginaliser davantage les quartiers populaires de l'Ouest et du Sud du Grand Tunis*.

Cette situation a généré des *déplacements importants* dont la conséquence est apparue au niveau des problèmes de stationnement, de circulation et de transport, altérant ainsi le fonctionnement des réseaux de communication. Cette situation s'explique par la *capacité très faible des infrastructures dans le centre* d'un côté et *l'insuffisance du système de transport collectif* reliant les périphéries au centre de l'autre.

Les problèmes relevés à ce stade peuvent renvoyer aux prémisses d'une fragmentation en cours. L'attractivité du centre ainsi que la marginalisation des périphéries expliquent le déséquilibre de développement de ces deux entités, accentué par l'absence d'une liaison qui peut permettre et faciliter les échanges et contrecarrer le dysfonctionnement de l'agglomération en général.

## 2. Les orientations

Devant cette situation, et afin de maîtriser le développement de la ville et résoudre ces problèmes, le (PRA) a fixé un nombre d'objectifs à atteindre dont les principaux sont la

*correction des dysfonctionnements «régionaux» par un rééquilibrage zones de résidences/ zones d'emploi entre le nord et le sud de l'agglomération et la maîtrise du développement urbain «régional».*

Ces objectifs se sont traduits par des principes à suivre dont les plus importants sont : *réduire les disparités à l'intérieur de l'agglomération, décongestionner le centre, rééquilibrer entre zones d'emploi et zones d'habitat et créer un réseau de transport en site propre.*

Certes l'agglomération a également souffert d'autres problèmes tels que le grignotage des terres agricoles, de l'habitat spontané qui ont été relevés dans le diagnostic, mais c'est le problème des « différenciations » ou des « disparités » qui a constitué une préoccupation majeure pour les acteurs urbains (concepteurs du document et partenaires publics).

Atteindre les objectifs visés était traduit par une division spatiale de l'agglomération en six zones opérées en fonction des problématiques communes, des morphologies homogènes et des caractéristiques géographiques semblables.

Selon leurs caractéristiques géographiques et urbaines différentes, le PRA a préconisé un certain nombre de choix qui devrait normalement améliorer non seulement la situation de chaque zone à part mais également le fonctionnement général de l'agglomération. Cette vision a été adoptée par les différents intervenants publics dans le champ de l'aménagement. Les choix dépendent de deux éléments :

- La situation actuelle : les problèmes et les atouts de chaque zone
- L'avenir et le rôle que devraient jouer chaque zone dans le développement futur de l'agglomération

**Le centre** constitue le premier noyau de l'agglomération depuis son fondement. Il a souffert pendant les années 60-70 de problèmes de dégradation du bâti et de congestion. De plus, les tendances en cours révèlent un glissement progressif du centre. Pour un développement optimisé de l'agglomération, le PRA a préconisé *un centre polynucléaire* plutôt qu'un hypercentre mononucléaire. Quatre principales directives sont recommandées : *Encourager le desserrement industriel, sélectionner les activités centrales, développer les transports urbains et stopper l'implantation des grands équipements collectifs.*

Dans le cadre de l'ouverture de l'économie tunisienne, la tertiarisation progressive du centre est la principale directive liée à l'avenir du centre et de l'agglomération. De plus, la libération des terrains à bâtir a été recommandée pour lancer des nouvelles opérations dans les quartiers centraux.

Le choix de créer une polycentralité a été accompagné par un choix concernant les activités à développer dans chaque centralité. Le centre principal doit *conserver et attirer toutes les activités tertiaires de niveau international et national, les activités financières et bancaires de très haut niveau*, certains services rares ou très spécialisés s'adressant aux entreprises et aux particuliers. Les autres activités seront appelées à s'implanter dans les centres périphériques. Cette nouvelle structure nécessite le développement d'un système de transport visant à *améliorer l'accessibilité des quartiers centraux à partir des zones périphériques et développer les échanges entre le centre principal et les centres régionaux à créer*. Ces finalités ne peuvent se réaliser en dehors d'une nouvelle répartition équilibrée des grands équipements dont le rôle est décisif dans le développement des territoires.

**La Côte Nord** est caractérisée par un patrimoine historique et culturel important (Vestiges de Carthage) et un paysage fragile (un littoral). Selon le PRA, elle est dotée d'une *position privilégiée pour les loisirs et les résidences*. Préserver Cette image valorisante portée par les aménageurs explique les choix concernant l'avenir de cette zone, qui se résument en quatre points à savoir le ralentissement de la croissance urbaine, l'affirmation des fonctions de loisirs et d'habitat résidentiel, le renforcement de la *discontinuité de l'urbanisation* le long du littoral et l'arrêt de *l'urbanisation diffuse* de la zone rurale qui peut contredire la réalisation des options de développement à long terme.

Vu les opérations réalisées et engagées, il paraît que c'est **la zone Nord** qui croîtra le plus dans les dix prochaines années. Néanmoins, le diagnostic du PRA note certains risques liés aux tendances observées. Il s'agit essentiellement de :

-Un *développement trop accéléré ou désordonné* qui cause *une saturation trop rapide des capacités limitées d'urbanisation*

-Une *accentuation du déséquilibre actuel de l'agglomération* liée notamment à une *concentration excessive des équipements*

Afin d'éviter ces risques et échapper à ces problèmes, il est préconisé selon le PRA de :

-Contenir le développement urbain dans des limites géographiques précises,

-Veiller à la structuration de l'ensemble des grandes opérations.

-Organiser la croissance en effectuant des réalisations par étapes

-Créer un centre urbain régional à l'Ariana

-Réaliser une coupure entre les quartiers urbanisés

Le diagnostic révèle que l'**Ouest** de l'agglomération est la zone qui pose plus de problèmes comparée aux autres zones. Ces problèmes sont liés essentiellement à l'habitat spontané. En l'absence d'une planification, l'urbanisation anarchique crée un *déséquilibre entre la population et les emplois vu l'important déficit d'activité*. Ce déséquilibre produit une *dépendance au centre* en matière d'emplois et équipements collectifs. La situation de cette zone se complique étant donné les difficultés de desserte et de liaison entre celle-ci et le centre notamment.

Devant cette situation critique, le PRA a fixé plusieurs objectifs à atteindre, entre autres maîtriser l'étalement, arrêter la poursuite de l'urbanisation anarchique, *atténuer les déséquilibres emploi-habitat, améliorer la desserte et donner une plus grande autonomie*.

Pour atteindre ces objectifs, le choix d'aménagement retenu pour cette zone consiste à :

- Contenir la croissance à l'intérieur du périmètre aggloméré jusqu'en 1986 dans les nombreux espaces interstitiels existants et inoccupés.
- Restructurer et réorganiser l'ensemble* en recommandant la création d'un centre urbain local et la programmation de la réhabilitation des quartiers (Ettadhamen, Douar Hicher, Jbel Lahmer, Mellassine).
- Créer des petites zones industrielles pour compenser partiellement le déficit en emplois constaté*.
- Relier la zone au centre avec deux lignes de transports en site propre*.

À vocation essentiellement industrielle, **la zone Sud** souffre de deux problèmes majeurs : un *déséquilibre habitat-emploi* et un *déficit en équipements socio-collectifs*. Le PRA, en voulant doter cette zone d'une image de marque, prévoit de favoriser la croissance des fonctions résidentielles, freiner le lancement des zones industrielles et créer en priorité les équipements socio-collectifs.

Le diagnostic de **la Côte Sud** révèle qu'elle a des faibles ressources en terrains urbanisables à long terme, répartis de façon très irrégulière. De plus, *la zone rurale (Mornag) est menacée par une urbanisation diffuse*, à la suite de l'amélioration de l'accessibilité que va produire la construction de l'autoroute de Turki (actuellement l'autoroute A1 qui relie Tunis au Sahel et au Sud). Cette zone est parmi les zones les mieux pourvues en équipements socio-collectifs. Le PRA a pour objectif de *rendre la cote sud plus attractive et mieux structurée*.

Le choix proposé consiste essentiellement à pratiquer un développement différencié suivant les secteurs géographiques permettant de maîtriser l'urbanisation, protégeant les zones rurales et naturelles et à améliorer la desserte de l'ensemble de la zone.

### **Conclusion**

L'examen du discours des aménageurs dans le Plan Régional d'Aménagement (PRA) prouve une conscience que la disparition des disparités ou des différenciations est une tâche impossible. Pour cette raison, le document emploie le terme de « *réduire* » ou « *réduction* » des disparités ou des différenciations au lieu de faire disparaître ou tout autre synonyme.

Cette position s'explique par deux types de raisons :

- Des raisons objectives liées au développement contemporain de la ville ou encore parce que le développement des disparités est une question inhérente à la ville,
- Des raisons subjectives liées au contexte de l'agglomération de Tunis dans le sens où les problèmes de la situation actuelle sont difficiles à résoudre vu les ressources financières et foncières limitées.

L'aperçu des tendances au cours de la décennie suivant l'élaboration du PRA et des tendances actuelles révèle que certaines directives ont été suivies.

Les choix effectués par ce document ont été à l'origine de la spécialisation fonctionnelle du centre, trait de la fragmentation fonctionnelle/spatiale. Le report des activités industrielles vers les périphéries a eu pour conséquence la dispersion des activités économiques. Ce qui a encouragé davantage non seulement l'étalement urbain mais aussi la mobilité quotidienne Domicile-travail.

Le développement de l'habitat dans la zone Sud a été respecté grâce aux disponibilités foncières existantes, notamment à faible coût, les terrains choisis (Henchir Yehoudia, El Mourouj, Sidi Mosbah et Bach Hamba) profitent d'une accessibilité assurée par le bus et l'autoroute. Néanmoins, cette opération n'a pas été accompagnée suffisamment d'opérations primordiales à la construction d'une image de marque recherchée telle que la présence d'équipements socio-collectifs dont l'implantation a continué à s'accumuler dans le centre malgré que le PRA a préconisé un rééquilibrage de leur répartition.

L'équilibre Habitat-emploi dans l'ensemble a été un objectif principal envisagé par le (PRA) pour l'ensemble de l'agglomération. Dans le cas de la zone Ouest, en particulier, il n'était pas uniquement une question d'équilibre mais également une recherche d'autonomie.

Toutefois, les facteurs indispensables à cette autonomie n'ont pas été mis en œuvre. La question des équipements n'a pas été clairement mentionnée dans le PRA. Cette zone n'a bénéficié d'une amélioration de taux d'équipement qu'à partir du milieu des années 1980 et notamment les années 1990. En outre, le centre local projeté n'est pas réalisé faute de budget financier et de réserves foncières. Les petites zones à injecter ont été incapables d'offrir le nombre d'emplois demandés.

Ainsi, cette zone ne peut jamais être autonome. Elle ne jouera pas un rôle primordial dans le développement de la ville puisque les choix préconisés portent sur l'amélioration d'une situation critique d'une zone très peuplée et assez étendue de la ville.

La situation de l'agglomération ne s'est pas trop améliorée pendant les années qui suivent. Le bilan diagnostic élaboré dans le cadre du Schéma Directeur d'Aménagement (SDA) prouve que le développement général se fait en créant toujours des différenciations et des déséquilibres.

## **II. Le Schéma Directeur d'Aménagement (SDA) du Grand Tunis à l'horizon 2016**

Le Schéma Directeur d'Aménagement (SDA) du Grand Tunis se présente comme une étude stratégique qui constitue un instrument destiné à partir d'une vision prospective à *doter le Grand Tunis d'attributs et d'un contenu de métropole internationale.*

Les orientations d'aménagement concernent les extensions et le fonctionnement interne de l'agglomération à l'horizon 2016.

### **1. Le diagnostic**

L'analyse dans ce document commence par une évaluation globale de l'agglomération. Les données utilisées se réfèrent à l'année 1994 et au recensement général de la population et de l'habitat. Selon le diagnostic, dans ces tendances actuelles, le Grand Tunis se caractérise par une urbanisation trop consommatrice d'espace qui provoque un *étalement excessif*. En même temps, cette *croissance* est estimée comme globalement modérée mais qui *masque des disparités*. Les auteurs de ce document parlent de la *persistance des disparités* et du *déséquilibre des fonctions urbaines* malgré le développement d'un axe d'urbanisation vers le Sud (Henchir El Yahoudia et El Mourouj) et la création de zones d'emplois au Nord, à l'Est et à l'Ouest.

Aussi, faut-il voir les *déséquilibres* constatés *dans les affectations des sols* et *les problèmes de tracés incohérents d'infrastructures*, comme l'expression d'un dysfonctionnement à l'échelle



de la gestion spatiale de la capitale. Le diagnostic révèle également des traits distinctifs divers pour chacune des fonctions urbaines :

- Le déplacement du centre de gravité de la fonction résidentielle : *des tendances centrifuges de déplacements résidentiels* et le *dépeuplement du centre*. En parallèle, l'habitat spontané continue à se développer d'une façon soutenue dans la zone Ouest.

- Avec la dynamique résidentielle, *des disparités importantes subsistent* dans les niveaux d'équipements socio-collectifs entre les zones géographiques reflétant, à la fois, le niveau socio-économique de la population, l'éloignement des quartiers par rapport aux zones centrales et surtout le caractère récent de plusieurs opérations d'urbanisme où les équipements n'ont pas encore été réalisés.

- L'examen du tracé des réseaux de transport, des flux de déplacement des ménages et des marchandises, du fonctionnement interne des ensembles composant la région de Tunis, appuie deux constats : *des disparités de desserte* malgré le développement des réseaux d'infrastructures et *l'existence d'une sous-métropolisation du territoire*.

- La répartition spatiale des activités économiques se caractérise par :

- Une évolution de l'espace économique qui est marquée par *la fragmentation des espaces tertiaires* et la construction, principalement en direction du Nord, de nouveaux centres de bureaux (Montplaisir, l'Ariana, le Centre Urbain Nord, les Berges du Lac).
- Une activité industrielle concentrée au Sud qui n'a pas été significativement réorientée vers d'autres régions. En revanche, l'on remarque *des tendances centrifuges d'implantation de l'industrie* dans l'espace régional du Nord-Est.
- Une concentration des activités agricoles au Sud-Ouest et au Nord-Ouest.

Dans ce document, un chapitre est consacré à la notion de centralité. Cette dernière occupe un aspect important de l'aménagement de la capitale. Le PRA a abordé la question de la centralité en programmant trois pôles urbains pour doter les quartiers périphériques d'un centre d'animation et d'équipements réduisant ainsi l'attractivité du centre-ville actuel. À ce jour, seul le Centre Urbain Nord (CUN) connaît un début d'exécution. En dépit de la non réalisation de ce programme, le Grand Tunis a vécu une dynamique de concentration de nouvelles centralités au cours des vingt dernières années. Le diagnostic évoque *une fragmentation de la centralité* qui se manifeste sous deux formes :

- Les nouveaux centres n'ont pas aidé à *promouvoir la cohésion sociale*, ils ont même eu un effet contraire, *générateur de ségrégations*. Ils ne possèdent ni la *polyfonctionnalité* ni la *polysocialité* du centre traditionnel.

- Vu les meilleures conditions d'accessibilité, les bas salaires peuvent aller plus facilement au centre traditionnel (en métro), pendant que les groupes plus riches peuvent aller plus facilement (en voiture) aux nouveaux centres.

Ainsi, la fragmentation de la centralité s'est accompagnée d'une forme de *fragmentation sociale*. Cette *consommation socialement différenciée des centres* est porteuse d'évolutions qui peuvent être préjudiciables pour le centre. En effet, *sa polysociabilité* qui fait du centre un lieu accessible et animé pour de nombreuses catégories sociales, risque de disparaître progressivement.

Dans un autre propos, les aménageurs du (SDA) affirment qu'il s'agit uniquement d'une *fragmentation spatiale de centralité* qui ne pose pas de problème :

*La fragmentation spatiale du centre n'est pas en soi une mauvaise chose, dans la mesure où elle réduit la congestion et assure une hiérarchie des fonctions centrales, il convient d'éviter que la fragmentation spatiale ne se transforme en fragmentation sociale.*<sup>203</sup>

Deux points à retenir de ce discours :

-Les aménageurs adoptent pour la première fois la « fragmentation » pour parler des problèmes auxquels est confronté le Grand Tunis.

-Le discours des aménageurs n'est pas clair sur la fragmentation puisque dans un premier temps ces aménageurs affirment qu'il y a une fragmentation spatiale et sociale de la centralité. Dans un deuxième temps, sans lui donner une connotation négative ils souhaitent éviter que la transformation de la centralité entraîne de la fragmentation sociale.

## 2. Les orientations

Au terme des analyses et du diagnostic, les aménageurs se sont posés une question fondamentale à partir de laquelle ils ont défini les options d'aménagement : Que veut-on (ou que peut-on) faire de Tunis et à Tunis ?

La réponse est donnée sur deux options fondamentales qui doivent être mises en évidence :

-Les attributs de capitale contenus dans l'espace tunisois doivent être préservés et valorisés, car ils représentent un patrimoine économique, culturel et civilisationnel appartenant à tout le pays

---

<sup>203</sup> Ministère de l'équipement et de l'habitat, 1996, Schéma Directeur d'Aménagement (SDA) du Grand Tunis, Phase1, p.256

-C'est la région entière (Nord-est) et non plus l'agglomération à elle seule qui doit être assimilée à la fonction de capitale, compte tenu de la *vocation internationale* de Tunis et de l'ouverture de l'économie nationale sur le marché mondial.

Cette réponse met l'accent sur deux points :

-Des atouts à préserver et à valoriser.

-Une nouvelle vocation —→ Une nouvelle échelle d'étude et d'aménagement.

Dans ce document, les aménageurs ont développé ces choix en précisant :

-Quelle est la nouvelle vocation du Grand Tunis?

-Quelles sont les attributs nécessaires à la nouvelle vocation ?

-Quels sont les enjeux ou les options préliminaires de l'aménagement ?

-Quels choix d'aménagement ?

### **L'échelle d'étude**

Avant d'analyser le contenu du SDA, il faut signaler que dans ce document contrairement au PRA, l'avenir de l'agglomération est conçu en rapport à la région Nord-Est du pays. Ce changement d'échelle s'inscrit selon le SDA dans une vision globale du développement du pays. La conjoncture internationale, marquée par le phénomène de la mondialisation de l'économie, signifie, en termes d'aménagement du territoire, la prise en compte de deux impératifs majeurs : la valorisation et la protection des ressources naturelles en tant qu'atouts stratégiques et *la métropolisation de l'espace national, conçu comme une articulation d'ensembles régionaux structurés autour des métropoles.*

L'intensité des relations de l'agglomération et son arrière-pays immédiat, l'importance démographique de cet hinterland, la richesse et la fragilité de son milieu, confrontées aux exigences issues d'un contexte international de plus en plus difficile, ont conduit à envisager l'élaboration du SDA du Grand Tunis à travers une double échelle : celle de la grande région englobant les gouvernorats limitrophes et celle des trois gouvernorats du District (Tunis, Ariana, Ben Arous). La Manouba n'est pas encore connu comme gouvernorat.

Ainsi, la métropolisation est introduite clairement comme vision stratégique pour le développement du Grand Tunis.

### **La nouvelle vocation**

Les options d'aménagement doivent être fondées sur de la vocation future du Grand Tunis au regard de *l'intégration du pays à l'économie mondiale* : Tunis un pôle relais de services. Les aménageurs fondent la possibilité de la réalisation de cette future vocation par la

présence de certains atouts importants : la stabilité politique de la Tunisie, l'extension et la qualité de son système d'éducation, sa proximité par rapport à l'Europe. Néanmoins, d'autres facteurs doivent être assurés pour réussir l'objectif fondamental de ce document : faire de Tunis un *pôle-relais*. L'amélioration de la qualité de vie et celle des moyens de communication contribuera à *doter la capitale de caractères attractifs*, susceptibles de *favoriser une vocation de pôle-relais de services*. Il importe par conséquent que Tunis se dote de moyens afin de *faciliter l'installation d'investisseurs dans la sphère productive et le renforcement du secteur des services de haut niveau*. Cette nouvelle fonction de *pôle-relais*, qui intégrera la Tunisie au sein du système international des échanges économiques, suppose en effet que Tunis soit désormais dotée de *caractères internationaux*, susceptibles *d'attirer une clientèle d'investisseurs et d'hommes d'affaires*.

Les attributs nécessaires à la nouvelle vocation sont fixés en comparaison avec des villes dynamiques à l'échelle méditerranéenne et mondiale. Pour *se hisser au rang de métropole régionale et pôle-relais de services de haut niveau*, Tunis devra être en mesure de disposer et de valoriser notamment :

- Des moyens de communication à travers un réseau informationnel performant
- Des équipements d'accompagnement modernes : Un World Trade center, Une technopole et un parc scientifique, des parcs d'exposition de niveau et d'envergure internationales, le tourisme de congrès.
- Des savoirs faire de haut niveau* : une meilleure adéquation des systèmes de formation, afin de favoriser la compétitivité des savoirs faire.
- Une qualité de vie satisfaisante : La qualité de vie rend la métropole qui en est dotée attractive et par conséquent favorable à *l'implantation de services de haut niveau*, d'investisseurs et de professionnels qualifiés.
- Des services administratifs modernes et compétents : *L'attraction des investisseurs et le renforcement du caractère international d'une agglomération* sont tributaires des facilités d'accès aux services administratifs.

### **Les options préliminaires**

Compte tenu de la relation qui existe entre l'agglomération et son territoire régional, et du fait des implications de la mondialisation de l'économie, l'orientation générale préconisée vise à délester l'agglomération de certaines activités productives, afin qu'elle assure sa

transformation en pole-relais de services de haut niveau. Pour ce faire, trois types d'options (enjeux) doivent être préconisés.

*-Renforcer le caractère international de l'agglomération*, cet enjeu doit reposer selon les aménageurs sur quatre orientations fondamentales :

L'organisation de la centralité principale autour des Berges du Lac Nord et Sud.

*Une meilleure communication* qui suppose *une meilleure hiérarchisation du réseau routier et un système de transport collectif performant.*

Le choix d'équipements structurants susceptibles de *favoriser le développement des fonctions internationales de service* de Tunis.

La redistribution des activités productives en *desserrant l'activité industrielle* de Tunis vers les zones périphériques, à proximité des bassins résidentiels.

*-Assurer l'optimisation et une meilleure maîtrise du développement urbain* qui supposent l'adoption de trois orientations majeures :

La mise en œuvre d'une politique de réservation foncière pour orienter l'urbanisation.

Le choix d'axes d'urbanisation réduisant la pression sur les espaces agricoles.

Le report de la croissance vers les villes secondaires de l'aire métropolitaine.

Ce report suppose à son tour que deux conditions soient réunies : Des communications rapides entre Tunis et les villes secondaires et l'amélioration du niveau d'équipement des villes secondaires.

*-Améliorer les conditions de vie de la population au sein de l'aire métropolitaine* qui suppose *trois conditions* :

-Offrir un habitat adapté aux besoins.

*-Réduire les disparités en équipements socio-collectifs.*

-Renforcer les attributs culturels, récréatifs et écologiques du Grand Tunis.

### **Les choix d'aménagement par zone**

Selon le SDA, Tunis, dans sa vocation future, doit être conçue comme un espace compact et polyfonctionnel articulé autour d'une armature de centres, doté de zones d'activités de grandes emprises et de micro-zones réservées aux petits métiers urbains, intercalées avec des espaces verts hiérarchisés, l'ensemble étant structuré par un schéma routier et de transport en commun en site propre, qui associent les axes pénétrants et les circuits en rocade. Ce schéma global d'aménagement se résume à travers les principes suivants :

*Le renforcement des attributs de capitale métropole internationale.*

La densification du tissu urbain existant.

La mise en œuvre d'un front d'urbanisation.

*Le rééquilibrage fonctionnel et social.*

La requalification des tissus anciens et spontanés.

Le renforcement des potentialités environnementales.

Les options fondamentales explicitées plus haut se traduisent concrètement en un choix d'aménagement articulé autour des éléments suivants :

La restructuration de la centralité urbaine.

*La restructuration du réseau routier principal.*

*Le renforcement de la polyfonctionnalité des tissus résidentiels.*

La répartition des nouvelles zones d'emploi à proximité des bassins de main-d'œuvre.

La répartition des grands équipements structurants à l'Ouest et au Sud.

La réservation de trois nœuds d'échanges régionaux extra-urbains.

La création de la plateforme de Jbel El Oust.

Les espaces résidentiels.

Les zones d'habitat ancien.

*Le système de transport.*

Ces choix globaux sont traduits spatialement selon les zones géographiques. Selon le diagnostic, il s'agit d'une *concentration excessive des emplois tertiaires* dans le **Centre** et de la densification recommandée qui posent de nombreux *problèmes de circulation et de stationnement*. La fonction tertiaire préconisée par le (PRA) est à confirmer par le présent (SDA). Pour ce faire, il faudra réaménager le schéma global des échanges et intégrer les projets programmés dans une vision cohérente de l'ensemble. Deux mégaprojets sont programmés :

-*Une zone de services off-shore* sur les berges du Lac, au niveau de l'Avenue Mohamed V. Cette zone s'étalera sur une quarantaine d'hectares et sera marquée par une architecture volontaire, mais homogène, tendant à créer *une nouvelle identité spatiale à l'hypercentre*.

-*Une marina*, sur l'emplacement du port actuel qui accueillera tous *les équipements et hébergements de standing*, nécessaires au fonctionnement des institutions financières off-shore.

**La zone Nord** a toujours bénéficié des interventions publiques de planification. Néanmoins, elle n'a pas échappé aux actions spontanées. L'insuffisance de la production d'un

habitat social réglementé pose particulièrement le double problème de l'habitat anarchique qui s'étale sur les terres agricoles et de celui de la ségrégation spatiale.

Selon le diagnostic, cette zone souffre également du problème de centralité lié à une inadéquation entre les densités de population, le niveau d'accessibilité et la centralité offerte. Les centres secondaires les plus dynamiques de la zone sont situés au milieu des tissus pavillonnaires des quartiers aisés (Manar et Menzah) loin des tracés de (MLT). À l'opposé, l'on retient l'absence d'un centre sur d'autres quartiers périphériques ce qui pose *la question de l'équilibre social entre divers secteurs* de la zone Nord.

Entre les développements spontanés et les nouvelles opérations de l'AFH (Ennasr, les Jardins d'El Menzah) l'écart est très important et se traduit inévitablement par *une offre de services, émanant du secteur privé, très différenciée*, ponctuant des *ségrégations nuisibles au fonctionnement du corps social en entier*. Généralement, l'absence de réponses appropriées aux problèmes de centres et d'habitat populaire se traduit par des dysfonctionnements et des dégradations du tissu urbain.

Les options prévues par le (SDA) concernent donc ces divers aspects, tout en insistant sur la nécessité de mettre un terme à la poussée de l'urbanisation vers le Nord. La restructuration de cette zone sera basée sur le développement du centre régional existant de l'Ariana et ses liaisons avec le Centre Urbain Nord (CUN). Néanmoins, la zone ne peut fonctionner sans l'amélioration des connexions matérielles entre les différents secteurs de la zone.

D'où, la nécessité de la mise en place d'un réseau complet de voiries, maillées et hiérarchisées, avec pour double objectif de drainer les périphéries résidentielles vers les zones d'emplois centrales et de liasonner entre elles les périphéries.

Le diagnostic du (PRA) avait relevé que **la zone Ouest** souffre du fardeau de l'habitat spontané. Ce phénomène n'a pas cessé d'opérer par agglutination autour de noyaux existants et comblement progressif des interstices. Il a généré plusieurs contraintes : *l'absence de certaines viabilités* (assainissement, voirie), l'inondabilité de certains ilots, *la rareté des bassins d'emplois*, la menace sur les terres agricoles et *l'enclavement routier*.

Le problème d'une *concentration excessive de populations à revenus modestes* se pose également autant dans la zone Nord, l'habitat social était recherché afin *d'équilibrer le corps social et rapprocher la population des zones d'emplois*, que dans la zone Ouest, existe un aggravement de paupérisation et raréfaction de l'emploi disponible.

En dépit de ces problèmes et contraintes, la zone Ouest est une zone d'avenir dans le Grand Tunis dans la mesure où elle concentre les principales zones d'extension, notamment à l'Ouest de Sebkhath Séjoumi.

Les orientations du (SDA) consistent par conséquent à :

Restructurer l'ensemble de la zone autour du centre régional du Bardo et des centres relais de Manouba et Ettadhamen.

Préparer l'urbanisation future principalement par un dessin clair des infrastructures routières et de transport collectif TCSP de façon à assurer une continuité avec les réseaux existants.

Dans le diagnostic établi, l'aménageur emploie plusieurs vocabulaires pour décrire la situation de **la zone Sud** :

*La fragmentation du tissu urbain existant.*

*Une excroissance, qui n'est reliée au reste du tissu de la capitale que par un étranglement de routes et de réseaux divers.*

*Une mosaïque de tissus (quartiers) monofonctionnels (résidentiels ou industriels), séparés par d'importants couloirs de servitudes.*

*L'enclavement relatif de la zone par rapport à l'hypercentre et à l'ouest de la capitale.*

*Des opérations d'habitat social, déconnectées du fonctionnement général de l'agglomération.*

*L'absence d'une armature de centralité, présentant son isolement relatif du reste de la capitale.*

*A Fouchana-Mohammedia, le problème concerne la très forte concentration d'habitat social qui risque de dévaloriser l'image de marque de tout le secteur.*

La disproportion entre le volume d'emplois et celui de la population, aggravée par la distorsion entre la nature dominante des emplois offerts et la prédominance tertiaire de la demande, explique l'importance des migrations alternantes qui affectent la zone...

Le caractère monofonctionnel des quartiers de la zone est lui-même à l'origine d'intenses déplacements internes.

Les propositions du (SDA) font écho à ces contraintes en important à l'avenir des implantations de fonctions nobles et structurantes :

-Structuration de la zone Sud autour du nouveau centre urbain à caractère régional, localisé à El Mourouj

-Deux grandes zones composent cette opération : Les berges du lac Sud et La Marina.



L'horizon prévisible de réalisation de cette opération excède largement celui du (SDA). Les seules recommandations du (SDA) sont de veiller au respect des réservations d'emprises nécessaires à la liaison des nouvelles urbanisations avec l'ancien tissu.

**La Côte Sud** est une zone définie comme banlieue résidentielle caractérisée par son environnement fragile. La première recommandation du SDA est de favoriser l'émergence d'un véritable boulevard de front de mer prolongeant celui de Hammam Lif vers Radès au Nord et Hammam Chott au Sud. La réalisation de ce front de mer pourra se faire par une densification en R+3 du bâti existant. Malgré que cette préconisation soit de nature à renforcer la fragilité environnementale, si elle n'est pas soumise à une réglementation particulière, ce boulevard contribuera à *renforcer l'identité touristique de la Côte Sud*.

Les principaux problèmes présentés dans le diagnostic de **la Côte Nord** sont estimés par rapport à la vocation de résidentiel de standing. Dans ce sens, deux grands problèmes sont évoqués. Le premier concerne les relations, avec l'ensemble de la ville, qui ne sont pas à *la mesure du prestige et du rayonnement de la zone*, elle est même considérée comme *désenclavée*. Le second concerne le déficit flagrant en emplois. Plusieurs opérations sont déjà engagées :

- Des projets d'habitat projetés par l'AFH et la SPLT : Sidi Daoud, Bhar Lazrag, Ain Zaghouan, El Aouina et Berges du Lac.
- Des zones d'emploi : deux zones industrielles de 17 et 37 hectares à la Goulette.
- Le projet du Parc archéologique de Carthage-Sidi Bou Said ainsi que celui du Golf de Gammarth.

Donc, il s'agit réellement d'une zone d'avenir dont la taille et la qualité des aménagements engendreront un glissement du centre de gravité de la ville. Les infrastructures et les centres urbains doivent par conséquent être envisagés dans cette perspective.

Les projets engagés ou projetés témoignent d'une fréquentation qui sera exclusive à certaines populations tunisoises aisées ou des populations étrangères.

## **Conclusion**

Comparé au premier document, le SDA intègre la dimension internationale dans la politique générale d'aménagement. Dès l'introduction, ses auteurs expriment explicitement une volonté de l'internationalisation de la métropole. Bien que le PRA a été conçu dans un

contexte d'ouverture économique, les orientations préconisées n'ont pas été fortement et directement liées à l'efficacité économique. La question était de rééquilibrer la répartition des fonctions urbaines sur le territoire de la ville.

D'après le diagnostic du SDA, les disparités persistent. Les choix et les orientations pris par le document précédent n'ont pas atténué les problèmes cités dans son diagnostic. Le manque de maîtrise de l'urbanisation et des ressources foncières et financières a contrecarré la réalisation de la majorité des choix liés notamment à l'équilibre au sein de la ville.

Une multitude de vocabulaires sont employés en lien aux différenciations socio-spatiales tels que : déséquilibre(s), disparité(s), ségrégation(s), absence de cohésion sociale... L'usage du mot fragmentation ou ses dérivés distingue ce document du PRA : fragmentation des espaces tertiaires, la fragmentation de la centralité, consommation fragmentée, fragmentation du tissu existant. Cependant, cet usage n'a pas ici de connotation négative directe. Il semble que les auteurs ont eu recours à ce vocabulaire sans avoir l'intention de parler d'un vrai problème de développement urbain et social de la métropole.

Le lien entre l'usage du sol et l'infrastructure de transport, décrit comme déséquilibré, est selon les auteurs à l'origine d'un dysfonctionnement de la métropole. Ce constat n'est pas spécifique à Tunis. Coordonner l'urbanisation et les réseaux de transport est devenu une évidence et même une condition indispensable pour un développement optimisé et maîtrisé des villes. Dans le Grand Tunis, maîtriser ce lien n'est pas encore à l'ordre du jour.

Les choix à effectuer par zone renforceront les déséquilibres existants. Les zones résidentielles garderont la même vocation, en dépit de l'injection prévue de petites zones d'emploi ou des équipements socio-collectifs. Les zones les mieux développées économiquement et socialement vont bénéficier davantage du développement grâce à des nouveaux projets à caractère international.

La métropolisation est reconnue comme un stade urbain de Tunis par l'emploi de «métropole» au lieu de «ville». Des dynamiques métropolitaines sont mentionnées telles que la tertiarisation du centre, le desserrement de l'industrie, le dépeuplement du centre. Elle est également proposée comme une stratégie pour le développement de cette ville.

Les auteurs insistent sur les attributs à vocation internationale de Tunis pour accueillir la clientèle étrangère (investisseurs et hommes d'affaires). Cet objectif atteint pourra bien permettre des rapports de certains territoires et populations à l'échelle internationale d'une part et une déconnexion de ce système va toucher d'autres territoires et populations non concernés par les projets à caractère international d'autre part.

### III. Schéma Directeur d'Aménagement (SDA) du Grand Tunis à l'horizon 2021

Il s'agit d'un rapport, élaboré en 2010, qui fixe après un examen et une analyse de la situation actuelle du Grand Tunis, les enjeux et les orientations d'aménagement de la métropole à l'horizon 2021. Les données statistiques utilisées datent globalement du recensement général de la population et de l'habitat réalisé en 2004.

Ce document constitue un rapport final de synthèse du Schéma Directeur du Grand Tunis. Il résume et actualise les différentes phases du (SDA) en fonction des changements rapides qui ont affecté l'agglomération au cours des dernières années et tient compte des nouveaux atouts et contraintes touchant à son évolution à l'horizon 2021. Notre examen de ce rapport a permis de relever que :

- Les aménageurs reprennent les mêmes options et partis d'aménagement que ceux du (SDA) précédent.

- Ils insistent sur une organisation du Grand Tunis à une double échelle : urbaine et régionale. Le réseau régional impliquant une distribution nouvelle des fonctions génératrices d'urbanisation à travers les villes et groupements de l'hinterland de Tunis. L'aménagement au niveau intra urbain doit contribuer à *limiter la tendance constatée vers la fragmentation spatiale*.

Bien qu'elle ne soit pas démontrée, la notion de « fragmentation » est de nouveau employée pour décrire un processus en cours dans le Grand Tunis.

- Ils expliquent que *la métropolisation constitue le fondement de la nouvelle politique urbaine en Tunisie* qui vise à *affronter les enjeux et les défis de la mondialisation de l'économie en améliorant l'image de marque internationale de la capitale*.

- Ils emploient d'autres vocabulaires qui font référence à la métropolisation et à la fragmentation.

Les traits distinctifs de l'urbanisation renvoient à *l'éclatement de l'urbanisation, à l'effritement des terres et à l'éclatement des limites urbaines de la capitale*. Il s'agit d'un *processus intense de périurbanisation conjugué à un dépeuplement de la zone centrale et un caractère différentiel de la croissance démographique*. Il est question de redistribuer la population sur les différentes unités administratives du Grand Tunis en fonction de la distribution spatiale des différentes fonctions urbaines et de la structure urbaine.

Ce rapport décrit aussi des *déséquilibres fonctionnels et sociaux de la capitale* traduits en termes de ségrégation, de coûts sociaux et d'images de marque très différenciées :

- *L'aspect ségrégatif se traduit dans l'occupation du sol urbain à Tunis. Cette ségrégation se présente selon un double visage :*

- *Ségrégation fonctionnelle avec d'immenses emprises monofonctionnelles et quelques rares tissus mixtes.*
- *Ségrégation sociale avec des clivages très nets entre Sud, Nord et Ouest de l'agglomération.*

- *Les coûts sociaux sont exprimés en termes de coûts de transport dont ceux résultant des allongements des déplacements domicile travail et les coûts de fonctionnement des infrastructures. Dans la stratégie de rééquilibrage, la restructuration du système de transports en commun constitue un point de passage obligé.*

*Cette concentration des réseaux de transport en commun a contribué à marginaliser encore plus les périphéries.*

- *Les images de marque très différenciées se traduisent par des images dévalorisées pour certaines zones (Sud et Ouest) et survalorisées pour d'autres (Nord et Côte Nord). Ce paradoxe Dévalorisation/ Survalorisation crée une dynamique foncière et une demande accrue de terrains à urbaniser qui ne sont pas en compatibilité avec un aménagement rationalisé de l'espace, un objectif recherché généralement dans chaque choix préconisé.*

*Il est également question dans la situation observée d'une dynamique de la marginalisation de certains quartiers ou tissus urbains anciens et spontanés dont l'existence à l'état actuel est de nature à dévaloriser le voisinage et à aggraver les facteurs de division sociale et spatiale. D'où le problème qui se pose aussi bien en termes de réhabilitation d'un patrimoine bâti, d'intégration de quartiers, que d'intégration sociale.*

*Dans leur description de la morphologie du Grand Tunis, ces auteurs parlent d'une diversité de tissus morphologiquement distincts qui répondent à un déterminisme historique précis : La médina, la ville européenne, les quartiers périphériques sont trois éléments étrangers les uns aux autres. L'un des principaux problèmes actuels est de créer une unité urbaine à partir de cette diversité structurelle.*

*Les aménageurs affirment leur conscience des inévitables déséquilibres inhérents à tout processus de métropolisation :*

- Quantitatifs à travers les phénomènes d'accumulation et de concentration.
- Qualitatifs à travers la sélection des lieux des activités et des populations.
- Relationnels traduits par des *inégalités de situation au sein des réseaux et des espaces urbains.*

Pour pallier ces inévitables déséquilibres, *le rééquilibrage fonctionnel et social* constitue l'une des principes fondamentaux du (SDA). Néanmoins, le choix de restructurer la centralité autour du lac de Tunis sur ces deux rives Nord et Sud, en cours de réalisation, est en opposition avec ce rééquilibrage recherché.

*Les déséquilibres ou des situations très contrastées apparaissent dans la lecture du système de centralité.* Ce qui pose déjà un problème dans le fonctionnement global de la métropole.

La restructuration de la centralité préconisée par le (SDA) est basée sur la reconquête de la façade maritime du centre qui améliorera la fonction récréative et *confortera la vocation de pôle d'excellence du centre-ville.* Par ailleurs, le centre devra accueillir des projets immobiliers excluant généralement la composante habitat et devant *revaloriser son niveau de services.*

Plusieurs mégaprojets urbains sont projetés ou en cours de réalisation dans l'hypercentre, dans son prolongement immédiat, sur les berges du Lac de Tunis (Nord et Sud), et vers le Nord-Est de l'agglomération. Le centre National Culturel (CNC) en cours de réalisation qui confirmera la fonction culturelle de l'hypercentre. Tunis sport city est un projet qui *répond totalement aux normes internationales* liées au sport (formation et compétition). Le projet de Sama Dubaï est de nature à faire de Tunis un pôle régional en matière d'activités porteuses, ainsi qu'une destination touristique privilégié, capable *d'accueillir des manifestations internationales et un centre mondial de commerce et de services.* Le Port financier de Tunis est la première cité intégrée et stratégique des services financiers en Afrique du Nord. La médina des roses (Bled el Ward) est *une ville moderne comprenant une cité de santé de classe internationale,* des résidences, des centres touristiques, de loisirs, des centres commerciaux et sportifs (golfe, parcs et d'espaces verts).

Le diagnostic, les orientations générales et celles par zone présents dans ce nouveau SDA constituent une continuité du précédent. Dans le diagnostic, les concepteurs parlent davantage des déséquilibres dans le Grand Tunis. Ils évoquent explicitement la fragmentation et la division sociale de cette métropole. Ils les considèrent comme inévitables et inhérentes au processus de métropolisation. Ainsi, ils ont poursuivi les mêmes orientations présentées dans le (SDA) précédent basées sur la métropolisation et l'internationalisation de la métropole. En conséquence, les tendances à la fragmentation spatiale et sociale encours seront accentuées notamment avec le développement des projets orientés essentiellement vers une clientèle aisée et étrangère.

## **Conclusion**

Les trois documents analysés signalent l'existence et la persistance des disparités et des déséquilibres entre les différentes zones de la métropole de Tunis. Les thèmes utilisés renvoient tous de façon directe ou indirecte à la fragmentation dans ces deux acceptions spatiale et sociale. Cette notion est évoquée explicitement à plusieurs reprises dans les schémas directeurs d'aménagement. Cependant, reconnaître ces problèmes ne se traduit pas par la préconisation de solutions.

Ainsi, il faut signaler une mutation importante dans les objectifs visés par les documents produits pendant les années 1970 et ceux produits depuis les années 1990 : de la recherche d'un équilibre au sein de l'agglomération, dans le PRA, à la recherche d'une mise à niveau du territoire pour plus de compétitivité à l'échelle internationale dans le SDA. Les deux versions du SDA élaborées présentent les mêmes principes et choix d'aménagement. Le deuxième schéma insiste de plus en plus sur l'internationalisation et intègre les grands projets à caractère international programmés ou en cours de réalisation.

Malgré les problèmes constatés, les choix préconisés ont tendance à aggraver les déséquilibres internes à la métropole et probablement à l'espace régional et nationale. Améliorer la compétitivité est devenu le premier objectif autour duquel tournent toutes les actions programmées ou en cours. Ainsi, l'ambition de Tunis est de devenir une métropole attractive à l'investissement extérieur au détriment de fonctions urbaines de proximité pour l'ensemble de sa population. Le problème du déséquilibre est traité différemment. Rééquilibrer la répartition des fonctions urbaines n'est pas citée en tant qu'enjeu de premier degré. Dans le dernier document, il s'agit d'atténuer ce déséquilibre et améliorer les conditions de vie des différentes populations sans être en mesure d'éviter les conséquences inséparables du processus de métropolisation.

## **B. Les enjeux révolutionnaires et les différenciations socio-spatiales**

Le développement déséquilibré entre les régions du territoire national tunisien était le moteur de la révolution tunisienne (17 décembre 2010-14 janvier 2011). Cette révolution avait mis en avant la souffrance de la population sous le poids d'une crise économique dissimulée par l'État. Elle a révélé une répartition déséquilibrée des richesses en faveur de l'axe littoral du pays marginalisant ainsi les autres régions.

« Liberté et dignité » était le slogan de cette révolution. Le peuple tunisien, en se soulevant, a exprimé son besoin d'une liberté d'expression dans un pays sans censure d'une part et une vie

humaine digne d'autre part. La liberté d'expression est acquise notamment par la mise en route du processus démocratique. Deux élections législatives ont eu lieu en 2011 et 2014. Quant à la dignité, fondée sur la croissance économique et sociale, elle ne s'est pas encore concrétisée. Un développement économique et social équitable garantissant un emploi et un cadre de vie humain pour tous restent des promesses non réalisées par les gouvernements successifs.

Dans ce paragraphe, nous examinons comment des différenciations spatiales et sociales dans le Grand Tunis se traduisent à travers la mobilisation de la population, dans les discours des partis politiques et les projets réalisés ou à réaliser après la révolution.

