

Les défis de l'aménagement urbain

Amor Belhedi

Professeur

Faculté des Sciences Humaines & Sociales
Université de Tunis

La ville regroupe de nos jours près de 70 % de la population tunisienne sur un espace très réduit ce qui pose de nombreux problèmes d'aménagement et lance de nombreux défis dont la plupart sont anciens mais dont l'acuité ne cesse de s'accroître.

On se limitera ici à quelques défis basiques. On traitera ainsi de l'étalement urbain, de la mixité sociale, de l'urbain en rapport avec la ville, les grandes agglomérations, les systèmes urbains pour finir avec la ville durable.

L'étalement urbain

La ville a évolué en fonction des progrès de la mobilité et des moyens de transports en direction de l'étalement et de la fragmentation accrue en fonction du système d'accessibilité au point où la ville compacte s'est érigée en un contre-modèle.

Il est évident que le cheminement naturel du développement de toute ville est l'extension mais ce qui est nouveau c'est l'étalement urbain. Cet étalement est exprimé par un rapport de plus en plus bas de l'aire unitaire par urbain en Tunisie et un peu partout dans le monde sous l'effet de l'accroissement de la mobilité et de la motorisation.

L'espace urbain est passé en Tunisie de 130 km² en 1956 à 410 en 1984, ce qui nous donne un rapport de 74 et 103,2m² par hab. respectivement (Belhedi A 1992). La superficie moyenne par hab. s'est donc accrue : 74 en 1956, 74,3 en 1966, 80,5 en 1975 et 103,2 en 1984. Le taux actuel se situerait vers 110-120 m²/hab. On pourrait estimer l'espace urbain actuel à 960 km² ce qui représente 0,62% du territoire (0,35% en 1992, Belhedi A 1992). En dépit de ce faible taux¹, l'étalement urbain constitue un défi majeur. L'aire urbaine

¹ Le taux était de 1,5% en France en 1973 (R Gendarme 1976) cf. Belhedi A 1992, p 193.

s'accroît à un rythme plus élevé que la population notamment après les années 1970 (4,45 contre 3,71% par an entre 1956-1988, plus de 6,6% depuis 1975). Cette hausse est le résultat de la dédensification, de la décohabitation, de la baisse du taux du ménage, de la sortie vers la périphérie suite au développement de la mobilité et la création de nombreux équipements en périphérie et l'affinage des centres. Les densités urbaines ont même baissé depuis 1956 à Tunis, Sfax ou Sousse.

L'étalement peut être exprimé aussi par le rapport allométrique qui lie la population d'une ville à sa superficie, ce rapport est 0,84 en Tunisie contre 0,63 en France suite à l'importance du vertical (Belhedi A 1992, p 198).

La motorisation et son corollaire la mise en place des infrastructures sont de nature à accroître l'accessibilité aux lieux-ressources à travers la vitesse accrue. Lorsque la vitesse est limitée, la densité permet d'accéder aux ressources et de vaincre la distance, c'est le cas des médinas, des noyaux urbains jusqu'aux années 1970 et des petites villes. Avec la vitesse, la concentration n'est plus nécessaire pour l'accès aux ressources, la densité perd de son intérêt stratégique.

A l'allongement des villes et la densification le long des axes de transport public (chemin de fer, tramway, métro, bus), s'est succédé la déconcentration, l'étalement et la fragmentation du tissu urbain à travers la motorisation croissante et l'usage de la voiture et l'adoption de l'habitat pavillonnaire, devenu le mode basique d'habiter. La mobilité accrue permet d'accéder à de nouvelles sources et de nouveaux lieux d'où la possibilité de distanciation (distance) sans réduire l'accessibilité (durée), au contraire. Le budget-temps permet d'accéder à de nombreux lieux-ressources, de nouveaux même, et de fonctionner à une échelle spatiale supra-locale : l'espace de vie s'étend largement.

