



SFAX

UNE STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT URBAIN REVISITEE



Mots clés :

Gouvernance urbaine ; Planification ; Projets de transports publics

Ville portuaire située à l'est de la Tunisie, Sfax est la deuxième commune du pays avec près de 300 000 habitants pour 56 km². Second pôle économique après Tunis, l'agglomération de Sfax est constituée de 7 communes qui totalisent plus de 500 000 habitants pour une superficie totale de 220 km². En matière de transport, la ville de Sfax est aujourd'hui confrontée à un étalement urbain de plus en plus marqué et à une dégradation de ses transports collectifs.

Tunisie	Sfax
Population : 10 549 000 hab.	Population : 265 000 habitants
Superficie : 163 610 km ²	Superficie : 56 km ²
Densité : 64,5 hab. / km ²	Densité : 4 732 hab. / km ²
Taux d'urbanisation : 67,30 %	
Taux de croissance annuel de la population urbaine (2005-2010) : 1,56 %	
PIB / habitant : 4 198,6 \$	
IDH : 0,698 / 1	
Taux de motorisation : 76 véhicules pour 1 000 hab.	
Véhicules par kilomètre de route : 61	
Accidentologie : 1,45 accident mortel pour 10 000 hab.	

Sources : Banque mondiale – PNUD – Institut National de la Statistique de la Tunisie

Mots clés : Gouvernance urbaine ; Planification ; Projets de transports publics

D'après l'intervention du **Dr. Riadh Haj Taieb** – Association Tunisienne des Urbanistes – ATU (conférence de Marseille, 2010).

Sfax tend à devenir le moteur économique de la Tunisie en jouant un rôle majeur à l'international, notamment grâce à son port de commerce. Nationalement, outre son statut de deuxième ville du pays, Sfax dispose de quelques secteurs de prédilection (production oléicole, halieutique, énergétique, manufacturière, etc.) qui lui confèrent un rôle prépondérant dans l'économie tunisienne.

La commune de Sfax et les 6 municipalités alentour, se sont constituées en un groupement intercommunal pour former le Grand Sfax qui compte 50 % de la population du gouvernorat de Sfax qui comprend 16 communes au total. C'est dans cette configuration que fut élaborée en 2002, la Stratégie de Développement du Grand Sfax (SDGS) ; stratégie multi-volets : aménagement urbain, développement des infrastructures, amélioration du cadre de vie, développement économique. La SDGS accorde une attention toute particulière au secteur des transports.

Sfax est l'agglomération tunisienne la plus étendue. Sa densité est quatre fois plus faible qu'à Tunis. Toutefois, elle est également fortement polarisée. La ville centre accueille plus de la moitié de la population de l'intercommunalité. La formation radiale de la ville concentre la population et les

activités dans le centre-ville de Sfax. Le littoral de la ville concentre près de 85 % des emplois. Le centre-ville se décompose en 4 pôles urbains :

- **La médina** : centre historique de la ville qui comprend une dimension résidentielle, commerciale et patrimoniale importante. La médina fait aujourd'hui l'objet d'une attention particulière. Les autorités de Sfax ont engagé un processus de préservation qui s'inscrit dans le cadre de l'Agenda 21.
- **La ville européenne** : née sous le protectorat français qui comprend l'hôtel de ville et la gare.
- **Le quartier de Sfax Jadida** : issu d'un grand projet d'aménagement initié dans les années 80, ce quartier est essentiellement dédié aux affaires et aux commerces.
- **Taparura** : nouveau pôle urbain, Taparura a été réaménagé pour recréer le lien entre la ville et le littoral. Avec 6 km de plages, 0,6 km² de parcs et jardins publics, cet espace urbain a une forte vocation touristique. L'investissement réalisé pour réhabiliter Taparura est de 150 M\$, comprenant la dépollution, la création de la plage et de la plateforme pour l'urbanisation.



Figure 1 : Pôles urbains de la ville de Sfax.