La première étincelle de la révolution tunisienne a été déclenchée le 17 Décembre 2010 au centre-ouest du pays (Sidi Bouzid) suite à l'immolation d'un jeune vendeur ambulancier, Mohammed Bouazizi, agressé par un policier municipal. Des manifestations ont eu lieu les 18 et 19 Décembre devant le siège du gouvernorat de la ville de Sidi Bouzid. Toutes les villes du centre-ouest se sont mobilisées non seulement pour exprimer leur solidarité mais également pour manifester leur mécontentement face au sous-développement économique et social. Cette révolte ne s'est propagée dans les villes littorales et le Grand Tunis, qu'à partir du 27 Décembre après l'appel des syndicats et des avocats à la manifestation. Sous la peur de la force policière déployée dans tous les quartiers et les espaces publics symboliques, les mouvements n'ont été vraiment significatifs qu'à partir du 10 Janvier 2011 par le rassemblement massif des étudiants de l'Université El Manar. Cité Ettadhamen, quartier qui souffre de problèmes sociaux, situé à quelques stations de métro de cette université, a été très vite contaminé par ce mouvement. Des confrontations entre les habitants et les forces de l'ordre ont causé la blessure et la mort de plusieurs victimes et marqué un tournant dans la dynamique révolutionnaire dans la capitale. Les émeutes sont développées progressivement vers les quartiers populaires de la périphérie et ont convergé vers le centre. Une masse populaire a occupé progressivement l'Avenue Bourguiba, axe structurant et symbolique de la capitale où s'installe le siège du ministère de l'intérieur. Le 14 Janvier, le départ du président Ben Ali a ouvert la porte à l'aspiration aux changements des conditions notamment économiques urbaines et sociales des quartiers défavorisés de la capitale.

## I. Une lecture des résultats électoraux

Après une période transitoire, les premières élections législatives du 23 octobre 2011 en Tunisie post-révolutionnaire ont donné une large avance au parti islamiste d'Ennahdha dont l'activité a été interdite sous l'ancien régime depuis le début des années 90. Plusieurs interprétations ont été avancées : vote de sanction contre les éléments de l'ancien régime, vote populaire, vote identitaire.

Les travaux<sup>204</sup> de Gana A., Van Hamme G. et Ben Rebah M. avaient proposé une lecture sociologique et territoriale des résultats électoraux de 2011. Ces chercheurs ont révélé deux oppositions politiques structurantes en devenir de l'espace politique tunisien. La première opposition entre les grands partis dominant la scène nationale qui réalisent leurs meilleurs scores dans les zones urbaines et développées et le reste du spectre politique implanté dans les zones les moins développées du pays. La deuxième opposition territoriale se situe entre les partis « modernistes » et le parti religieux « Ennahdha ». Les analyses, à l'échelle plus fine, indiquent que ces partis n'investissent pas les mêmes zones des villes. Les partis « modernistes » obtiennent en termes relatifs leurs meilleurs scores dans les délégations aisées. Ennahdha est implantée dans des quartiers plus populaires.

Pendant les élections législatives de 2014, « Nidaa Tounes », un nouveau parti qui se présente dans son programme électoral en tant que mouvement politique d'essence patriotique et populaire et d'orientation sociale-démocrate, s'impose et se place avant « Ennahdha » notamment dans le Grand Tunis.

La comparaison des résultats des élections de 2011 et ceux de 2014 montre un changement radical dans les orientations des électeurs. Le Grand Tunis est partagé en cinq circonscriptions électorales : Tunis 1, Tunis 2, Ariana, Ben Arous et Manouba. Tunis 1<sup>205</sup> regroupe les délégations du centre et les délégations situées autour de la Sebkhah Séjoui. Tunis 2 regroupe les délégations du Nord et celles de la Côte Nord.

Dans les cinq circonscriptions électorales, le « Nidaa Tounes » se place premier et « Ennahdha » se place deuxième. Nous pouvons estimer qu'il s'agit d'un vote de sanction. « Ennahdha », au pouvoir, n'a pas pu, aux yeux des Tunisiens, résoudre les problèmes et répondre à leurs aspirations. Les électeurs qui ont voté pour « Nidaa Tounes » espèrent que ce nouveau parti sera l'alternative à la hauteur de leurs attentes.

---

<sup>204</sup> Gana A., Van Hamme G., Ben Rebah M., « Géographie électorale et disparités socio-territoriales : les enseignements des élections pour l'assemblée constituante en Tunisie », *L'espace politique* [en ligne], 18/ 2012-3.

<sup>205</sup> Tunis 1 : Médina, Bab Bhar, Bab Souika, Séjoui, Ezzouhour, El Hraïria, Sidi Hassine, El Ouardia, El Kabaria, Sidi El Béchir, Jbel Jloud. Tunis 2 : Carthage, El Omrane, El Omrane Supérieur, Ettahrir, El Menzeh, Cité EL KHadra, Le Bardo, La Goulette, Le Kram, La Marsa.



Ces résultats peuvent témoigner d'une réussite dans le processus de démocratie dans le pays en général. Cependant, ils mettent à jour les attentes économiques et sociales de toute la population.

Tableau 29: Résultats des élections législatives, 2011 et 2014, par circonscription dans le Grand Tunis.

	2011		2014	
	Parti 1	Parti 2	Parti 1	Parti 2
Tunis 1	Ennahdha	Ettakatol	Nidaa Tounes	Ennahdha
Tunis 2	Ennahdha	Ettakatol	Nidaa Tounes	Ennahdha
Ariana	Ennahdha	Ettakatol	Nidaa Tounes	Ennahdha
Ben Arous	Ennahdha	Ettakatol	Nidaa Tounes	Ennahdha
Manouba	Ennahdha	Ettakatol	Nidaa Tounes	Ennahdha

## II. La question des différenciations spatiales ou sociales dans les programmes électoraux

Les nombreux partis qui ont vu le jour après la révolution ont entamé une course électorale depuis les élections législatives de 2011. Le travail de terrain, les affiches et les discours ont été des moyens de communication investis par tous les candidats aux élections législatives pour mobiliser les foules.

Dans l'objectif de tester la question des différenciations socio-spatiales dans les discours politiques, notamment dans le Grand Tunis, nous avons examiné dans un premier temps les spots de campagne électorale de 2014, d'environ 3 minutes chacun, diffusés en arabe par la chaîne nationale. Nous avons considéré les spots des trois principaux partis (Nidaa Tounes, Ennahdha et Ettakatol) à Tunis1 et Tunis2, deux circonscriptions électorales de caractéristiques économiques urbaines et sociales différentes.

Dans un deuxième temps, nous avons inscrit ces spots dans leur cadre général à savoir le programme électoral de chaque parti.

### 1. Les discours des représentants des partis politiques dans le Grand Tunis

L'aperçu des communications des trois partis dans les deux circonscriptions montre que les mots décrivant les différenciations sont faiblement employés. Leila Aouled Ali, représentant de Nidaa Tounes à Tunis1, parle des «zones marginalisées». Said Aidi, représentant du même parti à Tunis2, signale quant à lui, un «refus de l'exclusion». Ce sont les deux vocables qui font référence aux différenciations socio-spatiales.

Leila Aouled Ali parle de l'aggravation des problèmes économiques, sociaux et sécuritaires sous le gouvernement en place. Elle présente un objectif de développement économique et social général à travers la sélection de certains secteurs créateurs d'emplois tels que les

énergies renouvelables. Pour la population de Tunis1, elle propose d'aider les sans-emplois, rapprocher les services sanitaires et proposer aux élèves décrocheurs de reprendre les études dans une école dite de deuxième chance.

Son collègue à Tunis2, avance un programme fondé sur la gouvernance durable, la décentralisation et la citoyenneté participative qui garantiront un développement économique et social pour tous.

Ali Laarayedh, représentant d'Ennahdha à Tunis1, en indiquant les noms des délégations une à une de cette circonscription, annonce des promesses spécifiques sous forme de cinq points : assainir l'environnement et offrir un service sanitaire, lutter contre les crimes la violence et la délinquance, développer l'infrastructure de base, aider les familles nécessiteuses et aménager des espaces verts.

Abdelfattah Mourou, du même parti à Tunis2, évoque un programme général lié à la gouvernance, au chômage...Il a également insisté sur la promotion des droits acquis de la femme, un message qui se veut rassurant aux femmes de la circonscription qui ont un mode de vie moderne.

Khalil Moncef Ezzaouia et Lobna Jribi, représentants respectifs d'Ettakatol à Tunis1 et Tunis2, rappellent les acquis généraux pendant leur première expérience au pouvoir puisque leur parti était partenaire au gouvernement en place. Dans le cas de Tunis1, le candidat propose de renforcer les services et les aides dédiés aux personnes démunies. Dans le cas de Tunis2, la candidate parle d'une façon générale en insistant sur la question de la justice sociale et rappelant qu'il s'agit aujourd'hui d'un principe de la Constitution tunisienne qu'il faut appliquer.

S'agissant d'un spot de courte durée, chaque candidat préfère généralement citer ses promesses pour essayer de séduire les électeurs avec des mesures ou des solutions améliorant leur situation et défendre sa légitimité.

Pour traiter les problèmes, les candidats ont proposé des mesures très variées. Certaines, d'ordre institutionnel, consistent à réformer notamment la notion de la gouvernance. D'autres sont des solutions d'aménagement à des problèmes urbains et sociaux. Cependant, ce qui attire l'attention dans ces solutions, est que la question de la mobilité est très rarement évoquée alors que c'est un problème majeur dans la métropole tunisoise.

Des candidats de même parti peuvent présenter des discours différents pour chaque circonscription. Chaque candidat adapte son discours à la population concernée. Dans le cas de Nidaa Tounes et d'Ennahdha, leurs représentants ont adopté la même stratégie. Le représentant de chaque parti à Tunis1 évoque des solutions aux problèmes urbains et sociaux

vécus par la population démunie de cette circonscription. Son collègue à Tunis<sup>2</sup> parle des réformes institutionnelles, de défense et renforcement des droits acquis.

Cette stratégie reflète une perception de la division dans la société tunisoise. Bien que la liberté et la dignité aient formé le premier slogan de la révolution tunisienne, les attentes ont réellement des formes et des degrés différents pour deux populations appartenant à un même découpage administratif à savoir le gouvernorat de Tunis mais dont les conditions de vie quotidienne sont très différentes.

La population modeste ou démunie cherche des solutions immédiates et concrètes qui puissent améliorer son quotidien. La population plus aisée est en attente de principes politiques et économiques qui lui confèrent la stabilité de son statut et de ses conditions de vie et d'une intégration dans une société mondialisée.

## 2. Les mesures des discours politiques face aux différenciations socio-spatiales

Les spots précédemment examinés se réfèrent à des programmes écrits. Chaque parti a explicité les mesures à mettre en place une fois élu en utilisant plusieurs vocables pour décrire des problèmes économiques et sociaux. Bien que ces programmes concernent l'échelle nationale, ils permettent d'avoir une idée plus explicitée sur la notion de différenciations.

Le parti d'Ennahdha, dans son programme de 2011, a eu recours à des mots ou formulations tels que "*politiques économiques qui réalisent les équilibres*", "*régions démunies*", "*équilibre régional*", "*l'intégration des régions intérieures*", "*fournir des services spécialisés de qualité et équitables dans toutes les régions*". Dans le programme de 2014, ce parti diversifie les termes. Il parle d'un processus de croissance à travers des "*politiques d'intégrations*", "*réajustant les déséquilibres*", "*la rectification du déséquilibre*", "*réduction des disparités entre les régions*", "*régions plus défavorisées*". Parmi les objectifs visés par ce parti est de garantir la "*justice sociale*", "*l'égalité des chances*" et protéger les "*groupes sociaux vulnérables*" et moyens, de lutter contre les "*inégalités sociales*" et la "*pauvreté dans toutes ses dimensions*". Il reprend le terme «*égalité des chances*» en matière d'accès aux services publics. Il évoque également la réduction des "*fractures numériques entre les régions*".

Dans le programme d'Ettakatol en 2011, deux termes sont essentiellement repris : "*Réduire la fracture régionale*" et "*Désenclaver les zones de l'intérieur*", "*Désenclaver les zones à forte densité*", "*Désenclaver les quartiers populaires et les rendre plus humains*". Mais il parle également de «*l'isolement des quartiers populaires*».

Dans le programme de 2014, le lexique est agrémenté par d'autres mots ou phrases tels que : *"Garantir l'équilibre entre les régions et les catégories sociales", " la croissance inclusive et le développement pour tous", "Une société d'égalité des chances", "Une société équilibrée et tolérante".*

Le programme de "Nidaa Tounes " en 2014 emploie moins de mots se référant aux différenciations. Les principales phrases citées sont : *"mettre fin aux disparités régionales", "décloisonnement physique", "une vie digne pour tous".*

À travers ces discours, les partis reconnaissent unanimement le déséquilibre, l'inégalité, le désenclavement, l'exclusion, la marginalisation dans le territoire tunisien et cherchent à rassurer l'électeur sur l'efficacité de leur programme.

Tous les mots ou les termes mobilisés par les partis font référence à la fragmentation du territoire national. Ils sont systématiquement évoqués dans la formulation des promesses et des solutions telles que « lutter contre... », « atténuer... », « désenclaver... », « réduire... ». Ils mobilisent en même temps des mots tels que « égalité », « équité », « intégration » affichant un avenir rompant avec les problèmes précités.

Face aux problèmes relevés pendant la révolution, chaque parti a essayé de proposer certaines mesures dans une vision globale du développement du pays. Selon un aperçu général, ces programmes se composent tous de deux volets : politique et économique/social. Nous nous intéressons aux mesures liées au volet économique et social.

Ennahdha a présenté deux programmes à titres différents pour les deux élections 2011 et 2014. Le titre passe de *«Pour une Tunisie de la liberté, de la justice et du développement»* à *«Vers une économie prospère et un pays en sécurité»*. Les deux titres résument les préoccupations majeures à chaque période. En 2011, l'aspiration du développement économique est inséparable de la liberté d'expression et la justice sociale. En 2014, l'économie est en lien direct avec la sécurité. Atteinte par le terrorisme, la Tunisie ne peut espérer une économie prospère sans une sécurité rassurant les hommes d'affaires tunisiens et étrangers.

Dans le premier programme, le parti propose de *réviser le découpage administratif actuel et étudier la possibilité de créer des districts de développement régional intégrant des pôles économiques*. Il préconise également *un programme urgent de développement local, destiné à améliorer les conditions de vie de la population dans les régions démunies à travers l'amélioration de l'infrastructure de base, des services publics et de la couverture sanitaire*.

Concernant les secteurs économiques, ce parti mise sur l'industrie innovante, les TIC et le tourisme haut de gamme. Pour renforcer ces trois secteurs, il propose d'*aménager*

*l'infrastructure industrielle et technologique dans l'ensemble des régions conformément aux normes internationales, promouvoir et généraliser les technopoles en tant que facteur de développement régional et de créer une deuxième technopole pour les TIC semblable à celui d'El Ghazala.*

Un paragraphe intitulé « *Aménagement du territoire et l'habitat* » dans ce programme est structuré essentiellement autour de deux points : l'habitat et les routes. La politique d'habitat se base sur l'offre du *logement social répondant aux besoins de différentes catégories sociales*. Un programme des routes express est envisagé afin de faciliter l'intégration des régions intérieures.

Dans le programme de 2014, le parti reprend l'idée de réexaminer le découpage territorial pour résoudre le problème de déséquilibre régional. Les choix économiques sont les mêmes que ceux du programme de 2011 en explicitant qu'il s'agit *d'une approche prospective et sélective des secteurs économiques, des politiques économiques qualitatives* qui vont permettre *l'adhésion efficace dans le système économique mondial*. Ce nouveau programme développe davantage la question de transport puisque *le développement de l'infrastructure et la logistique est parmi les conditions les plus importantes du décollage économique et parmi les moyens de développement des régions*. Le programme propose des projets structurants : l'extension du port de Radès, la construction d'un port en eaux profondes, la réalisation du réseau ferroviaire rapide dans le Grand Tunis, la mise en place d'échangeurs et de routes périphériques et la modernisation du réseau routier dans les grandes villes.

Le programme d'Ettakatol de 2011 a proposé *d'ouvrir davantage l'économie sur les marchés internationaux* en faisant de *la Tunisie un pôle de services*. Ce modèle est fondé sur certains secteurs : le tourisme, le commerce, les industries innovantes et les énergies renouvelables.

Les mesures à l'échelle urbaine et sociale s'intéressent à la question du logement social et de l'accessibilité. Dans l'objectif *d'améliorer le quotidien des tunisiens et permettre à l'ensemble des citoyens d'accéder au mieux vivre*, le programme mise essentiellement sur trois politiques :

*Privilégier le transport en commun permettant l'accessibilité, la qualité et le temps de déplacement,*

*Le logement social financé par l'État,*

*Assurer l'accessibilité de tous les tunisiens aux soins en implantant équitablement sur l'ensemble du territoire des hôpitaux régionaux.*

Pour les quartiers populaires, le programme propose de *faire de l'esthétique urbaine, intensifier les espaces verts et les aires de loisirs, les désenclaver et les rendre plus humains.*

Dans le programme de 2014, pour le plan économique et social, le parti n'a pas changé d'orientations et de mesures. L'élément nouveau dans ce programme est l'emploi de termes existant dans la Constitution tunisienne tels que la *discrimination positive* et la *croissance inclusive* pour garantir l'équilibre entre les régions et les caractéristiques sociales.

Comme pour les deux premiers partis, Nidaa Tounes, participant aux élections de 2014, présente un modèle économique qui vise à *hisser le positionnement de la Tunisie dans l'économie mondiale fondée sur une logistique hissée aux standards internationaux (port en eaux profondes, hub aérien, villes technologiques).* À l'échelle régionale, le programme propose également de moderniser les infrastructures et lever les obstacles au développement des régions à travers l'extension des réseaux routier, autoroutier et ferroviaire.

La sélectivité des secteurs économiques à consolider est également un principe du modèle économique avancé par ce parti qui ambitionne de renforcer l'innovation et la technologie dans le but *de maîtriser les technologies d'avenir et transformer le pays en une plateforme technologique internationale.* Il propose de *mettre en place une infrastructure industrielle de haut niveau à travers le développement d'une nouvelle génération de zones industrielles et la multiplication des pôles technologiques et des centres technologiques et industriels.* La mise aux normes internationales des ports de plaisance est envisagée pour relancer le tourisme.

À l'échelle locale, ce parti parle de « *Plan Ambition Régions* » qui consiste à un *décloisonnement physique à travers les infrastructures de liaison au reste du pays et à l'ensemble du monde, l'amélioration rapide des conditions de vie à travers la mise à niveau de tous les équipements sociaux, l'amélioration des conditions d'habitat et une assistance aux catégories démunies, l'attraction des activités économiques au moyen des infrastructures industrielles, des compétences technologiques et des mécanismes d'encouragement à la décentralisation.* Il aborde également la question de :

-La rénovation et la réhabilitation des grands quartiers populaires pour offrir un logement décent pour tous.

-L'aménagement de centres de vie modernes dans les villes chefs lieux de gouvernorats pour offrir une meilleure qualité de vie.

-L'amélioration des conditions de transport urbain et interurbain : réduire la pénibilité des déplacements au sein et entre les villes.

L'aperçu des programmes a permis de soulever deux points importants :

-Une similarité relative entre les différents programmes

Les trois partis politiques, en présentant leurs programmes, ont employé tous des vocables différents en rapport à la fragmentation. Constatant tous un dysfonctionnement général, ils utilisent des mots tels que « disparité », « inégalité », « enclavement » et « fracture ».

Pour le volet économique et social, ils proposent dans l'ensemble des mesures analogues qui peuvent être répertoriées en deux groupes. Le premier tourne autour des mesures qui permettront de hisser la compétitivité économique du pays telles que la sélectivité des secteurs économiques prometteurs ou le renforcement de l'infrastructure notamment routière et logistique. Le second concerne les mesures qui visent l'amélioration des conditions de la vie quotidienne. Ce sont des opérations de réhabilitations, curatives, qui consistent à doter les zones défavorisées d'équipements de proximité en améliorant notamment leur desserte et leur connexion à l'ensemble du territoire.

-Une conformité au Plan quinquennal (2010-2014) qui a précédé la révolution

Avant la révolution, le 12<sup>ème</sup> Plan de développement a été rédigé pour la période (2010-2014). Ce plan préconise *l'amélioration de la compétitivité de l'économie*<sup>206</sup>. En parallèle, il indique que l'un des défis à relever consiste à *améliorer le niveau et la qualité de vie, assurer la soutenabilité du processus de développement entre toutes les catégories sociales et les régions du pays*<sup>207</sup>. À plusieurs reprises, le Plan insiste sur l'innovation et la technologie à promouvoir dans les différents secteurs :

*-Le renforcement de la capacité compétitive et technologique du tissu industriel... répondant aux normes internationales*<sup>208</sup>.

*-La création d'une nouvelle dynamique de développement basée sur la promotion des activités prometteuses, ayant un fort contenu technologique et innovant*<sup>209</sup>.

---

<sup>206</sup> Ministère du développement et de la coopération internationale, 2009, 12<sup>ème</sup> plan de développement 2010-2014, p.55.

<sup>207</sup> *Idem*, p.55.

<sup>208</sup> *Idem*, p.166.

<sup>209</sup> *Idem*, p.148.

*-la réalisation des extensions des pôles technologiques dans des variables zones pour l'attraction des investissements dans les activités à haute valeurs technologiques (TIC)<sup>210</sup>*

*- la consolidation du tourisme culturel, thermal et le golf eu égard aux opportunités qu'ils offrent pour promouvoir et diversifier l'investissement privé<sup>211</sup>*

Ce plan met également l'accent sur l'importance de l'infrastructure et la logistique. Il préconise le développement des infrastructures de base, logistique et technologique destinées à l'entreprise pour permettre l'impulsion de la dynamique de l'investissement dans les différentes régions et l'interconnexion entre les différentes zones de production<sup>212</sup>.

Une attention particulière est accordée au transport maritime à travers la réalisation du projet de port aux eaux profondes à Ennfidha, le développement de la logistique en réalisant des zones logistiques à Ennfidha et le pôle à Zarzis et Radès pour soutenir l'activité portuaire.<sup>213</sup>

Ces mesures sont censées être appliquées pendant la période 2010-2014 correspondant réellement aux premières années succédant la révolution. En l'absence d'une stabilité sociale, les deux préoccupations majeures étaient pendant cette période l'instauration du processus démocratique et la réponse aux revendications d'emploi en intensifiant le recrutement dans la fonction publique. Après une stabilité relative, un autre Plan de développement a été élaboré en 2015 pour la période (2016-2020) et récemment approuvé. Un aperçu comparatif des deux plans montre une grande ressemblance entre les politiques économiques. Dans le nouveau plan, l'objectif des réformes prises est de transformer l'économie tunisienne «*d'une économie à faible coût à un hub économique*» qui permet un «*positionnement dans les chaînes de valeur à l'échelle mondiale*». Cependant, ce nouveau plan rectifie, adopte ses objectifs et ses orientations et propose un modèle de développement alternatif à trois objectifs :

- L'efficacité économique basée sur l'innovation et le partenariat.
- L'inclusion comme base de la justice sociale.
- La durabilité du processus de développement.

---

<sup>210</sup> Ministère du développement et de la coopération internationale, 2009, 12<sup>ème</sup> plan de développement 2010-2014, p.173.

<sup>211</sup> *Idem*, p.172.

<sup>212</sup> *Idem*, p.126.

<sup>213</sup> *Idem*, p.127.



### III. Les opérations d'aménagement postrévolutionnaire engagées

#### 1. Les projets à réaliser : la mobilité quotidienne en question

Le gouvernement tunisien a organisé une conférence internationale sur l'investissement les 29 et 30 novembre 2016. Cette conférence a été précédée par une autre en 2014 sans tenir ses promesses. Il s'agit de rencontre entre le gouvernement, des institutions internationales et des investisseurs étrangers pour présenter des projets à réaliser dans les cinq prochaines années. Les projets proposés concernent plusieurs secteurs et différentes régions. Ceux dédiés au Grand Tunis touchent les secteurs de l'habitat, l'équipement, le transport, l'environnement et le tourisme.

Le seul projet d'habitat est envisagé dans la zone Ouest autour de la Sebkhja Séjoumi. Portant le nom de « Les Jardins de Sijoumi », il s'agit d'un ensemble de 7746 logements renfermant des équipements de proximité, entouré d'espaces vert. Financé par des opérateurs privés, l'objectif est le développement de la région, l'amélioration du cadre de vie et la fixation des populations.

Quatre grands équipements sont proposés dont le premier est une université Tuniso-Allemande spécialisée dans les secteurs technologiques pour augmenter l'attractivité de la Tunisie auprès des entreprises opérant dans les secteurs technologiques. La localisation de cet équipement n'est pas précisée.

Les trois autres équipements sont des hôpitaux dont deux seront localisés à la Manouba qui offriront des soins de proximité pour assurer une carte sanitaire plus équitable. Le troisième hôpital est un investissement privé dont l'objectif est de renforcer la Tunisie en tant que plateforme médicale régionale. La localisation de ce dernier équipement n'est pas précisée.

Deux types de projets de transport sont présentés dans cette conférence. Le premier type est l'acquisition de matériel roulant pour la ligne TGM Tunis-Goulette-Marsa dans le but d'améliorer la qualité des services et garantir le confort des passagers.

Le deuxième type à deux composantes concerne le Port de Radès. Dans un cadre de partenariat public-privé, la première composante consiste à réaliser une zone logistique d'une superficie de 47 hectares et la deuxième consiste à étendre le terminal à conteneurs du port. L'impact de ces projets est la fluidification des échanges commerciaux, la décongestion du port et le soutien de la compétitivité des exportations tunisiennes sur les marchés internationaux.

Pour propouvoir l'état de l'environnement, une station d'épuration est à réaliser dans la zone Nord du Grand Tunis pour l'amélioration des conditions de vie des citoyens et la sécurité environnementale et la gestion intégrée des déchets ménagers de la zone Sud-Ouest.

Pour renforcer le tourisme, un complexe thermal est à envisager à Hammam Lif de la Cote Sud. La promotion d'un développement régional et l'application de la discrimination positive, notées dans la nouvelle Constitution tunisienne, sont des raisons qui justifient ce choix.

En dehors de la liste de projets cités par la conférence d'investissement, les projets annoncés par l'ancien régime et investis par les pays du Golf tels que la Sport City et la Ville des Roses réapparaissent de nouveau.

### 1.1 L'infrastructure routière au cœur de l'action

Après la révolution, le ministère de l'équipement, de l'habitat et de l'aménagement du territoire a affiché pleinement dans sa stratégie son intérêt pour l'infrastructure routière dans tout le pays, notamment dans les zones intérieures afin d'améliorer les conditions de vie de leurs habitants et promouvoir leur développement économique en les désenclavant. Depuis le premier gouvernement en place, la part importante de financement en matière d'infrastructure routière a été allouée aux régions intérieures. Néanmoins, le Grand Tunis, en tant que capitale et de part son rôle primordial dans le développement économique du pays a vu également se réaliser des projets d'aménagement des routes existantes ou de projets de routes pour résoudre le problème d'encombrement au niveau de plusieurs tronçons.

Figure 18: Échangeur Mahmoud Matri



Source : [directinfo.webmanagercenter.com](http://directinfo.webmanagercenter.com)

La construction de l'infrastructure revêt une valeur symbolique non seulement économique mais également politique. Il s'agit d'une lutte symbolique contre le terrorisme qui menace la stabilité sociale et économique du pays en général. Le gouvernement en place considère que chaque projet construit est un indice de la sécurité qui règne de nouveau sur le territoire tunisien. C'est ce qui explique la présence du Chef du gouvernement, du Ministre de l'équipement et du Gouverneur de l'Ariana le 9 septembre 2016 pour l'inauguration de l'échangeur de Mahmoud Matri achevé récemment (Figure 18). Cet échangeur est situé au Nord au niveau de l'intersection de la voie X20 avec la route locale n°532.

Il ne s'agit pas de l'unique réalisation après la révolution. Plusieurs études et travaux sont lancés pour résoudre les problèmes constatés. La majorité des études ou des réalisations concernent en priorité la zone Nord, notamment les routes situées au niveau des quartiers aisés de la métropole. Les projets sont concentrés sur les intersections de la rocade X20 avec les routes radiales X2, X3 et X4. Ces routes sont de plus en plus encombrées vu les taux les plus élevés de motorisation : El Menzeh, (79%), l'Ariana ville (66,4%). les projets réalisés ou en phase d'étude sont des travaux d'élargissement, de construction de nouvelles routes et échangeurs.

Du côté de la zone Ouest, un échangeur est réalisé au niveau de l'intersection de la route régionale R21 avec la route nationale RN5 qui relie la métropole à la région Nord-Ouest. Dans la même zone, la rocade proposée par la PDRT non réalisée est en phase d'étude.

Figure 19: Échangeur X20-X2



Source : site officiel du ministère de l'équipement

## 1.2 Le transport collectif : le RFR relancé

Après la révolution, le premier ministre de transport désigné en 2011 par le gouvernement provisoire, Yassine Brahim a affirmé le constat d'une situation chaotique dans le Grand Tunis. Il a indiqué qu'il fallait développer le transport public puisque à l'état actuel 65% des déplacements sont effectués en voiture privée. La solution à cette situation est le réseau ferroviaire rapide (RFR).

Dans une interview accordée à Africanmanager le 11/07/2014, le PDG de la société (RFR) a expliqué que le retard de déclenchement du projet est dû principalement à la révolution qui a amplifié les problèmes fonciers et a rendu difficile l'application des décisions de justice impliquant l'expulsion des habitants. Des difficultés relatives aux droits d'expropriation, l'octroi de la mainlevée sur le domaine public au réseau ferroviaire et l'enlèvement des implantations anarchiques installées sur le tracé du projet.

Des conflits ont été notés avec des habitants déjà indemnisés selon le PDG qui ont refusé de quitter leur domicile. Il ajoute également qu'il y a eu également des problèmes avec des stations de services qui nécessitent une déviation.

Les retards sont également dus aux mouvements sociaux qui ont freiné pendant des jours les travaux. À cela s'ajoutent les difficultés techniques liées à la déviation des réseaux essentiels (eau, électricité, assainissement). En 2015, une commission a été créée au sein de la présidence du gouvernement dont la mission est d'identifier les obstacles entravant la réalisation des travaux. Elle est censée examiner les dossiers relatifs aux affaires foncières. Le 23 juin 2015, lors d'une visite effectuée au tunnel de Saida Manoubia<sup>214</sup>, le Chef du gouvernement Habib Essid, accompagné du ministre de transport, déclare que le projet du RFR reflète l'évolution du système de transport dans le Grand Tunis et vise à résoudre les problèmes rencontrés dans les zones jusque-là marginalisées et défavorisées par le système de transport.

Le déclenchement des travaux concernent deux lignes jugées prioritaires et situés dans la zone Ouest : la ligne D (Tunis-Manouba-Gobaa- Mnhla) et la ligne E (Tunis- Ezzouhour-Zahrouni-Séjoumi). La première tranche sera mise en service avant la fin de 2018 selon les derniers propos du ministre de l'équipement. Le trafic total pour ces deux lignes s'élèvera à 350 milles passagers par jour. Les prévisions de trafic aux heures de pointe dès la mise en service de ces deux lignes sont :

---

<sup>214</sup> Visite du ministre des affaires étrangères Laurent Fabius et le chef de la diplomatie allemande effectuée les 24 et 25 Avril 2014.

17.000 voyageurs/heure/sens pour le tronçon le plus chargé de la ligne D,  
13.500 voyageurs/heure/sens pour le tronçon le plus chargé de la ligne E,  
Plus de 20.000 voyageurs/heure/sens sur le tronçon commun de la ligne D et E.

Figure 20: La première tranche du Réseau ferroviaire rapide (RFR)



Sur le volet institutionnel, le ministère du transport décide de renouveler la politique de transport à travers le lancement d'un Plan Directeur National des transports à l'horizon 2040 qui permettra d'avoir un schéma d'investissement de transport à l'échelle nationale.

Le 1<sup>er</sup> forum de la mobilité urbaine (FMU) tenu les 1<sup>er</sup> et 2 mars 2017 dans le Grand Tunis, est la manifestation d'un intérêt accordé au secteur de transport. Organisé par le ministère du transport, la Coopération pour le développement et l'amélioration des transports urbains et

périurbains (Codatu) et l'Agence française de développement (AFD), ce forum est axé sur le thème suivant : « Vers une politique nationale de mobilité urbaine pour une amélioration de la gouvernance locale et des mécanismes de financement durable ».

Il a pour objectif la discussion des orientations d'une politique nationale de mobilité urbaine durable avec la participation d'experts des transports, opérateurs de service public, collectivités locales et administrations.

Le forum constitue une concertation sur les enjeux et les améliorations à apporter au cadre législatif des transports urbains. Il se propose également d'étudier des nouveaux mécanismes de financement à apporter au secteur en prenant en compte du contexte de décentralisation.

L'AFD vient en soutien à ce forum dans le cadre d'un Fonds d'expertise technique et d'échanges qui permet la mise en œuvre d'un programme de renforcement de capacités lancé en février 2016 portant sur l'amélioration de la qualité, l'efficacité et l'attractivité des transports urbains du Grand Tunis. En plus de l'assistance technique, l'AFD participe au financement (40 M€) de l'extension du réseau du MLT et la rénovation de la ligne Tunis-la Goulette-la Marsa (TGM), (50 M€) pour la première tranche du RFR. Un financement d'environ (70 M€) est prévu pour la boucle centrale du MLT et du pôle d'échanges de la place Barcelone.

## **2. La réactivation des mégaprojets urbains**

L'action post-révolution a concerné également l'achèvement de la Cité de la culture et le déclenchement du Port Financier. Ces travaux ont été directement suivis par le Chef du gouvernement et ont subi une forte médiatisation.

Le projet de la Cité de la culture en instance depuis 2010 a été relancé suite à la visite effectuée sur chantier par le Chef du gouvernement H. Essid, accompagné du ministre de l'équipement et du Ministre de la culture. L'achèvement des travaux est prévu pour le mois d'octobre 2017. Depuis son lancement, ce projet s'est heurté à des difficultés suite notamment à la non précision des études de sol. L'entreprise tchèque qui a remporté l'appel d'offre de la construction de la Cité avant la révolution a déclaré qu'elle avait été trompée par ses partenaires tunisiens. L'entreprise s'est trouvée confrontée à un dépassement de budget causé par des études qui ont donné des estimations financières incorrectes.

Après la résiliation du contrat avec l'entreprise étrangère, les travaux à achever ont été confiés à une entreprise tunisienne suite à un nouvel appel d'offres. Des retards sont actuellement envisagés et la réception du projet aura lieu au mois de mars 2018.

La Cité de la culture n'est pas le seul projet relancé après la révolution. Il y a eu une dynamisation de certains mégaprojets de la part des différents acteurs. L'État tunisien et les investisseurs des pays du golfe ont essayé, chacun de relancer ces projets surtout après la stabilité politique et sociale dans le pays. Des rencontres ont eu lieu entre ces deux partenaires pour clarifier le sort de ces projets. Entre hésitation et révision des accords accomplis, ces projets pourront voir le jour dans les années à venir.

Le coup d'envoi du projet du Port Financier de Tunis a été donné le 27 novembre 2016 par le Chef du gouvernement Y. Chahed. Les premiers indices de la reprise de ce projet ont commencé en 2012, un accord de partenariat est signé entre le président du conseil d'administration de la banque GFH et un groupe turc de travaux publics pour entamer la réalisation de l'infrastructure du projet.

Figure 21: Visites d'hommes politiques à la Cité de la culture et au Port Financier



Figure 22: Vue du Port Financier projeté dans le Grand Tunis



Source : [www.archi-mag.com](http://www.archi-mag.com)

La majorité des mégaprojets sont à réaliser sur les plans d'eau notamment le Lac de Tunis et la Sebkha de l'Ariana. Bien que les trois plans d'eau (Lac de Tunis avec ses deux rives Nord et Sud, la Sebkha de l'Ariana et la Sebkha de Séjoui) aient fait l'objet de plusieurs études, les grands projets réalisés ou envisagés se concentrent actuellement sur les berges du Lac de Tunis et aux alentours de la Sebkha de l'Ariana de la zone Nord. À partir de notre connaissance des terrains et en nous référant aux travaux de Barthel P-A<sup>215</sup>, nous pouvons voir clairement l'inégalité des projets dédiés aux divers plans d'eau.

La première raison est certes la valeur économique, sociale et urbaine de la zone Nord et sa Cote Nord. Les grands projets tendent à s'agglomérer dans cette zone sous l'effet d'attraction que peut exercer chaque projet sur les activités. Ce développement ne profite pas à toute la métropole mais uniquement aux territoires concernés. L'histoire du Grand Tunis et plus généralement de la Tunisie a montré que le développement d'un seul pôle dans un déséquilibre ne peut aboutir au développement général du territoire en question. La suprématie économique qu'a exercée la capitale sur le territoire national a été à l'origine de la marginalisation des régions intérieures. Dans le cas du Grand Tunis, le développement des projets dans la zone Nord n'a pas créé des richesses d'une façon équitable dans les différentes zones de la métropole notamment les quartiers populaires de l'Ouest.

Une autre question est inévitable quant à l'intégration urbaine et architecturale de ces projets. Ces derniers sont des fragments qui, selon les conceptions actuelles, ne correspondent pas au contexte tunisien. Ils peuvent exister dans n'importe quelle ville du monde. Également, pour être intégré dans l'ensemble de la métropole, ces projets nécessitent des infrastructures routières et de transport en commun. Un budget important doit être alloué par les dépenses publiques pour répondre à ces exigences. Cependant, la crise économique actuelle ne permet pas d'envisager de tel budget.

Le projet de la Sebkha Séjoui ne peut pas être classé dans la même catégorie des projets des autres plans d'eau. Situé sur une région d'urbanisation rapide et informelle, ce projet a deux volets. Le premier s'intéresse à l'écosystème de la Sebkha à travers une opération d'assainissement (drainage des eaux pluviales, protection contre les inondations) et une mise en valeur du plan d'eau par l'aménagement d'espaces récréatifs sur les berges. Le deuxième volet est d'ordre social, qui propose une amélioration des conditions d'habitat et une assistance sociale de la population.

---

<sup>215</sup> Barthel P-A., 2003, Faire la ville au bord de l'eau, Les lacs de Tunis : des marges urbaines à des sites de très grands projets d'aménagement, Thèse de doctorat en géographie, urbanisme et aménagement, Université Lumière Lyon 2, 491p.



Depuis le début des études autour de la Sebkha, l'avenir de ce plan d'eau n'est pas encore clair notamment après la révolution. Le gouvernorat en place en 2014 a imaginé la transformation de ce territoire en un parc écologique qui permet de sauvegarder l'écosystème et améliorer le cadre général de la vie de la population. En 2015, le nouveau gouvernement élu a proposé une autre vision de Sebkha Séjoui. Le Chef du gouvernement, lors d'une visite des lieux, a déclaré qu'à travers les interventions envisagées la Sebkha de Séjoui va ressembler au Lac Nord. La situation actuelle de ce plan d'eau et les problèmes urbains et sociaux rendent ce rêve irréalisable au moins dans les années à venir notamment à cause des problèmes économiques et financiers du pays.

Le développement du Grand Tunis est conditionné par la correction en profondeur du déséquilibre entre les différents territoires ou les projets viennent confirmer les tendances qui ont duré pendant les dernières années et qui ont été à l'origine du déséquilibre existant. Les opérations de réhabilitation visant l'amélioration des conditions de vie dans les quartiers populaires n'ont pas permis l'atténuation du sentiment d'exclusion et de marginalisation de leurs populations. La mobilisation des habitants du quartier Ettadhamen et les quartiers voisins de même vocation exprime le refus des politiques générales de développement. L'égalité dans la répartition des richesses et le développement économique et urbain pour tous demeurent les principales revendications des mouvements sociaux.

## **Conclusion**

Les documents que nous avons analysés sont inscrits dans des chronologies (années 1970, 1990, 2010, avant et après la révolution), des contextes (économique, social, politique) différents et produits par des acteurs appartenant à des domaines divers (acteurs compétents en aménagement et urbanisme, hommes politiques). Cependant, une première similarité caractérise les différents discours. L'analyse réalisée montre la reconnaissance des différenciations socio-spatiales par tous les acteurs. Les concepteurs des documents d'urbanisme et d'aménagement affirment explicitement et implicitement l'existence de plusieurs différenciations entre territoires et populations. Ils affirment la tendance à la fragmentation spatiale sans la démontrer clairement et sans faire un lien fort de celle-ci avec la croissance de la mobilité dans la métropole de Tunis. Les politiciens, inspirés par les revendications sociales après la révolution, évoquent également les problèmes de différenciations notamment sociales sans recours à la notion de la fragmentation pour appuyer

leurs discours. Ils font de la résolution de ces problèmes l'enjeu de leurs programmes électoraux à travers certains choix dont l'efficacité reste à vérifier.

Une deuxième similarité concerne les orientations et les choix à effectuer. Les documents traduisent tous une même vision sur l'avenir de la métropole : faire du Grand Tunis un pôle-relais de services capable d'accueillir une clientèle étrangère. Les différents acteurs adoptent les mêmes projets, à caractère international, vus comme la garantie d'un développement économique et social au sein de la métropole. La question de l'équilibre et de la cohésion des territoires et des populations est toujours évoquée sans être le principal enjeu des choix et des orientations.

Au regard de tous les choix préconisés par les différents discours, la fragmentation de la métropole de Tunis sera accentuée. Ce processus aura des conséquences considérables sur la croissance et la complexification de la mobilité quotidienne qui conduiront à des pratiques spatiales différenciées.

## Chapitre 7 : Des mobilités quotidiennes fragmentées en cours

L'objet de ce chapitre est l'analyse du questionnaire que nous avons réalisé autour des motifs de la mobilité quotidienne d'un échantillon d'individus résidant dans quatre quartiers différents. L'objectif du questionnaire est de comprendre l'impact des dynamiques métropolitaines sur le processus de fragmentation à travers les pratiques quotidiennes.

Les mutations spatiales et fonctionnelles observées conjointement à l'état de l'articulation entre les modes de transport laissent supposer des rapports différents des individus en fonction de leurs localisations résidentielles.

### A. La présentation des terrains du questionnaire

La présentation des quartiers ne pourra se faire sans les inscrire dans leur cadre administratif, les délégations auxquelles sont rattachés. Nous estimons que chacune des délégations joue un rôle important dans les pratiques quotidiennes de la population de chaque quartier. Ceci est dû à la situation de chaque quartier par rapport à la délégation. Bien que nous pensions que les mobilités quotidiennes dépassent largement ce cadre administratif limité vers les quartiers voisins d'autres délégations limitrophes ou lointaines, nous estimons que les infrastructures et les superstructures existant sur le territoire de la délégation de rattachement influencent énormément la réponse aux besoins quotidiens des individus concernés.

### I. Une comparaison des délégations de rattachement des quartiers

Administrativement, les Berges du Lac, Ennasr2, Ettadhamen et Sidi Hassine sont rattachés respectivement aux délégations de Cité El Khadra, de l'Ariana Ville, de Cité Ettadhamen et de Sidi Hassine<sup>216</sup>.

---

<sup>216</sup> Les secteurs de la délégation de la Cité El Khadra : Cité El Khadra, Cité Jardin, Charguia, Kheireddine Pacha, El Bouheira, Ali Belhouane, Farhat Hached.

Les secteurs de la délégation de l'Ariana Ville : Ariana El Médina, Ariana Supérieur, Menzeh5, Menzeh6, El Yasmina, Ennasr1, Ennasr2 Ettaamir.

Les secteurs de la délégation de Cité Ettadhamen : cité Ettadhamen, Ibn Khaldoun, Abou elkacem chabbi, Kheireddine, 2 Mars, Mongi Slim, 7 Novembre 9 Avril et 18 Janvier.

Les secteurs de la délégation de Sidi Hassine : Sidi Hassine, Jayara, Borj Chaker, 20 Mars, Attar, Mghret Enzel et Byrine.

Les Berges du Lac est un quartier situé dans la limite Sud de la Cité El Khadra donnant directement sur le Lac de Tunis, comme son nom l'indique. Il est séparé du reste de la délégation par une voie rapide (RN9) qui relie le centre de la métropole à la zone Nord.

Le cas d'Ennasr 2 est similaire à celui des Berges du Lac. Il est situé à l'extrémité Nord de la délégation de l'Ariana Ville et donnant sur des terrains nus accidentés. Il est séparé de l'ensemble de la délégation par une voie rapide (X20).

Ces deux quartiers, en dépit de leur étendue spatiale, ne sont pas le noyau principal de leur délégation. Ils constituent des morceaux récemment créés.