La vitesse permet en outre l'accès au sol (offre est plus rigide) ce que ne permet guère la densité, l'étalement est donc porteur.

Par contre, lorsqu'on tient compte du temps nécessaire pour l'acquisition de la voiture rapporté aux kilomètres parcourus, on obtient la vitesse d'un cycliste (Ivan Illich 1973, Dupuy J-P 1972). En tenant compte du couple activité-habitat, le coût entre concentration et dispersion se réduit énormément. L'accès et l'accessibilité (potentialité) à l'abondance et à la diversité des lieux-ressources s'expriment selon deux modes : la concentration et la diffusion.

Cependant, la diffusion spatiale assure en outre d'autres impératifs recherchés : la réduction de la mixité et de la promiscuité d'où la

fragmentation socio-spatiale dans le but de se mettre à distance, prendre de la distance. Les nouvelles formes de l'urbanisation des *gated cities* (cités gardées) se situent dans ce cadre. Il faut ajouter aussi la diversification des milieux de vie et la séparation des lieux-ressources.

Entre 1960-1980, la baisse continue du prix de l'énergie (pétrole) a permis l'accès à la vitesse et au sol, le « prix équivalent-travail » de l'essence a diminué de plus de la moitié en termes de temps de travail nécessaire à l'échelle mondiale (Fourastié J – 1985). Cette mobilité généralisée a été jusqu'ici la clef de voûte de la dynamique territoriale jusqu'ici, ce qui n'est plus le cas maintenant posant ainsi de nouveaux défis tant au niveau individuel que collectif (réseaux, infrastructures, transport collectif). La question de la pérennité se trouve posée pour la mobilité (Laborit H 1971) : politique des pouvoirs publics, investissement coûteux, crise économique et problème de l'emploi, coût de l'importation, renchérissement du coût de l'énergie... De l'autre côté, la congestion de la voirie et l'état des transports collectifs poussent vers la mobilité individuelle dans un cercle vicieux? La vitesse est à la fois un bien intermédiaire qui débouche sur un produit matériel (le sol) qui s'érige en valeur aussi ce qui est difficile à modifier à moyen terme, le cycle de vie des valeurs est long, il se mesure en générations. Ne pas accéder à la mobilité est devenu un signe d'exclusion socio-spatiale, peut-on oser penser la régression (Beaucire F 2006).

Grands ensembles et habitat individuel : la mixité sociale, quel dosage ?

Les grands ensembles constituent un autre domaine où se joue l'avenir de l'urbanité et la citoyenneté de demain. Il est certain qu'une ville compacte va de pair avec la densification et les grands ensembles avec un mixage social dosé, nécessaire pour la ville de demain. Par contre, l'habitat individuel, sous toutes ses formes, est synonyme de dispersion, de renchérissement des coûts d'étalement urbain.

La mixité sociale ou la séparation spatiale constitue un défi pour la ville de demain.

En effet, la mixité constitue un objectif stratégique de taille au niveau de l'ensemble de la collectivité qui impose un type d'habitat bien défini et une planification urbaine bien déterminée tant au niveau de l'ensemble de l'agglomération que du quartier ce qui nécessite la mise en œuvre d'instruments de production foncière et de promotion immobilière.

La séparation spatiale constitue aussi une finalité recherchée par l'individu au niveau des différentes strates de la société, notamment aux extrêmes de la stratification sociale.

Le défi majeur consiste à assurer un dosage raisonné et raisonnable entre les deux modes souvent incompatibles en dépit des efforts faits en matière de mixage/mixité. Quelle est la taille optimale des grands ensembles à préconiser ? Là, il faudrait tirer les leçons des expériences faites jusque là comme les cités Ibn Khaldoun, cité Ettahrir, el Mourouj, les berges du Lac de Tunis ou les grands ensembles lancés à Sousse ou Sfax et ailleurs.