LES DIFFICULTES DU RESEAU DE TRANSPORT DE SFAX

Cette organisation urbaine polarise les déplacements vers le centre-ville ou la périphérie selon les horaires. Plusieurs spécialistes s'accordent à dire que le réseau de transport de Sfax est aujourd'hui en proie à de grosses difficultés. Comme c'est le cas dans de nombreuses villes nord-africaines, l'étalement urbain ne s'accompagne pas d'un redéploiement de l'offre de transport, notamment dans la périphérie. Cela présente une difficulté conséquente dans la gestion du réseau.

L'augmentation de la part modale des véhicules particuliers :

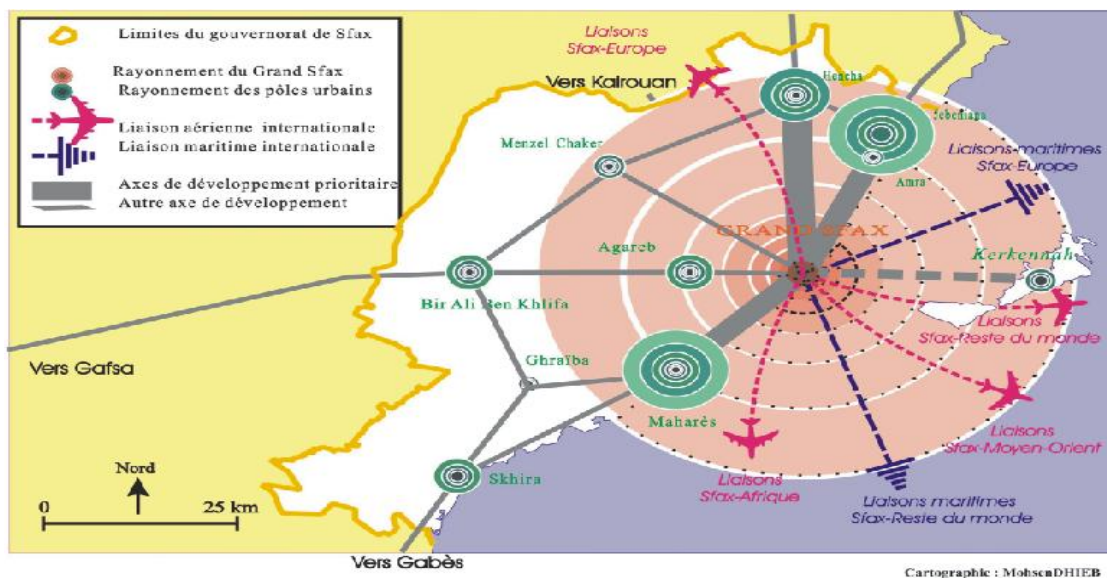
L'ouverture économique du pays couplée à l'étalement urbain, a contribué à l'augmentation de la part modale des véhicules particuliers – 60 % en 2009 contre 37 % en 1996 – au détriment de celle des transports collectifs – de 28 à 20 % sur la même période.

L'augmentation du recours au véhicule particulier est également due à la mauvaise qualité de service de la SORETRAS – Société de transport du gouvernorat de Sfax. La qualité de l'offre se dégrade peu à peu avec pour principale cause des difficultés financières et un manque de planification¹. L'absence de desserte « porte à porte » incite les habitants de Sfax à recourir à des véhicules particuliers ou aux transports artisanaux. Ces derniers, se présentant généralement à Sfax sous forme de taxis collectifs, se sont récemment multipliés. Officiellement non reconnu car illégal, ce mode de transport présente l'avantage de pouvoir répondre aux besoins des habitants pour un prix très abordable.

Un centre-ville congestionné :

Difficulté déjà évoquée, les différents pôles constituant le centre-ville attirent une grande part des actifs de Sfax. La concentration des activités couplée à l'augmentation des véhicules particuliers entraînent inexorablement des difficultés de circulation et un déficit de stationnement. Cette situation génère de la pollution, des difficultés de circulation et un stationnement anarchique.

Le réseau de transport de Sfax n'est pas à la hauteur de ces ambitions. Toutefois, la SDGS initiée au début des années 2000 a fortement contribué à la mise à niveau du réseau. L'objectif affiché par le groupement intercommunal est d'inscrire sa politique des transports dans une logique de développement durable.