Cité Ettadhamen et Sidi Hassine constituent chacun le noyau principal de leurs délégations malgré leur taille géométrique différente. En étant le noyau de leurs délégations, ces deux quartiers doivent contenir certains ou plusieurs services urbains de la délégation.

En partant de cette situation, la population de chaque quartier entretient certains rapports avec le quartier lui-même et le reste du territoire métropolitain. Le niveau et la qualité d'équipement du quartier considéré ou de la délégation peuvent influencer les mobilités des individus.

Plusieurs différences existent entre ces délégations de par leurs superficies, leurs caractéristiques démographiques urbaines et économiques et aussi leurs situations géographiques

## 1. Les caractéristiques du cadre bâti

Spatialement, Sidi Hassine est la délégation la plus étendue (8292.36 ha). Elle est 25 fois plus importante que la plus étroite des quatre délégations, Cité Ettadhamen (329 ha). Cité El Khadra et Ariana Ville ont respectivement (3790 ha) et (1885 ha). Ce qui importe dans cette situation c'est l'état de la densité dans chaque délégation. Un contraste très énorme existe entre Cité Ettadhamen avec (74.49 Log/ha) et les autres délégations : Ariana Ville (21.09 Log/ha), Sidi Hassine (3.74 Log/ha) et Cité El khadra (3.46 Log /ha).

Délégation	Ariana Ville	Cité El Khadra	Cité Ettadhamen	Sidi Hassine
Superficie (ha)	1885	3790	329	8292.36
Densité (Log/ha)	21.09	3.46	74.49	3.74

### 1.1 Les logements

En plus de leurs densités différentes, les logements se sont développés selon des types différents. Le type traditionnel est très faiblement représenté dans les quatre délégations, il est

légèrement plus présent à Cité Ettadhamen (10.21%). Les trois autres types se répartissent d'une façon non équivalente. Si nous comparons les quatre délégations, nous les classons en deux cas.

Le premier cas regroupe Cité El Khadra et l'Ariana ville où le type dominant le parc de chacune est le collectif avec respectivement (44.45%) et (45.35%). La différence entre ces deux parcs concerne le deuxième type dominant : dans le cas de Cité El Khadra, il s'agit du type jumelé (38.27%), dans le cas de l'Ariana Ville, l'on parle du type Villa (27.61%).

Si une mixité relative marque le parc de ce premier groupe, dans le deuxième cas celui de Cité Ettadhamen et Sidi Hassine, la mixité est beaucoup moins importante où un seul type, le jumelé, représente au moins  $\frac{3}{4}$  de chaque parc, avec respectivement (75.71%) et (84.52%).

Pour les réseaux essentiels, Ariana Ville et El Khadra sont les mieux raccordées aux divers réseaux dont les taux dépassent la moyenne du Grand Tunis. Cité Ettadhamen, si elle est également bien raccordée au réseau d'assainissement (98.5%), elle est beaucoup moins raccordée au réseau gaz naturel (45.35%). La moins favorisée par rapport aux trois autres délégations et même par rapport à la moyenne du Grand Tunis est Sidi Hassine : Assainissement (87.27%), Gaz naturel (37.2%).

## 1.2 Les équipements

La densité de logements est généralement prise pour le corollaire d'une densité d'équipements et de services urbains. Cependant, dans le cas des quatre délégations, cette règle n'est pas valable. La délégation la plus dense, Cité Ettadhamen, n'est pas la mieux équipée.

Cité El Khadra, malgré sa faible densité, représente un meilleur taux général d'équipement. En plus des équipements de proximité, elle renferme des équipements structurants tels que l'Aéroport international Tunis-Carthage qui dessert le Grand Tunis et les régions voisines, la Cité Sportive Olympique d'El Menzeh, la Cité des Sciences et l'Institut National des Sciences Appliquées. Ces équipements dépassent l'échelle locale et rayonnent à l'échelle nationale et internationale.

Les trois autres délégations ne comprennent pas d'équipement d'envergure. Néanmoins, elles comptent un certain nombre d'équipements de proximité pour des fréquentations quotidiennes de leurs populations, mais à des degrés non équivalents.

Considérons le niveau d'équipement de deux secteurs, la santé et l'enseignement. Selon le ratio Élèves/Classe de l'enseignement secondaire, il n'y a pas une différence significative entre la Cité El Khadra (26.21) et Cité Ettadhamen (26.6) d'une part et Ariana Ville (28.1) et Sidi Hassine (29) d'autre part. En dépit de la ressemblance qui existe entre chaque paire de délégations, le taux de réussite au Baccalauréat révèle une autre réalité. Ce taux est de l'ordre de (78.1%) à Cité El Khadra alors qu'il est de (44.5%) à Cité Ettadhamen. De même, pour Ariana Ville, il est de (72.5%) alors qu'il est de (48.7%) à Sidi Hassine.

Ainsi avec des taux qui se ressemblent en équipement scolaire, le taux de réussite diffère dans les quatre cas. Ce qui renvoie à l'existence d'autres facteurs qui expliquent cette différence tels que : les conditions d'encadrement, la qualité de l'établissement, les capacités intellectuelles des élèves, de leurs parents, les conditions financières...

Les conditions du secteur sanitaire sont également très inégalitaires. La délégation de Sidi Hassine est la moins favorisée en offre d'équipements de santé. Si les trois autres délégations contiennent au moins un hôpital régional (HR) ou un Centre Hospitalier Universitaire (CHU), Sidi Hassine ne contient que des centres de santé de base (CSB, 6). De plus, la distance au plus proche (HR) ou (CHU) est la plus importante.

Ces distinctions ont pour conséquences probables des mobilités vers d'autres quartiers pour des populations en quête de services qu'elles ne trouvent pas dans leur quartier de résidence.

## **2. Les activités économiques**

L'emploi constitue un motif primordial de mobilité quotidienne. La présence de l'emploi sous formes diverses (entreprises, unités, zones) sur un territoire, même si elle ne peut pas satisfaire toutes les demandes locales d'emploi de la population résidente, permet de favoriser un développement urbain et social. Les échanges qui peuvent exister entre ce territoire et l'ensemble de l'agglomération participent à son intégration urbaine et économique. Ils offrent en général, un cadre de vie plus qualifié notamment avec le développement des exigences du tertiaire, principal secteur économique dans le Grand Tunis. Dans les quatre délégations, nous identifions deux cas de territoires : le premier territoire, Cité El Khadra, où l'emploi est le plus développé. Le deuxième territoire, regroupant les trois autres délégations, est essentiellement à vocation résidentielle.

Cité EL Khadra concentre deux zones industrielles importantes à l'échelle de la métropole et du pays. Il s'agit de la Charguia (I) et la Charguia (II). Elles sont formées de grandes parcelles (de 1000 à 5000 m<sup>2</sup>) qui peuvent accueillir des sociétés de grande taille. La

première tranche la Charguia (I), implantée sur une voie structurante sous l'initiative de l'AFI (Agence foncière pour l'Industrie) en 1968, est une zone initialement dédiée à l'industrie. Elle s'est rapidement développée et métamorphosée pour accueillir actuellement diverses activités liées au secteur TIC (ingénierie informatique, télécommunication, centre d'appels, accès et contenu internet). La Charguia (II) a eu également le même essor.

En plus de ces deux zones industrielles, Cité El Khadra regroupe deux centralités importantes à savoir le Centre Urbain Nord et le Berges du Lac Nord.

Implanter un centre urbain dans la zone Nord était l'une des orientations du Plan Régional d'Aménagement (PRA, 1977). Il se situe à proximité de la zone industrielle la Charguia, la Cité Olympique Menzeh VI et des lotissements industriels sur une superficie de 93 hectares.

Une polyfonctionnalité (habitat, bureaux, équipements), initialement programmée, n'a pas jusqu'à aujourd'hui été réalisée. Seuls des immeubles de bureaux ont été construits. Ultérieurement, pour résoudre les problèmes d'animation et de fonctionnement de cette zone, deux grands équipements scientifiques non prévus par le programme initial (La Cité des Sciences, l'Institut National des Sciences Appliquées) ont été construits.

Les Berges du Lac constitue un nouveau centre polyfonctionnel qui regroupe à la fois habitat, équipements et entreprises notamment tertiaires.

Le dénombrement des entreprises industrielles (employant 10 actifs et plus) selon le recensement (2014) montre que les quatre délégations renferment des entreprises de cette taille. Néanmoins, leur répartition est non équivalente. L'aménagement des zones industrielles a permis à Cité El Khadra d'en accueillir (87). L'injection de petites zones industrielles à Sidi Hassine et à Cité Ettadhamen, préconisé par le Schéma Directeur d'Aménagement (SDA) du Grand Tunis, a permis à ces deux délégations d'accueillir respectivement (31) et (35) entreprises industrielles. Quant à l'Ariana Ville, elle n'en compte que (8).

Ces données sur les zones et les entreprises se traduisent par des disparités au niveau de la population active. Deux points peuvent être communs pour les quatre cas. Il s'agit de la dominance du secteur tertiaire pour chaque population active d'une part et la faible participation du secteur primaire au marché de l'emploi d'autre part. En dépit de ces deux similarités, des différences existent également. Le secteur tertiaire est dominant à l'Ariana Ville (83.96%) et El Khadra (83.37%). Le secteur secondaire, notamment l'industrie manufacturière, est plus représentée à Cité Ettadhamen (35.5%) et Sidi Hassine (39.24%).

Dans le recensement de la population active occupée, un certain nombre d'activités est pris en compte. Pour le tertiaire, l'Institut national des statistiques (INS) a considéré les secteurs

suivant : Autres services (ST1), Éducation santé et services administratifs (ST2), Transport (ST3), Commerce (ST4).

Les deux premiers secteurs (ST1 et ST2) sont plus répandus à l'Ariana Ville et El Khadra. Les deux autres (ST3 et ST4) sont plus représentés à Cité Ettadhamen et Sidi Hassine.

Ceci peut être expliqué par le rôle que peut jouer à la fois le niveau d'instruction de la population et la possibilité de l'exercice informel dans le secteur considéré notamment après la révolution de 2011. Le transport et le commerce sont deux secteurs ou des activités qui peuvent être exercées sans avoir un niveau supérieur de formation. De plus, le commerce est facilement exercé illégalement et participe à une économie parallèle souvent acceptée par les pouvoirs publics pour limiter les tensions sociales et l'extrême pauvreté. Les gouvernements successifs, après la révolution, n'ont pas réussi encore à résoudre ce problème et entrent même en négociation avec les commerçants informels devant l'inefficacité des sanctions judiciaires. Les commerçants informels, dotés de droit de la dignité, déclarent même leur droit à exercer cette activité puisqu'elle est leur unique chance d'emploi dans le cadre de crise économique générale du pays. L'État affaibli par l'échec face à la hausse exponentielle du chômage n'arrive pas à gérer cette situation.

### **3. Les caractéristiques sociales**

Le cadre urbain et économique de ces délégations renvoie aux caractéristiques de la population qui y réside. Si des nuances peuvent être signalées, ces délégations ont une certaine homogénéité de leurs structures sociales.

Les caractéristiques (économiques, sociales, d'éducation...) de la population ont une influence importante sur les mobilités quotidiennes. Elles sont des déterminants primordiaux des choix de mobilités effectuées quotidiennement. Selon ces déterminants, chaque individu se construit des stratégies, des sphères voire des représentations de l'espace, certainement en composant avec les infrastructures existantes (transport, équipements, emplois...).

#### **3.1 Le niveau d'instruction**

La scolarisation, en général, et le niveau d'instruction, en particulier, sont des indicateurs de l'amélioration du niveau de vie. Le projet de modernisation de la Tunisie après l'indépendance a commencé par faire de la scolarisation un droit pour tous (homme/femme, différents quartiers) dans les établissements publics et une obligation jusqu'à l'âge de 16 ans.



Cette action a été à l'origine d'une diminution générale et considérable de l'analphabétisme en Tunisie. Cependant, il demeure plus présent dans certains cas. Ce qui crée une situation défavorable au développement intellectuel, économique et social des individus concernés. Dans un monde de progrès technologique et de remontée du secteur tertiaire, chaque individu devra acquérir plus de compétences et de performances pour pouvoir accéder au marché de l'emploi. L'acquisition de ces compétences passe par l'instruction essentiellement de niveau supérieur. Ne pas avoir accès à l'école ou à l'université constitue actuellement un frein à l'accès à l'emploi.

Dans les cas étudiés, le taux d'analphabétisme est supérieur à la moyenne du Grand Tunis, (12,32%), dans deux délégations, Cité Ettadhamen et Sidi Hassine avec respectivement (17,27%) et (15,61%).

En plus de ces chiffres importants d'analphabétisme, ces deux délégations ont également des taux faibles d'instruction de niveau supérieur puisqu'elles n'ont respectivement que (9,76%) et (7%), alors que ce taux est de (42,78%) à l'Ariana Ville et de (34,7%) à Cité EL Khadra.

Ces différences au niveau d'instruction renvoient à plusieurs facteurs matériels et personnels qui limitent l'accessibilité équitable. L'accès à l'enseignement supérieur ou même secondaire dépend de la répartition des différents équipements sur le territoire d'une part et de facteurs liés à l'individu lui-même d'autre part : ses capacités mentales, son entourage familial, son niveau social...

L'éclatement spatial de l'habitat et paradoxalement la concentration d'équipements dans certains territoires peuvent contraindre l'accès de certaines populations à l'enseignement. Les distances Domicile-Études, les inégalités modales peuvent handicaper les populations les moins solvables.

### **3.2 La population active et le chômage**

L'emploi est une question qui préoccupe la population tunisienne depuis des années. La population active correspond à (14042) actifs dans le cas d'El Khadra, (45494) actifs à l'Ariana Ville, (26950) actifs à Cité Ettadhamen et (35025) actifs à Sidi Hassine.

Selon le recensement de 2014, le taux de chômage au niveau national est de 15%. Ce taux est dépassé dans le cas de la délégation de Cité Ettadhamen (17,32%) et celle de Sidi Hassine (16,47%). Dans les deux autres délégations, la population a plus de chance de trouver de l'emploi puisque le taux de chômage est de (7,45%) à Ariana Ville et (7,69%) à Cité El Khadra.

À cette inégalité, s'ajoute celle des taux de chômage des diplômés du supérieur. Le pourcentage des diplômés dans les délégations de Cité Ettadhamen et Sidi Hassine est moins important que celui des deux autres délégations, mais ces diplômés ont malgré tout moins de chances de décrocher un emploi puisque le taux de chômage des diplômés dans les quatre cas est de l'ordre de : (6,75%) à Cité EL Khadra (6,11%) à Ariana Ville, (27,88%) à Cité Ettadhamen et (27,23%) à Sidi Hassine. Ces chiffres permettent l'hypothèse d'un impact de la localisation résidentielle sur l'accès à l'emploi.

Dans plusieurs études françaises<sup>217</sup>, les chercheurs ont démontré l'exclusion ou la difficulté importante de l'accès à l'emploi pour les quartiers «chauds» ou sensibles. Si des études pareilles sont rares ou quasi-absentes en Tunisie, les taux de chômage de Cité Ettadhamen et Sidi Hassine peuvent être un indicateur important de cette exclusion. Celle-ci n'est pas directement et uniquement liée à l'adresse du demandeur d'emploi mais également à la difficulté de mobilité. Pour l'anecdote, nous avons assisté à un entretien d'embauche dans une papèterie située au quartier de la Cité Olympique (Cité El Khadra). Nous y étions pour photocopier des documents. Le demandeur d'emploi était une jeune fille, de 20 ans environ, résidente à Sidi Hassine. Elle s'était déplacée pour tenter d'accéder au poste demandé dans cette papèterie. Après cette conversation, l'employeur a refusé d'embaucher cette jeune fille, non motorisée, parce que la longue durée domicile-emploi ne lui permettra pas de répondre aux horaires flexibles de ce poste.

### **3.3 Les classes sociales**

Les différences notées pour le niveau d'instruction et l'emploi ne peuvent que suggérer des catégorisations sociales différentes. Cette interprétation peut être confirmée en rapport au logement et au mode d'accès au sol.

La répartition des types de logements renvoient à deux constatations. La première est l'importance de l'intervention des différents acteurs dans la planification de l'habitat. La deuxième est le mode d'accès à la propriété. La part considérable du type de logement collectif et des villas de superficies importantes est due à la présence de quartiers planifiés de haut standing tels que Menzeh 5, Menzeh 6 et Ennasr 2 à l'Ariana Ville et les Berges du Lac à Cité El Khadra.

---

<sup>217</sup> Plusieurs études sont effectuées par des chercheurs académiques, tels que les travaux de Sandrine Wenglenski en 2003 sur les disparités d'accès au marché de l'emploi en Ile-de-France, et ceux réalisés par Pascale Petit, Mathieu Bunel, Emélia Ene et Yannick L'Horty en 2013 sur la discrimination à l'embauche à l'encore des jeunes en Ile de France en raison du lieu de résidence.

Aménagés et construits par des acteurs (publics ou privés), ces quartiers (appartements, maisons individuelles) par leurs emplacements et par leur standing, ne peuvent être accessibles qu'à des classes moyennes à supérieures.

Dans les deux autres délégations, Cité Ettadhamen et Sidi Hassine, le type dominant est le jumelé. Ce type, vu sa taille modeste, correspond généralement à des lotissements clandestins orientés vers une clientèle populaire et modeste qui se trouve exclue de l'offre légale.

Si le taux de propriété de logement est très important en Tunisie, l'acquisition d'un logement devient année après année un rêve difficile à réaliser notamment dans le cas du Grand Tunis. Le mode d'accès à la propriété qui peut faire la différence suivant les quartiers et les offreurs. Pour le premier cas (Cité El Khadra et Ariana Ville), le mode le plus usuel est l'achat clé en main. Pour le deuxième cas (Cité Ettadhamen et Sidi Hassine), un autre mode est adopté. Il s'agit de l'auto-construction qui représente au moins (80%) du mode d'occupation. Ces deux modes nous renseignent sur les revenus de la population résidente dans chacune des délégations.

Acheter un logement clé en main est un mode de propriété qui n'est pas à la portée de tous lorsque le prix du mètre carré ne cesse de grimper pour atteindre actuellement environ 1200 DT, soit 4 fois le SMIG en Tunisie. Ce mode n'est possible que lorsque le futur acquéreur a une épargne qui lui permet de payer directement son logement ou bénéficier d'un crédit auprès des banques. Dans les deux cas, ce futur propriétaire ne peut appartenir qu'à la classe moyenne ou aisée.

Dans le cas contraire, la classe modeste ne peut accéder à la propriété sans recours au mode de l'auto-construction. Il s'agit d'un mode plus souple où le futur propriétaire procède dans un premier temps à l'achat de son terrain selon les opportunités foncières qui correspondent à ses revenus puis il construit progressivement. Ce nouvel acquéreur peut se loger sans même achever tous les travaux de construction.

Pour conclure, les caractéristiques générales des délégations auxquelles sont rattachés les quartiers concernés par notre questionnaire sont assez différentes voire inégales qui constituent à priori des opportunités pour les uns et des handicaps pour les autres. Vivre dans une de ces délégations influencera certes les lieux à fréquenter ainsi que les pratiques quotidiennes. Les équipements, les offres d'emploi et les services urbains existant mais aussi ses propres aptitudes (niveau de revenu, possession ou non d'un véhicule) peuvent permettre

ou compromettre le degré de choix de chaque individu et ainsi déterminer sa motilité<sup>218</sup> dans ses pratiques quotidiennes.

## **II. La genèse des quatre quartiers**

Nous nous sommes focalisées sur quatre quartiers qui sont à nos yeux emblématiques de l'évolution de la métropole tunisoise. Nous les avons choisis parce que nous estimons qu'ils peuvent accréditer l'hypothèse de la tendance à la fragmentation sociale à travers la mobilité différenciée. Il s'agit des Berges du Lac, Ennasr2, Cité Ettadhamen et Sidi Hassine. Ces quartiers sont des contextes urbains très hétérogènes par leurs formes urbaines et leurs contextes économiques et démographiques. Leur genèse s'inscrit dans l'histoire récente et contemporaine du Grand Tunis. Chaque quartier, depuis sa genèse, s'est développé à un rythme qui lui est propre certes sous l'effet des actions différentes aussi bien des acteurs (publics et privés) que des usagers.

Avant de présenter l'histoire de chaque quartier, nous tenons à préciser l'existence d'un point commun aux quatre cas. Il s'agit de la spécificité du site d'implantation. Les caractéristiques du site sur lequel s'implante un quartier ou une ville conditionnent au moins partiellement l'occupation du sol et le développement ultérieur. Ces caractéristiques peuvent être à la fois une opportunité ou une contrainte en fonction de ce que les acteurs (décideurs politiques, aménageurs et usagers) décident à travers leurs actions.

Chaque quartier a composé différemment avec un élément de la nature. D'une façon générale, le Grand Tunis s'est développé en général au détriment des terres agricoles. Ennasr 2 et Cité Ettadhamen ne font pas exception, ils se sont développés sur des terres agricoles à l'ouest de la ville.

Le Berges du Lac et Sidi Hassine ont une particularité commune. Ils se situent sur les berges de deux plans d'eau très étendus. Le premier est le Lac de Tunis au niveau de Berges de Lac. Le deuxième est la lagune « Sebkhah » de Séjoumi au niveau de Sidi Hassine. Ces plans d'eau, nonobstant de chaque spécificité naturelle, avaient un impact primordial sur la croissance de chaque quartier.

En dépit d'un rapport fort au site, les actions des différents intervenants font de chacun des quartiers un contexte urbain et social distinct.

---

<sup>218</sup> Kaufmann V., 2008, *Les paradoxes de la mobilité : Bouger, s'enraciner*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 115p.

## 1. Les Berges du Lac

Le premier quartier qui a fait l'objet de notre questionnaire est la zone centrale des berges du Lac de Tunis formée essentiellement par le remblaiement de 1300 ha au centre de la métropole. Il correspond à la première zone construite de cette superficie récupérée sur le lac. Il est composé d'un lotissement polyfonctionnel appelé El Khaliij, plus connu sous le nom des Berges du Lac, s'étendant sur 150 ha situé entre un parc de loisir et un parc urbain.

En plus de cette zone centrale, le terrain récupéré sur le lac est composé de deux autres zones. La première, en cours de construction, est dite Berges Nord-est du lac. Elle est constituée par quatre composantes réparties sur 800 ha : un parc urbain non encore aménagé, Les jardins du Lac (106 ha) et la Cité des Pins (57 ha) en cours d'urbanisation, Tunis Sports City (250 ha) en phase de projet. La deuxième sera la charnière qui reliera l'hypercentre à l'ensemble des berges nord du lac. Sur une superficie de 300 ha, la zone Sud Ouest est censée accueillir principalement des activités tertiaires avec des logements collectifs.

Carte 22: Plan d'aménagement des berges nord du lac de Tunis



Source : SPLT

L'ensemble des berges du Lac Nord se situe dans le prolongement Nord-Est de l'hypercentre. Les opérations d'assainissement et d'aménagement du Lac Nord sont considérées par les dirigeants politiques au plus haut niveau de l'État comme un événement



des nationalités étrangères, notamment les italiens. Le principal intérêt qui oriente l'aménagement de ces berges est le développement des activités industrielles et commerciales. Cette réalité a perduré après l'indépendance en 1956.

Au fil des années, plusieurs réflexions ont cherché à changer l'image des berges du Lac. Elles se sont concrétisées dans le Plan Régional d'Aménagement de Tunis (PRA) produit en 1977 par le District de Tunis. L'orientation du PRA est composée de deux actions :

La restauration complète du lac de Tunis qui doit être menée à bonne fin, avant 1981 pour la partie Nord et avant 1986 pour la partie Sud, de façon que l'utilisation des berges du lac pour les loisirs et l'habitat puisse être envisagée à la fin de la décennie<sup>220</sup>

La création sur les berges Nord du lac d'une zone verte aménagée participe à la fois à la réalisation de l'option du plan vert préconisé et à la création des espaces récréatifs plus nombreux<sup>221</sup>. Cette orientation n'a pas été respectée, néanmoins elle a permis de détruire l'image négative liée à ce plan d'eau. Un nouveau destin est dessiné pour ses berges.

L'implantation de ce quartier a été réalisée vers la fin des années 80, par la Société de Promotion du Lac de Tunis Tuniso-Saoudienne (SPLT) créée exclusivement pour gérer et aménager ce lotissement. La SPLT présente le projet comme un plan d'aménagement général qui a été élaboré pour l'ensemble du territoire du lac prévoyant tous les équipements et infrastructures nécessaires à l'autonomie de fonctionnement de la future ville. Le programme général a été révisé à deux reprises et ce, dans la perspective de le mettre en conformité avec les nouveaux choix en matière d'urbanisation de la nouvelle ville du lac.<sup>222</sup>

Cette description témoigne d'une volonté de faire de ce territoire une nouvelle ville qui soit autonome par rapport à la métropole. *Le lotissement des Berges du Lac constitue un nouveau morceau de ville qui se détache nettement du reste de la capitale. La SPLT cherche à construire une nouvelle image positive du lac, espace qui souffre initialement de représentations négatives, ainsi qu'un imaginaire territorial attractif des lotissements commercialisés pour séduire une clientèle aisée*<sup>223</sup>.

Le plan de ce lotissement est le résultat d'une conception négociée entre les différents intervenants. Le premier point pensé par les aménageurs (décideurs et aménageurs) est de composer en rapport à l'eau. Cependant, une grande partie a été privatisée pour certaines populations car elle est dédiée aux immeubles d'habitat.

---

<sup>220</sup> District de Tunis, 1977, Plan régional d'aménagement PRA, Vol3, p.8

<sup>221</sup> Idem, p.19

<sup>222</sup> Site officiel de la société de promotion du Lac de Tunis SPLT

<sup>223</sup> Barthel P-A., 2003, Faire la ville au bord de l'eau, Les lacs de Tunis : des marges urbaines à des sites de très grands projets d'aménagements, p329-337

Ce lotissement est divisé en 820 lots, selon un tracé géométrique régulier, dédiés à l'habitat (individuel, semi-collectif et collectif), aux équipements publics, aux espaces verts et aux services, traversé par deux voies principales le reliant à la RN9 et des voies secondaires desservant les différents lots. Le parcellaire est conçu en damier et selon une symétrie.

Il s'agit d'un mélange de styles architecturaux résultant des choix des propriétaires des logements et des architectes. Pour l'habitat, il y a emploi de plusieurs formes architecturales, de couleurs très variées et des matériaux hétérogènes. Pour les immeubles de bureaux, le recours aux murs rideaux est dominant. Ce style architectural correspond à plusieurs modèles de quartiers d'affaires dans le monde.

Figure 23: Berges du Lac.



Source : SPLT.

## 2. Ennasr2

À la fin des années 1980, le quartier Ennasr2 est créé. Administrativement, il est rattaché à la délégation de l'Ariana Ville et dans la continuité spatiale des quartiers d'El Menzeh et El Manar, lieux de résidence des couches moyennes et aisées.

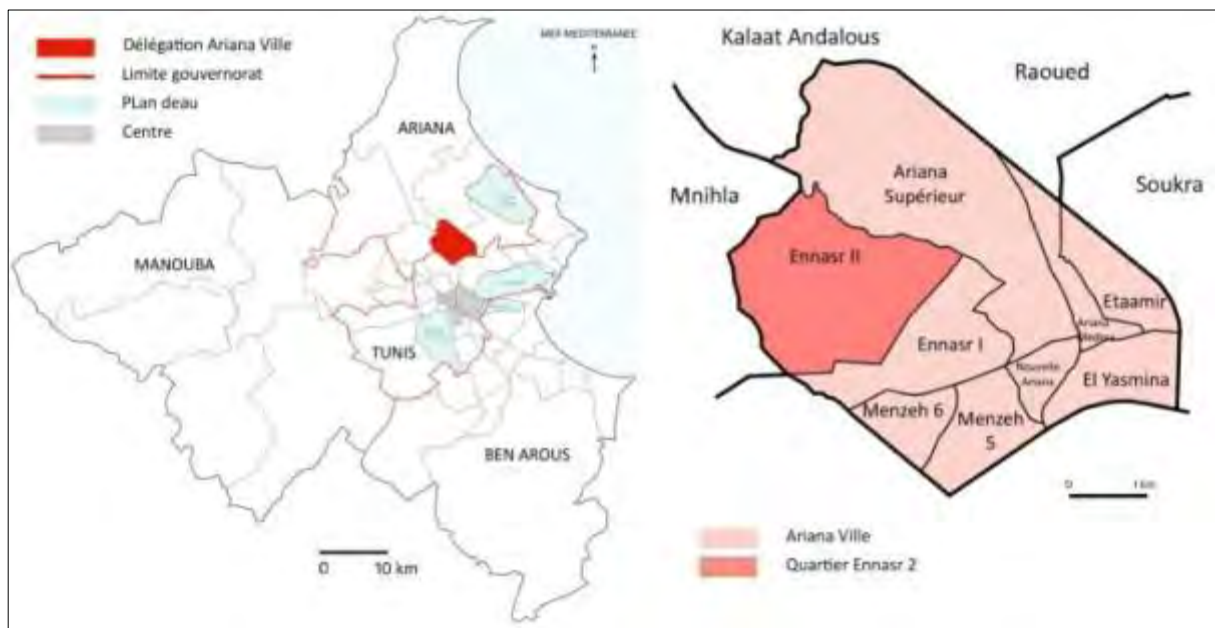
Ce quartier est l'un des plus récents dans la métropole mais sa genèse date de 1974 où l'Agence foncière de l'habitat (AFH) a déjà acheté environ la moitié du terrain dans l'objectif de constituer des réserves foncières nécessaires à cette opération.

Selon le Plan Régional d'Aménagement (PRA, 1977), le terrain sur lequel est construit ce quartier était jugé comme non urbanisable. Il est caractérisé par la présence de terres agricoles à préserver, une forte pente et une qualité de sol nécessitant un aménagement et une construction à prix exorbitant. C'est dans ce cadre que le District de Tunis que ce terrain devait faire partie de la ceinture verte préconisée par le PRA.



L'AFH dotée de la légitimité pour l'acquisition des terrains nécessaires à la production des logements a pu s'approprier ce terrain. La proximité de ce terrain des quartiers aisés a constitué un argument fort pour la vente rapide des lots. Après une négociation auprès du ministère chargée de l'urbanisme, l'AFH a pu atteindre son objectif et changer la vocation de ce terrain. En l'absence ou face à la rareté des réserves foncières publiques, cette agence qui est un acteur public s'est confrontée au marché du foncier. Elle a du négocier avec les différents propriétaires privés pour acquérir la superficie nécessaire à la réalisation de ces différentes opérations. Le cas d'Ennasr2 ne fait pas exception. Après la négociation avec les acteurs publics pour le changement de la vocation initiale de ce terrain, l'AFH a procédé à une négociation avec les propriétaires privés pour achever son opération. Cette agence cherchant à rentabiliser ses opérations, vise la clientèle la plus solvable de la métropole.

Carte 24: Situation du quartier Ennasr2.



Fond de carte : SDA, PAU- Élaboration personnelle.

Ennasr2 est un lotissement constitué de 102 ha dédié à l'habitat et de 114 ha destinés aux voiries, services, équipements et services. Différents types de logements sont planifiés : des résidences d'habitat semi-collectif (20 ha), des immeubles d'habitat collectif (6.5 ha), conçus par des promoteurs immobiliers, des logements individuels en bandes (10 ha) et des villas (55.5 ha). Des lots mixtes (10 ha) sont situés sur l'artère principale, Avenue Hédi Nourira. Plusieurs équipements y existent : école primaire, lycée, des espaces de loisirs.

Figure 24: Quartier Ennasr2.



### 3. Cité Ettadhamen

Cité Ettadhamen est l'un des noyaux d'habitat spontané développés pendant les années 70. Situé à environ 7 km du centre à l'Ouest de Tunis, il est formé de quartiers irréguliers au milieu des terres agricoles à partir d'un petit noyau rural constitué de 132 logements créé par l'État en 1966. Ces quartiers ont été à l'origine de l'urbanisation de la périphérie Ouest de Tunis, notamment Cité Ettadhamen et Douar Hicher. Ces deux quartiers, fortement développés, forment chacun aujourd'hui le noyau principal d'une délégation qui porte le même nom.

Carte 25: Situation du quartier Ettadhamen



Fond de carte : SDA, PAU- Élaboration personnelle.

La majorité des habitants de Cité Ettadhamen (74.4%) provient de la ville de Tunis illustrant la spécificité de ce quartier par rapport aux anciens gourbivilles produits par l'exode rural.

De par le caractère irrégulier de l'implantation résidentielle, la principale méthode pour accéder au foncier à Cité Ettadhamen était le cercle des proches (parents, amis, voisins, des gens de la même région de provenance), notamment pendant son plein essor. Ces proches constituent la principale source d'information sur la réalité du marché foncier dans le quartier. De plus, résider à proximité de ses proches va permettre au nouvel habitant d'avoir une source d'entraide et de soutien dans le processus d'intégration.

La facilité de paiement est un facteur important permettant l'accès au foncier. Le nouvel acquéreur peut payer en plusieurs tranches au lotisseur qui est généralement clandestin puisqu'il vend des terrains agricoles en vue de les construire sans autorisation préalable des services compétents. D'où il ne réalise ni un plan de lotissement ni des travaux d'aménagement.

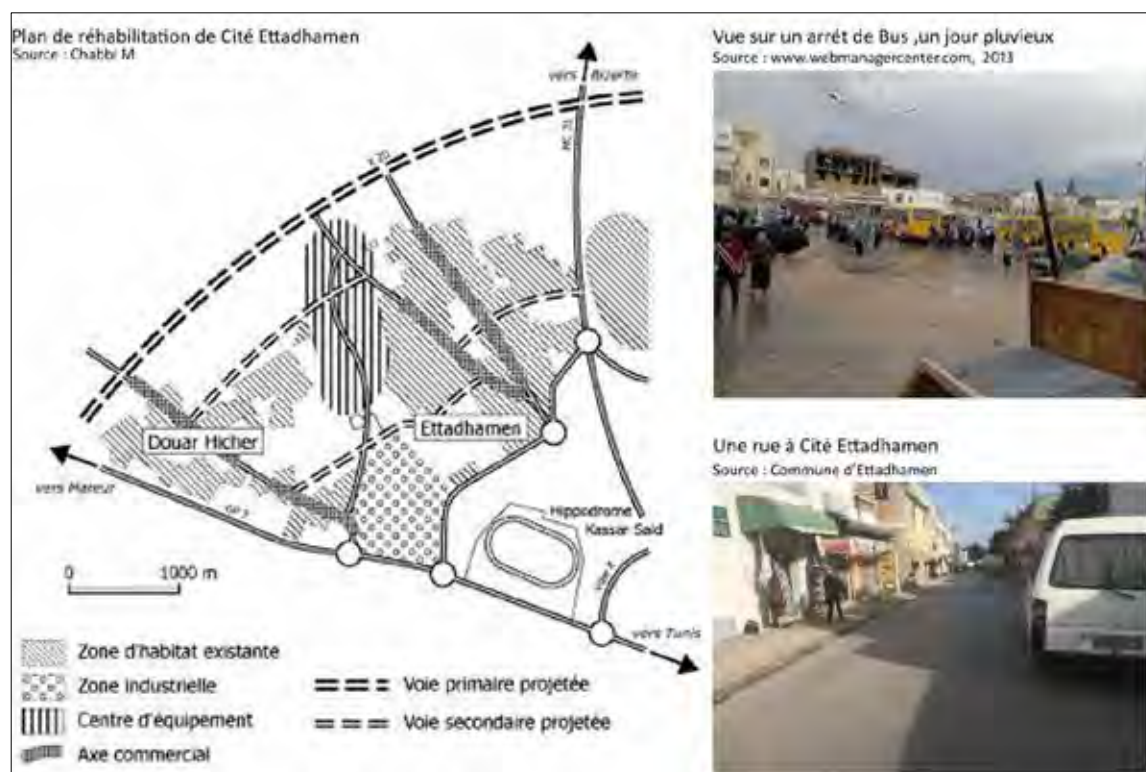
À l'instar de l'achat du terrain, l'auto-construction constitue la base de l'accession au logement. Chaque nouveau propriétaire construit son logement selon les petites économies qu'il peut faire de temps en temps. L'achèvement de la construction d'un logement peut s'étaler sur quelques années.

Les logements construits ne respectent aucune règle urbaine. Le propriétaire, lors de sa construction veut rentabiliser son investissement, construit la totalité de la superficie de son terrain. Pendant cette période, l'urbanisation de ce quartier a été caractérisée par son aspect discontinu. Ensuite, progressivement les interstices ont été urbanisés. Cette urbanisation a produit un tissu très dense constitué de petites parcelles d'habitations en bandes, desservies par des rues exigües.

Le surpeuplement et le sous-équipement d'Ettadhamen ont été à l'origine d'une exclusion de sa population par rapport aux services urbains. Suite à la crise politique de Janvier 1978, a permis à la population a revendiqué la construction d'écoles et l'alimentation en eau potable et l'électricité. Dans ce cadre des études de plan de restauration et d'aménagement d'Ettadhamen ont été menées. La finalité de ce plan est l'intégration sociale de sa population et le désenclavement de l'ensemble de quartier à travers la création d'une voie permettant sa liaison au centre de Tunis. Ce plan dit également Projet Urbain, entre 1983 et 1993, tout en permettant l'équipement du quartier (écoles, lycée), d'infrastructures et le relogement des habitants du gourbiville d'El Ghiren, a contribué à légaliser le lotissement clandestin comme mode de production du sol à bâtir (Chabbi, 1985).

Depuis, ce quartier a continué sa croissance pour devenir l'un des quartiers les plus attractifs pour une population modeste.

Figure 25: Cité Ettadhamen



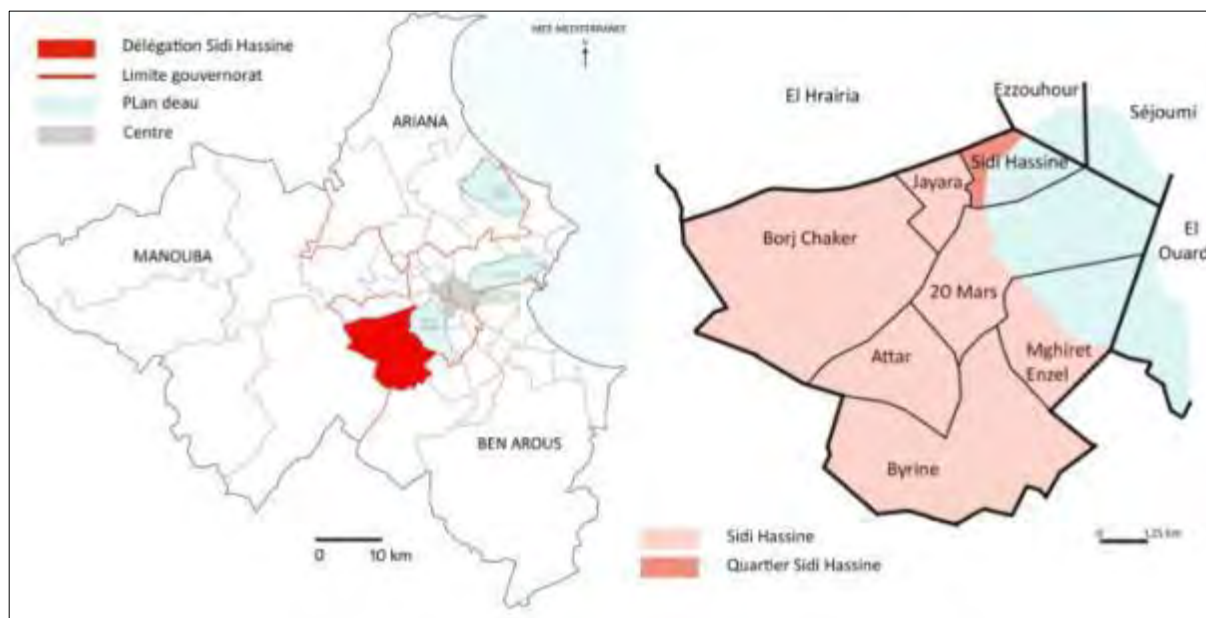
#### 4. Sidi Hassine

Parler du développement du quartier Sidi Hassine (ou même de la délégation de Sidi Hassine) ne peut pas se faire sans parler de la Sebka Séjoui. A l'instar du quartier de Cité Ettadhamen, Sidi Hassine est à l'origine un quartier irrégulier développé sur les berges de cette lagune. Le long de l'histoire, la Sebka Séjoui a représenté des marges agricoles de la ville de Tunis. Malgré le développement de l'agriculture pendant la période coloniale (culture de vigne et de l'olivier), la zone de la Sebka ne comprenait que les villages de Fouchana et Mohammedia dont la population ne dépassait pas un millier d'habitants.

Une politique de dégourbification a été adoptée au cours des années 1960 pour limiter la croissance des gourbivilles sur les bords de cette Sebka. Néanmoins, les nouvelles cités de relogement n'ont pas été accessibles à la majorité des habitants de ces gourbivilles en raison de la faible solvabilité. C'est dans ce contexte que la frange Ouest a été occupée notamment après le développement d'un nouvel axe d'urbanisation, l'opération d'Ezzouhour, situé à proximité de cette frange sans être en contact direct avec les berges de la Sebka. Cette

occupation se manifeste par la prolifération de l'habitat spontané sur le domaine public maritime notamment à Sidi Hassine pendant les années 1970-1980. Le noyau de Sidi Hassine s'est démultiplié en plusieurs noyaux pour constituer un front d'urbanisation futur selon le Schéma Directeur d'Aménagement (SDA, 1997).

Carte 26: Situation du quartier Sidi Hassine



Fond de carte : SDA, PAU- Élaboration personnelle.

Tableau 30: Évolution du parc de logement entre 1970 et 1982

Période	Nombre de logements	%
Avant 1970	8	0.9
De 1970 à 1975	13	1.4
De 1975 à 1982	800	86.3

Source : Plan d'aménagement de détail de Sidi Hassine Séjoumi, 1987, p.10.

L'importance foncière autour de la Sebkhah, l'état délabré de l'habitat, le manque d'équipement, la détérioration de la valeur environnementale ont poussé la programmation d'opération de réhabilitation. La forme spontanée de l'habitat a créé des problèmes d'assainissement (une partie des logements sont assainis par fosse septique et le reste rejette les eaux usées dans les rues).

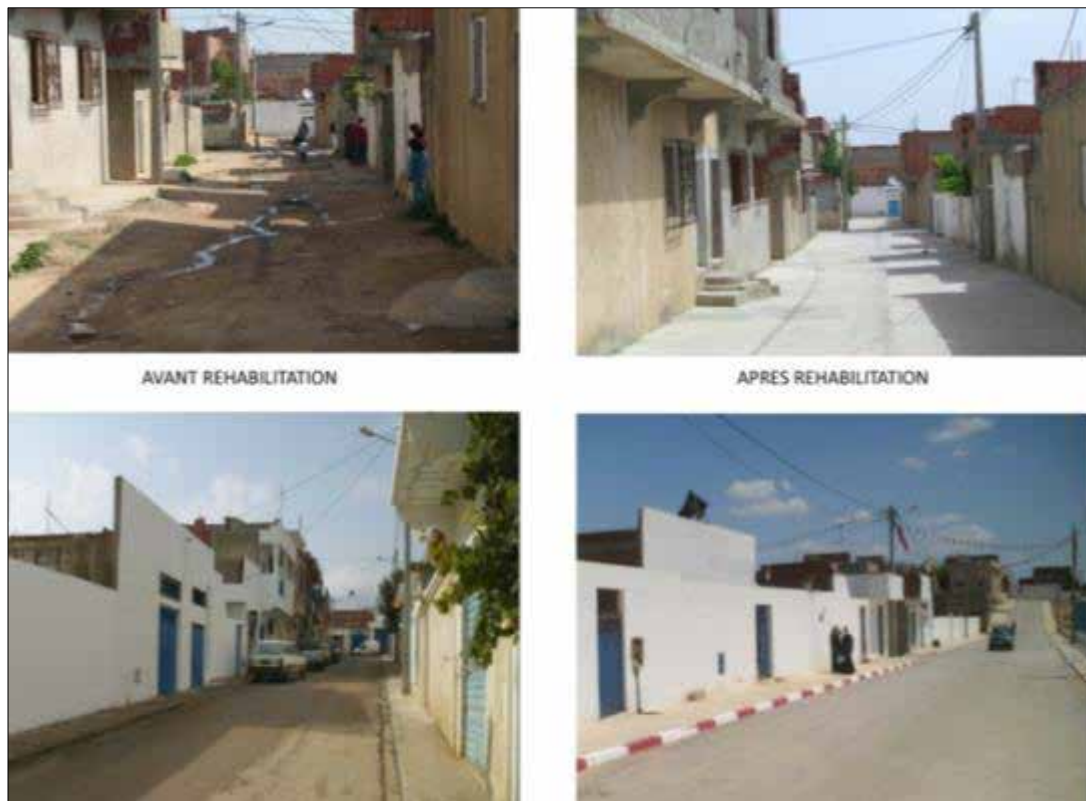
Les opérations de réhabilitation ont été réalisées depuis le début des années 1990 dans l'ensemble de la zone de la Sebkhah Séjoumi dans le but d'améliorer l'état des infrastructures.

