HAL
open science

Planification spatiale et logiques des acteurs de production et de gestion de l'espace urbain : cas du nouveau quartier résidentiel d'El Mourouj dans la périphérie méridionale du Grand Tunis

Abdelala Bounouh

To cite this version:

Abdelala Bounouh. Planification spatiale et logiques des acteurs de production et de gestion de l'espace urbain : cas du nouveau quartier résidentiel d'El Mourouj dans la périphérie méridionale du Grand Tunis. Géographie. Université Toulouse le Mirail - Toulouse II, 2004. Français. NNT : . tel-00451485

HAL Id: tel-00451485

https://theses.hal.science/tel-00451485

Submitted on 29 Jan 2010

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

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

UNIVERSITE TOULOUSE LE MIRAIL

Département de Géographie-Aménagement

Centre Interdisciplinaire d'Etudes Urbaines

Doctorat de Géographie-Aménagement

Planification spatiale et logiques des acteurs de production et de gestion de l'espace urbain : cas du nouveau quartier résidentiel d'El MOUROUJ dans la périphérie méridionale du Grand Tunis.

Abdelala BOUNOUH

Mars 2004

Volume II

Directeur de Recherche
Jean Paul LABORIE

Jury :
Jean Paul LABORIE, professeur de géographie, Université Toulouse-Le Mirail
Luc Adolphe, PR, Paris VIII, IFU

Pierre SIGNOLES, professeur de géographie, Université François Rabelais, Tours, rapporteur
Jean Pierre WOLFF, professeur de géographie, Université de Toulouse-Le Mirail

Centre de Ressources Électroniques sur les Villes

CRÉ villes .ORG

Cette thèse a été numérisée et mise en ligne dans le cadre du
programme de numérisation de thèses de Crévilles
http://crevilles.org

Troisième Partie

GOUVERNANCE, COMPETENCES ET MOBILITE DANS LES NOUVEAUX QUARTIERS RESIDENTIELS DE LA PERIPHERIE TUNISOISE A TRAVERS L'EXEMPLE D'EL MOUROUJ

La ville est par définition un espace dans lequel se concentrent les activités économiques, sociales et culturelles. C'est aussi un lieu de vie dynamique et un centre de gravité de pouvoirs et synergies multiples. La ville est aussi un espace d'identité et d'enracinement et son progrès et épanouissement dépend en grande partie de la stratégie mise en place par les pouvoir publics en vue de sa gestion.

L'interaction qui va s'établir entre l'administration centrale, les collectivités locales et les acteurs de la société civile, aura un impact sur le devenir de la ville. En conséquence la ville va se transformer en quelque sorte, en un lieu d'échange de créativité et d'interaction de tous ordres, où se développeront les innovations technologiques, mais aussi les compétences et des populations qui vont exercer leur savoir faire en vue d'une mise en œuvre et d'une appropriation pratique et symbolique des espaces qui intéressent l'habitat d'une façon directe ou indirectement.

Cette intervention peut se faire aussi directement au niveau de l'espace public adjacent, à travers un remodelage ou bien une intégration d'une partie de cet espace en vue d'une exploitation lucrative. L'intervention sur l'espace habité que l'on va retrouver dans les nouveaux quartiers résidentiels va se faire aussi à titre individuel collectif, et ceci à travers les réaménagements, les modifications et les transformations qui seront entrepris par les syndic au niveau des espaces commun dans les immeubles.

Toutes ces actions ont comme but final, la recherche d'un mode de bonne gestion où ce que l'on peut appeler une gouvernance appropriée et intelligente. En effet, l'étalement spatial des agglomérations va donner naissance à de nouveaux quartiers résidentiels ce qui va engendrer des problèmes multiples notamment au niveau de l'habitat, des équipements, de l'environnement et de la qualité du cadre de vie. L'application d'une nouvelle grille de

priorité des équipements socio-collectifs à partir de 1997, dans le but de se conformer à l'évolution du cadre de vie, à la multiplication des intervenants et la privatisation de certains secteurs n'a pas résolu tous les problèmes. Il existe en effet des équipements dont la priorité n'est pas à discuter et c'est le cas des établissements d'enseignement et de santé. Les équipements administratifs les espace vert, les terrains de sport, les espaces culturels ont aussi leur place dans tout aménagement urbain ; seulement faut-il régler la question foncière qui constitue un frein à la réalisation de ce type d'équipements. Les centres de vie dans les nouveaux quartiers résidentiels représentés notamment par les espaces commerciaux et qui sont du ressort des investissements privés, doivent être répartis d'une façon rationnelle, selon une étude et conformément aux vœux des populations et des opérateurs qui désirent s'y installer.