Quelles sont les conclusions à tirer des réalisations faites jusqu'ici au niveau de la mixité de l'habitat à travers les quelques expériences menées en Tunisie pour dégager les principes directeurs futurs tenant compte de la mentalité et des aspirations des tunisiens tout en s'inspirant des expériences faites ailleurs en Algérie, au Maroc, en Egypte ou en Europe.

La ville et l'urbain

La diffusion de l'urbanité et l'adoption généralisée du mode de vie urbain ont contribué à distinguer de plus en plus entre la ville et l'urbain.

Jusqu'à une époque très récente, le concept de ville était largement suffisant pour distinguer entre la ville et la campagne. La ville est entendue comme un espace d'habitat dense et d'activités diversifiées non agricoles. Cette définition était correcte lorsque la concentration et la densification étaient de règle.

Depuis plusieurs décennies, la mobilité accrue et la vitesse croissante appuyées par l'explosion démographique et l'exode et la diversification des activités ont fait éclater la ville une seconde fois après les remparts qui la resserraient jusqu'à une date pas très lointaine. L'étalement spatial, l'amélioration des niveaux de vie en général, la diffusion des services, le développement des mass médias ont contribué à l'adoption du mode de vie urbain en rase campagne même, la libéralisation de la camionnette au début des années 1970 (Signoles P et Miossec J-M 1976) et l'émigration (Belhedi A) ont révolutionné la société tunisienne à la base. La villa avec ses corollaires (eau, électricité, route, équipement du logement) a conquis l'espace.

De l'autre côté, la suburbanisation autour des villes moyennes et la formation de quartiers et de banlieues tout autour, la périurbainsation très en

vogue autour des grandes villes comme Tunis, Sfax ou Sousse ; a fait que l'urbain dépasse de nos jours les limites classiques ou administratives de la ville. Des espaces de plus en plus vastes, se trouvent entre deux, l'habitat et la planification urbaine et territoriale doivent s'y plier pour répondre aux besoins nouveaux de cette frange socio-territoriale en termes d'habitat, de logement, de mobilité, de réseaux et de services.

Grandes agglomérations et conurbations : l'échelon supra-urbain

De nombreux centres urbains tendant à fusionner ensemble pour constituer de grands ensembles urbains polynucléaires (polycentriques) qui posent de nouveaux problèmes urbains dont la gestion dépasse l'échelle d'une ville isolée : le logement, les transports, les divers réseaux, l'environnement, les déchets ménagers, la gestion et la planification urbains, la gouvernance urbaine...

On trouve dans ce cas les grandes agglomérations multi-communales comme la Capitale et les principales villes du pays : Sfax, Sousse, Gabes, Kairouan, Nabeul, Béja, Gafsa... C'est le cas aussi couples de villes qui étaient jusque là indépendantes mais dont l'extension urbaine a conduit à la fusion et à l'intégration au point où on ne peut plus guère séparer l'une de l'autre formant ainsi de véritables conurbations comme est le cas de Hammamet-Nabeul, Moknine-Ksar Helal, Sousse-Monastir...

Ces agglomérations et ces conurbations sont en train de former de véritables ensembles urbains dont il faut repenser totalement la gestion et la planification stratégique. La commune, comme forme classique de gestion urbaine, n'est plus adaptée à ces nouvelles formes de l'urbain. Une forme fédérative intercommunale se situant à une échelle spatiale plus élevée est désormais incontournable.

Le système urbain : l'équilibre entre strates de villes

Le système urbain tunisien se caractérise par un déséquilibre intenable entre les différentes strates urbaines. C'est un système qui croît par ses extrêmes : la capitale et les petites villes suite au double processus de la centralisation excessive dans la capitale Tunis, le centre du pouvoir politique hérité mais aussi de l'Etat-nation depuis l'indépendance d'un côté ; et l'encadrement territorial préconisé à travers les petits centres et la promotion communale : le nombre de communes est passé de 75 à 264 depuis 1956 (Belhedi A 1992).