La première intervention a été réalisée dans le cadre du Programme National de Réhabilitation des Quartiers Populaires (PNRQP). Ce programme, mis en œuvre par l'État à partir de 1992

dans le cadre du 8<sup>ème</sup> Plan de développement économique et social (1992-1996), a permis la réalisation des travaux de viabilisation (égouts et revêtement des voies).

Le Programme de Développement Urbain Intégré (PDUI) consiste à développer les activités économiques et l'emploi d'une part et la réalisation d'équipements d'autre part.

Figure 26: Sidi Hassine avant et après réhabilitation.



Source : ARRU.

Ce bref historique sur la croissance des quatre quartiers nous a renseignés sur des modes d'action très distincts qui ont produits des cadres urbains et sociaux assez différents.

Le Berges du Lac et Ennasr2 sont deux opérations de promotion immobilière qui sont censées faire des bénéfices. Sans donner notre avis sur la conception de point de vue spatial de leur plan d'aménagement, nous tenons à signaler qu'ils sont mieux tracés. Nous arrivons à mieux lire les différents espaces avec une infrastructure routière qui a certes un impact important sur la qualité du cadre de vie des habitants et sur l'articulation à l'espace métropolitain. Ces deux opérations renferment plusieurs commodités nécessaires à la vie quotidienne et des voies importantes qui les relient aux différentes zones de la métropole.

Dans le cas de Cité Ettadhamen et Sidi Hassine, il s'agit d'un développement informel qui a été intégré dans la ville ultérieurement à travers des opérations de réhabilitation. Le cadre de

vie à priori amélioré, se caractérise par une densité forte de logements avec des équipements réinjectés qui ont assurément un impact considérable pour répondre aux besoins quotidiens des habitants. Les rues qui desservent les différentes parcelles permettent difficilement l'articulation de ces deux tissus notamment aux quartiers voisins et au centre de la métropole. Nous verrons par la suite si les efforts effectués pour intégrer ces quartiers ont été fructueux ou s'ils ont créé un autre rapport.

Bien que situés à la périphérie de la métropole, les deux territoires sur lesquels se sont implantés Ennasr 2 et Cité Ettadhamen n'ont pas eu le même sort, leur environnement urbain a été décisif. La proximité des quartiers aisés d'El Menzeh dans le cas d'Ennasr2 a constitué un argument fort pour fixer le standing de l'opération et du coup son niveau social.

De part leur situation géographique dans la métropole et par rapport au centre, les deux plans d'eau ne peuvent pas, selon le principe de la rationalisation économique, être à pied d'égalité. Le Lac de Tunis est situé à la limite Est du centre, à restructurer pour améliorer l'avenir économique. Il est facilement connectable à la zone Nord qui est la zone la mieux placée de point de vue urbain et social.

La Sebkha Séjoumi est également proche du centre, du côté de la médina. Cependant cette proximité ne lui a pas permis d'avoir le même intérêt dans le projet de développement de la métropole à cause de l'environnement naturel et urbain de ses berges envahies par l'habitat populaire informel.

Néanmoins, si les atouts de Lac de Tunis peuvent justifier l'intérêt accordé à l'exécution de l'opération, ils ne légitiment pas l'abandon de l'option préconisée par les documents d'urbanisme et d'aménagement consistant à la préservation des plans d'eau de l'urbanisation. Il n'est pas également question d'abandonner l'assainissement de la Sebkha Séjoumi notamment le projet initié par le Centre des Nations Unies pour les Établissements humains et financé par le PNUD (Programme des Nations Unies pour le Développement). Ce projet fait parti d'un programme comprenant 13 autres villes dans le monde. L'objectif général de ce programme est d'aider les institutions locales à acquérir des capacités en matière de planification de l'environnement. L'enjeu environnemental du projet consiste à assainir la Sebkha et la préserver en évitant le rejet des déchets industriels dans la Sebkha et la création d'un lac permanent augmentant les apports d'eaux. Ces travaux permettront de préserver le potentiel environnemental de la Sebkha. Les terres dégagées participeront à la promotion de l'agriculture et de l'urbanisation de certaines opérations. Le projet est encore de gestation. Les principales interventions de l'État sont effectuées au niveau des quartiers informels ou spontanés en les réhabilitant dans l'objectif d'améliorer les conditions de vie des habitants.

Il faut rappeler que jusqu'à 2015, les eaux usées ont continué à se déverser dans la Sebkha. Lors d'une visite à la région de Sébkha Séjoumi au mois de Mai 2015, le chef du gouvernement Essid H. a de nouveau rappelé la situation catastrophique de l'environnement. Le 31 décembre 2015, l'Office National de l'Assainissement (ONAS) a déclenché la première phase de la construction d'une station d'assainissement à Séjoumi dont l'entrée en exploitation devrait avoir lieu depuis 2010. Essid H. a annoncé, comme le ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire, que l'objectif des interventions prochaines sera de faire de Sebkha Séjoumi un territoire semblable au Lac Nord et au Lac Sud qui les présente comme une source de fierté et de développement économique important.

### **Offre de transport dans les différents quartiers**

Les deux quartiers de Berges de Lac et Ennasr2 font partie de la zone Nord. Le développement de l'infrastructure routière dans cette zone a été progressivement réalisé pour accompagner le développement des équipements et des zones d'emploi. La forte motorisation a également orienté la réalisation ou l'élargissement des projets d'autoroutes et d'échangeurs dans cette zone. Ce qui explique l'importance de l'infrastructure routière dans ces deux premiers quartiers.

Les berges du Lac sont reliées au reste de la métropole par plusieurs voies telle que l'autoroute Tunis-La Marsa et la RN9. La construction de la route express Z4 et le viaduc qui fait le lien Nord-Sud au sein de la métropole a constitué une coupure entre la délégation de Bab Bhar, le centre-ville, et le Berges du Lac.

Ennasr2 est situé à l'extrémité Ouest de la délégation de l'Ariana Ville. Il est desservi par une voie principale X20 qui le relie non seulement à cette délégation mais également à l'ensemble de la métropole. Cette voie débouche sur plusieurs autres voies qui mènent à la zone Nord, le centre ou même la zone Sud via la RN8, RN10, X2.

La principale voie de la Cité Ettadhamen est la MC130. Il s'agit de l'une des sorties de la métropole qui débouche sur l'autoroute A4 qui relie la zone Ouest aux villes Nord limitrophes. Le quartier de Sidi Hassine est traversé par deux voies (MC37 et MC39) qui débouchent sur la sortie Sud-Ouest de la métropole.

Différents modes de transport collectif et leurs infrastructures se sont développés au cours du temps dans ces quartiers.



Les Berges du Lac est actuellement relié par deux lignes de bus publics et privés qui partent du centre. La desserte de ce quartier par des lignes de métro a été programmée selon un axe qui prendrait son origine de la station TGM, longerait l'avenue Mohamed 5 via le quartier Borjel ainsi que d'un tronçon de l'Avenue Habib Bourguiba reliant la place du 14 Janvier au TGM. Cette option n'a pas été réalisée.

Ennasr2 est desservi par une ligne de bus qui part du centre ville. Une ligne de métro léger a été programmée mais n'a pas encore vu le jour.

Cité Ettadhamen est desservie par des lignes de bus et le métro léger. Ce dernier ne traverse pas le quartier, il passe par sa limite Est.

Plusieurs lignes de bus partent du centre pour relier Sidi Hassine et la région Sud Ouest de la Sebkhja Séjoumi.

Cité Ettadhamen et Sidi Hassine sont parmi les délégations qui seront desservie par de lignes de Réseau Ferroviaire Rapide RFR projeté.

Selon le taux de motorisation et l'offre de transport collectif, nous sommes en face d'une inégalité d'accès aux modes de transport (individuel, collectif). Les couches populaires ont moins de revenus d'où elles ne peuvent pas acheter une voiture en dépit des facilités de paiement et des offres de voitures moins chères dans le marché. Le taux de motorisation a généralement évolué ces dernières années en Tunisie. Il est de l'ordre de (28.27 %) dans le Grand Tunis. Néanmoins, il a évolué inégalement. L'écart est très important entre les cas étudiés. À Cité Ettadhamen et Sidi Hassine, ce taux est très faible comparée à celui des deux autres délégations, avec respectivement (18.97%) et (20.13%). Il est de l'ordre de (50.74%) à El Khadra et de (68.89%) à Ariana Ville. De plus, cette inégalité est en rapport avec l'offre de transport collectif. Les conditions d'usage des modes de transport (la disponibilité et la qualité) ne sont pas les mêmes pour les quatre cas. Cette inégalité aura certes un impact sur la mobilité puisqu'elle participe à une diversification obligatoire pour des modalités collectives de déplacements dans chaque contexte et pour chaque motif notamment en rapport à l'offre publique de transport et l'articulation de chaque territoire à l'ensemble de la métropole.

Pour conclure, ces quartiers ont connu des modalités d'occupation du sol différentes qui ne peuvent qu'entraîner des rapports différents avec l'environnement limitrophe et lointain de par le cadre urbain et social qui caractérise chaque cas. Le processus de développement de ces environnements est à nos yeux déterminant dans les rapports de ces habitants au territoire métropolitain à travers leurs mobilités quotidiennes.

### III. La présentation du questionnaire

Le questionnaire comprend deux grandes parties :

\*Première partie : Informations personnelles

Cette première partie concerne les données personnelles qui peuvent être réparties en deux sous-parties :

La première sous-partie : contient les informations personnelles (Nom et Prénom, Age, Sexe, Situation professionnelle et le revenu mensuel).

Pour la situation professionnelle nous avons considéré six situations à savoir : Actif, Retraité, Élève, Chômeur, Étudiant, Autres. Cette dernière catégorie correspond aux individus qui ne peuvent être répertoriés dans les cinq premières catégories, ils ne sont ni en formation initiale (élève, étudiant), ni actifs, ni demandeurs d'emploi tels que les femmes au foyer.

Pour le revenu mensuel : les chiffres que nous avons mis sont en rapport avec le SMIG qui est aux alentours de 300 Dinars Tunisiens DT (1DT = 0,40 Euro). Les revenus correspondent donc à :  $1 \times \text{SMIG}$ ,  $2 \times \text{SMIG}$ ,  $3 \times \text{SMIG}$  et Supérieur à  $3 \times \text{SMIG}$

Pour cette information, il faut signaler que généralement les interviewés ne donnent pas de réponse. Il faut également préciser que, à l'exception des actifs et des retraités, les autres interviewés donnent une réponse sur les revenus approximatifs de leur ménage.

Pour cela dans notre analyse nous avons la plupart du temps estimé les revenus à travers des données générales selon les professions des interviewés.

La deuxième sous-partie porte sur les informations liées aux modes de transport disponibles :

La première question (f) porte sur la possession de voiture,

La deuxième question (g) sur le moyen de transport collectif le plus proche du domicile,

La troisième question (h) sur le temps nécessaire pour atteindre le mode de transport le plus proche du domicile,

Ces informations sont nécessaires pour la réalisation de l'activité. Elles permettent également de savoir si l'interviewé peut ou non choisir son mode de transport, s'il est contraint de penser à une stratégie pour faire un choix modal optimisant de son déplacement.

\*Deuxième partie : Mobilités quotidiennes

Cette partie comprend les questions liées aux activités réalisées de façon quotidienne et qui nécessitent une mobilité. Elle est divisée en trois sous-parties A, B et C.

La sous-partie A est dédiée à la mobilité liée aux motifs qualifiés de contraintes (MC) : Emploi et Études (Élève et Étudiant). Ce sont des activités qui se déroulent en un lieu précis et à des horaires fixes. Elles sont également des activités dont la fréquence est très importante car quotidiennes ou pluri-hebdomadaires.

La sous-partie B est dédiée à la mobilité liée aux motifs qualifiés de moyennement ou moins contraignants (MMN) : Santé, Affaires administratives, Courses quotidiennes. Ces activités, malgré un niveau de contrainte moins important que celles liées à l'emploi ou les études, elles demeurent nécessaires dans le déroulement quotidien de la vie.

La sous-partie C est dédiée à la mobilité liée aux motifs qualifiés de non contraignants (MNC) : Loisirs, Achats occasionnels, Relations. La réalisation de ces activités est basée plus sur le choix que sur la contrainte. Néanmoins, le choix de l'activité, elle-même, et son lieu dépend de plusieurs facteurs tels que le lieu de résidence, l'appartenance sociale, l'âge, le sexe.

### **Nombre de questions par situation socioprofessionnelle**

Le nombre de questions auxquelles chaque interviewé répond dépend de sa catégorie : Les actifs (35), Les chômeurs (30), Élèves (34), Étudiants (34), Retraités (29), Autres (29).

### **Précisions autour des questions posées dans la deuxième partie**

Pour chaque motif de mobilité, nous avons demandé à l'interviewé le lieu de cette activité, la raison du choix de ce lieu, le mode de transport utilisé et la raison du choix de ce mode, nous avons demandé également le temps pour arriver à la destination choisie (Emploi, Études, Courses quotidiennes, santé, affaires administratives et financières, achats occasionnels et loisirs).

### **Lieux de mobilités et raisons de choix**

Questions Q2, Q8, Q14, Q25: Cinq lieux (Quartier, Centre, Quartiers voisins, Zone Sud et Zone Nord) pour les motifs suivants : emploi, études, santé et affaires administratives et financières.

Question Q20 : quatre lieux (Quartier, Centre, Quartiers voisins, Grandes surfaces) pour réaliser la mobilité liée aux courses quotidiennes.

Question Q31 : six lieux (Quartier, Centre, Quartiers voisins, Zone Sud, Zone Nord, Villes voisines) pour réaliser la mobilité liée aux loisirs.

Question Q37 : six lieux (Quartier, Centre, Quartiers voisins, Zone Sud, Zone Nord, Grandes surfaces) pour réaliser la mobilité liée aux achats occasionnels.

Questions Q3, Q9, Q15, Q21, Q26, Q32, Q38 : les raisons qui motivent le choix du lieu de la mobilité. Les choix dépendent du motif.

Pour les lieux de réalisations des activités nous avons opté pour six localisations :

- Le quartier de résidence de l'interviewé
- Le centre ville qui correspond à la ville basse et la médina
- Zone sud comprend les quartiers situés dans la zone Sud y compris ceux de la Côte Sud
- Zone Nord comprend les quartiers situés dans la zone Nord y compris ceux de la Côte Nord
- Villes voisines à la métropole
- Quartiers voisins selon la localisation des interviewés, dans chacun des cas, ils correspondent aux délégations situées dans les limites administratives de la délégation d'attachement du quartier considéré :

Pour le cas de Cité Ettadhamen, nous avons considéré comme quartiers voisins : les quartiers limitrophes situés dans les délégations de Douar Hicher, Manouba, Bardo, Omrane et Omrane Supérieur

Pour le cas Sidi Hassine, nous avons considéré comme quartiers voisins : les quartiers limitrophes situés dans les délégations d'El Hrairia, Mornaguia, Mohammedia et Fouchana

Pour le cas Ennasr2, nous avons considéré comme quartiers voisins : les quartiers limitrophes situés dans les délégations de Mnhla, El Menzeh, Soukra et Raoued

Pour le cas Berges du lac, nous avons considéré comme quartiers voisins : les quartiers limitrophes situés dans les délégations de Bab Bhar, El Menzeh, La Goulette, Ariana Ville et la Soukra.

### **Mode de transport et raisons de choix**

Question Q4, Q10, Q16, Q22, Q27, Q33, Q39 :

Huit modes de transport sont utilisés normalement pour effectuer les déplacements quotidiens : Marche à pieds, Deux roues, Voiture, Autobus, Metro-léger, Train, Taxi, Taxi collectif. Le métro-léger relie le centre aux périphéries. Le train relie les quartiers de la Côte Nord et la Côte Sud au centre. Le taxi collectif est un mode de transport alternatif récent.

Chaque individu peut utiliser un seul mode de transport ou combiner deux voire trois modes.

Question Q5, Q11, Q17, Q23, Q28, Q34, Q40 :

Cette question concerne la raison du choix du mode de transport. Quatre raisons peuvent motiver le choix : Tarif, Sureté, Rapidité, Seul mode existant

Questions Q6, Q12, Q18, Q24, Q29, Q36, Q41 :

Ces questions concernent le temps parcouru pour réaliser chaque mobilité.

À première vue, certains peuvent penser que notre questionnaire est peut-être long vu que dans la littérature, des auteurs disent que plus un questionnaire est court et plus il est efficace. Néanmoins, ce n'est pas parce qu'on aura peu de questions que le questionnaire est réussi. Notre questionnaire, s'il contient un nombre important de questions, il tire sa pertinence du fait qu'il n'y a pas de réponses ouvertes qui demandent du temps pour y répondre.

Pour étudier la mobilité quotidienne de notre échantillon nous avons analysé deux indicateurs :

#### **L'autonomie dans la réalisation des activités quotidiennes**

L'autonomie d'un quartier, d'une zone par rapport à son environnement se définit par la proportion des déplacements effectués à l'intérieur de celui-ci ou à destination des secteurs immédiatement limitrophes.

#### **Le choix modal**

Il s'agit du choix du mode de transport pour se déplacer dans le but de réaliser une activité quotidienne : individuel, collectif ou combinaison de deux ou plusieurs modes.

L'analyse est faite en deux phases. Dans la première phase, nous avons observé l'ensemble des mobilités quotidiennes (lieux et modes) indépendamment de la localisation résidentielle. Elle est faite en deux moments : une observation «lisse», globale et une observation par motif. D'après l'examen des mobilités par groupe de motifs et sans se référer à la localisation résidentielle nous avons voulu vérifier si le rapport de la population interviewée aux différentes localisations en question diffère-t-il selon le motif de la mobilité.

Dans un deuxième temps, nous avons observé les mobilités quotidiennes (lieux et modes) en croisant les motifs et les localisations résidentielles.

Ces différents niveaux d'observation vont nous permettre de démontrer l'hypothèse de la fragmentation sociale.

## B. Analyse et interprétations du questionnaire

### I. Des lieux différenciés de mobilité quotidienne

#### 1. Un déploiement général des mobilités sur le territoire métropolitain

##### 1.1 Des mobilités diffuses

Nous avons vu dans la partie 2 de notre travail que la répartition des différentes fonctions est caractérisée par un déséquilibre qui défavorise certains territoires malgré quelques améliorations notées dans l'ensemble de la métropole. Ce déséquilibre concomitant à un étalement urbain détermine les mobilités quotidiennes qui changent, par conséquent, le rapport de l'individu aux différents lieux.

L'observation «lisse» de la mobilité de notre échantillon (Tableau 31) montre que les activités quotidiennes se déploient sur l'ensemble des lieux cités dans le questionnaire. Le quartier, le centre, les quartiers voisins et les périphéries constituent tous des destinations attractives, certes à des niveaux différents, où se réalisent des activités quotidiennes. L'intensité des mobilités réalisées dans chaque lieu rend compte des rapports généraux entre les différents territoires de la métropole.

Tableau 31: Répartition des mobilités quotidiennes

Localisation	Quartier	Centre	Quartiers voisins	Périphéries			Villes voisins
				Zone Nord	Zone Sud	Grandes surfaces	
%	39.12	22.57	26.50	5.21	0.73	5.48	0.36

En dépit de la répartition des mobilités quotidiennes entre les différents lieux, une part importante des activités quotidiennes (39.12%) s'effectue dans le quartier. A partir de ces chiffres, le quartier s'avère fortement investi par ses habitants. Cet investissement met en accent l'importance des mobilités de proximité effectuées au quotidien.

Le centre constitue la deuxième destination privilégiée en dehors du quartier pour l'ensemble des mobilités quotidiennes. Auparavant le centre, «centre-ville», était l'unique concentration des différentes fonctions urbaines. Au fil des années, la multiplication programmée ou spontanée des centres urbains a permis le déploiement, équilibré ou non, des fonctions urbaines sur le territoire métropolitain. Néanmoins, le centre garde une certaine attractivité puisque selon notre échantillon, il participe à la satisfaction de (22.57%), des besoins quotidiens. Cette attractivité ne suppose pas un partage total des différents espaces ou des

différentes fonctions par les différentes populations en témoignage le commerce existant qui est plus orienté vers les couches sociales moyennes à modestes.

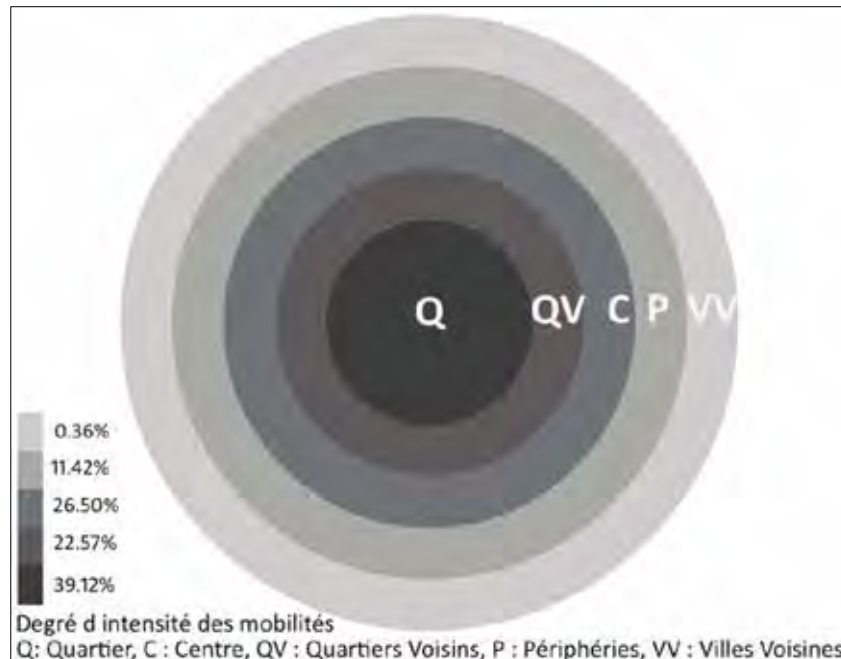
La croissance de la mobilité quotidienne et l'allongement des distances parcourues constituent un trait caractéristique du fonctionnement d'une métropole. Le Grand Tunis n'a pas échappé à cette règle. Pour notre échantillon, (11.42%) des mobilités quotidiennes se réalisent dans la zone Nord, la zone Sud et les grandes surfaces. Ces périphéries sont attractives pour les services, les loisirs, l'emploi notamment industriel et le commerce. Le Grand Tunis s'étale spatialement en dispersant ses fonctions urbaines offrant ainsi des opportunités à saisir ou à contrario des contraintes à subir lors des choix du lieu où effectuer une activité quotidienne.

Le périmètre des mobilités quotidiennes peut également dépasser les limites de la métropole, pour certains individus, et atteindre les villes voisines. Cet étalement rend compte de l'importance de la mobilité quotidienne dans la nouvelle organisation spatiale et fonctionnelle de la métropole tunisoise. Les «villes voisines» occupent une place considérable en dépit d'une part faible (0.36%) des mobilités effectuées. Par ailleurs, l'importance que nous accordons à ce lieu est plutôt liée à l'idée que pour des motifs quotidiens, des individus résidents dans la métropole peuvent dépasser les limites de celle-ci. Donc, la mobilité quotidienne n'est plus restreinte au périmètre intra-muros de la métropole.

Ce constat s'oppose à un attachement important au quartier de résidence de l'échantillon étudié. Cependant, cette contradiction nous éclaire sur des mobilités différenciées. En d'autres termes, nous avons d'un côté des mobilités qui se limitent à un territoire bien restreint et proche du domicile, d'un autre côté des mobilités qui s'éloignent de ce point en débordant le territoire métropolitain. Malgré un développement général de la mobilité, ce paradoxe interroge la complexité de la mobilité quotidienne qui peut dépendre des motifs, des lieux fréquentés, des modes pratiqués et de la capacité individuelle d'être mobile.

En conclusion, selon cette première observation nous pouvons affirmer que les mobilités quotidiennes se déroulent selon une hiérarchie particulière que nous présentons dans la Figure 27 sous forme d'un ensemble de cercles dont le centre est le quartier et dont le diamètre est entrain de se dilater pour dépasser les limites de la métropole.

Figure 27: Hiérarchie des localisations de l'ensemble des mobilités quotidiennes.



## 1.2 La proximité est-elle encore valide ?

Avant la dynamisation des mutations spatiales et fonctionnelles récentes de la ville, la proximité était une notion applicable à son organisation. L'individu réalise les différentes activités quotidiennes dans un périmètre délimité sans être obligé d'aller plus loin. Aujourd'hui, le remodelage de la ville, notamment la métropole, rend la définition de la proximité inappropriée à ce contexte ou du moins la font revêtir d'une autre dimension.

Au regard de l'intensité des mobilités effectuées dans le quartier de résidence, une première interprétation est possible : les individus interviewés, quelque soit leurs localisations résidentielles, peuvent répondre à leurs besoins ou une grande partie de leurs besoins quotidiens dans le quartier de résidence. C'est-à-dire que la majorité des fonctions urbaines peut exister dans chacun des quartiers étudiés : ces individus peuvent travailler, étudier, se soigner... Or nous savons qu'au moins trois des quatre quartiers ne sont pas polyfonctionnels. Ces quartiers sont principalement à vocation résidentielle mais peuvent abriter des services de proximité.

La question qui se pose alors : est-ce que le rapport au quartier, le fort investissement de ce lieu, se fait par choix ou par contrainte ? Est-ce qu'il s'agit d'une autonomie réelle, d'un attachement affectif, d'une recherche d'un entre-soi ou d'une assignation par contrainte ?



Dans notre échantillon, la première destination en dehors du quartier de résidence est le quartier voisin. (26.5%) des mobilités quotidiennes se réalisent dans le quartier voisin (Tableau31, p292). Le rapport aux quartiers voisins est plus important que celui au centre et aux périphéries. Les interviewés cherchent la réalisation possible d'activités quotidiennes dans un périmètre plus proche du domicile. La proximité, autrefois limité au quartier de résidence, franchie cette limite vers les quartiers voisins. Aujourd'hui, ce qui est proche n'est plus le quartier uniquement mais également les quartiers voisins à condition qu'ils sont facilement accessibles. Cette condition est indispensable à la perception de la proximité car ce qui est proche géographiquement n'est pas systématiquement accessible en témoignage deux quartiers voisins séparés par une infrastructure ferroviaire ou routière.

La réalisation d'environ (65%) des activités quotidiennes dans le quartier et les quartiers voisins suppose deux réalités. La première est le problème d'articulation qui ne permet pas un échange quotidien aisé entre les différents fragments de la métropole.

La deuxième remet en question la perception globale de la ville. Chaque groupe d'individus pratique quelques fragments de la métropole et ne peut se rendre à d'autres que de façon exclusive ou très rarement. D'ailleurs, il n'aura qu'une vision fragmentée de la métropole.

Les quartiers voisins, avec (40.85%), constituent la destination privilégiée pour les motifs contraignants (MC). Selon les «quartiers voisins» que nous avons considérés pour chaque cas, ces lieux peuvent offrir des chances d'emploi ou des établissements d'enseignement. Le quartier, le centre et les périphéries ont des parts qui se rapprochent pour ce groupe de motifs avec une légère différence en faveur du quartier.

En comparant la répartition des mobilités par groupe de motifs, il ressort que le quartier demeure le lieu privilégié par notre échantillon à l'exception des motifs (MC). Ces motifs poussent les interviewés à quitter le quartier de résidence pour aller vers d'autres lieux tels que les quartiers voisins et les périphéries. Ils les obligent à aller de plus en plus loin. Les trajets quotidiens domicile-travail ou domicile-études ont tendance à s'allonger du moins spatialement.

Une grande ressemblance existe entre les motifs (MMC) et les motifs (MNC). La même hiérarchisation des lieux avec des parts différents pour chaque groupe. Le quartier est la destination qui attire en premier les interviewés avec (47.83%; MMC) et (31.25%; MNC), (Tableau 32, p296). En deuxième lieu, ils s'orientent vers les quartiers voisins, ensuite le Centre et enfin les Périphéries. Deux différences sont à signaler entre ces deux groupes de motifs. Premièrement, pour les motifs (MNC) les interviewés dépassent les limites de la

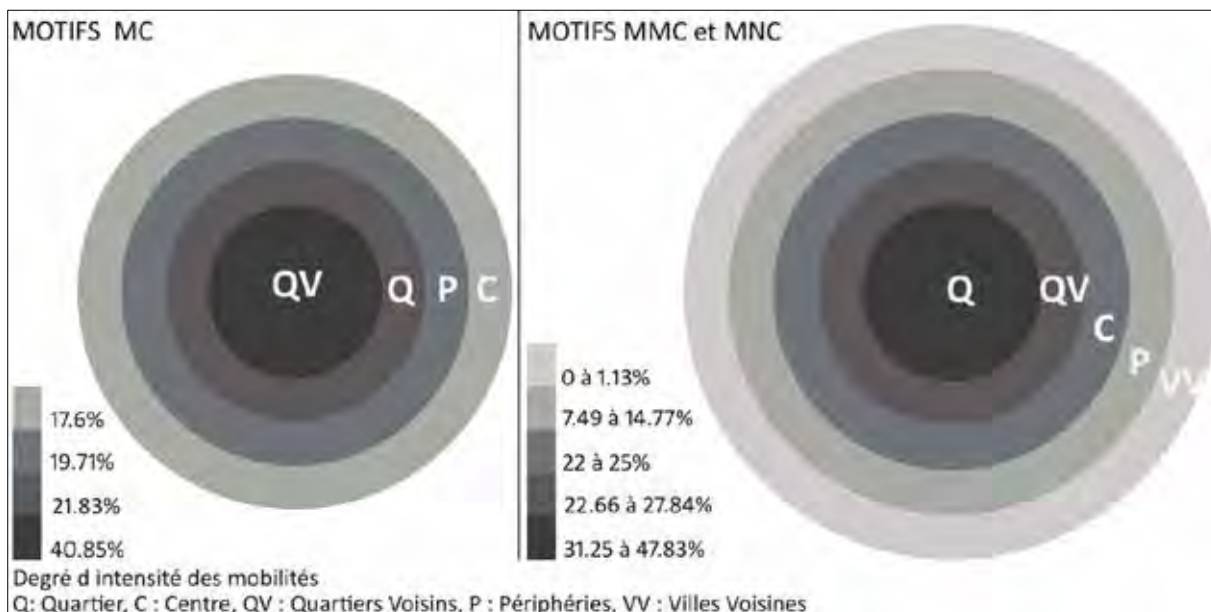
métropole pour se rendre dans les Villes voisines. Deuxièmement, une répartition plus rapprochée entre les différents lieux dans le cas des motifs (MNC).

Tableau 32: Répartition (%) des mobilités par groupe de motifs.

Localisation	MC			MMC			MNC		
Quartier	21.83			47.83			31.25		
Centre	17.6			22			25		
Quartiers voisins	40.85			22.66			27.84		
Périphéries	19.71			7.49			14.77		
	ZN	ZS	GS	ZN	ZS	GS	ZN	ZS	GS
	14.08	5.63	0	1.66	0	5.83	7.67	0	7.10
Villes voisins	0			0			1.13		

Périphéries : ZN : Zone Nord, ZS : Zone Sud, GS : Grandes surfaces.

Figure 28: Hiérarchie des localisations des mobilités quotidiennes par motif.



Elaboration personnelle.

Au regard de tous les constats relevés précédemment, l'examen des mobilités quotidiennes en croisant le motif et la localisation résidentielle s'avère indispensable pour donner une interprétation plus correcte. Cette première observation a permis de relever des caractéristiques générales des mobilités quotidiennes, cependant, l'hétérogénéité de notre échantillon (localisations résidentielles et caractéristique sociales différentes) peut permettre de nuancer cette généralisation.

## 2. Des mobilités différenciées par motif et par localisation résidentielle

### 2.1 Une première interprétation : Rapport important au quartier/ Rapport différencié au centre

L'aperçu de l'ensemble des mobilités par quartier et par motif prouve des répartitions divergentes. Nous assistons à une individualisation des rapports à la métropole. Chaque individu se déplace dans le quartier ou en dehors de celui-ci à des densités différentes et en fonction du motif de déplacement. Cet aperçu vise à comprendre si les interviewés bougent à l'intérieur et à l'extérieur du quartier pour les mêmes motifs ou non et si également les raisons de cette mobilité dépendent ou non de la localisation résidentielle.

Tableau 33: Répartition de l'ensemble des mobilités par quartier.

Localisation	Berges du Lac			Ennasr 2			Cité Ettadhamen			Sidi Hassine		
Quartier	43.3			34.98			40			38.2		
Centre	3.52			1.06			40			48.68		
Quartiers voisins	29.92			44.52			18.84			11.23		
Périphéries	21.82			19.43			1.14			1.87		
	ZN	ZS	GS	ZN	ZS	GS	ZN	ZS	GS	ZN	ZS	GS
	10.56	0.70	10.56	8.83	0	10.6	0.38	0.76	0	0.37	1.49	0
Villes voisins	1.40			0			0			0		

Périphéries : ZN : Zone Nord, ZS : Zone Sud, GS : Grandes surfaces.

A travers leur mobilité, chaque population prouve un lien important à son quartier. Les interviewés du Berges du Lac et ceux de Cité Ettadhamen sont les plus attachés à leur quartier puisque respectivement (43.3%) et (40%) de leurs mobilités se concentrent dans celui-ci. Même s'il ne se classe pas premier dans le cas d'Ennasr2 ou Sidi Hassine, le quartier est un lieu où se déroule une part importante des mobilités quotidiennes avec (34.98%) à Ennasr2 et (38.2%) à Sidi Hassine.

Le quartier occupe, donc, une place importante dans le quotidien des interviewés quelle que soit leurs localisations résidentielles. Ils peuvent réaliser beaucoup d'activités quotidiennes grâce à l'existence de certains services tels que les commerces, les écoles... Quelque soit la qualité de cette offre, les interviewés recourent à leur quartier pour les besoins de première nécessité. Ce lien exprime une certaine identification à ce lieu. Le quartier ne se définit plus alors par la seule fonction d'habitat dans le sens où il est uniquement un espace de localisation

résidentielle. Il permet de répondre à certains besoins, qui sont souvent liés à la fonction d'habitat, telles que les commerces et les équipements socio-collectifs de proximité.

À cet aspect fonctionnel, peut être associé un aspect social mais non d'une façon systématique. La réalisation de quelques activités quotidiennes dans le quartier laisse supposer un certain rapport social entre ses résidents. Certains choix d'ordre rationnel tels que la proximité du commerce ou la qualité de l'école ont tendance à développer des échanges entre certains individus qui s'identifient à travers ces choix.

À travers la première observation « lisse », il s'est avéré que le centre de la métropole n'est plus la première destination mais il garde une certaine attractivité. Cependant, lorsque nous focalisons l'observation à l'échelle de chaque quartier, les réponses des interviewés affirment deux cas opposés. Le premier cas regroupe Cité Ettadhamen et Sidi Hassine dont les résidents tissent un lien important au centre puisque ce dernier est la destination d'au moins de (40%) des mobilités quotidiennes réalisées. Le développement de ce lien manifeste un dépendance de ces populations au centre. Le deuxième cas regroupe le Berges du Lac et Ennasr 2 où les interviewés se détachent presque totalement du centre puisqu'ils n'y réalisent que (4%) des activités quotidiennes. Pour ce groupe, le rapport aux «quartiers voisins» est plus important que pour le premier groupe.

Ces chiffres reflètent l'état de la centralité dans la métropole tunisoise. La politique de la centralité s'est fondée sur deux options. La première concerne le développement d'une polycentralité à travers la planification de trois centres secondaires qui doivent se répartir dans les zones Nord, Sud et Ouest de la métropole. La deuxième concerne la restructuration de la centralité autour du Lac de Tunis. Ces deux options n'ont pas été appliquées entièrement puisque il n'y a eu que la réalisation d'une centralité au niveau de la zone Nord et le développement de la centralité autour du Lac de Tunis à travers la réalisation de plusieurs opérations immobilières notamment de haut standing.

L'extension planifiée de la centralité vers le Lac de Tunis d'une part et le développement des centralités spontanées au niveau des quartiers aisés de la zone Nord (El Menzeh et El Manar) d'autre part justifient le désintérêt accordé par la population de la zone Nord au centre de la métropole. Ce renoncement est accentué par la volonté de limiter l'accès motorisé au centre.

Les résidents du Berges du Lac et d'Ennasr2, fortement motorisés, ont du mal à se déplacer vers le centre à cause des embouteillages et l'absence d'aires de parking. Cette configuration peut à priori apparaître comme une exclusion, en référence à la notion employée pour désigner la marginalisation des couches pauvres ou modestes.

À ce niveau nous ne pouvons pas trancher sur le fait que le faible rapport au centre est du essentiellement à un problème d'accès matériel ou physique ou à des représentations que ces populations se font du centre. Nous examinerons ceci plus loin lorsque nous examinons les raisons qui motivent les choix des lieux d'activités.

L'iniquité dans la réalisation des centralités planifiées avait un impact sur la croissance des flux quotidiens entre les autres zones de la métropole, notamment la zone Ouest, et son centre. Les problèmes fonciers et la qualité urbaine de cette zone justifient d'après les documents d'aménagement la difficulté d'une planification réussie de la centralité. La progression du taux d'équipement à Cité Ettadhamen et Sidi Hassine et la formation spontanée d'une prémisses de centralité n'ont pas enrayé leur dépendance au centre. Les résidents de ces quartiers se rendent au centre pour différents motifs.

Cette situation montre que le centre de la métropole n'est plus un centre pour tous. Par choix ou par contrainte, il y a des populations qui ne se rendent que rarement au centre même en présence des articulations matérielles (modes de transport, routes).

Ceci peut paraître logique dans le sens où parler d'un centre unique pour la ville contemporaine, notamment une métropole, s'avère une pensée caduque. Le développement déséquilibré et inégal des centralités dans le tissu métropolitain indique une consommation fragmentée des centralités.

Cependant, la mobilité vers une centralité donnée ne peut pas se limiter à une satisfaction simple et pure d'un besoin. Elle est certainement, et pour plusieurs motifs, chargée d'une représentation subjective des espaces, ce qui peut renvoyer évidemment à nos yeux à une fragmentation sociale en cours.

## **2.2 Les interprétations par motif**

### **2.2.1 Les motifs contraignants (MC)**

Les études et les emplois constituent des motifs contraignants d'une mobilité de forme simple représentée généralement par un aller-retour<sup>224</sup>. Malgré une simplicité apparente, la réalisation de ces déplacements revêt un caractère indispensable dans la vie de chaque individu et par conséquent impacte directement ou indirectement les autres mobilités. Le parcours effectué et le temps passé pour réaliser ces allers-retours au quotidien sont primordiaux dans le choix du lieu de travail ou des études dans le cas où l'individu a la possibilité de choisir entre plusieurs lieux. Cependant, ceci n'est pas le cas de tous les

---

<sup>224</sup> Bonnaïous A et Al., 1981, *Mobilité et vie quotidienne : suivi expérimental du métro de Lyon*, Presses Universitaires de Lyon, 172p.

individus. Certains sont contraints d'effectuer ces mobilités quelque soit les conditions de leur réalisation. Le lieu d'exercice de chacune de ces activités est parfois imposé et non négociable.

Tableau 34: Répartition (%) des mobilités liées aux motifs contraignants (MC) par localisation résidentielle.

Localisation	Berges du Lac			Ennasr2			Cité Ettadhamen			Sidi Hassine		
Quartier	12.5			16.22			30.00			31.43		
Centre	25			8.11			16.67			20.00		
Quartiers voisins	30			56.76			43.33			34.29		
Périphéries	32.5			18.92			10			14.29		
	ZN	ZS	GS	ZN	ZS	GS	ZN	ZS	GS	ZN	ZS	GS
	27.5	5	0	18.92	0	0	3.33	6.67	0	2.86	11.43	0
Villes voisins	0			0			0			0		

Périphéries : ZN : Zone Nord, ZS : Zone Sud, GS : Grandes surfaces.

L'examen des mobilités effectuées pour les motifs (MC) au sein des quatre quartiers montre beaucoup de divergences.

Avant de parler de ces divergences, il faut signaler que pour ces motifs il n'y a pas de déplacement vers les villes voisines. Le Grand Tunis constitue le pôle d'emploi le plus important du pays. Généralement les mobilités pendulaires pour l'emploi se font des villes voisines vers la capitale malgré la volonté de déploiement des activités économiques, notamment industrielles, dans le cadre du processus de métropolisation du Grand Tunis.

De plus, le Berges du Lac et Ennasr2 se situent dans la zone la plus productive d'emplois, la zone Nord. Leurs populations ont la possibilité d'y être embauchées. Le faible taux de la motorisation des populations de Cité Ettadhamen et de Sidi Hassine peut justifier l'absence des mobilités quotidiennes vers les villes voisines relatives à l'emploi.

Pour les mobilités liées aux études, le Grand Tunis est également placé au sommet de la classification quantitative et qualitative des établissements d'enseignement dans le pays ce qui explique le manque des déplacements des étudiants de notre échantillon vers les villes voisines.

L'observation des deux motifs regroupés atteste de situations hétérogènes qui permettent plusieurs interprétations. Les populations de Berges du Lac et Ennasr2 sont plus mobiles à l'extérieur du quartier puisque ce dernier regroupe respectivement (12.5%) et (16,2%) des mobilités. Ces populations étendent le diamètre de leurs mobilités relatives à ces deux motifs. Dans le cas de Cité Ettadhamen et Sidi Hassine, le quartier regroupe environ (30%) des

activités quotidiennes. Ce lien au quartier ne s'explique pourtant pas par la présence sur ces territoires de concentrations importantes d'emplois ou des établissements d'enseignement. En dépit d'une injection tardive de petites zones d'emploi et la croissance spontanée du nombre des entreprises, Cité Ettadhamen et Sidi Hassine ne peuvent être réputé en tant que pôle d'emploi ou d'enseignement.

Dans le cas de Berges de Lac, un rapport plus intéressant au centre est signalé pour les motifs (MC) comparé aux autres motifs. Le centre reste le pôle tertiaire le plus important de la métropole. Ces motifs contraignent la population de ce quartier à garder une dépendance au centre.

En ce qui concerne les interviewés d'Ennasr2 et la Cité Ettadhamen, les quartiers voisins est la destination la plus sollicitée respectivement (56.76%) et (43%).

Des liens existent entre chacune des quatre populations et les périphéries. Néanmoins, ils sont moins importants dans le cas de Cité Ettadhamen et Sidi Hassine avec respectivement (10%) et (14.29%), notamment avec les périphéries Nord. La part de la zone Sud est légèrement plus importante puisqu'elle constitue un pôle d'emploi important, notamment industriel.

En dépit de l'hétérogénéité des cas, nous pouvons dire que pour les motifs (MC), les 4 populations se meuvent dans les différentes composantes du territoire. Ceci peut signifier à ce niveau l'inexistence de rupture entre les fragments de la métropole. Les motifs (MC) permettent la rencontre des différentes populations qui peuvent partager le lieu de travail ou celui des études. Cette situation est conduite par la distribution des emplois et des équipements universitaires sur le territoire métropolitain.

Néanmoins, des nuances sont identifiables quant aux raisons justifiant le choix du lieu d'emploi ou d'études présentées par chaque individu.

#### **a. Domicile-travail : une mobilité centrale entre action et contrainte**

La majorité des actifs résidents dans le Berges du Lac et Ennasr2, choisit le lieu de leur travail parce que celui-ci correspond à leurs attentes, soit respectivement, (68,42%) et (64,7%). La proximité ne représente pas un déterminant leur choix environ la moitié des actifs passent entre 30 à 60 minutes pour aller au travail.

Les habitants de ces quartiers ont en général un niveau élevé de formation permettant d'avoir des emplois plus qualifiés. Dans l'échantillon que nous avons interviewé plusieurs actifs sont des techniciens supérieurs ou des cadres supérieurs. Les actifs plus qualifiés, grâce à leur revenus, peuvent choisir leur lieux de résidence ou également leur lieux d'emploi surtout s'ils

exercer dans le secteur libéral. De plus, le taux de motorisation favorise la mobilité. Ces trois facteurs conjugués confèrent une grande aptitude à adapter la mobilité domicile-travail en temps et en distance voire itinéraire.