Cet étalement spatial peut être aussi à l'origine de plusieurs dysfonctionnements notamment en matière de transport et de déplacement des populations et la question de la mobilité quotidienne va constituer dans les années à venir l'un des grands défis de la croissance urbaine de l'agglomération tunisoise. Avec l'accroissement du taux de motorisation des ménages, la voiture va devenir un sérieux problème au niveau de l'encombrement du trafic, de la pollution et du stationnement. Pour cela, il faudrait dés maintenant penser à concevoir un urbanisme qui tienne compte de la progression de la voiture individuelle et à une cohabitation de l'automobile et des transports en commun

Premier Chapitre

EL MOUROUJ : NOUVEAU QUARTIER RESIDENTIEL EN GESTATION DANS LA PERIPHERIE SUD DU GRAND TUNIS.

INTRODUCTION

Contraints d'adopter des politiques susceptibles d'orienter d'une façon correcte les dynamiques d'urbanisation, les pays en développement seront confrontés au choix du modèle urbain à adopter. En effet il s'agit de pays caractérisés par un niveau d'urbanisation, des systèmes politico-économiques et un degré de sensibilisation aux problèmes d'environnement qui leur sont propres d'où la difficulté de pratiquer un transfert direct de modèles où stratégies d'urbanisme que l'on retrouve dans les pays développés.

Rappelons d'abord, que les pays européens industrialisés ont adopté différentes stratégies pour ralentir le rythme de croissance urbaine par la création de nouveaux pôles d'urbanisation éloignés des capitales et des principales agglomérations. L'objectif principal étant l'absorption d'une partie de cette croissance et la décentralisation des activités économiques. Ainsi l'on va assister à la naissance de villes nouvelles et villes satellites autour des grandes agglomérations. D'une façon générale la ville nouvelle telle qu'elle a été définie dans le dictionnaire de l'urbanisme est une ville dont la création a été décidée par voie administrative en général dans le cadre d'une politique d'aménagement régional. Sur un autre plan, l'aménagement de la ville nouvelle obéit à un zonage strict et à une division des secteurs résidentiels en unités de voisinage. Les quartiers formant la ville, ont leur propres centres et équipements. La notion de ville nouvelle implique autosuffisance et indépendance et équilibre en matière d'emploi et population. Alors que le terme de ville satellite indique la plupart du temps une dépendance sur le plan des emplois à l'égard de la ville mère.

La Grande Bretagne berceau des idées des expériences d'Howard, avait entrepris dés 1946 une vaste politique des « news towns » qu'elle a poursuivi jusqu'aux années Thatcher. Les Pays Bas, la Suède et la Finlande se sont lancés au cours des années 50 dans des réalisations plus modestes de quartiers nouveaux rigoureusement planifiés pour faire face à la croissance de leur grandes agglomérations[1].

La France peut être considérée parmi les derniers pays d'Europe occidentale à avoir adopté cette stratégie à la fin des années 60. C'est le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris qui a proposé une politique de villes nouvelles, reprise dans des schémas directeurs régionaux de plusieurs autres régions. Il s'agissait de proposer des opérations d'urbanisme à l'échelle d'une croissance urbaine qu'on imaginait très rapide, en évitant les insuffisances des grands ensembles et des zones à urbaniser en priorité (ZUP).

---

[1] Pour les nouveaux quartiers scandinaves et néerlandais, il s'agit plutôt de villes satellites qui dépendent étroitement des villes mères pour ce qui est de l'emploi.

Les cinq villes nouvelles de la région parisienne et les quatre en province, one été entreprises vers 1970, dans le cadre de la loi BOSCHER. Leur réalisation s'est étalée au cours des années 1970 et 1980 et s'est poursuivi jusqu'aux années 1990. En 1994, ces villes ont abrité près d'un million d'habitants, pour plus de 250 mille logements construits et 350 mille emplois crées.

Sur le plan spatial les villes nouvelles de la région parisienne, ont été voulues en continuité directe avec l'agglomération existante pour contribuer à restructurer celle-ci en particulier grâce à l'influence de leur centre urbain plurifonctionnel, conçu pour remplir une fonction de centre sous-régional (centres commerciaux, services, administration, bureaux et loisirs).