La faiblesse des villes moyennes exprime la faiblesse, voire la carence du maillon intermédiaire. Un état hérité de l'ordre colonial mais aussi un choix délibéré qui dénote de l'absence de la vie régionale et de la région même. Le passage s'opère directement entre Tunis et n'importe quel espace reculé du pays, tout passe par la Capitale en dépit des efforts déployés depuis le début des années 1970 en termes de décentralisation (administrative, universitaire, hospitalière...).

Le renforcement du maillon moyen constitue un déficit territorial de taille qui permettrait de rééquilibrer le système urbain et de limiter les déséquilibres régionaux. La politique de l'habitat constitue un vecteur et un outil de base pour réduire de déséquilibre et orienter le système urbain de demain.

L'équilibre régional

L'équilibre régional est un impératif de taille en termes de stratégie territoriale dans la mesure où tout déséquilibre est signe d'un dysfonctionnement qu'il convient de corriger, ne serait ce que dans une perspective à long terme.

Le système urbain tunisien se caractérise par un double déséquilibre depuis plusieurs décennies qui ne cesse de s'aggraver :

a - Un déséquilibre entre le littoral et l'intérieur

L'urbanisation se concentre surtout sur l'espace littoral où se trouvent les principales villes et les plus dynamiques. La première ville intérieure qui est Kairouan occupe un rang très faible dans la hiérarchie urbaine (elle était 5^{ème} en 1956, 6^{ème} en 1984). Le littoral représente 68,4% de la population contre 64,7 en 1956 et 63,9% en 1984), il regroupe les ¾ de la population urbaine et plus de la moitié des villes. Sept sur dix et 13 sur 20 des premières villes sont littorales.

Sur 26 villes dont le taux de croissance dépasse la moyenne nationale, 23 sont littorales entre 1994-2004². Enfin, le taux de croissance démographique dépassait la moyenne nationale (2,3%/an) entre 1984-2004 suite à l'attraction migratoire et au dynamisme économique, le taux 2004 a été respectivement de 1,69 et 0,26% contre une moyenne de 1,21% (INS, Belhedi A 2012). Les taux d'urbanisations sont élevés sur le littoral (> 70%) contrairement aux régions intérieures (32,1% au CO, 37,1% au NO et 50-70% au Sud).

² Sur les 26 villes qui ont enregistré un taux de croissance inférieur à la moyenne nationale entre 1994-2004, 22 sont à l'intérieur.

A l'opposition quantitative (nombre et taille des villes, taux d'urbanisation), s'ajoute une dichotomie qualitative en termes de la nature des villes et de leur contenu. En effet, aux villes littorales à activités modernes et dynamiques s'opposent les villes de l'intérieur plus attachées à la terre, à la tradition et liées plutôt à l'Etat dans leur naissance, leur évolution et leur contenu fonctionnel : promotion au rang de commune, délégation ou gouvernorat (Signoles P 1984, Belhedi A 1992). Enfin, une troisième dichotomie se situe au niveau des rythmes de croissance divergents entre les deux espaces.

b - Les systèmes urbains régionaux sont déséquilibrés

Tous les systèmes urbains régionaux sont déséquilibrés et on ne peut à peine parler de réseaux urbains, dans le sens de systèmes hiérarchisés réguliers avec une capitale régionale, qu'au niveau de Tunis et à peine pour le Sahel (Belhedi A 1992).

Dans tous les systèmes, il y a toujours un niveau qui manque ou qui se trouve faiblement représenté : la plupart des systèmes manquent de capitale régionale même incomplète (Sfax, Sousse), certains souffrent de l'absence de villes moyennes (Sfax, Kairouan, NO,...), d'autres manquent la strate inférieure des villes (Kasserine...) tandis que d'autres tournent le dos 1994-2004, 22 sont intèr au centre régional au profit des trois villes littorales (Tunis, Sfax ou Sousse).