Pour les quartiers de Cité Ettadhamen et Sidi Hassine, tous les actifs que nous avons rencontrés choisissent le lieu de leur travail parce que c'est leur unique chance d'être embauché. Donc, le choix du lieu de travail dépend des opportunités à saisir en fonction de plusieurs facteurs. La majorité des interviewés de ces deux quartiers sont des ouvriers, des commerçants ou des auxiliaires avec des niveaux modestes d'instruction. Cependant, dans ces quartiers les actifs ayant un niveau supérieur d'enseignement tel que l'enseignant donnent la même réponse justifiant le lieu de travail, ils n'ont pas d'autre opportunité ailleurs.

L'opposition entre un choix fait en fonction des souhaits personnels d'une part et un choix fait sous contrainte renvoie à deux positions très distinctes entre des individus qui agissent et des autres qui subissent.

Les réponses données par les interviewés en chômage concernant la ou les raison(s) de leur situation peuvent élucider les différences en matière d'accès à l'emploi selon le lieu de résidence. Pour tous les interviewés en chômage dans les quatre quartiers, nous avons proposé six (6) raisons qui peuvent être à l'origine de cette situation : Sans qualification, Temps long de déplacement, Pas d'offres correspondantes à sa qualification, Coût de déplacement, Salaire bas, Autres.

Nous nous sommes rendus compte que l'absence d'offre correspondante à la qualification de l'interviewé est partagée par tous les interviewés en chômage. La moitié (14) des chômeurs rencontrés citent uniquement cette raison. Ceci renvoie à une réalité qui touche l'état général de l'emploi en Tunisie. Il s'agit d'une question d'inadaptation de l'offre à la demande de l'emploi gonflant par conséquent les taux de chômage dans le pays.

Les interviewés des quartiers des Berges du Lac et Ennasr<sup>2</sup> avancent exclusivement cette raison. La question de temps et du coût de transport ne sont pas évoqués.

La situation dans les quartiers de Cité Ettadhamen et Sidi Hassine est plus compliquée. L'absence de l'offre correspondante à sa qualification empêche notamment les plus jeunes et les diplômés essentiellement de trouver un emploi. La durée du trajet ainsi que les modes de transport à disposition sont des enjeux importants qui peuvent constituer des obstacles à la mobilité et à l'accès à l'emploi pour tous les demandeurs d'emploi quelque soit leur âge et leur qualification.



Parmi les actifs interviewés, (35%) passent entre 30 à 60 minutes et (15%) passent plus qu'une heure pour rejoindre leur travail. Dans des conditions improbables de mobilité (offre de transport collectif non suffisante, non motorisation), la longueur du trajet domicile-travail peut handicaper un jeune à accéder à l'emploi au marché de l'emploi.

En dépit des petites unités industrielles créées dans les délégations de Cité Ettadhamen et Sidi Hassine, l'offre reste beaucoup moins importante que la demande en matière d'emplois. D'où, leurs populations sont obligées à bouger pour accéder à un emploi situé, comme la deuxième partie de notre travail le prouve, dans le centre, la zone Nord ou la zone Sud. La majorité de ces demandeurs d'emploi sont dépendants du transport collectif.

Le coût de déplacement n'est pas cité par les chômeurs de ces deux quartiers. Nous estimons qu'il est compris implicitement en parlant des salaires bas. Les classes populaires et modestes ont des difficultés à surmonter les retombés de la crise économique vécue avant la révolution et renforcée après celle-ci. Le coût de déplacement cumulé à la longueur des trajets constituent un handicap à l'accessibilité à l'emploi. Les efforts effectués par l'État pour réduire les tarifs de déplacements n'ont pas permis d'atténuer cette contrainte.

#### **b. Un développement d'un entre-soi chez les élèves**

Choisir où scolariser son enfant est un enjeu fondamental de chaque famille justifié par deux raisons. Premièrement, l'accès à un établissement qui offre une qualité de formation est une condition indispensable pour assurer une meilleure scolarisation. Deuxièmement, l'établissement scolaire est le premier lieu que fréquente l'enfant en dehors du cadre familial. À travers la fréquentation de ce lieu, l'enfant commence à construire ses repères spatiaux et sociaux.

En Tunisie, l'État veille à garantir la scolarisation pour tous les enfants, quelque soit leur conditions de vie au moins jusqu'à l'âge de 16 ans. En dépit de ce droit pour tous, des inégalités existent. La qualité des établissements n'est pas équivalente dans les différents territoires notamment avec la croissance de l'offre privée de formation. Cette situation contraint des populations à être plus mobiles pour accéder à ces établissements ou se limiter à l'offre disponible sur leur territoire. L'examen de l'état des équipements socio-collectifs dans la deuxième partie de notre travail, nous a révélé des différenciations en dépit des tentatives d'améliorer leur répartition sur le territoire métropolitain. La mobilité des élèves des quartiers étudiés renseigne sur l'état des inégalités liées à l'accès à la scolarisation.

Le quartier du Berges du Lac présente un cas particulier. Les élèves se répartissent entre quatre localisations : le quartier lui-même (2), le centre ville (2), les quartiers voisins (4) et la zone Nord (4). Quelque soit l'établissement choisi par les parents des élèves, l'adaptation aux attentes et le niveau de formation motivent les différents choix. Ces élèves sont scolarisés dans des établissements publics ou privés.

La proximité n'est pas citée par ces interviewés. Les parents, tous motorisés, peuvent accompagner leurs enfants à leurs écoles quelque soit la distance et le temps de déplacement. Le trajet domicile-études ne dépasse pas 30 minutes quelle que soit la localisation de l'établissement.

Dans les quartiers d'Ennasr2, de Cité Ettadhamen et de Sidi Hassine, les élèves se répartissent dans deux localisations : les établissements du quartier et ceux des quartiers voisins.

Dans le cas d'Ennasr2, (4) élèves sont scolarisés dans l'établissement du quartier. Le choix par proximité s'accompagne de la disponibilité d'établissements scolaires de qualité. Les plus mobiles dans ce quartier, se déplacent vers les quartiers voisins réputés également par la qualité de formation garantie par l'offre publique et l'offre privée. Il n'est pas question dans ce quartier de contrainte de mobilité notamment lorsque le temps domicile-études ne dépasse pas 30 minutes et que tous les ménages des enfants interviewés sont motorisés.

À Cité Ettadhamen et à Sidi Hassine, les élèves sont départagés à part égal entre le quartier lui-même et les quartiers voisins. Ils sont généralement scolarisés dans les établissements publics les plus proches évidemment dans le quartier lorsque le niveau d'équipement le permet. Dans le cas contraire, ils sont obligés de se déplacer vers les établissements situés dans les quartiers voisins.

Les opérations de réhabilitation ont permis de diminuer les distances domicile-études. Les données statistiques de 2014 montrent qu'environ la moitié des établissements sont situés à une distance inférieure à deux kilomètres du domicile. En dépit de cette situation, les élèves cherchent toujours les équipements les plus proches, notamment à cause des problèmes de transport. Le taux de motorisation étant faible, l'offre de transport collectif insuffisante influencent le choix du lieu de scolarisation.

Nous pouvons conclure que la ségrégation résidentielle cumulée à des stratégies particulières de fréquentation des établissements scolaires conduit à l'absence de mixité sociale. La ségrégation résidentielle est un facteur déterminant dans la ségrégation scolaire. Le contexte urbain impacte directement la réputation des établissements et peut les classer en établissement de renommé et établissement à éviter. En plus du facteur urbain, les choix scolaires des classes aisées renforcent la ségrégation sociale. Le choix de l'excellence opère

dès l'école primaire chez les parents et se renforce par l'offre privée sélective qui développe chez les enfants une recherche d'un entre-soi. La recherche d'un établissement scolaire qui permet une formation scolaire performante induit une certaine logique d'évitement.

En l'absence d'une marge de possibles, les élèves des couches modestes se limitent à l'offre facilement accessible qui empêche une mixité sociale et développe un entre-soi dès le plus jeune âge.

### **c. Les lieux d'études supérieures entre aspiration et contrainte**

Les mobilités quotidiennes effectuées par les étudiants pour aller à l'université entraînent des flux importants en raison de la concentration des établissements essentiellement dans le centre et la zone Nord. Le pôle universitaire de la Manouba situé dans la zone Ouest de la métropole accueille plus des étudiants venants d'autres villes. La zone Sud, malgré les intentions citées dans les documents d'aménagement, ne constitue pas jusque là un pôle universitaire. Ces deux dernières localisations souffrent essentiellement d'un problème d'accessibilité notamment pour les étudiants résidents dans la métropole et qui n'ont pas accès au logement universitaire. Sous l'impact de cette difficulté, ces établissements sont les moins sollicités par les tunisois. Cité Ettadhamen et Sidi Hassine, situés tous les deux dans la zone Ouest, n'ont pas une accessibilité aisée à l'université de la Manouba. Pour se déplacer entre ces deux lieux, il faut faire une correspondance au moins entre deux modes de transport.

Il faut signaler également qu'aucun des quartiers étudié ne renferme un établissement public d'enseignement supérieur. Les Berges du Lac compte des établissements privés à vocation internationale (École méditerranéenne supérieure privée des affaires, École internationale polytechnique privée). L'offre privée de l'enseignement supérieur est en hausse exponentielle au cours de ces dernières années dans le Grand Tunis.

Ce constat explique l'orientation de la majorité des étudiants vers le centre ou la zone Nord pour les quatre quartiers. Dans les Berges du Lac, parmi les (8) étudiants interviewés, (4) font leurs études dans le centre ville, (2) dans les quartiers voisins et (2) dans la zone Nord. (4) étudiants interviewés de quartier d'Ennasr2 font leurs études dans les quartiers voisins et (4) dans la zone Nord.

Pour les 4 étudiants résidents à Cité Ettadhamen, (1) fait ses études dans le centre ville, (3) dans la zone Nord.

Les deux étudiants de Sidi Hassine se répartissent entre la zone Sud et la zone Nord.

D'après cette répartition, tous les étudiants font des déplacements hors de leurs quartiers pour aller étudier. En dépit de cette généralisation et de cette ressemblance, des nuances existent. Il s'agit, en effet, des différences liées aux raisons des choix effectués par chaque étudiant.

Comme pour le niveau scolaire, le choix de l'établissement de formation supérieure des interviewés de Berges du Lac est motivé par la satisfaction des attentes et la recherche d'un meilleur niveau de formation. La forte motorisation fait que la question de temps et la distance de déplacement ne figurent pas parmi les motifs des choix les plus évoqués.

Les étudiants d'Ennasr2 n'expliquent pas également leur choix par la proximité. Ils mettent en avant leurs attentes et la recherche d'une meilleure formation. Ce quartier, de par sa situation dans la zone Nord et sa bonne desserte en voies rapides, permet à ces étudiants une accessibilité plus aisée notamment pour les motorisés.

Pour Ettadhamen et Sidi Hassine, bien que les étudiants fassent leur choix en réponse à leurs attentes, ils posent également la question de proximité. Dépendants généralement des transports collectifs, ils sont contraints de passer un temps long pour arriver au lieu d'études.

La massification de l'enseignement a certes permis l'accès à l'éducation et à l'enseignement supérieur pour toutes les populations mais l'offre territoriale n'a pas pu supprimer les inégalités sociales.

Si l'égalité des chances devant l'école est assurée par cette massification, elle n'est pas garantie par la répartition et la desserte des équipements de l'enseignement supérieur. Les bacheliers, de par leurs statuts sociaux et leurs localisations résidentielles, ne peuvent pas avoir les mêmes choix. Les mieux privilégiés peuvent se permettre la formation la mieux adaptée à leurs attentes sans faire référence aux facteurs extérieurs. Les moins favorisés sont obligés de faire des concessions. Ils sont alors appelés à restreindre leur liste de choix ou dans le cas contraire faire plus d'efforts pour satisfaire leurs attentes notamment en matière de mobilité. Non motorisés, ils sont condamnés à passer un temps important, au moins deux heures, par un aller-retour entre leur domicile et l'université de leur choix. Ces trajets épuisants impactent l'aboutissement du projet de formation, expliquent le décrochage de plusieurs jeunes étudiants, et induisent ainsi un taux faible d'individus ayant suivi des formations supérieures dans ces quartiers. Bien que cette situation n'est pas l'unique justification de ce taux faible, elle demeure l'une des raisons qui décourage les jeunes de ces quartiers d'aller plus loin dans un projet de formation induisant à une promotion sociale et culturelle.

### 2.2.2 Les motifs moins contraignants (MMC)

D'après l'aperçu de la répartition des mobilités par groupe de motifs (Tableau32, p296), le quartier est le lieu où se déroule une part très importante (47.83%) de l'ensemble des mobilités quotidiennes relatives aux motifs (MMC). Lorsque nous observons ces mobilités par localisation résidentielle (Tableau35, p310), ce constat est également vrai dans trois quartiers. Ennasr2 fait exception puisque la majorité des mobilités liées à ces motifs sont orientées vers les «quartiers voisins». Un autre constat peut être dégagé.

Nous pouvons également répertorier ces quatre quartiers en deux cas :

Le premier cas regroupe le Berges du Lac et Ennasr2 où les mobilités quotidiennes de la population interviewée sont partagées entre trois localisations : Quartier, Quartiers voisins et Périphéries. Les mobilités vers les périphéries sont plus importantes dans le cas de Berges du Lac. Ceci s'explique par la proximité géographique de ce quartier avec la banlieue Nord d'une part et la motorisation qui facilite cette mobilité d'autre part. Des voies routières (RN9 et RN10) notamment rapides relient le quartier aux différentes délégations de la zone Nord et la Cote Nord. Ennasr2 est également lié à l'ensemble de l'agglomération avec des voies rapides (X20, RN8).

Pour ces deux quartiers, il n'y a pas de déplacement vers le centre pour les motifs de travail ou d'études supérieures.

Le second cas regroupe Cité Ettadhamen et Sidi Hassine où ces mobilités se font essentiellement dans deux localisations : Quartier et Centre, entre 40% et 50% pour chaque localisation. Les quartiers voisins ne sont sollicités que d'une façon minoritaire, environ (5%). Les périphéries ne sont pas attractives pour les habitants de ces quartiers.

Chaque population élargit son rayon de mobilités pour s'étendre au-delà de son quartier de résidence.

Selon les localisations fréquentées, pour ces motifs, il n'y a pas de localisations qui peuvent unir ces deux groupes. Le centre, communément reconnu pour sa capacité de rassembler toute la population de la ville, est plus attractif pour certaines populations que d'autres. A cause de leur accessibilité non aisée, les périphéries sont plus fréquentées par les populations motorisées. Les deux groupes effectuent ces activités dans des cercles de mobilités qui ne se recoupent pas et au sein desquels ils n'ont pas la possibilité de croiser des individus d'origine sociale et spatiale qui diffère de la leur.

Tableau 35: Répartition (%) des mobilités liées aux motifs moins contraignants (MMC) par localisation résidentielle.

Localisation	Berges du Lac			Ennasr2			Cité Ettadhamen			Sidi Hassine		
Quartier	52.67			38.67			48.67			51.33		
Centre	0			0			46			43.33		
Quartiers voisins	28.67			50			5.33			5.33		
Périphéries	18.67			11.33			0			0		
	ZN	ZS	GS	ZN	ZS	GS	ZN	ZS	GS	ZN	ZS	GS
	6.67	0	12	0	0	11.33	0	0	0	0	0	0
Villes voisins	0			0			0			0		

Périphéries : ZN : Zone Nord, ZS : Zone Sud, GS : Grandes surfaces.

### a. Un accès inégal aux soins

La santé est devenue l'une des priorités de l'homme en témoignage le développement du système sanitaire. Les attentes de chaque individu se résument à la fois dans la qualité des soins et leur facilité d'accès. Cependant, les caractéristiques urbaines des différents territoires ne permettent pas un accès équitable pour tous. En dépit de la volonté des pouvoirs publics de garantir l'accès aux soins pour tous sur l'ensemble du territoire, la répartition des équipements sanitaires et leur desserte ne sont pas toujours équivalentes ce qui impacte la potentialité d'utilisation par les usagers. Cette potentialité est conditionnée par la distance parcourue jusqu'au lieu de soin, mesurée actuellement en temps. Ce dernier détermine donc la proximité au lieu de soin et par conséquent sa fréquentation. Dans notre étude, cette fréquentation est très variable d'un quartier à l'autre. Deux différences sont à signaler. La première différence concerne le choix de secteur public ou privé. La deuxième concerne le choix de la localisation de l'organisme de soin qu'il soit public ou privé.

Dans le Berges du Lac et Ennasr2, les interviewés s'orientent essentiellement vers le secteur privé. Ils choisissent soit le cabinet médical, soit la clinique. Ces services sont plus coûteux mais réputés plus efficaces que les services publics. Ceux résidents à Cité Ettadhamen et Sidi Hassine sont plus orientés vers l'offre publique. L'offre privée n'attire que (14) des interviewés de Cité Ettadhamen et (9) de ceux de Sidi Hassine. L'offre privée est faible ou même quasi-absente dans ces quartiers. Aucune clinique ni médecin généraliste ou spécialiste privé ne sont installés ni dans la délégation de Sidi Hassine ni dans les délégations voisines telles qu'Ezzouhour et El Hrairia. La délégation de Cité Ettadhamen compte (18) médecins généralistes et (3) spécialistes.

Ariana Ville compte 2 cliniques, (106) médecins généralistes et (248) spécialistes. Cité El Khadra compte (6) cliniques, (6) médecins généralistes et (54) spécialistes.

Les offres de soin dans chacun des quartiers impactent directement les différents choix.

(22) interviewés de Berges du Lac restent dans le quartier lui-même qui renferment plusieurs cabinets médicaux et une polyclinique. (18) d'entre eux s'orientent vers les quartiers voisins et (10) vers la zone Nord. En présence d'une offre sanitaire importante dans l'environnement immédiat de ce quartier, les différents choix sont motivés par la recherche de la qualité du soin. Les trajets à réaliser ne dépassent pas 15 minutes pour environ (76%) interviewés.

Dans le cas d'Ennasr2, deux localisations sont choisies : les établissements du quartier (25) et ceux des quartiers voisins (25). À l'instar de Berges du Lac, ce quartier est bien équipé mais également entouré de quartiers d'El Menzeh et d'El Manar, à leur tour bien équipés. Deux raisons motivent le choix de tous les interviewés : la proximité et la qualité de services.

À Cité Ettadhamen et à Sidi Hassine, les interviewés se répartissent en trois localisations. (34 à 38%) se soignent dans le centre de soin (CSB) du quartier, l'équipement le plus proche et le moins cher. Certains choisissent le centre (46 à 50%) ou les quartiers voisins (16%). Ces interviewés cherchent dans un premier temps les médecins spécialistes dont l'installation est rare dans leurs quartiers. Cette faible densité de médicalisation est due évidemment à la recherche d'une clientèle solvable qui permet une meilleure rentabilité du cabinet ou de la clinique privée, cette clientèle n'est pas présente dans ces deux quartiers.

En outre, ces individus qui se déplacent en dehors de leur quartier cherchent une meilleure qualité de soin puisque malgré l'existence de centre de soins ou de dispensaire, la qualité des soins n'est pas garantie. La surcharge de ces établissements et le manque de matériels techniques et humains ne permettent pas une qualité acceptable des soins. Dans ces deux quartiers être plus mobile est donc obligatoire pour pouvoir accéder à une qualité de soins. Au moins (50%) des interviewés passent environ 45 minutes pour arriver au lieu de soin, un temps considérable lorsque quelqu'un est malade et difficilement supportable en cas d'urgence. Effectuer des mobilités en dehors du quartier est une contrainte et non un choix comme dans le cas des quartiers de Berges du Lac et d'Ennasr2.

#### **b. Les courses quotidiennes : une consommation différenciée**

À l'origine faire ses courses est une activité liée à la possibilité de répondre à des besoins quotidiens. Dans un espace de plus en plus éclaté où toutes les fonctions se

réorganisent de façon à complexifier les pratiques quotidiennes compris les courses. Cette activité acquiert alors, une nouvelle dimension qui s'exprime par une consommation différenciée et individualisée (âge, niveau de revenu, milieu culturel et social d'origine). La multiplication de centralités et l'implantation d'un nouvel espace de commerce, l'hypermarché, ont généré des nouvelles pratiques commerciales. Le commerce de quartier n'est plus l'unique destination du consommateur, qui peut choisir d'aller dans un lieu ou dans l'autre voire de l'un à l'autre pour faire ses courses. Si les commerces de quartier existent dans tous les espaces résidentiels, la grande distribution n'est implantée que dans certains territoires notamment lorsqu'il s'agit des hyper-marchés.

Pour notre échantillon, les mobilités liées aux courses montrent des différenciations importantes. Le jour choisi pour faire ses courses constitue le premier point différenciant les interviewés. Trois cas de figures existent. Dans le Berges du Lac, la majorité des résidents interviewés préfèrent réaliser cette activité pendant le week-end (34). Dans le quartier d'Ennasr2, les interviewés sont partagés : (22) préfèrent le week-end et (28) font leurs courses quotidiennement au cours de la semaine. Les interviewés de Cité Ettadhamen (33) et de Sidi Hassine (35) préfèrent faire leurs courses au quotidien. Les autres interviewés préfèrent le week-end généralement dans les souks hebdomadaires.

Ces deux temporalités dépendent de l'organisation de la vie quotidienne de chaque individu soit par rapport à ses engagements (travail, accompagnement des enfants...) ou également la recherche de certains produits ou des prix plus bas.

Le deuxième point qui différencie ces populations est le lieu où faire les courses et la raison de ce choix. Deux lieux sont privilégiés par les résidents du Berges du Lac : le quartier lui-même (20) et les grandes surfaces (18). En second lieu, ils se rendent dans les quartiers voisins (12). Même les 2 interviewés qui travaillent dans le centre n'y font pas leurs courses dans le centre. Ils préfèrent se déplacer vers les grandes surfaces où ils trouvent plus de choix. Les individus qui cherchent le commerce le plus proche restent dans le quartier ou se rendent dans les quartiers voisins. (40%) des interviewés atteignent le lieu de commerce en moins de 15 minutes. Les autres interviewés passent moins d'une demi-heure pour y arriver.

Le choix des grandes surfaces est justifié par deux raisons : la première est la disponibilité des choix, la deuxième est l'adéquation de ce mode de consommation à l'image recherchée par les résidents. A travers ce lieu de consommation, certains interviewés expriment leur souhait de s'identifier à un mode de vie occidental. Les grandes surfaces offrent une diversité de produits et des marques internationales qui permettent à cette clientèle d'être plus intégrée au système mondial. L'ouverture de l'économie internationale, à travers l'implantation de deux grandes



enseignes l'une sur la Côte Nord (Carrefour) et la deuxième dans la zone Nord (Géant), a permis également l'accès à des nouveaux produits qui peuvent ne pas correspondre aux habitudes locales de chaque population. Elle a rendu possible la consommation des produits identiques à ceux trouvés ailleurs dans le monde. Ainsi, faire ses courses devient pour certains une expression de son appartenance sociale et un noyau de distinction des autres, de détachement des habitants ordinaires de la métropole pour se rapprocher le plus possible des européens, symbole de l'ouverture et de la civilité.

Dans le cas d'Ennasr2, la situation est presque identique à celle de Berges du Lac au niveau des lieux et des motifs des choix des interviewés. (19) vont dans le quartier, (17) dans les grandes surfaces, (14) dans le quartier voisins. Environ les 2/3 des interviewés font leur courses hors du quartier. La recherche de la proximité n'exprime pas un problème de modes de transport ou de manque d'articulation. Dans ces deux quartiers, les interviewés trouvent une réponse à leurs demandes dans l'environnement immédiat et la garantie d'une offre de qualité sans avoir à perdre de temps. Quant au centre, il est délaissé par ces interviewés.

Les résidents des quartiers de Cité Ettadhamen et Sidi Hassine privilégient un lieu qui est le commerce du quartier, avec respectivement (38) et (30) des interviewés. Les délégations de Cité Ettadhamen et Sidi Hassine contiennent respectivement (2607) et (3658) points de commerce de détail. Les habitants de ces deux quartiers avancent comme argument la proximité car le commerce du quartier est facilement accessible à pieds. Le centre, la concentration commerciale la plus importante de la métropole, est le deuxième lieu sollicité grâce à la diversité des choix.

### **c. Une dépendance toujours importante au centre pour les opérations administratives et financières**

En dépit d'un déploiement des services sur le territoire métropolitain, la centralisation administrative continue à opérer. Beaucoup d'organismes publics se concentrent dans le centre et la zone Nord. Ainsi, certaines délégations et zones restent dépendantes notamment du centre ce qui induit forcément des mobilités hors du quartier. L'implantation des banques est une action sélective qui vise le centre et certains quartiers.

Les interviewés de Berges de Lac et Ennasr2 effectuent généralement leurs affaires administratives et financières dans le quartier de résidence et dans les «quartiers voisins». Situés dans la zone Nord caractérisée par un niveau social supérieur et une qualité supérieure d'équipement, ces deux quartiers sont des lieux attractifs pour l'implantation des services

notamment les banques. Le choix du quartier (37) et de «quartiers voisins» (13) par les interviewés de Berges de Lac est motivé par la proximité. Ils passent moins de 15 minutes pour y arriver.

À Ennasr2, (14) interviewés se rendent au quartier et (36) aux «quartiers voisins». Parmi lesquels (24) interviewés disent que ces lieux sont les plus proches et (26) interviewés les considèrent comme les seuls existants pour effectuer ce type d'activités.

Les interviewés de Cité Ettadhamen réalisent certaines activités dans le quartier (32) ou dans le centre (18). La situation est similaire à Sidi Hassine : (22) dans le quartier et (28) s'orientent vers le centre. Certains interviewés à Cité Ettadhamen (18) et à Sidi Hassine (28) justifient leur choix par la proximité. Les autres les considèrent comme les seuls existants.

### 2.2.3 Les motifs non contraignants (MNC)

Nous avons considéré comme motifs non contraignants la mobilité relative à l'exercice d'une activité de loisir ou aux achats occasionnels. L'examen de ces mobilités liées à ces deux activités révèle deux cas de figures. Le premier concerne la population où les mobilités se concentrent dans le quartier : Berges du Lac (41%) et Ennasr2 (36%) avec également un rapport important aux périphéries avec respectivement (22%) et (32%).

Tableau 36: Répartition (%) des mobilités liées aux motifs contraignants (MNC) par localisation résidentielle.

Localisation	Berges du Lac			Ennasr 2			Cité Ettadhamen			Sidi Hassine		
Quartier	41.49			36.46			27.50			17.07		
Centre	0			0			37.50			70.73		
Quartiers voisins	31.91			31.25			35			12.20		
Périphéries	22.34			32.29			0			0		
	ZN	ZS	GS	ZN	ZS	GS	ZN	ZS	GS	ZN	ZS	GS
	9.57	0	12.77	18.75	0	13.54	0	0	0	0	0	0
Villes voisins	4.26			0			0			0		

Périphéries : ZN : Zone Nord, ZS : Zone Sud, GS : Grandes surfaces

Le deuxième cas concerne la population qui s'oriente fortement notamment de celle de Sidi Hassine (70%). Pour ce cas, le quartier est faiblement investi et le rapport aux périphéries est inexistant.

### **a. Des différenciations plus accentuées des mobilités de loisirs**

Les loisirs se définissent comme des occupations qui se placent dans un temps dégagé de toute contrainte (travail, tâche domestique et physiologique), dans un temps à soi<sup>225</sup>. Les lieux d'exercice de ces occupations constituent un élément fondamental de la construction identitaire notamment chez les jeunes. La fréquentation de ces lieux permet de refléter l'image que chaque individu veut transmettre aux autres.

Actuellement, la mobilité relative au loisir est de plus en plus dense. Le développement de la forme urbaine de la ville et le changement de mode de vie font des activités de loisir l'un des motifs générateurs d'une mobilité considérable mais inégalitaire. Pour des raisons d'accessibilité et d'autres économiques, les individus ne peuvent pas tous avoir les mêmes activités ni fréquenter les mêmes lieux.

Presque la totalité des interviewés de Berges du Lac (44) et d'Ennasr2 (46) ont une activité de loisir. Faute de temps libre, le reste déclare ne pas avoir d'activité de loisir et également puisque pour certains aller dans un café du quartier ou autre n'est pas considéré une activité de loisir. En discutant avec certains d'entre eux, ils préfèrent voyager dans d'autres pays, voilà ce qu'ils considèrent comme des «loisirs». Mais en réalité, ces voyages font partie du tourisme qui se déroule sur une durée plus importante qui s'étale sur une ou plusieurs journée(s) et non de loisirs qui se pratiquent pour une durée courte qui ne dépasse pas une journée.

Le nombre des interviewés qui n'ont aucune activité de loisir est plus important à Cité Ettadhamen (20) et Sidi Hassine (18). Plusieurs arguments sont alors avancés.

A Cité Ettadhamen, (4) interviewés n'ont pas le temps pour se distraire, (9) déclarent l'absence de lieux de loisirs proches, (4) trouvent que l'exercice d'une telle activité est cher, (3) partagent le deuxième et le troisième motif. Donc faute de ressources économiques suffisantes, ces individus sont astreints à rester à leur domicile.

A Sidi Hassine, (3) justifient la non activité de loisir par le temps chargé, (6) par l'inexistence de lieux de loisirs dans le quartier, (5) par la cherté de l'exercice de telle activité. D'autres (4) réunissent les deux dernières raisons (absence de lieux proches et la cherté des prix d'une telle activité).

Les lieux de loisirs publics (Maison de culture, Maison de jeunes, terrain de sport) ne sont pas accessibles pour toute la population de ces deux quartiers parce qu'ils sont situés à une distance longue selon les interviewés. Selon le recensement de 2014, environ (30%) des

---

<sup>225</sup> Potier F. et Zegel P., 2003, Exclusions et inégalités d'accès aux loisirs et au tourisme, p.8.

établissements sportifs sont situés à une distance supérieure à 2 km dans la délégation de Sidi Hassine. Les autres établissements sont situés à une distance inférieure à 2 km.

Même les lieux de loisirs privés qui peuvent être plus proches sont à des prix non abordables pour cette population.

Les interviewés pratiquent une activité de loisir devant des raisons particulières des lieux choisis. Dans le cas de Berges du Lac, les lieux fréquentés sont variés. Quatre destinations sont partagées par les interviewés. La disponibilité des lieux dédiés au sport et à la culture, les restaurants et les cafés branchés permettent à (17) interviewés, environ (38%) de ceux qui pratiquent une activité de loisir, de rester dans le quartier pour se distraire. Le reste des interviewés, bougent plus, choisissent : les quartiers voisins (14), la zone Nord (9) et les villes voisines (4).

La population interviewée dans le Berges du Lac constitue un cas très particulier par rapport aux autres. Le nombre des individus qui choisissent le lieu de loisir suivant la proximité est faible : (4) parmi (44) interviewés. De plus, (4) individus sortent en dehors de la métropole pour exercer une activité de loisir. La majorité des interviewés choisissent le lieu parce qu'il est le plus adéquat à leur attentes (22) ou parce qu'ils le considèrent comme le meilleur lieu de loisir (18).

À Ennasr2, pour se distraire, certains (22) restent dans le quartier. D'autres (17) vont vers les quartiers voisins et (7) vont vers la zone Nord. Deux raisons essentielles motivent le choix : la proximité (45%) et l'adéquation aux attentes (55%). Parmi les (26) interviewés de moins de 25 ans, (14) fréquentent les lieux de loisir du quartier. Ce rattachement est doublement motivé : l'existence de lieux de loisir branchés, notamment restaurants et cafés et ne pas avoir le permis de conduire pour les moins de 18 ans qui ne permet pas à certains d'aller dans d'autres lieux en dehors du quartier.

Les lieux de loisirs du Berges de Lac et d'Ennasr2 sont fréquentés non seulement par les jeunes du quartier mais également par la majorité des jeunes de classe aisée de la métropole. Cette fréquentation est souvent liée à un désir de s'afficher socialement.

Pour les moins jeunes, environ les 2/3 des interviewés, cherchent à se distraire en dehors d'Ennasr2 puisque (8) parmi les (20) interviewés fréquentent le quartier. Le terrain accidenté, l'absence d'espace vert, de places et de vue agréable constituent des contraintes qui découragent la fréquentation du quartier notamment faire la promenade. Cette situation ne dérange pas les plus jeunes.

Certains expriment volontairement leur souhait de distinction. Ce sont ceux qui argumentent leur choix par la recherche des lieux les plus adéquats, qui correspondent le plus à une image

recherchée. D'autres cherchant à être dans les meilleurs lieux de loisir expriment leur souhait d'appartenir à l'élite sociale.

Dans le cas de la Cité Ettadhamen et Sidi Hassine, les caractéristiques urbaines ne sont pas identiques à celles de Berges du Lac et Ennasr2. Cette réalité crée un rapport différent au quartier lui-même.

(8) interviewés de la Cité Ettadhamen font leur activité de loisir dans le quartier. Parmi lesquels (6) sont des jeunes de moins de 18 ans qui pratiquent du sport. Il s'agit en réalité de jeunes qui jouent au football dans la rue ou les placettes qui peuvent exister dans leur quartier. Une telle activité est très pratiquée dans les quartiers populaires. Les (2) autres interviewés sont plus âgés et leur activité consiste à visiter leurs proches qui vivent dans le quartier. Une telle activité est choisie parce qu'elle n'est pas coûteuse et ne nécessite pas une mobilité en dehors du quartier. Le centre constitue le lieu le plus visé par les interviewés qui aiment déambuler (15), ou qui veulent plutôt exercer une activité culturelle (3) puisque le centre regroupe en effet la majorité des équipements culturels.

(4) des interviewés se rendent aux quartiers voisins pour visiter des amis ou des proches.

Dans l'ensemble, environ (46%) expliquent leur choix par la proximité, (10%) disent qu'ils sont moins chers, (30%) choisissent le lieu pour les deux raisons, (14%) disent qu'il est plus adéquat.

Une grande ressemblance existe entre Cité Ettadhamen et Sidi Hassine en lien à la pratique de ces activités. Une différence existe du fait que les interviewés de Sidi Hassine ont moins de rapport avec les quartiers voisins. Selon les données statistiques et notre connaissance du terrain, le taux d'équipements de loisirs publics (Sport, Culture) dans ces quartiers situés dans les délégations d'Essijoumi, Ezzouhour ou El Hrairia, n'est pas très différent ou n'est pas meilleur que celui de Sidi Hassine. (14) interviewés restent dans le quartier et (18) vont au centre ville. Jouer le football, visiter les proches ou les amis dans le quartier sont considérés des activités qui permettent de se distraire soit gratuitement (34%) soit sans avoir à aller plus loin (18%) ou les deux en même temps (22%). Néanmoins la gratuité et la proximité ne sont pas les seules raisons qui motivent ces choix.

Il faut signaler que certains espaces tels que situés aux quartiers du Berges du Lac et d'Ennasr2 n'existent pas dans les quartiers populaires tels que les cafés et restaurants mixtes (pour les deux genres). La différence ne réside pas uniquement dans la qualité du lieu de loisir mais dans le concept lui-même. Dans les quartiers populaires en général, il n'y a que des cafés pour les hommes. Les restaurants sont de types populaires, en général des fastfoods, où les

clients font leurs achats, consomment à la va-vite ou les emportent pour les consommer ailleurs. (25%) des interviewés disent que ces lieux sont plus adéquats à leur mode de vie.

«L'adéquation» est une raison citée par les deux groupes sociaux. Fréquenter un lieu de loisir qui correspond à son mode de vie, auquel on s'identifie est une raison commune aux différents groupes sociaux. Partager cette activité avec des individus ayant les mêmes habitudes et les mêmes valeurs démontre une recherche d'un entre-soi, révélateur d'une fragmentation sociale. Ces tendances confirment les résultats de l'étude effectuée sur le cas d'Ennasr2 par Ben Othman H.<sup>226</sup> où elle constate que les habitants de ce quartier s'y installent en rapport à des représentations construites autour d'un désir de distinction sociale, d'une quête d'entre-soi et d'une volonté de rendre visible son appartenance à une population privilégié.

#### **b. Achats occasionnels : une autre mobilité différenciée**

Malgré leur caractère ponctuel, ces achats peuvent être générateurs de flux de mobilités considérables notamment lorsqu'ils se réalisent en voiture. La multipolarité développée au sein de Grand Tunis offre des lieux différents de commerce et de services. Ainsi, les interviewés ont la possibilité de choisir le lieu pour effectuer leurs achats.

Dans le cas de Berges de Lac, les interviewés sont départagés entre trois lieux : le quartier lui-même (22), les quartiers voisins (16) et les grandes surfaces (12). Ceux qui cherchent les lieux les plus proches, notamment le quartier, ne sont pas nombreux (12%). Pour ceux qui bougent plus, (42%) cherchent la variété des choix et (46%) cherchent ce qui leur est plus adéquat.

Dans le cas d'Ennasr2, quatre lieux sont choisis presque à part égale : le quartier lui-même (13), les quartiers voisins (13), la zone Nord (11) et les grandes surfaces (13). Comme pour le cas de Berges du Lac, la majorité des interviewés (46%) cherchent à satisfaire leurs attentes (plus adéquat), (30%) veulent plus de choix et (24%) uniquement vont vers les lieux les plus proches.

À Cité Ettadhamen et Sidi Hassine, il y a moins de choix puisque deux lieux sont privilégiés par les interviewés : le centre et les quartiers voisins. Les interviewés de Sidi Hassine ont plus de mobilités (40) vers le centre pour ce motif que ceux de Cité Ettadhamen (26).

---

<sup>226</sup> Ben Othman H., 2009, Entre-soi et repliement social ou les nouvelles formes de sociabilité : Le cas d'Ennasr2 à Tunis, Cahiers d'EMMA, 18, pp.98-105. [Citeres.univ-tours.fr/spip.php?article1214](http://Citeres.univ-tours.fr/spip.php?article1214)

Ces deux choix sont motivés par trois raisons presque à part égale : la proximité (34 et 36%), le prix (32 et 38%) et la variété de choix (28 et 32%).

## **II. Des inégalités des pratiques modales accentuant la fragmentation des mobilités**

Le mode de transport est le moyen qui permet de réaliser une mobilité, il fait le lien entre un point de départ et un point de destination. Un ou plusieurs modes peuvent assurer cette liaison. Cependant, le choix d'un tel mode ou d'un tel autre, émanant de plusieurs logiques, impacte le rapport de chacun aux différents espaces de la ville.

Étudier la modalité pratiquée lors des mobilités quotidiennes s'inscrit dans notre volonté de comprendre les logiques qui motivent le choix d'un mode de transport d'une part et leur rapport à l'accroissement de la fragmentation d'autre part. Chaque individu choisit le mode, en fonction de l'activité à effectuer, des modes à disposition mais aussi de son évaluation des contraintes et des marges de manœuvre qui s'offrent à lui pour un déplacement suivant son itinéraire et le mode de transport qu'il choisit. Ainsi pour certains individus, la pratique modale peut ne pas être figée sur un mode et peut varier selon les circonstances (jour, heure, motif) de la mobilité.

### **Le motif de mobilité**

Certains individus fondent leur choix sur l'activité à réaliser. La fréquence de l'activité, la destination et la durée du déplacement peuvent justifier l'usage de tel ou tel mode. Le choix d'un mode de déplacement répétitif tous les jours peut être différent de celui qui vise un déplacement ponctuel. Un mode quelconque peut être jugé avantageux qu'un autre pour une mobilité occasionnelle mais il peut ne pas l'être pour un déplacement quotidien ou très fréquent. La desserte ou non en transports collectifs des lieux de départ et d'arrivée et la fréquence de cette desserte seront des facteurs déterminants ou non suivant le caractère contraignants ou non de la mobilité. À ce titre, ils déterminent également le choix modal.

### **Les modes à disposition**

Outre le motif de mobilité, le choix modal dépend également des modes de transport à disposition. La possession ou non d'une voiture et la desserte ou non du quartier de résidence par le transport collectif sont primordiaux lors du choix modal. Avoir accès uniquement à l'un ou l'autre des modes limite le champ des choix et peut contraindre la réalisation de l'activité ou le choix de son lieu.

Dans le cas où l'individu dispose des deux modes individuel et collectif, donc un champ de choix plus large, le jugement en faveur de l'un ou l'autre des modes n'est pas arbitré de la même façon chez les deux classes sociales.

### **Les facteurs individuels**

Chaque mode peut avoir des avantages et des inconvénients. Il s'agit d'une évaluation individuelle d'ordre rationnel ou subjectif. Un mode donné peut ne pas faire l'unanimité chez les usagers différents. Chaque individu essaye d'effectuer son choix en considérant que tel mode est plus avantageux que tel autre. Pour certains la rationalité est moteur de tout choix. Pour d'autres, la subjectivité l'emporte en témoignage l'attachement à l'usage de la voiture quelque soit les circonstances de la mobilité à effectuer.

L'activité à effectuer, les modes de déplacement et les facteurs individuels sont trois éléments qui permettent de rendre compte de la perception de la mobilité quotidienne par chaque individu et donc de l'articulation au sein de la métropole.

## **1. Les aspects généraux de la modalité quotidienne de l'échantillon**

Dans le questionnaire, nous avons considéré huit modes pour se déplacer. À partir d'un premier examen des choix effectués par les interviewés, le mode Deux roues (2R) est très faiblement investi puisqu'il ne représente que (0.09%) de la pratique modale. Le vélo ou la moto sont des modes très rarement utilisés par les habitants du Grand Tunis en général. Ils ne font pas partie des habitudes modales par toutes les couches sociales indépendamment des autres modes à disposition.

Nous regroupons les modes, selon les réponses, en quatre groupes :

- Mode individuel non motorisé : La marche à pieds : (Pieds)
- Mode individuel motorisé : Voiture privée (VP) + Taxi
- Mode collectif (TC) : Bus + Métro léger (ML) + Train + Taxi collectif (Taxi C.)
- Combinaison de plus d'un mode

Avant d'analyser les choix modaux en croisant les motifs aux localisations résidentielles, nous avons dressé trois tableaux qui illustrent :

L'usage des modes par les interviewés globalement (Tableau 37)

L'usage des modes par motif (Tableau 38)

L'usage des modes par localisation résidentielle (Tableau 39)

Ces tableaux donnent lieu à un certains nombre de lectures.



Tableau 37: Répartition modale globale

	Mode individuel non motorisé		Mode individuel motorisé		Mode collectif				Combinaison de modes			
	Pieds	2 R	VP	Taxi	Bus	ML	Train	Taxi C.	Bus+ ML	ML+ Taxi C.	ML+ Train.	Taxi C. + Train
%	20.93	0.09	47.81	3.11	17.28	6.58	0	2.65	0.82	0.09	0.18	0.27

Tableau 38: Répartition modale par motif

	Mode individuel non motorisé		Mode individuel motorisé		Mode collectif				Combinaison de modes			
	Pieds	2 R	VP	Taxi	Bus	ML	Train	Taxi C.	Bus+ ML	ML+ Taxi C.	ML+ Train	Taxi C. + Train
MC	14.79	0.70	50	4.23	13.38	3.52	0	1.41	6.34	0.70	1.41	2.11
MMC	28.67	0	44	4.67	14.83	7	0	0.83	0	0	0	0
MNC	10.23	0	53.41	0	23.01	7.10	0	6.25	0	0	0	0

Tableau 39: Répartition modale globale par localisation résidentielle

	Mode individuel non motorisé		Mode individuel motorisé		Mode collectif				Combinaison de modes			
	Pieds	2 R	VP	Taxi	Bus	ML	Train	Taxi C.	Bus+ ML	ML+ Taxi C	ML+ Train	Taxi C. + Train
Berges du Lac	0	0	97.89	2.11	0	0	0	0	0	0	0	0
Ennasr2	22.26	0	73.50	2.83	0.35	0	0	0	1.06	0	0	0
Ettadhamen	26.54	0	8.08	2.31	28.08	27.69	0	5	1.54	0	0.77	0
Sidi Hassine	37.31	0.77	6.15	5.38	44.23	0	0	6.54	0.77	0.38	0	1.15

### 1.1 Le primat de la voiture

L'observation globale de la modalité (Tableau 37) montre qu'il y a une répartition inéquivalente entre les différents modes de transport. Le primat du mode individuel motorisé notamment la voiture privée (47.81%) est noté bien qu'une part importante des mobilités quotidiennes soit effectuée dans le quartier de résidence. Le mode collectif (TC) n'est pas le mode le plus utilisé mais il représente également une part importante de la modalité quotidienne (27.87%).

En dépit des problèmes liés à la voiture tels que le coût (carburant et entretien) et l'encombrement, l'usage de ce mode est en croissance exponentielle dans le Grand Tunis en général.

Cette forte dépendance à la voiture contredit l'objectif des politiques publiques consistant à atteindre un équilibre entre l'usage du mode individuel et des modes collectifs, cependant le mode individuel l'emporte.