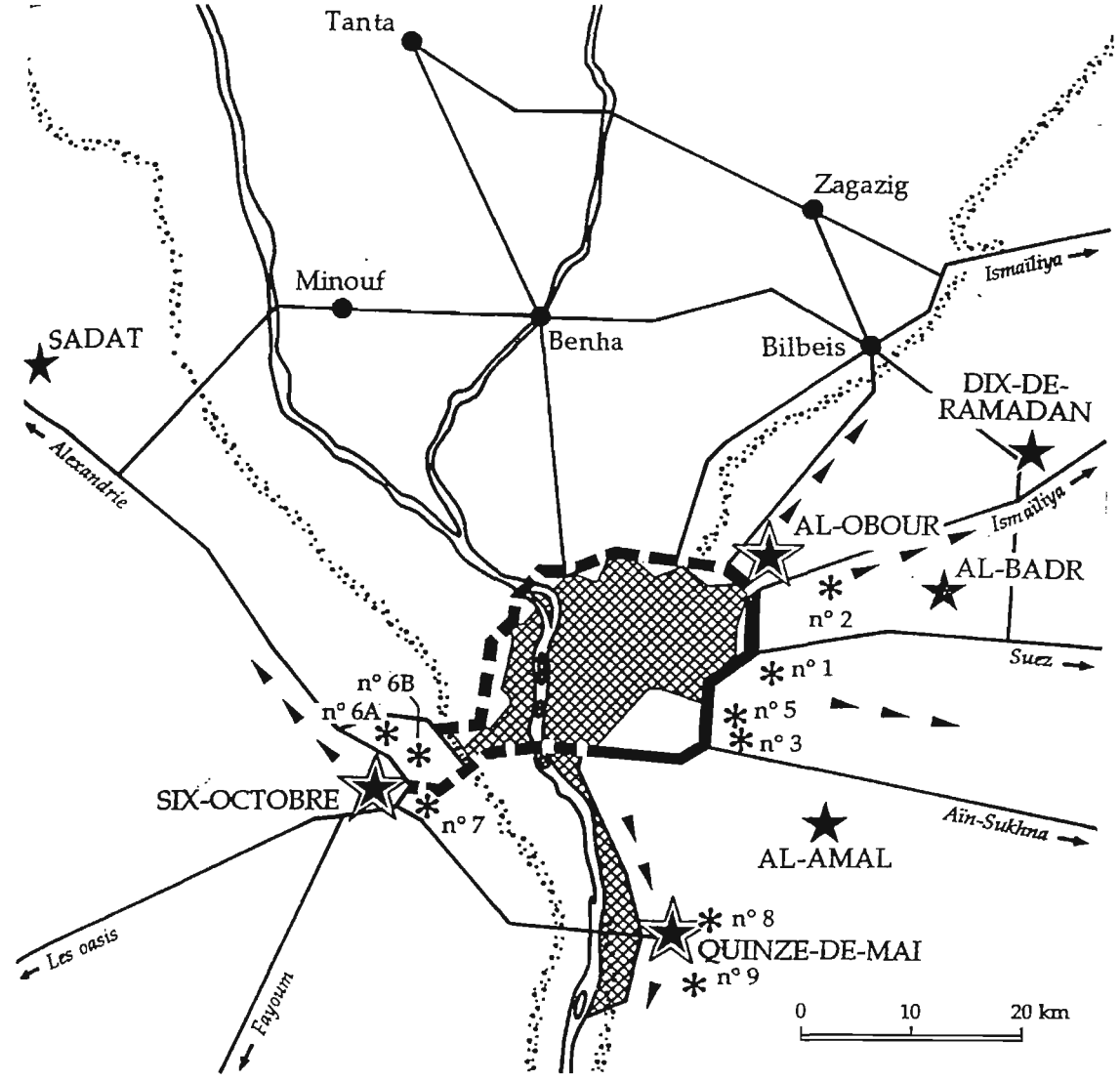
Pour ce qui est des pays en développement particulièrement ceux du monde arabe, l'adoption de villes nouvelles dans la politique de développement et d'aménagement a été un thème récurent. En effet il existe une bonne douzaine d'exemple de villes nouvelles dans les pays arabes. Ces exemples de villes peuvent être classés dans deux grandes catégories. La première catégorie est relative aux villes accompagnant la mise en place de pôles de croissance industrielle comme c'est le cas de Yanbu et Jubail, deux nouvelles villes en Arabie Saoudite[2]. La deuxième catégorie, englobe les nouvelles agglomérations qui concourent à la maîtrise de la croissance d'une grande métropole comme l'exemple du Caire en Egypte.