La durabilité et le cadre de vie

Le cadre de vie urbaine constitue un autre défi devant la détérioration croissante de l'environnement et l'augmentation des rejets par habitant consécutive à l'amélioration du niveau de vie et de la multiplication des activités.

Pollution, émanation des gaz à effet de serre, nuisances de toute sorte, congestion, agressivité, solitude et isolement sont autant de facteurs qui affectent le cadre de vie. L'éloignement des services et des ressources constitue une source de dégradation du cadre de vie.

Cette évolution régressive impose de nouvelles normes et des grilles au niveau des équipements et des dessertes lors de la planification urbaine tout en préservant le cadre de vie et favorisant l'interaction et l'échange au sein de la ville ou des unités plus petites comme le quartier ou l'unité de voisinage.

Le cadre de vie nous conduit à parler de la ville durable, celle qui préserve l'Humanité, qui reste à l'échelle humaine, qui favorise l'interaction et l'échange et fait de la ville un lieu d'acculturation et de créativité tout en

réduisant les retombées négatives sur l'environnement, l'individu et la collectivité à la fois ; c'est-à-dire une ville au service de l'homme actuel et surtout futur.

Conclusion

La mondialisation croissante et l'ancrage du pays sur le front de mer est de nature à aggraver la situation actuelle dans le sens d'une littoralisation croissante, du développement du niveau supérieur du système urbain et de la marginalisation des espaces intérieures si aucune mesure n'est pas prise.

Les travaux ont montré que les coûts d'urbanisation les plus bas se trouvent dans les villes moyennes (entre 50 et 60 mille hab.), parallèlement la qualité de vie y est la meilleure ; la taille idéale de la ville paraît 50-100 mille habitants (Belhedi A 1992). Faut-il en tirer les leçons ?

Bibliographie

- Beaucire F – 2006 : Ville compacte, ville diffuse. Songer à la vitesse. Université de tous les savoirs. Beaucire F et Lebreton J - 2005 : Transports publics et gouvernance urbaine. Editions Milan.
- Belhedi A – 2012 : La fracture territoriale. La dimension spatiale de la révolution tunisienne. Wassiti Editions, Coll. Ibraz. 262p.
- Belhedi A – 2005 : Différenciation et recomposition de l'espace urbain en Tunisie, pp : 21-46, Villes arabes en mouvement, Cahiers du Gremamo, 18, Lab. Sedet-CNRS, Paris VII. L'Harmattan.
- Belhedi A 2004 : Le système urbain tunisien. Analyse hiérarchique démo-fonctionnelle sur la base de la loi rang-taille. Cybergeog 258, 22p. <http://193.55.107.45/articles/258.pdf>
- Belhedi A – 2001 : Littoralisation et mondialisation. L'état des lieux et les enjeux. Revue Tunisienne de Géographie, 30, pp.9-52.
- Belhedi A – 1994 : Quelle ville ? Géographie & Développement, n 12-13.
- Belhedi A – 1993 : Le système urbain tunisien. Croissance urbaine, structuration hiérarchique et contenu fonctionnel. Revue Tunisienne de Sciences sociales, 112, pp. 11-50.
- Belhedi A – 1992 : Le système urbain tunisien. Croissance urbaine et structuration hiérarchique. Revue Tunisienne de Géographie. 21-22, pp. 177-191.
- Belhedi A – 1992 : L'organisation de l'espace en Tunisie. FSHS, PU Tunis
- Dupuy J-P – 1972 : L'espace-temps distordu
- Fourastié J – 1985 : La réalité économique
- Ivan Illich – 1973 : Energie et équité
- Laborit H – 1971 : L'homme et la ville
- Miossec J-M et Signoles P - 1976 : Les réseaux de transport en Tunisie. Cahiers d'Outre-mer, 114, pp. 151-194.
- Signoles P – 1984 : L'espace tunisien : capitale et Etat-région, Urbama, Fasc. de recherche 14-15, 2 vol 1041p. Tours (UA 365).