La voiture est largement utilisée pour tous les motifs de mobilités. La répartition modale par motif (Tableau 38) montre que ce mode représente pour les motifs (MC), (MMC) et (MNC) respectivement (50%), (44%) et (53.41%).

Il est fortement sollicité par la population de deux quartiers : Berges du Lac (97.89%) et Ennasr2 (73.50) selon le Tableau 39. Il faut rappeler que pour ces deux quartiers tous les interviewés sont membres de ménages motorisés. Cette population motorisée s'oriente très faiblement vers les autres modes notamment le mode collectif. Elle correspond à ce que Luc Vodoz<sup>227</sup> appelle les «automobilistes exclusifs» qui utilisent la voiture privée par réflexe à l'exclusion de tout autre mode.

Le mode collectif est plus utilisé à Cité Ettadhamen (60.77%), un seul mode ou modes combinés. Le faible taux de motorisation des interviewés et la disponibilité de deux modes collectifs (Bus et Métro Léger) expliquent ce choix. Pour les mêmes raisons, les interviewés de Sidi Hassine s'orientent également vers le mode collectif.

Ces résultats confortent les constats généraux de l'usage de la voiture en croissance à l'échelle mondiale. Dans les petites et les grandes villes ou les métropoles, quels que soient les pays, ce mode est fortement sollicité en dépit des mesures prises pour minimiser sa part. Les habitués comme les nouveaux usagers n'arrivent pas à y renoncer. L'attachement à ce mode est lié à plusieurs facteurs parmi lesquels : la rapidité qui permet un gain de temps, le confort par rapport aux autres modes et faire des trajets directs avec la liberté de choisir les itinéraires à suivre, enfin et surtout permettre plus d'accessibilité à des lieux non desservis en mode collectif, ces lieux qui sont de plus en plus important dans le processus d'étalement urbain.

---

<sup>227</sup> Vodoz L., 2004, Les territoires de la mobilité : l'aire du temps, Presses Polytechniques Universitaires Romandes, 383p.

## **1.2 La combinaison modale : une pratique sous contrainte**

La combinaison modale est faiblement pratiquée par notre échantillon, elle ne représente que (1.36%) des choix modaux (Tableau 37). Elle concerne uniquement les modes collectifs. Combiner la voiture et un mode collectif n'est pas une pratique courante en Tunisie en général.

Cette combinaison se fait uniquement pour les motifs contraignants (emploi, études). Elle représente (10.56%) des pratiques modales des interviewés non motorisés qui combinent deux modes de transport collectif. Cette pratique traduit la complexité des mobilités de ces interviewés en lien avec le déséquilibre entre les zones résidentielles et celles d'emploi combiné avec une articulation non suffisante en modes collectifs.

La combinaison de plusieurs modes n'est pas adoptée par tous les interviewés de notre échantillon. Elle n'est pas utilisée par les interviewés du Berges du Lac. À Ennasr2, elle représente (1.06%). Elle est légèrement plus importante à Cité Ettadhamen (2.31%) et Sidi Hassine (2.3%). La forte motorisation des résidents du Berges du Lac et Ennasr2 explique le déplacement en un mode unique.

Pour les motifs (MMC) et (MNC), les interviewés s'orientent vers un mode unique. Au premier abord, l'usage d'un seul mode suppose une mobilité plus aisée. En revanche, ce lien entre usage d'un seul mode et l'aisance de la mobilité ne pourra pas être systématique puisque notre échantillon n'est pas homogène. Il est formé par des individus résidents dans des quartiers différents et disposant de modes différents.

La combinaison de modes n'est donc pas pratiquée par choix mais sous contrainte. Tous les interviewés de notre échantillon préfèrent, lorsqu'ils ont le choix, se déplacer en un seul mode.

## **1.3 La marche à pieds : un mode dédié au déplacement de proximité**

La marche à pieds est pratiquée pour environ (20.93%) de l'ensemble des mobilités quotidiennes (Tableau 37). Se déplacer à pieds est synonyme de la réalisation de plusieurs activités dans le quartier. Nous avons vu dans le tableau 32 que (47.83%) des (MMC), (31.25%) des (MNC) et (21.83%) des (MC) se réalisent dans le quartier de résidence. Cette pratique est en réalité équivoque, elle donne lieu à plusieurs explications. Il s'agit d'un mode doux respectueux de l'environnement donc il peut s'inscrire dans un choix sensible à la promotion du développement durable. La marche à pieds peut également être le synonyme de proximité. Mais elle peut suggérer un choix modal par contrainte (coût des transports ou

configuration des espaces de circulation) en témoignage sa pratique différenciée par les interviewés. Selon le tableau<sup>39</sup>, elle n'est pas pratiquée par les interviewés de Berges du Lac (0%) par opposition elle est très répandue à Sidi Hassine (37.31%).

Le mode pédestre était plus pratiqué par le passé à Tunis. Son taux est passé de (60%) à (50%) entre 1977 et 1996. Il est considéré fiable pour répondre à des déplacements de proximité. Actuellement, il est pratiqué essentiellement dans le quartier de résidence. L'étalement spatial et la dispersion des fonctions urbaines ont entraîné le recul de cette modalité quant aux déplacements hors quartier. Outre cette dimension de proximité, l'usage de ce mode procure un sentiment d'indépendance vis-à-vis des modes motorisés individuels ou collectifs.

## **2. Les pratiques modales par motif et par localisation résidentielle**

Après ces premières interprétations, l'examen de la répartition modale par motif et par localisation résidentielle dévoile davantage de différences non seulement au niveau du choix modal mais également au niveau des raisons le justifiant.

### **2.1 Pour les actifs et les étudiants : un mode exclusif vs modes multiples**

La mobilité domicile-travail montre une opposition très nette et significative entre des actifs qui utilisent uniquement un seul mode qui est la voiture d'une part et des actifs qui multiplient les modes d'autre part. Les actifs du Berges du Lac et Ennasr<sup>2</sup>, tous motorisés, se déplacent exclusivement en voiture même ceux exerçant dans le quartier de résidence. Les interviewés d'Ettadhamen et Sidi Hassine ont une diversité de modes de transport (non motorisé, motorisé individuel et collectif).

À Cité Ettadhamen, parmi les (14) actifs, (2) uniquement se déplacent en voiture. La marche à pieds est pratiquée par ceux (2) qui travaillent dans le quartier. Le bus est choisi par (2) actifs grâce à son tarif. (3) actifs empruntent le métro. La rapidité justifie le choix de ces différents modes. (5) actifs combinent deux modes collectifs pour aller travailler parce qu'ils n'ont pas d'autres solutions.

À Sidi Hassine, (2) actifs travaillant dans le quartier se déplacent à pieds. Ce moyen est jugé à la fois gratuit, sûr, rapide et en même temps le seul existant. Le bus est choisi par (6) actifs pour son tarif abordable, et par (2) actifs parce qu'il est le seul mode existant (2).

Parce qu'ils sont des modes rapides, la voiture et le taxi collectif sont sollicités respectivement par (2) et (3) actifs. Combiner le train et le taxi collectif, par contrainte, est pratiqué par (3) actifs dans la zone Sud.

Cette opposition traduit l'état de l'accessibilité à l'emploi. Les dynamiques récentes de l'organisation de l'emploi dans le Grand Tunis complexifient la mobilité domicile-travail en général. Celle-ci devient plus préoccupante dans le cas des actifs non motorisés qui se sentent captifs de l'existence de la desserte en transport en commun et de sa qualité (fréquence, temps, confort). Malgré le développement de réseaux de transport collectif, la connexion entre les principales zones d'emplois et résidentielles, demeure insuffisante.

Le temps parcouru domicile-travail par les interviewés de Cité Ettadhamen et Sidi Hassine en mode collectif est d'environ une heure pour (35%) des actifs et dépasse une heure pour (15%). Ce qui explique surtout leur sentiment de contrainte forte.

À l'instar de l'emploi, les établissements universitaires sont répartis de façon déséquilibrée puisqu'ils sont essentiellement localisés dans le centre et la zone Nord. Cette répartition rend compte de degré de contrainte auquel doivent faire face les étudiants. Dans le cas des étudiants interviewés de Berges de Lac, leur mobilité est rendue plus rapide grâce à leur motorisation. Parmi les (8) étudiants d'Ennasr2, (4) se déplacent également en voiture, en bus et (3) en combinant deux modes collectifs (bus+ métro). Ces deux dernières modalités sont choisies par contrainte. Ces jeunes de classes moyennes ou supérieures n'ayant pas encore leur permis de conduire sont temporairement dépendants des modes collectifs.

Si la mobilité des étudiants dans les deux premiers quartiers est dominée par le mode individuel motorisé, celle des étudiants de Cité Ettadhamen et Sidi Hassine est dominé par le mode collectif. Les (4) étudiants de Cité Ettadhamen se déplacent en métro ou en combinant deux modes (bus + métro) parce qu'ils n'ont que cette solution. Pour la même raison les étudiants de Sidi Hassine combinent également deux modes (bus + métro, Taxi collectif + Train).

Les modalités différenciées des étudiants, suivant leur quartier de résidence, reflètent essentiellement leur origine sociale. Les jeunes des quartiers aisés ont généralement la possibilité d'avoir leur permis de conduire dès l'âge de 18ans et peuvent conduire leur propre voiture ou celle des parents. Les jeunes des quartiers modestes n'ont pas les mêmes chances et leur pratique modale est limitée au transport collectif. L'usage différencié des modes de transport par les étudiants revêt alors une autre dimension. Il s'agit d'un sentiment de stigmatisation envers les usagers du transport collectif puisque ce mode est généralement

emprunté par les couches sociales les moins solvables. Ces modalités impactent la vie étudiante en général puisque celle-ci ne se limite pas aux études mais elle regroupe également des activités extrascolaires. Dans ce sens, la pénibilité des déplacements domicile-études contraint la réalisation des activités extrascolaires. La vie de certains étudiants est rythmée par essentiellement par les heures des cours et le temps parcouru pendant les allers retours à l'université. Les horaires, les trajets fixés à l'avance et les retards notés des transports collectifs limitent la liberté de l'étudiant qui a besoin de s'exprimer en tant que jeune adulte et d'exercer plusieurs activités pendant son temps libre. Ainsi, ces jeunes adultes essayant de prouver leur autonomie et leur indépendance sont dépendant des modes collectifs généralement défaillants dans le Grand Tunis.

## **2.2 Un apprentissage différent au mode collectif chez les élèves**

Les établissements privilégiés par les élèves de Berges du Lac se situent dans quatre lieux (quartier de résidence, centre ville, quartiers voisins et les banlieues Nord). Malgré la diversité des lieux fréquentés, le mode individuel motorisé (VP et Taxi) est le seul mode utilisé. Dans les deux cas la sûreté et la rapidité qui motivent ces choix.

Dans le cas d'Ennasr2, (3) élèves marchent jusqu'à l'établissement du quartier. Ceux qui sont scolarisés dans les quartiers voisins sont accompagnés par leurs parents en voiture.

C'est la rapidité de déplacement qui motive les deux choix modaux.

À Cité Ettadhamen, la marche à pieds est pratiquée à la fois par les élèves (6) qui fréquentent les établissements du quartier lui-même et les élèves (2) qui vont dans les quartiers voisins soit parce qu'il est le mode le plus rapide (6), soit parce qu'il est le seul existant (2). Les autres élèves (4), se rendent aux quartiers voisins en bus. Selon eux, ce mode est à tarif abordable (1), rapide (1) ou le seul existant (2).

À Sidi Hassine, la fréquentation des établissements du quartier est presque similaire à celle de Cité Ettadhamen. La majorité des élèves se déplacent plus vite à pieds (8).

Comme pour les actifs, une opposition systématique est signalée face aux choix modal, entre les élèves de Berges de Lac et Ennasr2 d'une part et ceux de Cité Ettadhamen et Sidi Hassine. Pour les premiers, le mode individuel motorisé est privilégié. Les seconds sont plus des marcheurs. Cette opposition peut paraître évidente au regard des modes à disposition de chaque groupe. L'intérêt est ici porté aux justifications des choix. Dans les deux cas, les élèves cherchent un mode rapide. Cette similitude dissimule des différences considérables. Les élèves de Berges de Lac et d'Ennasr2 justifient également leur choix par la recherche de

la sûreté. Ces enfants cherchent à éviter tout risque lié à l'usage d'autres modes. Ils présentent, ainsi, la voiture privée ou le taxi en tant que mode sans risque. Ceux de Cité Ettadhamen et Sidi Hassine font leur choix sous contrainte (seul mode existant, tarif). Ces attitudes développent chez l'enfant le comportement d'évitement d'une part et le sentiment de subir des contraintes d'autre part.

À cet âge, les enfants se familiarisent progressivement aux différents modes. Leurs pratiques modales sont conduites par leur contexte familial à deux niveaux. D'un côté, les enfants sont influencés par les pratiques parentales. Indépendamment des modes de transport à disposition, ils vont copier les habitudes parentales. D'un autre côté, être enfant d'un ménage motorisé ou non suppose une représentation des lieux et de l'usage des modes de transport. Les avantages ou les contraintes de chaque mode permettent de construire chez l'enfant une perception positive ou négative qui conduit ses pratiques modales de l'âge adulte. Ces pratiques ne peuvent changer que dans un seul sens : les usagers des modes collectifs peuvent passer à l'usage la voiture. Ceux qui ont l'habitude de se déplacer en voiture ont beaucoup plus de difficulté à se reconvertir aux modes collectifs notamment dans le Grand Tunis qui souffre de problèmes de transport, sauf à envisager un changement très significatif du système de transports en commun d'ici leur maturité.

### **2.3 Un accès au soin doublement inégal**

L'accès déséquilibré au soin faute d'une répartition équitable des équipements est accentué par une différenciation de la pratique modale. Les interviewés de Berges du Lac, orientés vers l'offre privée du quartier lui-même ou celui des «quartiers voisins», se déplacent rapidement en voiture. Pour la même raison, les interviewés d'Ennasr2 diversifient les modes. (10) se déplacent à pieds pour se rendre dans l'établissement du quartier. Les autres se déplacent vers les «quartiers voisins» en voiture (32) et Taxi (8). Le niveau élevé d'équipement sanitaire dans ces deux quartiers est facilement accessible grâce à la forte motorisation qui permet à la moitié des interviewés d'atteindre le lieu de soin en moins de 15 minutes.

Dans l'autre sens, les interviewés de Cité Ettadhamen et Sidi Hassine, dépendants d'une offre de soin moins qualifiée située dans le quartier ou le centre de la métropole, varient les modes de déplacement. Le recours au transport collectif est plus important à Cité Ettadhamen (19). Il est le seul mode existant pour certains (7) et le mode le moins cher pour d'autres (12).

La marche à pieds est légèrement plus pratiquée à Sidi Hassine (19) qu'à Cité Ettadhamen (16) par les individus qui se soignent dans le quartier lui-même. Ce mode est considéré comme un mode sur, rapide et également pour certains le seul mode existant.

Le sous-équipement sanitaire de ces deux quartiers et l'éloignement d'une offre plus qualifiée obligent la moitié des interviewés à passer environ 30 à 45 minutes pour aller se faire soigner. La durée longue de déplacement pour un accès au soin explique l'orientation vers le mode individuel motorisé. Pour une raison de rapidité, ce mode est sollicité pour se rendre aux équipements du centre. Les interviewés de ménages motorisés se déplacent en voiture : (9) à Cité Ettadhamen et (6) à Sidi Hassine. À tarif plus élevé que les modes collectifs, le taxi est sollicité par (6) et (14) par les interviewés de ménages non motorisés respectivement de Cité Ettadhamen et de Sidi Hassine. Le patient, généralement en état physique fragile se sent incapable de supporter la pénibilité du transport collectif (la surcharge, le retard, le temps du trajet).

Les enjeux de santé dans ces quartiers deviennent de plus en plus préoccupants. Au vu de leur développement démographique continu, l'amélioration de l'offre sanitaire ne se limite pas à l'injection de quelques centres de santé de base (CSB) mais elle doit correspondre à une accessibilité plus aisée aux équipements de meilleure qualité. Les tendances actuelles de l'offre publique d'une part et celle de l'offre privée d'autre part ne font qu'aggraver le déséquilibre notamment en l'absence d'une desserte adaptée aux besoins des populations les plus modestes.

#### **2.4 Les achats : Une modalité pour le gain de temps qui dissimule une exclusion**

L'aperçu des choix modaux relatifs aux courses quotidiennes montre trois cas différents. Le premier concerne les interviewés de Berges de Lac qui se déplacent exclusivement en voiture quelque soit le lieu. Le deuxième est celui des interviewés d'Ennasr2 qui sont partagé entre la pratique pédestre (19) et l'usage de la voiture (31). Le dernier est formé par les interviewés de Cité Ettadhamen et Sidi Hassine qui sont des praticiens de la marche (68) et des usagers de modes collectifs (32).

Choisir le mode de déplacement le plus rapide est valable pour la majorité des cas. Arriver au lieu où faire ses courses rapidement est la raison qui motive la pratique pédestre. Les marcheurs peuvent atteindre le commerce du quartier en peu de temps. Privilégier le commerce du quartier ou le marché hebdomadaire dans le cas des quartiers populaires permet



un gain de temps pour cette activité. Cette raison motive également l'usage du taxi collectif par (5) interviewés de Sidi Hassine qui fait leurs courses au centre.

Le tarif abordable justifie l'usage de métro par les interviewés de Cité Ettadhamen (12) qui se rendent dans les «quartiers voisins» et l'usage du bus par ceux de Sidi Hassine pour se rendre au centre.

Les usagers de la voiture avancent également la rapidité comme raison de choix de ce mode. Cependant, la voiture est le seul mode qui permet l'accès aux supermarchés, non desservis en mode collectif et constituant la nouvelle tendance des populations aisées dans ces dernières années. D'ailleurs, les interviewés de Cité Ettadhamen et Sidi Hassine ne pratiquent pas ces lieux car ils ne sont pas motorisés. Fréquenter ces lieux est donc exclusif à une catégorie socialement favorisée, les catégories moins favorisées voire défavorisées n'y ont pas accès.

Les achats occasionnels concernent généralement des biens tels que l'équipement de maison (meuble, électroménagers ou autres), des vêtements, des équipements scolaires... De tels biens sont généralement à acquérir par les parents ou les enfants accompagnés par un parent. De plus, à l'encontre du commerce alimentaire relativement mieux réparti grâce au commerce de quartier, l'implantation de commerce lié aux achats occasionnels n'est pas équitablement distribuée sur le territoire métropolitain. Ainsi, les choix modaux liés aux achats occasionnels se caractérisent par deux particularités. La première est l'absence logique de la pratique pédestre pour l'ensemble de l'échantillon. La deuxième est l'usage de la voiture par tous les interviewés de ménages motorisés : Berges de Lac (50), Ennasr2 (50), Ettadhamen (9) et Sidi Hassine (6).

Le taxi collectif est plus utilisé pour cette activité par les interviewés de Cité Ettadhamen (10) et Sidi Hassine (9). Ce mode est permis en dépit de son tarif plus cher parce qu'il est plus rapide que les autres modes collectifs et parce cette activité ne se fait pas tous les jours et surtout lorsque les achats ne peuvent pas être transportés facilement.

Pour certains, d'autres choix modaux moins chers sont effectués tels que le bus (16) et le métro (15) à Cité Ettadhamen ou uniquement le bus (35) à Sidi Hassine.

## **2.5 Les affaires administratives et financières : Temps vs budget de déplacement**

Cette activité, qui ne peut pas se produire tous les jours illustre également des modalités et des raisons qui diffèrent selon les interviewés.

Le recours à la voiture par tous les interviewés de Berges de Lac et (36) et ceux d'Ennasr2 se motive par la recherche d'une rapidité. Le transport collectif est le seul mode à disposition et à

tarif abordable à utiliser par les interviewés de Cité Ettadhamen (33 en bus, 17 en métro) et les interviewés de Sidi Hassine (24 en bus). La décentralisation de quelques services tels que offerts par les mairies ou les bureaux de poste explique le déplacement à pieds dans le quartier par les interviewés de Sidi Hassine (26) ou d'Ennasr2 (14).

Cette activité révèle une perception différente de temps de déplacement. Pour un premier groupe, le gain de temps est la première préoccupation. La motorisation permet toujours un gain de temps quelque soit l'activité. Pour le second groupe, le coût est plus important que le gain de temps. Malgré sa dépendance au transport collectif, ce groupe ne se soucie pas des inconvénients liés à la qualité de ce mode et préfère un gain de budget.

## **2.6 Les loisirs : une modalité au service des différenciations**

L'absence de contrainte relative à ce type d'activité suggère dans l'absolu une plus grande souplesse dans le choix modal. Or, il s'avère que cette idée ne pourra pas être valable pour les différents cas étudiés. Si les interviewés de Berges du Lac choisissent leur voiture parce qu'elle leur permet d'arriver à destination plus rapidement, les autres interviewés varient les modes selon le lieu de cette activité et les modes à leur disposition. La motorisation permet non seulement de se déplacer plus rapidement dans la métropole mais également elle permet de franchir les limites de celle-ci vers les villes voisines pour une activité de loisir. Cette possibilité procure un sentiment fort de liberté. Elle est facteur d'un rapport paradoxal, connexion/déconnexion, à la métropole.

Dans le cas d'Ennasr2, les individus (13) dont l'activité de loisir peut être pratiquée dans le quartier se déplacent à pieds. Les autres préfèrent se déplacer en voiture pour sa rapidité notamment hors du quartier.

À Cité Ettadhamen, plusieurs modes sont pratiqués. Les jeunes (6) qui jouent au football dans le quartier se rendent à leur «terrain» à pieds. Les autres sont départagés. (18) prennent le bus parce qu'il est le seul mode collectif existant et le mode le moins cher. (17) interviewés préfèrent le métro parce qu'il est soit le moins cher, soit le plus rapide, soit le seul existant. (5) interviewés se permettent le taxi collectif parce qu'il est le mode le plus rapide pour se rendre au centre. A Sidi Hassine, parce qu'une part importante de loisir se réalise dans le quartier, (22) interviewés se déplacent à pieds parce que c'est le seul mode existant. Le reste (23) emprunte le bus pour se rendre aux quartiers voisins ou au centre parce qu'il est moins cher et le seul existant.

Ne pas disposer de voiture d'une part et l'absence d'une réponse convenable à la demande de déplacement d'autre part limitent davantage le choix des lieux où effectuer une activité de loisir. Nous avons vu dans le choix des lieux de loisir que la question de proximité motive le choix du quartier dans le cas de Cité Ettadhamen et Sidi Hassine.

Les facteurs rationnels liés à la réorganisation spatiale de la métropole, l'offre inégale et insuffisante des lieux de loisir et de transport en commun d'une part, les facteurs individuels liés aux caractéristiques sociales et aux représentations des lieux d'autre part rendent compte de l'inégalité voire de la fragmentation de la pratique des loisirs dans la métropole. Or, l'activité de loisir est indispensable pour l'épanouissement de chaque individu et censée être une activité qui pousse le partage et le vivre ensemble dans une ville.

L'aperçu des choix modaux des interviewés a dévoilé une forte opposition entre un usage exclusif de la voiture (Berges de Lac et Ennasr2) d'une part et une diversification des modes dominé par le mode collectif (Ettadhamen et Sidi Hassine) d'autre part. Les interviewés de Berges de Lac quelque soit le motif et le lieu se déplacent en voiture. À Ennasr2, les interviewés malgré leur forte motorisation sont légèrement moins dépendants de la voiture car quelques uns peuvent ne pas utiliser la voiture et recourent occasionnellement à un autre mode pour réaliser quelques déplacements. La marche à pieds est pratiquée pour réaliser les activités quotidiennes dans le quartier de résidence tels que : la scolarisation des enfants, les courses quotidiennes, les soins. Ces interviewés, tous motorisés, s'attachent exclusivement à leurs voitures notamment parce que la majorité des activités quotidiennes sont pratiquées dans un système urbain générant la dépendance à la voiture ou ce que Dupuy G.<sup>228</sup> appelle le «système automobile». Il s'agit de l'ensemble des éléments qui concourent à assurer régulièrement les déplacements motorisés notamment les routes. L'organisation urbaine et économique dans le processus de métropolisation a tendance à rendre indispensable l'usage de la voiture pour ce qui apparait comme une optimisation des déplacements alors que dans le même temps le discours d'aménagement et de planification propose à minima de l'associer à d'autres modes de transports, voire de substituer son utilisation par les transports en commun sans toutefois faciliter réellement les déplacements grâce à ces modes.

Les interviewés de Cité Ettadhamen et Sidi Hassine, sont captifs à (80%) des modes collectifs. Ces deux quartiers sont situés dans la zone Ouest caractérisée par un niveau moins favorisé d'emploi et de services en l'absence d'une articulation suffisante à l'ensemble du

---

<sup>228</sup> Dupuy G., 1999, La dépendance automobile : symptômes, analyses, diagnostics, traitements, *Anthropos*, 160p.

territoire métropolitain. Les interviewés ne sont pas souvent fixés sur un seul mode collectif et font évoluer leur choix en fonction du motif en question. Ils développent des choix optimisant leurs déplacements. Ils peuvent selon le «champ des possibles»<sup>229</sup> avoir l'opportunité de choisir un mode. Dans le cas contraire, les choix limités peuvent devenir des non-choix quand les contraintes l'emportent<sup>230</sup>.

### **3. Des interprétations des raisons des choix modaux**

Dans le questionnaire, nous avons proposé quatre raisons à savoir «Tarif», «Sureté», «Rapidité» et «Seul mode existant». Ces raisons font partie essentiellement de l'approche rationnelle des choix modaux basée sur les caractéristiques des modes (le cout, l'efficacité) et caractéristiques individuelles notamment les revenus. Les études économiques de transport relatives aux choix modaux sont souvent effectuées en fonction de ces deux caractéristiques. Mais, cette rationalité ne peut être détachée d'une dimension cognitive. Les choix effectués ne sont pas complètement objectifs et dépendants seulement d'une rationalité économique. Ils sont quelque part chargés d'une connotation subjective résultat d'une perception symbolique.

#### **3.1 La rapidité : une aspiration commune, une réalité différenciée**

L'aspiration à la rapidité lors d'une mobilité est souvent citée en tant que raison justifiant un choix modal. La qualité rationnelle d'un mode de transport est liée à sa vitesse, à sa rapidité. Celle-ci est synonyme de temps à parcourir lors d'un déplacement. Ce temps n'est pas une fin en soi mais une condition qui en partant d'un point de départ permet de joindre un point d'arrivée. La rapidité d'un mode est liée au temps qu'il permet de gagner par rapport à d'autres modes pour réaliser un trajet. Elle constitue un facteur attractif ou au contraire répulsif quant à l'usage d'un mode. L'importance de ce facteur est reflétée par le fait que dans le contexte urbain contemporain, les distances de déplacement ne sont plus calculées en kilomètres mais en temps parcouru.

Compte tenu de l'organisation des activités, de l'offre de transport d'une part et les revenus d'autre part, les individus ne peuvent pas être égaux face à la rapidité. L'homme, l'aménagement du territoire et les technologies de déplacement sont en interdépendance pour déterminer la question de vitesse et de rapidité de déplacement.

---

<sup>229</sup> Kaufmann V., 2008, Les paradoxes de la mobilité : Bouger, s'enraciner, Presses Polytechniques Universitaires Romandes, 115p.

<sup>230</sup> Remy J., 2004, Culture de la mobilité et nouvelles formes de territorialités, p.17, in Vodoz L, Pfister Giaauque P. et Jemelin Ch., Les territoires de la mobilité : l'aire du temps, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, 382p.

L'analyse des réponses de notre échantillon montre qu'environ (64%) des choix modaux sont effectués en raison de la rapidité. Celle-ci est exclusivement la raison qui motive les choix des interviewés de Berges de Lac et d'Ennasr<sup>2</sup> avec respectivement (96%) et (98%). Ces individus, par un choix exclusif de la voiture, expriment leur volonté de gagner de temps, de maîtriser leurs déplacements et d'être indépendants des contraintes de temps. L'absence d'une offre de transport collectif de qualité (confort, temps parcouru prédéfini d'un déplacement) ne permet pas une reconversion de l'automobile vers la multimodalité et pousse davantage au recours à la motorisation. La reconfiguration fonctionnelle de Grand Tunis a changé la géographie des déplacements sans introduire de nouveaux réseaux de transport facilitant la connexion des nouveaux territoires. La métropolisation a produit une mobilité très importante en nombre et en trajets mais les plans d'aménagement sont incapables de suivre cette évolution. Ce qui pousse à questionner l'efficacité de l'usage de la voiture dans les années à venir avec la saturation et l'engorgement des voiries, même si ce n'est pas notre propos d'étudier le trafic routier.

La rapidité, avec des taux moins importants, justifie également certains choix des interviewés de Cité Ettadhamen (31%) et Sidi Hassine (27%). Ces interviewés captifs de modes collectifs cherchent également à gagner de temps lors d'un déplacement. En effet, le fait d'être dépendants des transports collectifs n'empêche pas ces individus d'aspirer à une rapidité et d'expérimenter les différents modes à disposition. Cependant, l'offre de transport public ne permet pas une estimation précise et sûre du temps de déplacement car il ne s'agit pas d'un temps unique et linéaire mais d'un temps décomposé. Le temps d'un déplacement en transport collectif se décompose en trois étapes :

- Le temps d'attente résultant des qualités de l'offre (vitesse, fréquence, régularité du mode).
- La durée de parcours qui dépend à l'origine de la vitesse commerciale de chaque mode et des caractéristiques des voies de circulation des espaces traversés.
- La durée de rabattement à pieds au départ, à l'arrivée et éventuellement de la correspondance.

Dans le Grand Tunis, le temps d'attente n'est pas facilement déterminé. Il peut passer de 5 à 30 minutes au quotidien en fonction du mode et des circonstances générales de la circulation. L'entretien et la réparation des problèmes techniques des véhicules impactent directement la régularité des modes. La durée de parcours initialement dépend de la vitesse commerciale de chaque mode mais les incidents qui surviennent à cause de l'encombrement notamment en heure de pointe peuvent allonger cette durée.

Le temps estimé par les interviewés actifs varie selon les localisations résidentielles. Pour aller travailler, au moins (60%) des interviewés de Cité Ettadhamen et Sidi Hassine passent environ une heure. Environ (80%) de ceux de Berges de Lac et Ennasr2 passent moins de 30 minutes pour le même motif. Ce sont donc, les captifs de transport collectif qui sont autant plus contraints de parcourir un temps plus long domicile-travail que les actifs motorisés. À cet égard, il convient de relever que si tous les interviewés sont soucieux du temps d'une mobilité, ce sont ceux qui se déplacent plus rapidement qui réclament encore plus de rapidité.

### **3.2 Le coût : une raison exclusive aux usagers captifs**

Le coût de la voiture est généralement plus élevé que celui des autres modes. Cependant, dans notre échantillon les interviewés motorisés notamment de Berges du Lac et Ennasr2 n'ont jamais motivé leur choix modal par rapport au tarif. Dans les villes des pays développés, l'accession à la motorisation est généralisée avec une différence d'équipement. Dans les villes des pays en développement comme le Grand Tunis, l'accession à la motorisation demeure un confort lié aux caractéristiques sociales de chacun. Avoir le permis de conduire, acheter une voiture, payer son assurance, son entretien et le carburant valent ensemble un budget important qui n'est pas permis à tout le monde.

Ce sont les interviewés captifs de modes collectifs qui sont plus sensibles à cette question. Malgré la politique de tarification des modes collectifs, notamment pour les scolaires, le tarif reste parmi les raisons explicatives d'une préférence d'un mode plus qu'un autre. Pour l'ensemble des interviewés, le tarif d'un déplacement représente (19%) des réponses sur les raisons de choix effectués. Il représente (42%) et (37%) des réponses des interviewés respectifs de Cité Ettadhamen et de Sidi Hassine.

Le coût de déplacement est considéré pour les motifs moins contraignants et motifs non contraignants. Deux actifs parmi les quatorze interviewés de Cité Ettadhamen, soit (14%), justifient leur choix modal par rapport à son coût. Par contre, une part importante des mobilités liées au soin, aux affaires administratives et aux achats occasionnels est justifiée par le tarif.

Certains modes sont choisis essentiellement parce qu'ils sont à faible coût tel que le bus. Lent, surchargé et retardé sont les qualificatifs qui définissent aujourd'hui ce mode par l'ensemble de tunisois. Face à ces inconvénients et la dégradation générale des services offerts, le bus n'a d'intérêt que son tarif abordable par des usagers qui n'ont pas d'autres alternatives.

La gratuité du déplacement explique également la pratique pédestre dans le cas des mobilités au sein de quartier de Cité Ettadhamen et de Sidi Hassine.

Au vu de ces résultats, une différenciation émerge entre des individus attentifs au temps parcouru lors d'un déplacement d'une part et des individus plus soucieux du coût d'autre part renvoie à des priorités individualisés dont la hiérarchie est conditionnée par un niveau de vie et prouve au moins en partie des inégalités d'accès et de pratiques des espaces.

### **3.3 La sureté : une interprétation d'une raison minoritairement citée**

La sureté renvoie à la notion de sécurité ou plus largement au bien-être lors d'un déplacement. Cette notion est devenue plus préoccupante avec la croissance de la mobilité. Elle concerne les risques auxquels peut être exposé l'usager des modes de transport individuel ou collectif. Plusieurs risques peuvent être considérés tels que l'accident routier et les agressions physiques ou verbales. Leur incidence sur la qualité du mode impacte son attractivité aux yeux des usagers.

L'aperçu des différentes réponses données par les interviewés de notre échantillon montre un faible intérêt à la sureté. Les autres raisons sont plus devancées lors d'un choix modal. À l'égard de cette attitude commune aux différents interviewés, deux explications peuvent la justifier. Les résidents de Berges de Lac et Ennasr2 sont des habitués de la voiture. Leur usage exclusif de ce mode élimine chez eux la perception réelle de certains risques. Ce mode permet automatiquement d'éviter les agressions. Les captifs des modes collectifs sont plus confrontés aux risques. Partager un mode avec des inconnus peut être une source de danger. Dans le Grand Tunis, certaines lignes de métro léger sont d'une mauvaise réputation (agression physique, violence, vol). L'abandon de ce mode par les couches sociales moyennes depuis les premières années de sa mise en service suite aux problèmes d'encombrement et d'insécurité confirme cette perception. Cependant, les usagers des modes collectifs, conscients de ces dangers essaient de s'adapter à ces circonstances.

### **3.4 «Seul mode existant» : Liberté de choix vs non-choix**

Choisir un mode de transport suppose que chaque individu ait la possibilité de choix entre plusieurs modes. Faire un choix est donc synonyme d'un arbitrage entre des possibilités à disposition et des préférences individuelles. Disposer de plusieurs modes implique que l'individu cherche à travers un choix à optimiser son déplacement en évaluant les avantages et les inconvénients de chaque mode. Dans le cas contraire, il est dans une situation de non-

choix. Avoir la possibilité de choisir procure un sentiment de liberté. Ne disposer que d'un seul mode pour réaliser un déplacement élimine la faculté de choisir et donc de la liberté lors d'une mobilité.

Certains individus de notre échantillon choisissent le mode de transport par défaut. L'examen global des mobilités, montre que (13.7%) des choix modaux se justifie par l'existence d'un seul mode de transport. Cependant, ne disposer que d'un mode pour réaliser un déplacement est plus fréquent à Cité Ettadhamen (21.5%) et Sidi Hassine (33.9%). Les interviewés de Berges de Lac n'ont justifié aucun choix par l'absence de possibilités. Cette justification peut dissimuler une autre liée à la situation des modes collectifs qui peuvent être utilisés. Le temps d'un déplacement et la condition de confort de ces modes découragent ces individus qui n'envisagent plus leur usage. Ne disposer que d'un mode unique a été annoncé très faiblement par les interviewés d'Ennasr2 (1.4%).

La combinaison des modes pour l'emploi ou pour les études est souvent justifiée par l'absence d'autres choix. La longueur du parcours de déplacement entre le domicile et la destination d'une part, la qualité de la correspondance entre les modes d'autre part rendent cette modalité pénible à pratiquer. Le déplacement en un mode est préféré lorsqu'il est possible car même si le temps à parcourir est long, faire ce déplacement directement d'un point de départ vers un point d'arrivée donne l'impression de se déplacer plus aisément. La combinaison de modes est plus contraignante lorsque l'offre de transport n'assure pas un niveau de qualité minimum. Pour cela, elle est plus pratiquée dans le cas des motifs où les interviewés n'ont pas un choix à cause du déséquilibre territorial notamment entre les zones d'emploi et les zones résidentielles. Nous avons précédemment vu que les interviewés se contentent des lieux les plus proches lorsque le «champ des possibles» le permette et c'est généralement pour les motifs moins contraignants ou non contraignants.

Le mode collectif et la marche à pieds parfois pratiquée dans le quartier sont pour certains individus le mode unique à disposition.

La diversité des pratiques modales renvoie à des rapports spécifiques à la ville. Des choix rationalisés des modes de transport sont à l'origine de situation opposée des individus en fonction de leur localisation résidentielle, de l'organisation fonctionnelle, de la forme urbaine de la métropole et des modes à disposition individuels ou collectifs. Face à ces facteurs, des individus qui agissent et d'autres qui subissent.



## Conclusion

L'analyse des mobilités quotidiennes de notre échantillon a permis plusieurs résultats :

- La multiplication des lieux, où se réalisent des activités quotidiennes, a contribué à des pratiques fragmentées par groupe d'individus. Habitants tous d'une même ville, les interviewés ne fréquentent pas les mêmes lieux en partant de localisations résidentielles différentes.
- Une double situation des mobilités se révèle. D'une part, des mobilités quotidiennes sont réalisées en dehors de la métropole. Des motifs liés à la vie quotidienne, tel que le loisir, peuvent conduire certains individus à aller dans des villes aux alentours de la métropole. D'autre part, les mobilités effectuées à l'intérieur du quartier montrent un investissement important de celui-ci par ses habitants. Cette situation témoigne de la complexité de la notion de mobilité quotidienne en général. Elle exprime deux rapports très divergents de certains individus entre un attachement au quartier de résidence et un détachement du territoire métropolitain à travers leurs mobilités quotidiennes.
- Dans plusieurs cas, la fréquentation d'un lieu en rapport à un motif de la vie quotidienne se justifie par la proximité. Cette notion, abandonnée dans les études récentes de la ville contemporaine puisqu'elle n'est plus conforme aux nouvelles données urbaines, est encore très efficace lors de certaines pratiques quotidiennes de la métropole. Mais, pour la proximité «contemporaine» ou «actuelle» le périmètre considéré regroupe le quartier et les quartiers voisins. La perception du proche et du lointain est relativisée. Les espaces les plus proches d'une métropole diffèrent aujourd'hui de ceux de la ville du passé.
- La concentration d'une part importante des activités quotidiennes dans le voisinage du domicile est à l'origine d'une perception fragmentée du territoire. Chaque individu ne peut pas percevoir le territoire de la métropole dans sa globalité. Ceci peut paraître évident puisqu'il s'agit d'une métropole qui ne cesse de s'urbaniser et de s'étaler. Cependant, ces pratiques invitent à une réflexion profonde lorsqu'elles sont liées à une catégorisation sociale. En d'autres termes, les différents groupes sociaux construisent chacun son univers de pratiques quotidiennes et s'évitent mutuellement lorsqu'ils trouvent une réponse aux nécessités de la vie quotidienne dans la proximité de leur lieu de résidence.
- Des pratiques différenciées qui questionnent le caractère unificateur du centre. Ce dernier, pôle tertiaire par excellence, n'est plus fréquenté par tous et pour tous les motifs. Les populations aisées ne fréquentent le centre que par obligation. Elles s'y rendent pour travailler ou pour effectuer des démarches administratives et des opérations financières. Pour les

populations modestes, le centre peut être également un lieu de consommation, de déambulation et de rencontres.

- Toutes les mobilités sont révélatrices de différenciations entre les interviewés en lien au lieu choisi ou à la raison de ce choix. Lorsque certains choisissent les lieux selon leur souhait, d'autres les choisissent par contrainte bien que le choix de chacun soit motivé différemment.

Cependant, le degré de fragmentation des pratiques quotidiennes peut dépendre des motifs. Deux degrés sont définis d'après notre échantillon. Le premier concerne les lieux d'emploi et d'études supérieures. Ceux-ci peuvent être partagés par les interviewés appartenant à différents milieux sociaux et offrent des potentialités de rencontre entre diverses couches sociales. Le second est lié aux autres motifs tels que le soin ou la scolarisation des enfants.

Les mobilités les plus révélatrices de fragmentation sociale sont les mobilités de consommation : courses quotidiennes, loisirs et achats occasionnels. Chaque groupe se construit des sphères liées à ces motifs qui correspondent à sa capacité d'être mobile d'une part et aux offres commerciales et aux produits auxquels il peut ou il veut s'identifier socialement d'autre part.

- Les choix modaux sont synonymes des mobilités différenciées. D'après l'échantillon interviewé, deux groupes sont identifiables. Le premier, formé des résidents de quartiers huppés de la zone Nord de la métropole, est adepte de l'usage de la voiture quelque soit le motif de mobilité. Le second, formé des quartiers populaires de la zone Ouest, est fortement dépendant de l'offre de transport collectif. La motorisation permet, au premier groupe, une mobilité plus aisée et plus libre en général et une accessibilité exclusive à certains lieux. Ce sont donc les captifs de transport collectifs qui se considèrent comme ayant moins de liberté de choix. Une telle situation, émanant essentiellement d'une raison rationnelle, a une forte incidence sur la perception individuelle de la mobilité. Dépourvu de la liberté de choisir, l'individu prouve le sentiment de subir et donc d'une stigmatisation. L'usage de la voiture ou de transport collectif exprime ainsi un signe d'appartenance sociale.

En conclusion, les espaces pratiqués et les modes de transport traduisent des inégalités sociales et les disparités de l'offre d'équipements, de services et d'emplois entre les différents territoires.

## Conclusion générale

Nous avons entrepris ce travail dans l'objectif de démontrer que le Grand Tunis, au vu des dynamiques spatiales et sociales observées, peut être considérée comme une métropole fragmentée dont le processus de fragmentation est lié au développement des mobilités. Ces deux processus sont, sans surprise au regard de ce qui caractérise d'autres grandes métropoles dans le monde, en rapport avec la métropolisation en cours.

L'analyse des caractéristiques de l'organisation physique et fonctionnelle de l'espace urbain d'une part, celles de la mobilité quotidienne et l'accessibilité aux divers lieux de la métropole d'autre part permettent de décrire des distinctions entre espaces qui participent d'un mouvement de séparation et d'une hiérarchisation fonctionnelle et sociale qui s'accroît et rend les échanges difficiles et peu recherchés par les acteurs économiques ou la population qui y vit ou y travaille.

Le Grand Tunis s'est développé ces dernières années dans un contexte d'ouverture et de changement de modèle économique amorcé depuis les années 1970 et renforcé pendant les années 1990 dans l'objectif de consolider la compétitivité du pays. Ce modèle économique a entraîné des choix en matière d'aménagement pour favoriser la mise à niveau du territoire de cette métropole avec d'autres grandes capitales nationales et métropoles inscrites dans des réseaux d'échanges internationaux. Les impacts escomptés de ces choix ont dissimulé des conséquences spatiales et sociales immédiates dans la reconfiguration du fonctionnement de l'ensemble de l'espace urbain.

La dynamique démo-spatiale observée sous forme d'un mouvement centrifuge de la population se déployant de façon non homogène avait progressivement éclaté la forme urbaine de la métropole. Le dépeuplement du centre, la densification des périphéries et l'urbanisation des anciens noyaux ruraux sont les traits caractéristiques de cette dynamique métropolitaine. Le report de la population vers les périphéries est conjointement accompagné d'un développement hétérogène des espaces résidentiels caractérisé par des polarisations sociales en rapport avec des politiques sélectives de l'habitat. Ces politiques ont pu améliorer la condition résidentielle de certaines catégories qui ont eu les moyens de rester intégrés dans ce marché du logement et de s'adapter à leur nouvel environnement urbain. Cependant, engagées depuis la première décennie de l'indépendance, ces politiques accentuées au fil des

années ont aussi contribué à l'exclusion de certaines populations du marché formel du logement. La métropole est ainsi composée d'une multitude de fragments résidentiels de taille variable tant en population qu'en superficie qui se distinguent par des logiques différentes de regroupement faisant intervenir des acteurs variant de l'informel local à l'international. En dépit d'une amélioration générale des conditions de vie des quartiers défavorisés, ces derniers gardent toujours les taux les moins importants de raccordement aux divers réseaux essentiels et un niveau plus faible de qualification de leurs populations.