L'exemple de la programmation de villes nouvelles dans l'aire métropolitaine du Caire a été conçu dans le but d'absorber l'excédent de population qui se trouvait concentré dans les zones fertiles de la vallée du Nil et du Delta. L'option de création d'une série de nouvelles agglomérations s'est concrétisée en 1976 avec l'élaboration du schéma directeur de la première ville nouvelle « Dix de Ramadhan ». En 1979 fut promulguée la loi qui va fournir le cadre juridique de cette politique et fixe les contraintes d'implantation : les villes nouvelles devront être obligatoirement situées en dehors des terres cultivées, soit en zone désertique.

Ainsi, les nouvelles agglomérations urbaines seront au nombre de 15, seulement la priorité sera donnée à neuf d'entre elle, dont sept devraient permettre d'absorber, à l'horizon 2000 une partie de la croissance démographique du Caire

[2] Il s'agit de deux nouvelles ville portuaires qui sont en relation avec le développement de l'industrie pétrolière.

Fig 95 : Les villes nouvelles autour du Caire



Ville du Delta
New-Settlement
Ville nouvelle
Ville nouvelle satellite
Corridor de développement
Zone urbanisée de l'agglomération du Caire
Limite du désert
Route principale
Ring-Road en chantier
Ring-Road ouverte à la circulation

Source : S. Jossifort in *Les Cahiers d'Urbama*, vol. 10, Tours, 1995

Conçues sur des notions d'autonomie fonctionnelle et de mixité sociale et économique, ces villes nouvelles demeurent encore très indépendantes du Caire. Dans la pratique, ces villes nouvelles n'ont que partiellement réussi : les plus proches de l'agglomération comme Al Oubour,15 mai et 6 octobre ont pu jouer un rôle de satellite et réussir modérément comme l'indique la figure 95, alors que les plus éloignées comme Essadat, 10 Ramadan, Badr, Al Amal) sont demeurés vides.

Pour revenir au cas de la Tunisie, il faut dire que la planification urbaine va s'imposer dés le début des années 70 particulièrement pour l'agglomération tunisoise ; et cela va se traduire par des options d'urbanisme à grande échelle et l'élaboration de schémas d'aménagement de l'espace.