STRATEGIE DE DEVELOPPMENT DU GRAND SFAX : POUR UNE MOBILITE DURABLE

La SDGS, mise en œuvre en 2002, s'est formée en 4 grandes étapes (diagnostic, scénario, vision, plan d'action) réunissant une multitude d'acteurs. Trois années de réflexion et d'études auront permis d'établir clairement quels étaient les problèmes existants pour aboutir à l'élaboration d'un plan d'action pour 2016.

¹ Plan Bleu, *Les obstacles à l'application de la planification du transport urbain pour le développement durable à Sfax*, compte-rendu des travaux de l'atelier, 2005.

En matière de transport, la SDGS se donne pour objectifs de fluidifier la circulation et de réduire les émissions de polluant tout en conservant un haut niveau d'attractivité économique.

- **Plan de circulation** : en 2004, un plan de circulation de Sfax fut élaboré avec la volonté de maîtriser le trafic automobile, promouvoir les modes alternatifs, faciliter le stationnement. L'évaluation de ce plan de circulation est en cours.
- **Zones de stationnement** : la SDGS prévoit l'installation de plusieurs parkings à proximité du centre-ville. Ces zones de stationnements doivent mettre fin au stationnement anarchique. Certains experts ont émis des réserves quant à l'efficacité réelle de cette politique, argumentant que la mise en place de parkings n'est pas pour favoriser la réduction des véhicules particuliers.
- **Les zones bleues** : les zones bleues permettent de limiter la durée de stationnement en le rendant payant dans le centre-ville de Sfax. Cette mesure se veut incitative et encourage les automobilistes à avoir recours aux parkings mis à disposition. Toutefois, la mise en œuvre en 2010 de ces zones fut sujette à controverse. Dans un premier temps les habitants ont très mal perçu ce nouveau dispositif, considéré comme injustifié et coûteux. Mais le plus gros problème est survenu lorsque des plaintes furent émises sur l'attribution du contrat de gestion à une société privée. Ce qui est par la suite devenue l'affaire de « la zone bleue », a donné lieu à la mise en examen de quatre personnes liées à cette affaire en 2011, relâchées depuis. La mise en place de zones bleues reste un projet en cours, mais est aujourd'hui très mal perçu par la population.
- **Evaluation de SORETRAS** : mise en route d'une étude pour évaluer le degré de performance des transports collectifs par bus de la SORETRAS.
- **Plan de Déplacements Urbains** : la ville de Sfax cherche à établir un PDU mais à l'heure actuelle aucune date n'est envisagée.
- **Transports en Commun en Site Propre** : étude de faisabilité pour la réalisation d'un TCSP type métro léger ou tramway.
- **Médina** : entretien de la voirie de la médina dans le respect des matériaux traditionnels.

LA SDGS UN APPORT CERTAIN MAIS LIMITE

Le plan d'action de la SDGS permet au Grand Sfax d'engager des procédures de modernisation de son réseau de transport tout en cherchant à s'inscrire dans une logique de « *développement durable et solidaire* »².

Des interrogations ont toutefois été émises par certains professionnels sur la pertinence des orientations retenues. D'une part, la mise en œuvre d'un métro léger ou d'un tramway est sans doute un projet trop ambitieux. D'autre part, la mise en place d'un réseau de bus viable serait un travail préparatoire à la mise en place d'un tramway ou métro. Globalement la SDGS ne contient que trop peu de mesures visant à améliorer son système de transport collectif et se situe davantage dans la gestion des transports particuliers.

² Plan Bleu, *Les obstacles à l'application de la planification du transport urbain pour le développement durable à Sfax*, compte-rendu des travaux de l'atelier, 2005.

Enfin, la constitution de la SDGS permet de multiplier le point de vue des acteurs, facilitant la mise en œuvre d'une politique des transports cohérente. Toutefois, malgré l'apparente décentralisation, le système de gouvernance tunisien reste très centralisé. L'autonomie de prise de décision est donc restreinte.