Cependant, ce n'est pas uniquement en matière de logement que des dynamiques sont à signaler dans le Grand Tunis. La métropolisation, pour améliorer la compétitivité à la fois territoriale et économique, est basée sur la tertiarisation, le renforcement des industries innovantes et l'internationalisation des rapports économiques. Ce processus a produit un desserrement industriel vers les périphéries en faveur d'une tertiarisation du centre.

Ces tendances sont concomitantes avec une spécialisation sectorielle qui peut offrir dans certains secteurs certains avantages tels que des technopoles, atouts pour le dynamisme économique et l'internationalisation des réseaux d'échanges. Cependant, elles accentuent la spécialisation fonctionnelle de l'espace urbain de la capitale sous la forme d'une mosaïque de fragments monofonctionnels. En l'absence d'un système performant de transport, la conséquence majeure est le déséquilibre et une moindre efficacité dans le fonctionnement des déplacements et de la mobilité au sein de la métropole.

La restructuration des activités économiques, en dépit d'un déploiement progressif, n'a pas atténué le déséquilibre habitat/emploi explicitement constaté dans les documents d'aménagement depuis les années 1970. Un gain net d'emploi est noté dans la zone Nord, la zone Ouest demeure essentiellement une zone résidentielle dense.

Le nombre d'emplois créés n'est pas le seul trait du déséquilibre observé dans le Grand Tunis. La spécialisation fonctionnelle et la localisation sélective en faveur de certains fragments à travers des grands projets structurants d'une part et l'implantation des industries innovantes d'autre part ont généré une accentuation du déséquilibre qualitatif. Face à des territoires fortement impliqués dans la compétitivité économique, d'autres territoires exclus de ce processus du moins implicitement sont d'autant plus en difficulté qui ne font pas l'objet de politique corrective.

Cette valorisation sélective des territoires a été conduite par une concentration d'équipements renforcée sous l'effet de la métropolisation. Le passage des politiques d'équipements répondant à la croissance démo-spatiale à des politiques construites sur une logique de nature compétitive, répondant à des enjeux d'internationalisation, a tendance à entériner les

disparités en place. La nouvelle orientation est basée sur la dotation d'attributs nécessaires au marketing d'une image plus valorisante du territoire pour l'accueil des investissements étrangers. Les opérations effectuées dans l'objectif d'une amélioration de la répartition des équipements n'ont pas enrayé la concentration des équipements structurants dans le centre et la zone Nord.

En dépit d'un constat explicité dans les documents d'aménagement, la nouvelle donne économique est venue aggraver le déséquilibre dans un contexte d'éclatement de la forme urbaine de la métropole. D'une ville traditionnelle compacte monocentrique, le Grand Tunis est passé à une métropole étalée et polynucléaire. La dynamique de la centralité observable se produit en faveur de la zone Nord. La planification du Centre Urbain Nord (CUN) et la restructuration de la centralité autour du Lac de Tunis ont fait glisser plusieurs fonctions centrales vers la zone Nord. Le centre traditionnel ou l'hypercentre a gardé sa dimension symbolique notamment parce qu'il renferme toujours des structures politiques centrales telles que les sièges de quelques ministères. En revanche, sa dimension sociale est remise en question. Cette dynamique confirme le déséquilibre au sein de la métropole tunisoise car en dépit d'une croissance démo-spatiale des zones Sud et Ouest, aucune d'elle n'a pu développer une réelle centralité.

Ces dynamiques questionnent l'articulation entre les différents fragments de la métropole. Le déséquilibre noté dans la répartition des fonctions urbaines est générateur des flux importants de mobilités quotidiennes qui supposent l'existence d'une infrastructure performante de routes et de transport collectif. En l'absence de cette condition, l'accessibilité aux différents lieux de la métropole ne serait ni facile ni garantie pour tous.

En effet, le Grand Tunis s'est fortement investi pour se doter d'une infrastructure routière en lien à sa croissance spatiale d'une part et de sa fonction tant que capitale économique d'autre part. Les plus gros investissements (construction et recalibrage de routes, échangeurs) sont dédiés à la zone Nord, où se structure les nouvelles centralités et se développe une forte motorisation. En parallèle, la planification du réseau de transport collectif n'a pas suivi le rythme de la demande exponentielle de mobilité quotidienne. La multiplication des lignes de bus et le prolongement du tracé initial des lignes de métro sont insuffisants notamment au niveau qualitatif pour faciliter l'articulation au sein de la métropole.

La modernisation ciblée des infrastructures routières en faveur de certains territoires, notamment la zone Nord, associée à une offre insuffisante de transport collectif remet en

cause l'articulation entre les différents territoires métropolitains et en général l'intégration de certaines populations notamment non motorisées.

La mobilité quotidienne peut, dans certains contextes urbains, être le synonyme d'une intégration à la ville. Dans le cas du Grand Tunis, les caractéristiques actuelles de la mobilité quotidienne (intensification, allongement, complexification) générées par la métropolisation sont à l'origine d'une fréquentation fragmentée de la ville. Faute de performance des réseaux de transport et d'adéquation de ceux-ci à la demande actuelle de la mobilité quotidienne conjointement à la segmentation et le déséquilibre des fonctions urbaines, la multiplication des lieux est accompagnée de fréquentations fortement spécialisées où les individus ne se mélangent pas ou peu. Chaque catégorie sociale tend à fréquenter les lieux qui correspondent au champ de possibles qu'elle dispose.

De part le processus de métropolisation, certains fragments de la métropole tunisoise ont tendance d'être connecter à l'échelle internationale. Par conséquent, les individus qui y résident ou y fréquentent sont intégrées à cette échelle. D'autres fragments fonctionnent uniquement à l'échelle locale, leur insertion dans le système de production internationale est difficile voire non envisageable. Cette insertion impossible de ces fragments se traduit par une exclusion de leurs populations qui ne peuvent être en mesure de profiter des opportunités offertes par ce nouveau système. Ces populations subissent les conséquents négatifs de cette métropolisation.

Ceci pose la question du caractère unificateur d'un développement urbain pour accueillir une population de plus en plus nombreuse notamment lorsque ces lieux ne peuvent être accessibles que pour certains individus. Cela suppose que toute la population ne serait pas en mesure d'accéder de façon équitable aux diverses ressources et se déplacera dans des territoires exclusifs ou dans des sphères différenciées de vie quotidienne. Ainsi, la métropole connaîtra une accentuation des fragmentations sociales.

Les choix effectués en matière d'aménagement sous l'impact de la donne économique sont de nature à entériner les tendances en cours, voire les accentuer.

Au terme de ce travail, nous pouvons affirmer que le Grand Tunis est une métropole qui se fragmente. Dans son acception spatiale, le processus de fragmentation est en lien au processus de métropolisation qui a affecté sa forme et ses fonctions. La nouvelle organisation non coordonnée à un réseau de transport performant a amplifié la croissance de la mobilité quotidienne sans faciliter l'articulation entre les différents lieux de la métropole.

Dans son acception sociale, la fragmentation en cours est en rapport aux différenciations des mobilités quotidiennes. Comparée à d'autres métropoles, le Grand Tunis ne renferme pas des résidences fermées au sens des *gated-communities* à l'américaine qui sont des quartiers résidentiels dotés de services de proximité exclusivement comme la manifestation d'une division au sein de la ville d'un groupe d'individus en quête d'une indépendance politique. Cependant, l'aperçu des mobilités quotidiennes exprime une division sociale des lieux fréquentés. Certains lieux, de caractéristiques différentes, peuvent ne pas être physiquement ou exclusivement fermés mais ils sont non franchissables à cause de l'articulation non aisée. Certains groupes se déconnectent progressivement avec le reste de la population volontairement ou sous contrainte.

## Annexes

### Annexe 1 : Liste des thèmes selon le document

#### Le Plan Régional d'Aménagement (PRA) de Tunis, 1977

##### Différenciations / Fragmentation

- Déséquilibres économiques, sociaux et spatiaux
- Déséquilibre « centre-périphérie »
- Déséquilibre habitat-emploi
- Accentuation du déséquilibre actuel de l'agglomération
- Manque d'équipement de voisinage
- Concentration excessive des équipements dans le centre
- Dégradation du bâti
- Discontinuité de l'urbanisation
- Développement trop accéléré ou désordonné
- Saturation trop rapide des capacités limitées d'urbanisation
- Dépendance au centre
- Urbanisation diffuse
- Renforcement de l'attractivité du centre
- Marginaliser les quartiers populaires de l'Ouest et du Sud
- Rééquilibrage zones de résidences/ zones d'emploi
- Corriger les dysfonctionnements « régionaux »
- Réduire les disparités à l'intérieur de l'agglomération
- Sélectionner les activités centrales
- Stopper l'implantation et l'extension des grands équipements collectifs dans le centre
- Atténuer les déséquilibres emploi-habitat
- Donner une plus grande autonomie aux zones périphériques
- Restructurer et réorganiser l'ensemble
- Rendre la cote sud plus attractive et mieux structurée
- Position privilégiée pour les loisirs et les résidences

##### Métropolisation/ Internationalisation

- Un centre polynucléaire
- Le desserrement industriel
- Sélectionner les activités centrales
- Attirer toutes les activités tertiaires de niveau international et national, les activités financières et bancaires de très haut niveau

##### Mobilité

- Déplacements importants
- Capacité très faible des infrastructures de transports dans le centre
- Insuffisance du système de transport collectif
- Congestion du centre
- Décongestionner le centre de Tunis
- Créer un réseau de transport en site propre



Améliorer la desserte  
Améliorer l'accessibilité des quartiers centraux à partir des zones périphériques  
Développer les échanges entre le centre principal et les centres régionaux à créer

## **Schéma Directeur d'Aménagement (SDA) du Grand Tunis à l'horizon 2016**

### **Différenciations/ Fragmentation**

Déséquilibre des fonctions urbaines  
Déséquilibres dans les affectations des sols  
Disparités importantes subsistent  
Croissance masque des disparités  
Persistance des disparités  
Étalement excessif  
Tendances centrifuges de déplacements résidentiels  
Tendances centrifuges d'implantation de l'industrie  
Dépeuplement du centre  
Fragmentation des espaces tertiaires  
Fragmentation de la centralité  
Fragmentation sociale  
Fragmentation du tissu urbain existant  
Promouvoir la cohésion sociale  
Générateur de ségrégations  
Polyfonctionnalité  
Polysocialité  
Consommation socialement différencié des centres  
Assurer l'optimisation et une meilleure maîtrise du développement urbain  
Améliorer les conditions de vie de la population au sein de l'aire métropolitaine  
Réduire les disparités en équipements socio-collectifs  
Rééquilibrage fonctionnel et social  
Renforcement de la polyfonctionnalité des tissus résidentiels  
Excessive concentration des emplois tertiaires  
Équilibre social entre divers secteurs  
Offre de services très différenciée  
Ségrégations nuisibles au fonctionnement du corps social en entier  
Absence de certaines viabilités  
Rareté des bassins d'emplois  
Concentration excessive de populations à revenus modestes  
Équilibrer le corps social  
Rapprocher la population des zones d'emplois  
Excroissance qui n'est reliée au reste du tissu de la capitale  
Mosaïque de tissus monofonctionnels séparés par d'importants couloirs de servitudes  
Enclavement relatif de la zone sud par rapport à l'hypercentre et à l'ouest de la capitale  
Opérations d'habitat social, déconnectées du fonctionnement général de l'agglomération  
Isolement relatif du reste de la capitale  
Forte concentration d'habitat social qui risque de dévaloriser l'image de marque  
Renforcer l'identité touristique de la cote Sud  
Mesure du prestige et du rayonnement de la zone

## **Métropolisation/internationalisation**

Vocation internationale  
Intégration du pays à l'économie mondiale  
Métropolisation de l'espace national, conçu comme une articulation d'ensembles régionaux structurés autour des métropoles.  
Renforcement du caractère international de l'agglomération  
Doter le Grand Tunis d'attributs et d'un contenu de métropole internationale  
Doter la capitale de caractères attractifs  
Faciliter l'installation d'investisseurs dans la sphère productive de haut niveau  
Attirer une clientèle d'investisseurs et d'hommes d'affaires  
Renforcement du secteur des services de haut niveau  
Favoriser une vocation de pole-relais de services  
Se hisser au rang de métropole régionale et pole-relais de services de haut niveau  
Implantation de services de haut niveau  
Favoriser le développement des fonctions internationales de service  
Desserrant l'activité industrielle  
Reporter la croissance vers les villes secondaires  
La restructuration de la centralité urbaine  
Zone d'avenir  
Existence d'une sous-métropolisation du territoire.  
Des savoirs faire de haut niveau  
Le renforcement des attributs de capitale métropole internationale  
Une zone de services off-shore  
Nouvelle identité spatiale à l'hypercentre  
Une marina : les équipements et hébergements de standing

## **Mobilité**

Disparité de desserte  
Forte augmentation des déplacements urbains  
Orientation plus marquée pour les transports individuels  
Maîtriser l'accès de la voiture particulière dans le centre ville  
Améliorer l'accessibilité par le transport collectif  
Congestion quasi permanente sur l'anneau des boulevards  
Problèmes aigus de circulation  
Opérations immobilières ont aggravé les problèmes de circulation et de transport  
Problèmes de circulation et de stationnement  
Conception multimodale des déplacements  
Maîtrise du transport individuel  
Meilleure communication  
Meilleure hiérarchisation du réseau routier  
Système de transport collectif performant  
Restructuration du réseau routier principal  
Enclavement routier  
Importance des migrations alternantes  
Intenses déplacements internes  
Problèmes de tracés incohérents d'infrastructures

## **Schéma Directeur d'Aménagement (SDA) du Grand Tunis à l'horizon 2021**

### **Différenciation/ Fragmentation**

Déséquilibres fonctionnels et sociaux de la capitale  
Déséquilibres du système de centralité de la capitale  
Déséquilibre de la répartition des emprises d'habitat social  
Inévitables déséquilibres inhérents à tout processus de métropolisation  
Inégalités au sein des réseaux et des espaces urbains  
Caractère différentiel de la croissance démographique dans le Grand Tunis  
Disparité de la répartition des équipements  
Correction des déséquilibres spatiaux,  
Rééquilibrage fonctionnel et social  
Réduire les dysfonctions  
Réduire des dysfonctionnements de ce secteur (équipements socio-collectifs)  
Diversité de tissus morphologiquement distincts  
Clivage évident entre le gouvernorat central (Tunis) et ceux de la périphérie  
Trois noyaux (médiina, ville européenne, périphériques) étrangers les uns aux autres.  
Créer une unité urbaine à partir de cette diversité structurelle (médiina, ville européenne, quartiers périphériques)  
Aspect ségréatif dans l'occupation du sol urbain  
Ségrégation fonctionnelle  
Ségrégation sociale  
Limiter la tendance constatée vers la fragmentation spatiale  
Aggraver les facteurs de division sociale et spatiale  
Images de marque dévalorisées / survalorisées  
Images de marque très différenciées  
Dévaloriser le voisinage  
Dynamique de la marginalisation est en place  
Intégration de quartiers  
L'intégration sociale.  
Améliorer les conditions de vie de la population  
Éclatement de l'urbanisation et effritement des terres  
Éclatement des limites urbaines  
Intense processus de périurbanisation  
Dépeuplement de la zone centrale

### **Métropolisation/internationalisation**

La métropolisation constitue le fondement de la nouvelle politique urbaine en Tunisie  
Affronter les enjeux et les défis de la mondialisation de l'économie  
Améliorer l'image de marque internationale de la capitale  
Attirer le capital étranger et les investissements extérieurs  
Des équipements structurants renforceront le caractère de métropole internationale  
Conforter la vocation de pôle d'excellence du centre-ville  
La reconquête de la façade maritime du centre  
Améliorer la fonction récréative de l'hypercentre  
Le centre devra accueillir des projets immobiliers excluant la composante habitat et devant Revaloriser son niveau de services.

Répondre aux normes internationales

Accueillir des manifestations internationales et un centre mondial de commerce et de services

Une ville moderne comprenant une cité de santé de classe internationale

## **Mobilité**

Allongements des déplacements domicile travail

Les coûts de fonctionnement des infrastructures

Restructuration du système de transports en commun constitue un point de passage obligé

Concentration des réseaux de transport en commun a contribué à marginaliser encore plus les périphéries

Augmentation du nombre de véhicules

Accroissement de l'utilisation de la voiture particulière

Congestion sur l'ensemble du réseau

Inadaptation des aménagements physiques

Le transport collectif souffre de l'inadéquation de l'offre par rapport à la demande

Développer l'intermodalité

Annexe 2 : Questionnaire à destination des habitants sur les mobilités quotidiennes

**QUESTIONNAIRE À DESTINATION DES HABITANTS SUR LEURS MOBILITÉS QUOTIDIENNES**

N° du questionnaire : .....

Date du questionnaire : .....

Nom du quartier : .....

**PREMIERE PARTIE : INFORMATIONS PERSONNELLES**

a. Nom et prénom : .....

b. Age : .....

c. Sexe :  Homme  Femme

d. Situation professionnelle :  Actif  Retraité  Elève

Etudiant  Chômeur  Autre

e. Revenu mensuel :  De 0 à 300 DT / mois  De 300 à 600 DT / mois  
 De 600 à 900 DT / mois  Supérieur à 900 DT / mois

f. Possédez-vous (ou vos parents) une voiture ?

Oui  Non

g. Quel est le mode de transport collectif le plus proche de chez-vous ?

Bus  Metro léger

h. Combien de temps vous faut-il pour y arriver ?

0-5 minutes  5-10 minutes  10-15 minutes

**DEUXIEME PARTIE : MOBILITES QUOTIDIENNES**

**A. MOTIFS CONTRAIGNANTS (MC)**

**A1 - VOUS ÊTES ACTIF**

1) Quelle est votre profession ?  
 .....

2) Où se situe votre lieu du travail ?

Le quartier  Centre ville  Quartiers voisins

Zone Sud  Zone Nord

3) Pourquoi avez-vous choisi ce lieu ?

Proximité  Adaptation aux attentes  Seul Chance de travail

4) Quel(s) mode(s) de transport utilisez-vous pour vous rendre sur ce lieu ?

A pied  Deux roues  Voiture  Autobus

Metro-léger  Train  Taxi  Taxi collectif

5) Pour quelle(s) raison(s) choisissez-vous ce mode ?

- Tarif     Sureté     Rapidité     Le seul moyen existant

6) Combien de temps passerez-vous pour y arriver ?

- Moins de 30 min     De 30 min à 60 min     + de 60 min

**A2 - VOUS ÊTES EN CHÔMAGE**

7) Pour quelle(s) raison(s) vous êtes en situation de chômage ?

- Sans qualification     Temps long de déplacement  
 Pas d'offre correspondante à sa qualification     Cout de déplacement  
 Salaire bas     Autres

**A3 - VOUS ÊTES :**     **ÉLÈVE**     **ÉTUDIANT**

8) Où se situe votre établissement d'études ?

- Le quartier     Centre ville     Quartiers voisins  
 Zone Sud     Zone Nord

9) Pour qu'elles raisons vous êtes inscrit à cet établissement ?

- Plus proche     Adaptation à vos attentes  
 Un meilleur niveau de formation     Autres (Pas d'autres choix)

10) Quel(s) mode(s) de transport utilisez-vous pour vous rendre sur ce lieu ?

- A pied     Deux roues     Voiture     Autobus  
 Metro-léger     Train     Taxi     Taxi collectif

11) Pour quelle(s) raison(s) choisissez-vous ce mode ?

- Tarif     Sureté     Rapidité     Le seul moyen existant

12) Combien de temps passerez-vous pour y arriver ?

- de 15 min     De 15-30 min     De 30-45min     De 45-60min     +de 60 min

**B. MOTIFS MOINS CONTRAIGNANTS (MMC)**

**B1- SOIN**

13) Si vous êtes malade, vous vous rendez à quel lieu de santé ?

- Santé de base du quartier     Cabinet médical     Hôpital     Clinique

14) Où se situe ce lieu de santé ?

- Le quartier     Centre ville     Quartiers voisins  
 Zone Sud     Zone Nord

15) Pourquoi choisissez-vous ce lieu ?

- Plus proche     Qualité de services     Pas de spécialités dans le quartier de résidence  
 Moins cher

16) Quel(s) mode(s) utilisez-vous pour vous rendre sur ce lieu ?

- A pied                       Deux roues                       Voiture                       Autobus  
 Metro-léger                       Train                       Taxi                       Taxi collectif

17) Pour quelle(s) raison(s) choisissez-vous ce mode ?

- Tarif                       Sureté                       Rapidité                       Le seul moyen existant

18) Combien de temps passerez-vous pour y arrivez ?

- Moins de 15 min                       De 15min à 30min                       De 30 min à 45min                       + de 45 min

### B2- COURSES QUOTIDIENNES

19) Vous faites vos courses quotidiennes :

- Au cours de la semaine                       Pendant le week-end

20) Où ?

- Commerce du quartier                       Centre-ville  
 Quartiers voisins                       Grandes surfaces

21) Pour quelle(s) raisons choisissez-vous ce lieu ?

- Plus proche                       Moins cher                       Plus de choix                       Plus adéquat

22) Quel(s) mode(s) utilisez-vous pour vous rendre sur ce lieu ?

- A pied                       Deux roues                       Voiture                       Autobus  
 Metro-léger                       Train                       Taxi                       Taxi collectif

23) Pour quelle raison choisissez-vous ce mode ?

- Tarif                       Sureté                       Rapidité                       Le seul moyen existant

24) Combien de temps passerez-vous pour y arrivez ?

- Moins de 15 min                       De 15min à 30min                       De 30 min à 45min

### B3- AFFAIRES ADMINISTRATIVES ET FINANCIERES

25) Où effectuez-vous vos affaires administratives ?

- Le quartier                       Centre ville                       Quartiers voisins  
 Zone Sud                       Zone Nord

26) Pour quelle(s) raisons choisissez-vous ce lieu ?

- Plus proche                       Le seul existant

27) Quel(s) mode(s) de transport utilisez-vous pour vous rendre sur ce lieu ?

- A pied                       Deux roues                       Voiture                       Autobus  
 Metro-léger                       Train                       Taxi                       Taxi collectif

28) Pour quelle(s) raison(s) choisissez-vous ce mode ?

- Tarif                       Sureté                       Rapidité                       Le seul moyen existant

29) Combien de temps passerez-vous pour y arriver ?

- Moins de 15 min     De 15min à 30min     De 30 min à 45min     + de 45 min

#### A. MOTIFS NON CONTRAIGNANTS (MNC)

##### B4- LOISIRS

30) Est-ce que vous pratiquez une activité de loisir ? Si oui : Laquelle ?

- Sports divers                       Activités culturelles                       Promenade/visite

31) Où pratiquez-vous cette activité ?

- Le quartier                       Centre ville                       Quartiers voisins  
 Zone Sud                       Zone Nord                       Villes voisines

32) Pour quelle(s) raison(s) choisissez-vous ce lieu ?

- Le plus proche                       Le moins cher                       Plus adéquat                       Le meilleur

33) Par quel(s) mode(s) vous vous rendez sur le lieu de cette activité ?

- A pied                       Deux roues                       Voiture                       Autobus  
 Metro-léger                       Train                       Taxi                       Taxi collectif

34) Pour quelle(s) raison(s) choisissez-vous ce mode ?

- Tarif                       Sureté                       Rapidité                       Le seul moyen existant

35) Si non : Pour quelles raisons ?

- Pas du temps libre                       Pas de lieux de loisir proches                       Prix cher

36) Combien de temps passerez-vous pour y arriver ?

- Moins de 15 min     De 15min à 30min     De 30 min à 45min     + de 45 min

##### B5- ACHATS OCCASIONNELS

37) Où effectuez-vous vos achats occasionnels ?

- Le quartier                       Centre ville                       Quartiers voisins  
 Zone Sud                       Zone Nord                       Grandes surfaces

38) Pour quelle(s) raison(s) choisissez-vous ce lieu ?

- Le plus proche                       Le moins cher                       Plus de choix                       Plus adéquat

39) Quels(s) mode(s) utilisez-vous pour vous rendre sur ce lieu ?

- A pied                       Deux roues                       Voiture                       Autobus  
 Metro-léger                       Train                       Taxi                       Taxi collectif

40) Pour quelle(s) raison(s) choisissez-vous ce mode ?

- Tarif                       Sureté                       Rapidité                       Le seul moyen existant

41) Combien de temps passerez-vous pour y arriver ?

- Moins de 15 min     De 15min à 30min     De 30 min à 45min     + de 45 min



## Bibliographie

### OUVRAGES

- ABDELKEFI J.**, 1989, *La médina de Tunis, Espace historique*, Paris, Presses du CNRS,
- AGUILERA-BELANGER A., BLOY D., BUISSON M.-A., CUSSET J.-M., MIGNOT D.**, 1999, *Localisation des activités et mobilité*. Rapport final. DRAST n° 96 MT 23, 279 p.
- AMAUCHE M.-D., EPSTEIN R.**, 2006, *Les politiques publiques de transport et les inégalités territoriales*, Acadie.
- ANTIER G.**, 2005, *Les stratégies des grandes métropoles, enjeux, pouvoirs et aménagements*, Paris, ARMAND COLLIN, 253p.
- ASCHER F., DRIANT J.-C.**, 1992, *Habitat et villes : l'avenir en jeu*, Paris, L'HARMATTAN, 161p.
- ASCHER F.**, 1995, *Métapolis ou l'avenir des villes*, Paris, EDILE JACOB, 346 p.
- AUTES M.**, 2001, *Les nouvelles politiques locales*, Paris, L'HARMATTAN, 272p.
- BACKOUCHE I. et Al.**, 2011, *La dimension spatiale des inégalités : Regards croisés des sciences sociales*, Presses universitaires de Rennes, 358p.
- BADUEL P.-R.**, 2009, *Chantiers et défis de la recherche sur le Maghreb contemporain*, Paris, KARTHALA, 600p.
- BADUEL P.-R.**, 2011, *La nouvelle scène urbaine (Maghreb, France, USA)*, Paris, KARTHALA, 252p.
- BARTHEL P.-A.**, 2006, *Tunis en projet(s), la fabrique d'une métropole au bord de l'eau*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 206p.
- BASSAND M.**, 2004, *La métropolisation de la Suisse*, Suisse, Presses polytechniques et universitaires romandes, 148p.
- BASSAND M.**, 2007, *Cités, villes, métropoles : le changement irréversible de la ville*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 238p.
- BASSAND M.**, 1997, *Métropolisation et inégalités sociales*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 245p.
- BASSAND M., JACCOUD C.**, 1996, *Raisons et déraisons de la ville : Approche du champ urbain*, p75
- BASSAND M., KAUFMANN V., JOYE D.**, 2007, *Enjeux de la sociologie urbaine*, Espagne, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, 412p.
- BAUER G., ROUX J.M.**, 1976, *La rurbanisation ou la ville éparpillée*, Paris, Seuil, 192 p.
- BEN HAMMOUDA H.**, 1995, *Tunisie, Ajustement et difficulté de l'insertion internationale*, Paris, L'Harmattan, 206p.
- BENIT C.**, 2001, *La fragmentation urbaine à Johannesburg : recomposition des pouvoirs locaux, mobilités de travail et dynamiques résidentielles dans la ville post-apartheid*, Université de Poitiers, 512p.

- BERGER M.**, 2004, *Les périurbains de Paris : de la ville dense à la métropole éclatée*, Paris, CNRS, 317.
- BERRY-CHIKHAOUI I., DEBOULET A.**, 2000, Les compétences des citoyens dans le Monde arabe : penser, faire et transformer la ville, KARTHALA, 406p.
- BIHR A., PFEFFERKORN R.**, 2008, *Le système des inégalités*, Paris, Éditions La Découverte, 122p.
- BHERER L., SENECAI G.**, 2009, La métropolisation et ses territoires, Québec, Presses de l'Université du Québec,
- BONNAFOUS A., PUEL H.**, 1983, *Physionomies de la ville*, Paris, Les éditions ouvrières, 165p.
- BONNAFOUS A. et AL.**, 1981, Mobilité et vie quotidienne : suivi expérimental du métro de Lyon, Presses Universitaires de Lyon, p172.
- BONNEWITZ P.**, 2004, Classes sociales et inégalités, Stratification et mobilité, Bréal, 127p.
- BRAHIM Z.**, 1987, *Organisation administrative et développement urbain dans les villes capitales du Maghreb*, ANRT, 824p.
- BRUN J.**, 1994, *La ségrégation dans la ville : concepts et mesures*, Paris, L'HARMATTAN, 261p.
- CARREL M., CARY P. et WACHSBERGER J-M.**, 2013, Ségrégation et fragmentation dans les métropoles : perspectives internationales, Éditions Septentrion, 354p.
- CASTAIGNE M., HUBERT J.P., NIHOUL M., TOINT Ph.**, 2002, *Droit et mobilité*, Belgique, Presses universitaires de Namur, 109p.
- CAUQUELIN A.**, 1978, la ville fragment in AA.VV., *La ville inquiète*, Paris, Gallimard (Coll. Le temps de la réflexion), p.287-295
- CHADOIN O.**, 2004, *La ville des individus*, Paris, L'HARMATTAN, 158p.
- CHALAS Y., DUBOIS-TAINE G.**, 1997, *La ville émergente*, Paris, L'aube, 285p.
- CHALAS Y., PAULTRICAC F.**, 2008, *La mobilité qui fait la ville : Actes des 3<sup>ème</sup>s rencontres internationales en urbanisme de l'Institut d'Urbanisme de Grenoble*, Ed. de CERTU, 326p.
- CHARMES E.**, 2007, *La ville émiettée : essai de clubbinisation de la vie urbaine*, Presses Universitaires de France, 288p.
- CHOAY F.**, 1965, *L'urbanisme, utopies et réalités*, Éditions du seuil, 448p.
- CLAVAL P.**, 1981, *La logique des villes : essai d'urbanologie*, Paris, LITEC, 633p.
- CLAVAL P., SANGUIN A-L.**, 1997, *Métropolisation et politique*, Paris, L'HARMATTAN, 316p.
- CLICHE P.**, 1980, Espace social et mobilité résidentielle, Québec, Les presses de l'université Laval, p204.
- CROZIER M et FRIEDBERG E.**, 1977, L'acteur et le système : les contraintes de l'action collective », Paris, éditions du seuil, 500p.
- DANIEL J-M.**, 2010, Histoire vivante de la pensée économique : Des crises et des hommes, PEARSON, 424p.

- DECLEVE B., DE RIJCK K.**, 2005, *Ville en mouvement*, Presses Universitaires de Louvain, 501p.
- DESMARAIS G., RITCHOT G.**, 2000, *La géographie structurale*, Paris, L'HARMATTAN, 147p.
- DEVISME L.**, 2005, *La ville décentrée : figures centrales à l'épreuve des dynamiques urbaines*, Paris, L'HARMATTAN, 296p.
- DIOP A.**, 2008, *Développement local, gouvernance territoriale : Enjeux et perspectives*, Paris, KARTHALA, 230p.
- DJELLOULI Y.**, 2010, *L'étalement urbain : un processus incontrôlable*, Presses Universitaires de Rennes, 150p.
- DUPUY G.**, 1999, *La dépendance automobile : symptômes, analyses, diagnostics, traitements*, Anthropos, 160p.
- DUREAU F.** et al, 2000, *Métropoles en mouvement : une comparaison internationale*, Paris, Anthropos, 656p.
- ESCALLIER R. et Al.**, 1995, *Les nouvelles formes de la mobilité spatiale dans le monde arabe*, Centre d'études et de recherches sur l'urbanisation du monde arabe, Université de Tours, 475p.
- FITOUSSI J-P, LAURENT E., MAURICE J.**, 2004, *Ségrégation urbaine et intégration sociale*, la Documentation Française, 328p.
- FLONNEAU M., GUIGUENO V.**, 2009, *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Presses Universitaires de Rennes (PUR), 332p.
- FOL S.**, 2009, *La mobilité des pauvres : pratiques d'habitants et politiques publiques*, Paris, Belin, 261p.
- FOUREAU A.**, 1996, *La ville divisée : les ségrégations urbaines en question, France 18<sup>ème</sup>-20<sup>ème</sup>*, Créaphis, 464p.
- FOURNIER B., POTVIN M., COUTURE Y.**, 2000, *L'individu et le citoyen dans la société moderne*, Québec, Les Presses de l'Université de Montréal, 278p.
- GALLISSOT R., MOULIN B.**, 1995, *Les quartiers de la ségrégation : Tiers monde ou Quart monde ?*, Khartala, 323 p.
- GHORRA-GOBIN C.**, 1994, *Penser la ville de demain : qu'est-ce que institue la ville ?*, Paris, L'HARMATTAN, 266p.
- GRAFMEYER Y., JOSEPH I.**, 2009, *L'école de Chicago : naissance de l'écologie*, AUBIER, 377p.
- GUELMANI A.**, 1996, *La politique sociale en Tunisie de 1881 à nos jours*, Paris, L'Harmattan, 293p.
- HAUMONT N.**, 1998, *La ville éclatée. Quartiers et peuplement*, Paris, L'Harmattan, 264p.
- HERAN F.**, 2011, *La ville morcelée : effets de coupure en milieu urbain*, Economica, 217p.
- IRAKI A., LE TELLIER J.**, 2009, *Habitat social au Maghreb et au Sénégal : gouvernance urbaine et participations en question*, Paris, L'Harmattan, 290p.
- JABEUR C.**, 2005, *Politiques d'équipements et services urbains dans les pays du sud*, Paris, L'Harmattan, 428p.

- JOUBE B., BOOTH P.**, 2004, *Démocraties métropolitaines : Transformations de l'État et politiques*, Québec, Presses de l'Université de Québec, 335p.
- KAUFMANN V.**, 2000, *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines, la question du report modal*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 252p.
- LACAZE J.P.**, 1993, *Métropoles en déséquilibre?*, Paris, Economica, 617p.
- LACOUR C., PUISSANT S.**, 1999, *La métropolisation : croissance, diversité, fracture*, Paris, ANTHROPOS, 190p.
- LANNOY P., RAMADIER Th.**, 2007, *La mobilité généralisée, Formes et valeurs de la mobilité quotidienne*, Belgique, Academia Bruyant, 141p.
- LAROUSSE A.**, 2007, *Les changements sociaux en Tunisie, 1950-2000*, L'Harmattan, Paris, 331p.
- LASSAVE P., HAUMONT A.**, 2001, *Mobilités spatiales: une question de société*, Paris, L'HARMATTAN, 195p.
- LE BRETON E.**, 2005, *Bouger pour s'en sortir, Mobilité quotidienne et intégration sociale*, Armand Colin, Paris, 247p.
- LECOQ V.**, 2004, *Contribution à l'étude juridique de la norme locale d'urbanisme*, Pulim, 561p.
- LE GALES P.**, 2011, *Le retour des villes : du gouvernement de la ville à la gouvernance urbaine*, Presses de Sciences Po, 454p.
- LEVY J-P.**, 1990, *La réhabilitation des quartiers anciens et de l'habitat existant*, Toulouse, Presses universitaires du Mirail, 173p.
- LUGINBÜHL Y.**, 2007, *Nouvelles urbanités, nouvelles ruralités en Europe*, Bruxelles, P.I.E PETER LANG Éditions scientifiques internationales, 532 p.
- MAKSIM H., VINCENT S., GALLEZ C.**, 2010, *L'action publique face à la mobilité*, Paris, L'HARMATTAN, 256p.
- MARCHAL H., STEBE J-M.**, 2011, *Les grandes questions sur la ville et l'urbain*, PUF, 261p.
- MARTIN J-F.**, *Histoire de la Tunisie contemporaine, de Ferry à Bourguiba 1881-1956*, L'Harmattan, Paris, 199p.
- MAY N.**, 1998, *La ville éclatée*, Paris, Edition de l'Aube, 350p.
- MEJRI M., LAJILI M-R.**, 2007, *Recherches sur la distribution moderne*, L'Univers du Livre, 203p.
- MERLIN P., CHOAY F.**, 1996, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, Presses Universitaires de France PUF, 863p.
- MEZOUAGHI M.**, 2009, *Les localisations industrielles au Maghreb : Attractivité, agglomération et territoires*, Paris, KARTHALA, 335p.
- MONGIN O.**, 2007, *La condition urbaine, La ville à l'heure de la mondialisation*, Points, 325p.
- MONTULET B., KAUFMANN V.**, 2004, *Mobilités, fluidités, libertés*, Bruxelles, Facultés Universitaires Saint-Louis, 310p.

- NAVEZ-BOUCHANINE F.**, 2002, *La fragmentation en question : entre la fragmentation spatiale et la fragmentation sociale ?*, Paris, L'HARMATTAN, 411p.
- NAVEZ-BOUCHANINE F., DANSEREAU F.**, 2002, *Gestion du développement urbain et stratégies résidentielles des habitants*, L'Harmattan, 358p.
- ORFEUIL J.-P.**, 2000a, *L'évolution de la mobilité quotidienne. Comprendre les dynamiques, éclairer les controverses, Synthèse de l'INRETS*, 37, 146 p.
- ORFEUIL J.-P.**, 2004, *La mobilité et sa dynamique sur longue période. Du moyen âge à la société hypermoderne*, Université Paris XII, Créteil, 40 p.
- OSMONT A.**, 1995, *La banque mondiale et les villes : du développement à l'ajustement*, Karthala, 309p.
- OSMONT A., GOLDBLUM C.**, 2003, *Villes et citadins dans la mondialisation*, Paris, KARTHALA et GEMDEV, 300p.
- PEYON J.-P., CHEVALIER J.**, 1994, *Au centre des villes : dynamique et recomposition*, Paris, L'HARMATTAN, 263p.
- PHILIPPE J., LEO P-Y, BOULIANNE L-M**, 1999, *Services et métropoles : formes et changements économique*, Paris, L'HARMATTAN, 128p.
- PINOL J-L.**, 1999, *Faire son chemin dans la ville : La mobilité intra-urbaine*, Paris, Odile Jacob, 251p.
- PINSON D.**, 1992, *Des banlieues et des villes, dérive et eurocompétition*, Ouvrières, 271p.
- POTIER F. et ZEGEL P.**, 2003, *Exclusions et inégalités d'accès aux loisirs et au tourisme*, 80p.
- POYRAZ M.**, 2005, *Les interventions sociales de proximité*, Paris, L'HARMATTAN, 139p.
- REY V.**, 1994, *Transition, fragmentation, recomposition, la Tchéco-Slovaquie en 1992*, Paris, EDITIONS Fontenay-St Cloud, 194p.
- RIVIERE D'ARC H.**, 2001, *Nommer les nouveaux territoires urbains*, Éditions UNESCO, 281p.
- RONCAYLO M., CARDINALI Ph.**, 2003, *De la ville et du citoyen*, Parenthèses, 127p.
- ROUSSEAU J.J.**, 1755, *Discours sur l'origine et les fondements de l'inégalité parmi les hommes*, Genève, 119p.
- SALOMON CAVIN J.**, 2005, *La ville mal-aimée, Représentations anti-urbaines et aménagement du territoire en Suisse : analyses, comparaisons, évolution*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 237p.
- SASSEN S.**, 1996, *La ville globale : New york, Londres, Tokyo*, Paris Descartes et Cie, 530p.
- SEBAG P.**, 1998, *Tunis : Histoire d'une ville*, Paris, L'harmattan, 685p.
- SEDJANI A.**, 2007, *Les politiques de la ville : Intégration urbaine et cohésion sociale*, Paris, L'Harmattan, 360p.
- SID-AHMED S.**, 2007, *Villes intermédiaires dans le monde arabe*, Groupes de recherches sur le Maghreb et le Moyen Orient, Paris, L'HARMATTAN, 221p.
- SIGNOLES P.**, 1985, *L'espace tunisien : capitale et État-région*, URBAMA, 1041p.

- SIGNOLES P.**, 1999, L'urbain dans le monde arabe : politiques, instruments et acteurs / Institut de recherche et d'études sur le monde arabe et musulman, Edition CNRS, Paris, 373p.
- SIINO C., LAUMIERE F., LERICHE F.**, 2004, Métropolisation et grands équipements structurants, Presses Universitaires du Mirail, 306p.
- TARRIUS A.**, 2000, L'aménagement à contre temps : nouveaux territoires immigrés à Marseille, L'Harmattan, 151p.
- TOPALOV Ch.**, 2002, Les divisions de la ville, Edition UNESCO, 473p.
- TOUPIN F., GIBOUT C.**, 2001, *Mobilité subie, déplacements choisis – le cas de la “sur-mobilité” en région tourangelle*, Agence d'urbanisme de Tours, université de Poitiers, 38 p.
- TOUSSAINT J-Y., ZIMMERMANN M.**, 1998, *Projet Urbain: Ménager Les Gens, Aménager La Ville*, Paris, Mardaga, 201p.
- VALLAT C.**, 2009, *Pérennité urbaine ou la ville par delà ses métamorphoses. Volume 1, Traces*, Paris, L'HARMATTAN, 340p.
- VERSTEEGH P., KAUFMANN V.**, 2005, *Méandres : penser le paysage urbain*, Italie, Presses polytechniques et universitaires romandes, 192p.
- VIDAL ROJAS R.**, 2002, *Fragmentation de la ville et nouveaux modes de composition urbaine*, Paris, L'Harmattan, 208p.
- VODOZ L., PFISTER GIAUQUE B., JEMELIN C.**, 2004, *Les territoires de la mobilité: l'aire du temps*, PPUR presses polytechniques, 383p.
- VULBEAU A.**, 2002, *Les inscriptions de la jeunesse*, L'Harmattan, Paris, 186p.
- WACHER S.**, 2009, *Dictionnaire de l'aménagement du territoire, État des lieux et prospective*, Paris, BELIN, 317p.
- WACKERMANN G.**, 1990, *Maîtriser le développement urbain en Afrique Sub-Saharienne : Actes du colloque international de Ouagadougou*, Centre national de la recherche scientifique et technologique de Haute-Volta, 738p.
- WACKERMANN G.**, 2000, *Très grandes villes et métropolisation*, Paris, ELLIPSES, 223p.
- WIECZOREK D.**, 1981, *Camillo Sitte et les débuts de l'urbanisme moderne*, Bruxelles, Pierre Mardaga, 222p.
- WIEL M.**, 2010, *Étalement urbain et mobilité*, La Documentation Française, 86p.
- ZAKI L.**, 2011, *L'action urbaine au Maghreb : Enjeux professionnels et politiques*, Karthala, 285p.
- ZANINETTI J-M.**, 2008, *Étalement urbain et villes fragmentées à travers le monde*, Orléans, Presses Universitaires d'Orléans, 256p.
- ZEPF M. et ANDRES L.**, 2011, *Enjeux de la planification territoriale en Europe*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 309p.

## ARTICLES

- AA.VV.**, 1991, Architecture et Comportement, Vol7, n°4, pp.305-478
- APPERT M.**, 2004, « Métropolisation, mobilités quotidiennes et forme urbaine : le cas de Londres », *Géocarrefour*, Vol. 79, n° 2, pp.109-118.

- ATTIA H.**, 1972, L'urbanisation en Tunisie, *Revue tunisienne de sciences sociales*, n°28/29, p9-32.
- BELHADI A.**, 1979, « L'espace tunisois », *Revue tunisienne de géographie*, n°4, P9-40.
- BACQUE M-H.** et **FOL S.**, 2007, « L'inégalité face à la mobilité: du constat à l'injonction *Revue suisse de sociologie* », Vol33, pp. 89-104.
- BAUDIN G.**, **GENESTIER Ph.**, 2005, « L'architecte et la ville : à plusieurs voix sur Rem Koolhaas. », *Mouvements* 3/2005 n°39-40, p.182-189.
- BELHARETH T.**, 1990, « État, espace urbain et transport collectif : cas des grandes agglomérations tunisiennes », *Revue tunisienne de géographie*, n°18, pp.55-93.
- BELHEDI A.**, 1999, « Les disparités spatiales en Tunisie, état des lieux et enjeux », *Méditerranée*, Vol91 n°91, pp.63-72.
- BEN OTHMAN H.**, Mars 2009, « Pratiques et enjeux des acteurs d'une production foncière : Ennasr 2 Tunis, un territoire négocié », *Les Cahiers d'EMAM* n° 17, pp.43-54.
- BEN OTHMAN H.**, 2009, « Entre-soi et repliement social ou les nouvelles formes de sociabilité : Le cas d'Ennasr2 à Tunis », *Cahiers d'EMMA* n°18, pp.98-105.
- BETTAGAY A.**, 1996, « Formation et transformation des identités urbaines et de l'organisation des villes en méditerranée orientale et au moyen orient », *Cahiers de recherches sur le monde arabe contemporain*, n°5, pp7-16.
- CAPRON G.**, « Territorialités urbaines et territorialisation en Amérique latine : les résidences sécurisées ou fermées et la fragmentation socio-spatiale », *Cahiers de géographie du Québec*, Vol50 n°141, Décembre 2006, pp.499-506.
- CHABBI M.**, 1981, « Une nouvelle forme d'urbanisation dans le Grand Tunis », *Revue tunisienne de géographie*, n°6, pp.9-47.
- CHABBI M.**, 1986, « Politiques d'habitat et modèles de développement, le cas de Tunis 1960-1984 », *Annuaire de l'Afrique du Nord* Tome XXV, Edition du CNRS
- CHABBI M.**, 1991, « les conditions d'accès au sol urbain. Le cas tunisien », *in Les cahiers de l'Agence Nationale de Lutte Contre l'Habitat Insalubre*, pp11-16
- CHABBI M.**, 2001, « La croissance du Grand Tuni *in Vallin J. et Locoh Th.* », 2001, *Population et développement en Tunisie*, CERES Edition, pp 311-326
- CHABBI M.**, 2004, « Potentialités et obstacles à la constitution d'une région urbaine. Le cas du Grand Tunis », 40th ISoCaRP Congress, 10p.
- CHABBI M.**, « Mutations de la centralité et enjeux urbains des villes tunisiennes » *in Souiah S-A.*, 2005, *Villes arabes en mouvement*, Cahiers GREMAMO n°18, L'Harmattan, 266p.
- CHARMES J.**, 1980, « Rôle et place du secteur non structuré dans les politiques d'aménagement et d'urbanisme », *Revue tunisienne de géographie* n°6, pp.55-65
- CHOUARI W.**, « Problèmes d'environnement liés à l'urbanisation contemporaine dans le système endoréique d'Essijoumi », *Physio-Géo* [En ligne], Volume 7/2013, mis en ligne le 29 juin 2013.
- CHOAY F.**, 1994, « Le règne de l'urbain et la mort de la ville » *in Dethier La ville, art et architecture en Europe 1870-1993*, Paris, éditions du Centre Pompidou, 467p.

- DENIS E., VIGNAL L.**, 2002, « Dimensions nouvelles de la métropolisation dans le monde arabe », Cahiers de la méditerranée : Les enjeux de la métropolisation en méditerranée, Vol 64.
- DHAHER N.**, 2012, « L'université, un outil de développement local ? Le cas de Jendouba en Tunisie », JHEA/RESA Vol. 10, n°2,2012, pp63-80.
- DLALA H.**, 1997, « La reconversion compétitive de l'industrie tunisienne : arrimage à l'Europe et mise à niveau », in Méditerranée Tome 87, n°3.4 1997, pp.87-98.
- DLALA H.**, 2007, « Métropolisation et recomposition territoriale du Nord-Est tunisien », *Cybergeo*, Article n°410, mis en ligne le 03 décembre 2007.
- DLALA H.**, « L'émergence métropolitaine de Tunis dans le tournant de la mondialisation », *Méditerranée*[en ligne], 116/2011, mis en ligne le 01 juin 2013.
- DONZELOT J.**, 2003, « Les nouvelles inégalités et la fragmentation territoriale », *Esprit*, Novembre, pp132-157
- DUGUET E., GOUJARD A. ET L'HORTY Y.**, 2008, « Les inégalités territoriales d'accès à l'emploi : une exploration à partir de sources administratives exhaustives », *Économie et Statistique*, n° 415-416 du 2008, p17-44.
- ELLOUMI M.**, 2006, « Les politiques de développement rural en Tunisie : Acquis et perspectives », *Options méditerranéennes* [En ligne], Sér. A / n°71, pp.55-65.
- ESCALLIER R.**, 2002, « Métropoles et globalisation dans le monde arabe et méditerranéen : état, enjeux et perspectives, Cahiers de la Méditerranée, Article n°64 mis en ligne le 15 juin 2004.
- ESCALLIER R.**, 2004, « Marges et marginalités socio-spatiales dans la ville marocaine », Cahiers de la Méditerranée, Article n°69 mis en ligne le 10 mai 2006.
- ESCALLIER R.**, 2006, « Les frontières dans la ville, entre pratiques et représentations », Cahiers de la Méditerranée, Article n°73 mis en ligne le 05 novembre 2007.
- ELISSALDE B., RHEIN C.**, 2004, « La fragmentation sociale en débats », in l'information géographique, Vol 68 n°2, pp.115-126.
- FERJANI M.C.**, 1986, Le processus de ségrégation sociale et spatiale dans le grand Tunis in GANNE B., HAERINGER PH., *Anthropologie et sociologie de l'espace urbain*, p.151-159
- FERRI M.**, « De la métropolisation subie à la fabrication de l'eco-métropole », L'encyclopédie du développement durable.
- GAN A., VAN HAMME G., BEN REBAH M.**, 2012, « Géographie électorale et disparités socio-territoriales : les enseignements des élections pour l'assemblée constituante en Tunisie », *L'espace Politique* [en ligne], 18/2012-3.
- GALLAND B.**, 1995, « De l'urbanisation à la globalisation. L'impact de l'information et de la communication sur la vie et la forme urbaine », *Revue Terminal*, n°71-72.
- GALLEZ C. et KAUFMANN V.**, 2009, « Aux racines de la mobilité en sciences sociales », in Matieu Flonneau et Vincent Guigueno, *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Presses Universitaires de Rennes, pp41-55, 2009.
- HINDSON D.**, 1999, « Fragmentation et intégration dans une ville de l'après apartheid : l'exemple de Durban », *Tiers-Monde* Tome 40 n°159, Afrique du sud : les débats de la transition. pp.551-578.



- SOARES GONÇALVES R.**, « La politique, le droit et les favelas de Rio de Janeiro : un bref regard historique », *Journal des anthropologues* [En ligne], 104-105 2006, pp37-63.
- GUIGUENO V.**, De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ? , pp41-55.
- GHORRA-GOBIN C.**, 1993, "Edge City: Life on the New Frontier", *Annales géographiques*, Vol 48, pp971-973.
- GIRARD O.**, 2006, « Enjeux d'aménagement en Tunisie », Université de Montréal, 23p.
- HINDSON D.**, 1999, « Fragmentation et intégration dans une ville de l'après apartheid : l'exemple de Durban », *Tiers-Monde* Tome 40 n°159, Afrique du sud : les débats de la transition. pp.551-578
- HOULIER-GUIBERT C.E.**, 2010, « Ville internationale, image internationale : le cas de Montréal », *Géo confluences*.
- JAGLIN S.**, 2001, « Villes disloquées ? Ségrégations et fragmentation urbaine en Afrique australe », *Annales de géographie*, n° 619, pp. 243-265
- LABASSE J.**, 1981, « Profils de villes européennes à vocation internationale », *Cahiers de géographie du Québec*, vol25, n° 66, pp403-411.
- LE BRAZIDEC N.**, 2009, Distance et fragmentation dans une métropole brésilienne : l'exemple de Porto Alegre, *in ATALA* n°12, pp139-155.
- LEVY J.**, « La ville, concept géographique, objet politique », *in Le débat*, n 92, novembre-décembre 1996, p. 111-125
- LE GOIX R.**, « La dimension territoriale des *gated communities* aux États-Unis : la clôture par contrat », *Cercles* 13, 2005, p.97-121
- LEGROS O.**, 2003, « La refondation des quartiers mal lotis de la banlieue de Tunis dans les années 1990 », *Annuaire de l'Afrique du Nord*, Tome 12, pp97-109.
- LEGROS O.**, « L'internationalisation des politiques urbaines et ses effets sur le gouvernement des villes du Sud », *in R. Dodier, A. Rouyer et R. Séchet (dir), 2007, Territoires en action et dans l'action, Actes du colloque de géographie sociale de Rennes, Rennes, PUR, pp. 229-240.*
- KAHLOUN H.**, 2007, « Quelles capacités de résistance des petites villes face à la métropolisation ? L'exemple des petites villes à la périphérie de Tunis », *Urbamag*.
- MARTINEAU A-C.**, 2006, « la fragmentation du droit internationale : un renouvellement répété de la pensée ? », [www.esil-sedi.eu](http://www.esil-sedi.eu), p1-14.
- MEBIROUK H.**, 2005, « La fragmentation socio-spatiale à Annaba, un paradigme de crise urbaine », *Laboratoire architecture et urbanisme, université de Annaba, Algérie*
- MIOSSEC J-M.**, 2002, « Tunisie, métropolisation, mondialisation : efficience renforcée de l'axe orientale », *Les cahiers de la méditerranée, Les enjeux de la métropolisation en méditerranée*, n°64, pp199-234.
- MONNET J.**, 2000, « Les dimensions symboliques de la centralité », *Cahiers de géographie du Québec*, V44, n°123, p399-418.
- ORFEUIL J-P.**, « La mobilité, nouvelle question sociale, *SociologieS*, Dossiers, Frontières sociales, frontières culturelles, frontières techniques », mis en ligne le 27 décembre 2010.
- PONCET J.**, 1978, « Continuités urbaines et discontinuités sociales à Tunis » *in Villes en parallèles* n°2, pp.193-217

**ROCHEFORT M.**, 2002, « Des métropoles d'équilibre aux métropoles d'aujourd'hui », *Strates* [En ligne], Hors-série /2002, mis en ligne le 02 mai 2005.

**SEGUIN A-M**, Avril 2011, « Les quartiers des lieux de fragmentation ? », *Cahiers de géographie du Québec*, Vol 55 n°154, p69-73

**SIGOLES P.**, 1985, « Industrialisation urbanisation et mutations de l'espace tunisien », *in* *Annuaire de l'Afrique du Nord*, p.277-306.

**SOARES GONÇALVES R.**, 2006, «La politique, le droit et les favelas de Rio de Janeiro : un bref regard historique», *Journal des anthropologues* [En ligne], 104-105.

**TROIN J-F.**, Du bon usage du terme métropole notamment dans le monde arabe, *Les cahiers de la méditerranée*, Les enjeux de la métropolisation en méditerranée, n°64, pp 83-104.

**VIDAL L.**, « Les mots de la ville au Brésil, un exemple : la notion de «fragmentation» », *Cahiers des Amériques Latines*, n°18, pp161-181.

**VALLIN J. et LOCOH Th.**, 2001, « Population et développement en Tunisie », CERES Edition, pp 311-326.

**TROIN J.F.**, 1990, « Les villes du monde arabe, à la recherche d'un modèle », *Bulletin de la Société géographique de Liège*, n°26, pp.53-62

**WENGLANSKI S.**, 2004, « Une mesure des disparités sociales d'accessibilité au marché de l'emploi en Île-de-France », *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, n°4-2004, pp.539-550.

**WENGLANSKI S.**,2006, « Regards sur la mobilité au travail des classes populaires. Une exploration du cas parisien », *Cahiers Scientifiques du Transport*, n°49/2006, pp.103-127.

## THESES

**BARTHEL P-A.**, 2003, *Faire la ville au bord de l'eau. Les lacs de Tunis : des marges urbaines à des sites de très grands projets d'aménagement*, Thèse pour le doctorat en géographie, aménagement et urbanisme, Université Lyon 2, 490p.

**BOUNOUH A.**, 2004, *Planification spatiale et logiques des acteurs de production et de gestion de l'espace urbain : cas du nouveau résidentiel d'El Mourouj dans la périphérie méridionale du Grand Tunis*, Thèse pour le doctorat en géographie, Université de Toulouse Le Mirail 2, 554p.

**BOUZOUINA L.**, 2008, *Ségrégation spatiale et dynamiques métropolitaines*, Thèse pour le doctorat de sciences économiques : Université Lumière, Lyon 2, 350 p.

**CAUBEL D.**, 2006, *Politique de transports et accès à la ville pour tous ? Une méthode d'évaluation appliquée à l'agglomération lyonnaise*. Thèse pour le doctorat de Sciences Économiques : Université Lumière, Lyon 2, 446 p.

**DLALA H.**, 1986, *Structuration et fonctionnement de l'espace industriel tunisien*, Université de Strasbourg, 459p.

**LEGROS O.**, *Le gouvernement des quartiers populaires, Production de l'espace et régulation politique dans les quartiers non règlementaires de Dakar (Sénégal) et de Tunis (Tunisie)*, Thèse pour le doctorat en géographie, Université de Toulouse Le Mirail 2, 486p.

**METRAL A.**, 2000, *Entreprendre et innover dans l'industrie à Tunis, Ancrage territorial et inscription dans les réseaux internationaux des entrepreneurs privés industriels de la région de Tunis*, Thèse pour le doctorat en Géographie, Université de Tours, 540p.

**OUESLATI-HAMMAMI I.**, 2010, Les centralités du Grand Tunis, Acteurs, représentations et pratiques urbaines, Thèse pour le doctorat en Géographie aménagement, Université de Toulouse Le Mirail 2, 642p.

**POUYANNE G.**, 2004, *Forme urbaine et mobilité quotidienne*, Thèse pour le doctorat en Sciences Économiques, Université Montesquieu-Bordeaux 4, 275 p.

**SOUSSI R.**, 2013, Localisation des industries et enjeux urbains dans l'agglomération du Grand Tunis, Université Paul Valéry - Montpellier III, 520p.

**TAYACHI H.**, 1988, *Les cités populaires programmées : solution à l'habitat spontané à Tunis ?*, Publication de l'Université de Tunis, 490p.

### **DOCUMENTS DE PLANIFICATION URBAINE**

- District de Tunis, 1977, Plan Régional d'Aménagement (PRA) du Grand Tunis, 3 rapports
- District de Tunis, S2000, stratégie de développement de la ville de Tunis, Diagnostic stratégique et problématiques de développement, Municipalité de Tunis, 152p.
- Ministère de l'Environnement et de l'Aménagement du Territoire, 2003, Schéma Directeur d'Aménagement du Grand Tunis,
- District de Tunis, Août 2004, Bilan de l'urbanisation du Grand Tunis 1996-2002 »
- Ministère de l'Environnement et de l'Aménagement du Territoire, 2010, Schéma Directeur d'Aménagement du Grand Tunis à l'horizon 2021, 128p
- Ministère de l'Environnement et de l'Aménagement du Territoire, 2011, Schéma Directeur d'Aménagement de la région nord-est, Rapport 3, 31p.

### **DOCUMENTS DE PLANIFICATION DE TRANSPORT**

- Plan directeur régional des transports du Grand Tunis, 1977, District de Tunis
- Plan directeur régional des transports du Grand Tunis, 1986, District de Tunis
- Plan directeur régional des transports du Grand Tunis, 1998, District de Tunis

### **RAPPORTS**

- Ministère de l'équipement, de l'aménagement du territoire et du développement, Octobre 2014, Pour une nouvelle stratégie de l'habitat, Habitat informel, Diagnostics et recommandations, 81p.
- Ministère de l'Équipement, de l'Habitat et de l'Aménagement du Territoire, DGAT, URBACONSULT, (2006), Évaluation des instruments d'aménagement du territoire, Tunis.
- Rapport d'évaluation d'un projet d'aménagement urbain et de transports en commun par le District de Tunis, 25 Juillet 1973, Banque Mondiale, 154p.
- Rapport d'évaluation du deuxième projet de transports urbains, 30 Avril 1984, Banque Mondiale, 104p.
- Évaluation de Programme National de Réhabilitation des Quartiers Populaires PNRQP, Banque Mondiale, Juin 2003, 32p.
- Rapport : La mobilité urbaine dans le Grand Tunis, Évolutions et perspectives, Morched Chabbi, Hassen Abid, 2008, le support financier de l'Agence française de développement (AFD), 94p.

- Rapport d'évaluation de la politique d'aménagement du territoire, Novembre 2011, Direction générale de l'aménagement du territoire, Ministère de l'équipement en associant de l'AFD (Agence Française de Développement), 71p.
- Ministère de l'Environnement et de l'Aménagement du Territoire, L'aménagement du territoire en Tunisie. Évaluation et propositions, 1993, Tunis.
- Actualisation du plan de circulation de la ville de Tunis, Diagnostic et conclusions, 1999, Municipalité de Tunis, Ministère du Transport, Coopération Espagnole, Institut Catalan d'Énergie.
- Rapport d'évaluation de la politique d'aménagement du territoire, Novembre 2011, Direction générale de l'aménagement du territoire, Ministère de l'équipement en associant de l'AFD (Agence Française de Développement), 71p.
- District de Tunis, 1975, Vers un politique de transport, 46p.
- Municipalité de Tunis, 2000, Stratégie de développement de la ville de Tunis, Diagnostic stratégique et problématiques de développement, 152p.
- Ministère du développement et de la coopération internationale, 2009, 12<sup>ème</sup> plan de développement 2010-2014, 273p.
- Ministère de l'équipement de l'habitat et de l'aménagement du territoire, 2005, Atlas des paysages de la Tunisie, 313p.
- Banque Européenne d'Investissement, 2010, Planifier et gérer un technopole en méditerranée- Guide d'aide aux décideurs, 164p.
- Vilatte J-Ch, 2007, Méthodologie de l'enquête par questionnaire, Laboratoire Culture et Communication Université d'Avignon, 56p.
- Belhedi A., 2010, L'aménagement du territoire Principes et approches, 127p.

## **DOCUMENTS DE RECENSEMENT**

- Institut National des Statistiques de la Tunisie, 2014, Recensement général de la population et l'habitat, gouvernorat de Tunis, 90p.
- Institut National des Statistiques de la Tunisie, 2014, Recensement général de la population et l'habitat, gouvernorat de l'Ariana, 128p.
- Institut National des Statistiques de la Tunisie, 2014, Recensement général de la population et l'habitat, gouvernorat de Ben Arous, 188p.
- Institut National des Statistiques de la Tunisie, 2014, Recensement général de la population et l'habitat, gouvernorat de la Manouba, 188p.
- Institut National des Statistiques de la Tunisie, 2004, Recensement général de la population et l'habitat, 139p.
- Ministère de l'équipement de l'habitat et de l'aménagement du territoire, Agence d'Urbanisme du Grand Tunis, 2008, Analyse des résultats de recensement général de la population, Rapport thématique n°1, 101p.
- Ministère de l'équipement de l'habitat et de l'aménagement du territoire, Agence d'Urbanisme du Grand Tunis, 2008, Analyse des résultats de recensement général du ménage, Rapport thématique n°2, 34p.
- Ministère de l'équipement de l'habitat et de l'aménagement du territoire, Agence d'Urbanisme du Grand Tunis, 2008, Analyse des résultats de recensement général du logement, Rapport thématique n°3, 39p.
- Institut National de Statistiques de la Tunisie, Juillet 2012, Bulletin Mensuel, 54p.
- Ministère du transport et de l'équipement, Direction générale de l'aménagement du territoire, Mars 2011, Atlas du gouvernorat de l'Ariana, 88p.
- Atlas du gouvernorat de Tunis, Mars 2011, Direction générale de l'aménagement du territoire, 76p.

- Atlas du gouvernorat de la Manouba, Mars 2011, Direction générale de l'aménagement du territoire, 109p.
- Atlas du gouvernorat de Ben Arous, Mars 2011, Direction générale de l'aménagement du territoire, 80p.
- Ministère du développement régional et de la planification, Septembre 2012, L'indicateur de développement régional, Pointer les difficultés pour orienter les efforts et suivre le progrès, Gouvernorat de l'Ariana.
- Ministère du développement régional et de la planification, Septembre 2012, L'indicateur de développement régional, Pointer les difficultés pour orienter les efforts et suivre le progrès, Gouvernorat de Tunis.
- Ministère du développement régional et de la planification, Septembre 2012, L'indicateur de développement régional, Pointer les difficultés pour orienter les efforts et suivre le progrès, Gouvernorat de la Manouba.
- Ministère du développement régional et de la planification, Septembre 2012, L'indicateur de développement régional, Pointer les difficultés pour orienter les efforts et suivre le progrès, Gouvernorat de Ben Arous.

### **LOIS ET TEXTES JURIDIQUES**

- Code de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme et ses textes d'application, Publications de l'Imprimerie Officielle de la République Tunisienne, 2011, 237p.
- Loi n°2003-78 du décembre 2003, modifiant et complétant le Code de l'aménagement du territoire.
- Loi n°97-31 du 20 mai 1997, modifiant et complétant la loi n°91-37 du 8 juin 1991 portant création de l'Agence Foncière Industrielle l'AFI.

### **SITES INTERNET**

- Ministère de tourisme : [www.tourisme.gov.tn](http://www.tourisme.gov.tn)
- Ministère de l'équipement, de l'habitat et de l'aménagement du territoire : [www.mehat.gov.tn](http://www.mehat.gov.tn)
- Ministère de L'enseignement supérieur et de la recherche scientifique : [www.mes.tn](http://www.mes.tn)
- Commune d'El Kram : [commune-kram.gov.tn](http://commune-kram.gov.tn)
- Site de la technopole de Sidi Thabet : [www.biotechpole.rnu.tn](http://www.biotechpole.rnu.tn)
- Site officiel du Réseau Ferroviaire Rapide RFR : [www.rfr.tn](http://www.rfr.tn)
- Site de la Société de Promotion du Lac de Tunis : [www.splt.com](http://www.splt.com)
- Site de l'Agence de Réhabilitation et de Rénovation Urbaine ARRU : [www.arru.nat.tn](http://www.arru.nat.tn)
- Site de l'Ambassade de France à Tunis : <https://tn.ambafrance.org>
- Site de la Magazine de l'Architecture du Maghreb : [www.archi-mag.com](http://www.archi-mag.com)
- Encyclopédie Larousse : [www.larousse.fr](http://www.larousse.fr)
- Le journal en ligne Espacemanager : [www.Espacemanager.com](http://www.Espacemanager.com)
- Site du Répertoire Économique Tunisien [www.tunisieindex.com](http://www.tunisieindex.com)
- Le journal en ligne Leaders : [www.leaders.com.tn](http://www.leaders.com.tn)
- Le journal en ligne : [www.businessnews.com](http://www.businessnews.com)
- Le journal en ligne : [www.webmanagercenter.com](http://www.webmanagercenter.com)

## Table des illustrations

### Graphiques

Graphique 1: Évolution (en milles) de la population par zone entre 1984 et 2014.....	62
Graphique 2: Taux d'accroissement (TACC) de la population (%) par zone entre 1984 et 2014.....	62
Graphique 3: Les taux significatifs d'accroissement annuel de la population dans le Grand Tunis : 1984/1994, 1994/2004, 2004/2014.....	64
Graphique 4: Évolution du parc de logement par zone depuis 1984.....	71
Graphique 5: Répartition de types de logements par zone en 2014.....	87
Graphique 6: Répartition des tailles de logements par zone en 2014.....	87
Graphique 7: Raccordement aux réseaux essentiels par zone en 2014.....	88
Graphique 8: Répartition des niveaux d'instruction par zone en 2014.....	89
Graphique 9: Répartition des taux de chômage par zone en 2014.....	89
Graphique 10: Répartition de types de logement par délégation en 2014.....	94
Graphique 11: Répartition des lits touristiques dans le Grand Tunis en 2014.....	134
Graphique 12: Les concentrations les plus significatives des agences bancaires dans le Grand Tunis en 2014.....	138
Graphique 13: Répartition des entreprises TIC dans le Grand Tunis.....	149
Graphique 14: Les évolutions du nombre des entreprises par délégation en 1996/2004/2014.....	159
Graphique 15: Distance séparant l'école primaire (DDE) du domicile par zone en 2014.....	169
Graphique 16: Distance séparant l'établissement secondaire du domicile par zone en 2014.....	169
Graphique 17: Répartition des établissements de culture et de sport en 2014.....	177
Graphique 18 : Évolution de la Répartition de la population active par zone entre 1994 et 2014. ...	193
Graphique 19: Évolution de la structure de l'emploi par zone entre 1994 et 2014.....	193

### Figures

Figure 1 : Schéma explicatif des interactions Métropolisation/ Fragmentation/Mobilité .....	43
Figure 2: Évolution de la tâche urbaine du Grand Tunis.....	66
Figure 3: Situation et plan de l'hypercentre : la médina et de la ville européenne.....	91
Figure 4: Caractéristiques typo-morphologiques de la médina de Tunis.....	92
Figure 5: Vues de la ville européenne .....	92
Figure 6: La zone Nord.....	96
Figure 7: La zone Sud.....	100
Figure 8: La zone Ouest.....	102
Figure 9: Tissus de la zone Ouest.....	104
Figure 10: La Côte Nord.....	106
Figure 11: La Côte Sud.....	109
Figure 12: Des vues de la zone touristique de la Côte Nord.....	134
Figure 13: Le Palais des Expositions d'El Kram.....	135
Figure 14: Des mégaprojets sur les plans d'eau de Grand Tunis.....	136
Figure 15: Localisation des centres commerciaux de grande distribution.....	142
Figure 16: Les technopoles de Sidi Thabet et El Fejja.....	148
Figure 17: Vue aérienne du pont de Radès.....	206
Figure 18: Échangeur Mahmoud Matri .....	256
Figure 19: Échangeur X20-X2.....	257
Figure 20: La première tranche du Réseau ferroviaire rapide (RFR).....	259
Figure 21: Visites d'hommes politiques à la Cité de la culture et au Port Financier .....	261

Figure 22: Vue du Port Financier projeté dans le Grand Tunis .....	261
Figure 23: Berges du Lac.....	278
Figure 24: Quartier Ennasr2. ....	280
Figure 25: Cité Ettadhamen.....	282
Figure 26: Sidi Hassine avant et après réhabilitation.....	284
Figure 27: Hiérarchie des localisations de l'ensemble des mobilités quotidiennes.....	294
Figure 28: Hiérarchie des localisations des mobilités quotidiennes par motif. ....	296

## Cartes

Carte 1: Découpages administratif et urbain du Grand Tunis.....	50
Carte 2: Localisation des quatre quartiers dans le Grand Tunis.....	55
Carte 3: Population (en milliers) par délégation en 2014. ....	63
Carte 4: Site du Grand Tunis.....	67
Carte 5: Évolution de la tâche urbaine du Grand Tunis pendant la période coloniale. ....	68
Carte 6: Répartition des logements (en milles) par délégation en 2014. ....	72
Carte 7: Taux d'accroissement annuel (TACC) de logement par délégation au cours de la décennie 2004/2014 .....	74
Carte 8: La centralité dans le Grand Tunis. ....	76
Carte 9: Évolution de la centralité dans le Grand Tunis. ....	80
Carte 10: Les gouvernorats de la région Nord-Est. ....	128
Carte 11: Répartition de l'emploi en (%) par secteur économique dans la région Nord-Est en 2014. ....	130
Carte 12: Répartition des ratios (Commerce/ 1000 habitants) par délégation en 2014. ....	140
Carte 13: Répartition des entreprises industrielles par délégation en 2014. ....	158
Carte 14: Concentrations importantes d'entreprises industrielles par secteur en 2014.....	160
Carte 15: Répartition des équipements structurants dans le Grand Tunis en 2014.....	181
Carte 16: Taux de motorisation des ménages par délégation en 2014. ....	199
Carte 17 : Réseau routier du Grand Tunis. ....	202
Carte 18: Routes existantes à recalibrer et Routes projetées par le PDRT de 1998.....	205
Carte 19: Réseau de Bus dans le Grand Tunis. ....	210
Carte 20: Réseau de Métro Léger de Tunis (MLT) et Train-La Goulette-La Marsa (TGM) du Grand Tunis. ....	210
Carte 21 : Réseau Ferroviaire Rapide (RFR) projeté.....	220
Carte 22: Plan d'aménagement des berges nord du lac de Tunis.....	275
Carte 23: Situation du Berges du Lac (Lac de Tunis) .....	276
Carte 24: Situation du quartier Ennasr2.....	279
Carte 25: Situation du quartier Ettadhamen.....	280
Carte 26: Situation du quartier Sidi Hassine.....	283

## Tableaux

Tableau 1: Découpage administratif de Grand Tunis.....	48
Tableau 2: Rattachement administrative des zones urbaines du Grand Tunis.....	49
Tableau 3: Répartition de la population selon les quartiers étudiés. ....	56
Tableau 4: Répartition de l'échantillon pour chaque quartier.....	57
Tableau 5: Les centres dans le Grand Tunis .....	77
Tableau 6: Répartition en pourcentage (%) de types de logements en 2014 dans le Grand Tunis. ....	84
Tableau 7: Évolution des logements dans les délégations : Kalaat Andalou, Raoued et la Soukra.....	98
Tableau 8: Les espaces résidentiels dans le Grand Tunis.....	111
Tableau 9: Offre et demande de logement à Tunis (1977-81).....	116
Tableau 10: Programme d'habitat engagé en 1977.....	116

Tableau 11: Répartition chronologique des programmes de réhabilitation réalisés par l'ARRU. ....	120
Tableau 12: Prix du mètre carré (m <sup>2</sup> ) de logement selon la localisation. ....	122
Tableau 13: Répartition de la population résidente et occupée dans la région de Tunis en 2014. ....	129
Tableau 14: Projection de l'emploi par secteur économique dans la région de Tunis à l'horizon 2015. .....	130
Tableau 15: Évolution de la répartition (%) de l'emploi par secteur économique dans le Grand Tunis .....	131
Tableau 16: Répartition (%) des actifs par secteur économique et par zone dans le Grand Tunis en 2014.....	132
Tableau 17: Ratio Commerce/1000 habitants (C/1000 hab) par zone .....	140
Tableau 18: Répartition des zones industrielles engagées en 1977. ....	153
Tableau 19: Répartition des zones industrielles dans le Grand Tunis en 2014.....	155
Tableau 20: Répartition des entreprises industrielles par zone urbaine en 2014. ....	158
Tableau 21: Localisation des équipements universitaires fondés depuis les années 1990. ....	172
Tableau 22: Répartition des hôpitaux et des cliniques privées dans le Grand Tunis. ....	175
Tableau 23: Prévisions du SDA en investissements millions de dinars pour équipements socio- collectifs au cours des trois plans de développement. ....	185
Tableau 24: Population active et Emplois créés par zone dans le Grand Tunis en 2014.....	194
Tableau 25: Évolution de la répartition modale.....	195
Tableau 26: Évolution du parc de véhicules dans le Grand Tunis entre 1977 et 2015 .....	196
Tableau 27: Évolution des Taux de motorisation par zone en 2004 et 2014.....	198
Tableau 28: Trafic en VP (en milliers d'UVP/jour).....	203
Tableau 29: Résultats des élections législatives, 2011 et 2014, par circonscription dans le Grand Tunis. .....	247
Tableau 30: Évolution du parc de logement entre 1970 et 1982.....	283
Tableau 31: Répartition des mobilités quotidiennes .....	292
Tableau 32: Répartition (%) des mobilités par groupe de motifs. ....	296
Tableau 33: Répartition de l'ensemble des mobilités par quartier.....	297
Tableau 34: Répartition (%) des mobilités liées aux motifs contraignants (MC) par localisation résidentielle.....	300
Tableau 35: Répartition (%) des mobilités liées aux motifs moins contraignants (MMC) par localisation résidentielle.....	308
Tableau 36: Répartition (%) des mobilités liées aux motifs contraignants (MNC) par localisation résidentielle.....	312
Tableau 37: Répartition modale globale .....	319
Tableau 38: Répartition modale par motif.....	319
Tableau 39: Répartition modale globale par localisation résidentielle.....	319



## Table des matières

Sommaire .....	3
Introduction générale.....	5
<b>Partie 1 : Appréhender la fragmentation et la mobilité.....</b>	<b>9</b>
<b>Chapitre1 : La mobilité quotidienne pour une lecture de la fragmentation.....</b>	<b>11</b>
<b>A. La mobilité quotidienne : une question inhérente de la ville contemporaine.....</b>	<b>11</b>
I. Le contexte métropolitain : forme et échelle de fonctionnement de la ville .....	11
II. Les mutations des pratiques quotidiennes .....	15
<b>B. La mobilité quotidienne et la ville fragmentée.....</b>	<b>19</b>
I. La fragmentation : émergence d'un qualificatif pour la ville .....	19
II. Les acceptions de la fragmentation.....	24
1. La fragmentation spatiale : une spécialisation fonctionnelle avancée .....	25
2. La fragmentation sociale : une accentuation des différenciations socio-spatiales.....	30
2.1 Le logement comme facteur usuel de la fragmentation sociale.....	30
2.2 La mobilité quotidienne au cœur de la ville fragmentée .....	35
<b>Chapitre2 : La présentation de la méthodologie de recherche.....</b>	<b>42</b>
<b>A. Les questions de recherche.....</b>	<b>42</b>
<b>B. Le cadre méthodologique .....</b>	<b>44</b>
I. Une étude des différenciations territoriales : échelles et données.....	46
II. Une analyse des documents officiels .....	51
III. Un questionnaire pour analyser la mobilité quotidienne : le public enquêté .....	52
<b>Partie 2 : Les dynamiques métropolitaines et les tendances à la fragmentation dans le Grand Tunis</b>	<b>58</b>
<b>Chapitre 3 : Les caractéristiques démo-spatiales et les espaces résidentiels .....</b>	<b>60</b>
<b>A. Le contexte métropolitain et les dynamiques démo-spatiales.....</b>	<b>60</b>
I. Le dépeuplement du centre et le report de la croissance vers les périphéries .....	61
II. Les évolutions métropolitaines de l'urbanisation dans le Grand Tunis .....	66
1. L'étalement urbain .....	66
1.1 La consommation générale de l'espace .....	66
1.2 L'habitat : un facteur essentiel de l'étalement urbain .....	70

2. La recherche d'une polycentralité.....	75
<b>B. Les homogénéités et/ou différenciations des espaces résidentiels de l'échelle de la zone à celle de la délégation.....</b>	<b>83</b>
I. Une différenciation des espaces résidentiels, par zone, qui perdure.....	85
II. La lecture des espaces résidentiels par délégation.....	90
1. Le centre : une fragmentation héritée.....	90
2. Les zones Nord, Sud et Ouest : des polarités entre homogénéité et différenciation.....	95
2.1 La zone Nord.....	96
2.2 La zone Sud.....	99
2.3 La zone Ouest.....	102
3. Les Côtes Nord et Sud : des hétérogénéités exclusives.....	105
3.1 La Côte Nord.....	105
3.2 La Côte Sud.....	108
III. Les politiques d'habitat et le processus récent de la fragmentation.....	113
1. De 1956 à 1969 : Une politique sociale incertaine réfutant les gourbivilles.....	113
2. Depuis 1970 : Des ajustements conduisant à une offre plus sélective d'habitat.....	115
2.1 La décennie 70-80 : Une Tolérance de l'habitat informel.....	115
2.2 A partir des années 1980 : L'intégration de l'habitat informel.....	117
2.3 Les années 90 : La promotion immobilière et l'accentuation de la sélectivité.....	120
<b>Chapitre4 : Des fonctions urbaines, des éléments de la fragmentation.....</b>	<b>124</b>
<b>A. La restructuration métropolitaine des activités économiques et les traits de la fragmentation</b>	<b>125</b>
I. La planification économique et le déséquilibre dans le Grand Tunis.....	125
1. Les échelles de la planification économique.....	126
2. Le desserrement et la spécialisation fonctionnelle.....	128
II. Les fonctions stratégiques entre éclatement et inégalité.....	132
1. Le tourisme d'affaires et la finance : des activités émergentes à caractère sélectif.....	133
1.1 La promotion du tourisme d'affaires.....	133
1.2 Un Port financier pour booster le secteur financier.....	137
2. Des nouvelles polarités commerciales en développement.....	138
2.1 La répartition inégale du commerce de proximité.....	139

2.2 L'hypermarché : la nouvelle inégalité de la répartition du commerce .....	141
III. Les activités industrielles au cœur de la fragmentation .....	144
1. La répartition des industries innovantes.....	145
1.1 La technopole : une spécialisation prononcée des activités industrielles .....	145
1.2 La polarisation des entreprises TIC.....	149
2. Les industries traditionnelles entre dispersion et agglomération .....	151
2.1 La réorganisation des zones industrielles .....	151
2.1.1 Les moments clés .....	152
a. La dominance de la zone Sud pendant la période coloniale .....	152
b. L'accentuation du déséquilibre à partir des années 70 .....	153
c. Les années 90 : Une tentative limitée de rééquilibrage des zones industrielles.....	154
2.1.2 Les logiques d'aménagement.....	154
2.2 Les entreprises industrielles : dynamiques sectorielles .....	157
<b>B. D'une logique fonctionnelle à une logique métropolitaine : un déséquilibre accentué des équipements socio-collectifs.....</b>	<b>165</b>
I. Des déséquilibres difficiles à résorber.....	167
1. Les équipements de l'enseignement.....	167
1.1 L'enseignement primaire et secondaire.....	167
1.2 L'enseignement supérieur .....	170
2. Les équipements de santé.....	173
3. Les équipements de loisirs .....	176
II. Les logiques de répartition des équipements .....	181
1. Une logique fonctionnelle offrant une réponse déséquilibrée à une demande locale .....	182
2. Une logique métropolitaine de nature compétitive .....	185
<b>Partie 3 : La fragmentation et la mobilité quotidienne dans le Grand Tunis .....</b>	<b>189</b>
<b>Chapitre 5 : Les problèmes d'articulation au sein du Grand Tunis.....</b>	<b>191</b>
<b>A. La croissance de la mobilité quotidienne sous l'impact de la réorganisation spatiale.....</b>	<b>191</b>
<b>B.L'accès à la motorisation : évolution et inégalité .....</b>	<b>195</b>
I. L'évolution générale de la motorisation .....	195
II. Les inégalités géographiques de la motorisation .....	197

<b>C. Le développement métropolitain du réseau routier</b> .....	<b>200</b>
I. Le fonctionnement du réseau routier .....	201
II. Le paradoxe enclavement/désenclavement des territoires .....	205
<b>D. Le réseau de transport collectif et difficultés de mobilité</b> .....	<b>208</b>
I. Les composantes actuelles du réseau de transport collectif .....	208
II. L'évolution insuffisante du réseau de transport collectif.....	211
1. Le métro léger de Tunis (MLT) : évolution et impact sur la mobilité .....	211
2. Des alternatives toujours insuffisantes face aux problèmes récents de la mobilité.....	215
2.1 Le taxi collectif, une solution artisanal.....	215
2.2 Le prolongement du réseau du MLT .....	216
2.3 LE RFR : un réseau en instance depuis des années .....	219
<b>Chapitre 6 : La fragmentation, la mobilité, la métropolisation dans les discours d'acteurs</b> .....	<b>223</b>
<b>A. La fragmentation, la mobilité, la métropolisation dans les documents d'aménagement</b> .....	<b>224</b>
I. Le Plan Régional d'Aménagement (PRA) de Tunis .....	225
1. Le diagnostic .....	225
2. Les orientations .....	225
II. Le Schéma Directeur d'Aménagement (SDA) du Grand Tunis à l'horizon 2016 .....	230
1. Le diagnostic .....	230
2. Les orientations .....	231
III. Schéma Directeur d'Aménagement (SDA) du Grand Tunis à l'horizon 2021 .....	241
<b>B. Les enjeux révolutionnaires et les différenciations socio-spatiales</b> .....	<b>244</b>
I. Une lecture des résultats électoraux .....	246
II. La question des différenciations spatiales ou sociales dans les programmes électoraux .....	247
1. Les discours des représentants des partis politiques dans le Grand Tunis.....	247
2. Les mesures des discours politiques face aux différenciations socio-spatiales .....	249
III. Les opérations d'aménagement postrévolutionnaire engagées.....	255
1. Les projets à réaliser : la mobilité quotidienne en question .....	255
1.1 L'infrastructure routière au cœur de l'action.....	256
1.2 Le transport collectif : le RFR relancé.....	258
2. La réactivation des mégaprojets urbains .....	260

<b>Chapitre 7 : Des mobilités quotidiennes fragmentées en cours .....</b>	<b>265</b>
<b>A. La présentation des terrains du questionnaire.....</b>	<b>265</b>
I. Une comparaison des délégations de rattachement des quartiers .....	265
1. Les caractéristiques du cadre bâti .....	266
1.1 Les logements.....	265
1.2 Les équipements .....	267
2. Les activités économiques.....	268
3. Les caractéristiques sociales.....	270
3.1 Le niveau d'instruction .....	270
3.2 La population active et le chômage .....	271
3.3 Les classes sociales .....	272
II. La genèse des quatre quartiers .....	274
1. Les Berges du Lac.....	275
2. Ennar2 .....	278
3. Cité Ettadhamen.....	280
4. Sidi Hassine.....	282
III. La présentation du questionnaire .....	288
<b>B. Analyse et interprétations du questionnaire.....</b>	<b>292</b>
I. Des lieux différenciés de mobilité quotidienne.....	292
1. Un déploiement général des mobilités sur le territoire métropolitain.....	292
1.1 Des mobilités diffuses .....	292
1.2 La proximité est-elle encore valide ?.....	294
2. Des mobilités différenciées par motif et par localisation résidentielle .....	297
2.1 Une première interprétation : Rapport important au quartier/ Rapport différencié au centre ..	297
2.2 Les interprétations par motif .....	299
2.2.1 Les motifs contraignants (MC) .....	299
a. Domicile-travail : une mobilité centrale entre action et contrainte .....	301
b. Un développement d'un entre-soi chez les élèves .....	303
c. Les lieux d'études supérieures entre aspiration et contrainte.....	305
2.2.2 Les motifs moins contraignants (MMC) .....	307
a. Un accès inégal aux soins .....	308
b. Les courses quotidiennes : une consommation différenciée.....	309

c. Une dépendance toujours importante au centre pour les opérations administratives et financières..	311
2.2.3 Les motifs non contraignants (MNC)	312
a. Des différenciations plus accentuées des mobilités de loisirs	313
b. Achats occasionnels : une autre mobilité différenciée	316
II. Des inégalités des pratiques modales accentuant la fragmentation des mobilités	317
1. Les aspects généraux de la modalité quotidienne de l'échantillon	318
1.1 Le primat de la voiture	319
1.2 La combinaison modale : une pratique sous contrainte	321
1.3 La marche à pieds : un mode dédié au déplacement de proximité	321
2. Les pratiques modales par motif et par localisation résidentielle	322
2.1 Pour les actifs et les étudiants : un mode exclusif vs modes multiples	322
2.2 Un apprentissage différent au mode collectif chez les élèves	324
2.3 Un accès au soin doublement inégal	325
2.4 Les achats : Une modalité pour le gain de temps qui dissimule une exclusion	326
2.5 Les affaires administratives et financières : Temps vs budget de déplacement	327
2.6 Les loisirs : une modalité au service des différenciations	328
3. Des interprétations des raisons des choix modaux	330
3.1 La rapidité : une aspiration commune, une réalité différenciée	330
3.2 Le coût : une raison exclusive aux usagers captifs	332
3.3 La sureté : une interprétation d'une raison minoritairement citée	333
3.4 «Seul mode existant» : Liberté de choix vs non-choix	333
<b>Conclusion générale</b>	<b>337</b>
Annexes	342
Annexe 1 : Liste des thèmes selon le document	342
Annexe 2 : Questionnaire à destination des habitants sur les mobilités quotidiennes	347
Bibliographie	351
Table des illustrations	364
Table des matières	367
Résumé	373

## Résumé

**Titre :** Fragmentations et mobilités, des processus à l'œuvre dans la métropole de Tunis

**Mots-clés :** Fragmentation, Mobilité, Métropole, Tunis, Différenciations.

**Résumé :** Les métropoles subissent des dynamiques liées à une réorganisation des fonctions urbaines face à une compétitivité économique internationale. Deux tendances sont notées : la fragmentation, traduite par une accentuation des différenciations socio-spatiales, et l'intensification de la mobilité quotidienne.

L'objet de notre recherche est d'interroger la fragmentation à travers le développement de(s) mobilité(s) quotidienne(s) différenciée(s) dans le Grand Tunis.

L'analyse de la réorganisation physique et spatiale de cette métropole et de la mobilité quotidienne d'un échantillon d'individus, a permis de montrer le développement de fragments spécialisés dispersés sous l'effet de la sélectivité métropolitaine et la multiplication des lieux de la vie quotidienne engendrant des mobilités quotidiennes fragmentées. Celles-ci renvoient à une fragmentation sociale manifestée par l'exclusion de certains territoires et populations de l'échelle internationale de fonctionnement de la métropole.

**Title :** Fragmentations and mobilities, processes at work in the metropolis of Tunis.

**Keywords :** Fragmentation, Mobility, Metropolis, Tunis, Differentiations.

**Abstract :** Metropolises are experiencing dynamics linked to a reorganization of urban functions in the face of international economic competitiveness. Two trends are noted: fragmentation, translated by an accentuation of socio-spatial differentiations, and the intensification of daily mobility.

The object of our research is to question the fragmentation through the development of daily mobility (s) differentiated in Greater Tunis.

The analysis of the physical and spatial reorganization of this metropolis and the daily mobility of a sample of individuals showed the development of specialized fragments dispersed under the effect of metropolitan selectivity and the multiplication of places of daily life leading to fragmented daily mobility. These refer to a social fragmentation manifested by the exclusion of certain territories and populations from the international scale of operation of the metropolis.