I-LA GESTION ET LE CONTROLE DE LA CROISSANCE URBAINE AUTOUR DE TUNIS

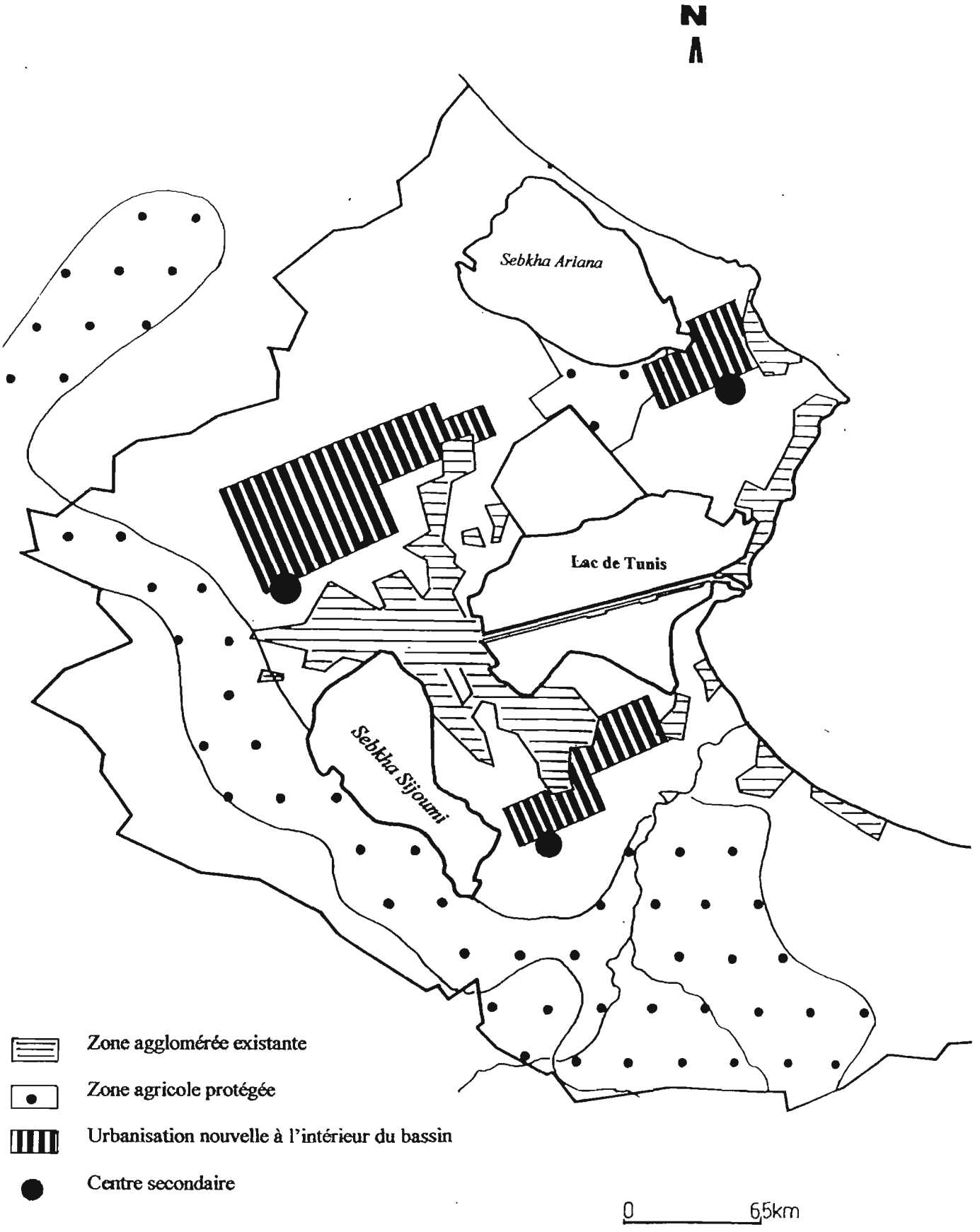
A- De l'exemple du Plan régional d'aménagement de Tunis à l'aménagement des berges du lac

Le Plan Régional d'Aménagement ou PRA, achevé et adopté officiellement en 1977, reste un document fondamental pour ce qui est de la maîtrise et de l'évolution à moyen et long terme de l'agglomération tunisoise. Le pilotage de la dynamique de l'urbanisation tel qu'il se présentera dans le PRA, sera guidée en grande partie par les propositions évoquées dans le rapport d'orientation du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme élaboré par le District de Tunis en 1975.

Trois principales propositions ont été présentées dans ce document à savoir : la première se présente sous la forme d'une urbanisation contrôlée à forte densité, suivant deux axes à l'intérieur du bassin de Tunis ; la seconde opte pour une urbanisation à faible densité concentrée sur deux centres à l'extérieur du bassin de Tunis et la dernière se veut à faible densité en couronne à l'extérieur du bassin de Tunis.

La première proposition va consister à restreindre l'urbanisation dans le bassin de Tunis en privilégiant les secteurs Nord Ouest et Sud de l'agglomération et secondairement le littoral Nord comme cela est indiqué dans la figure 96. Cette option permet d'éviter l'urbanisation des zones à contrainte et de redresser d'avantage les disparités économiques et sociales. En plus l'évolution de l'agglomération se fera sur la base de la trame foncière de base.

Fig 96 : Limitation de l'urbanisation dans le bassin de Tunis



Source : District de Tunis

La seconde proposition suggère la création d'espaces urbanisables en dehors du bassin de Tunis en vue d'absorber l'excédent de population. En effet il était question de créer deux grand centres urbains d'environ 250 mille habitants chacun à Mornaguia et Mhamedia. Des centres de ce gabarit avec une certaine autonomie sur le plan des emplois et des équipements commerciaux, administratif et socio-collectif, s'apparentent à première vue à des villes nouvelles qui bénéficieront de part leur situation, de la proximité du centre que représente Tunis.(Voir figure 97).

Dans le même document, la dernière proposition vise de consolider l'option de l'urbanisation en dehors du bassin de Tunis, par le renforcement des deux centres urbains existants de Mornaguia et Mhamedia par des centres secondaires de taille plus petite. En fait, il ne s'agit pas de création de centres urbains de toute pièce, mais tout simplement le guidage de l'urbanisation autour de centres ruraux qui possèdent des disponibilités foncières et un petit noyau d'activité (Voir figure 98).

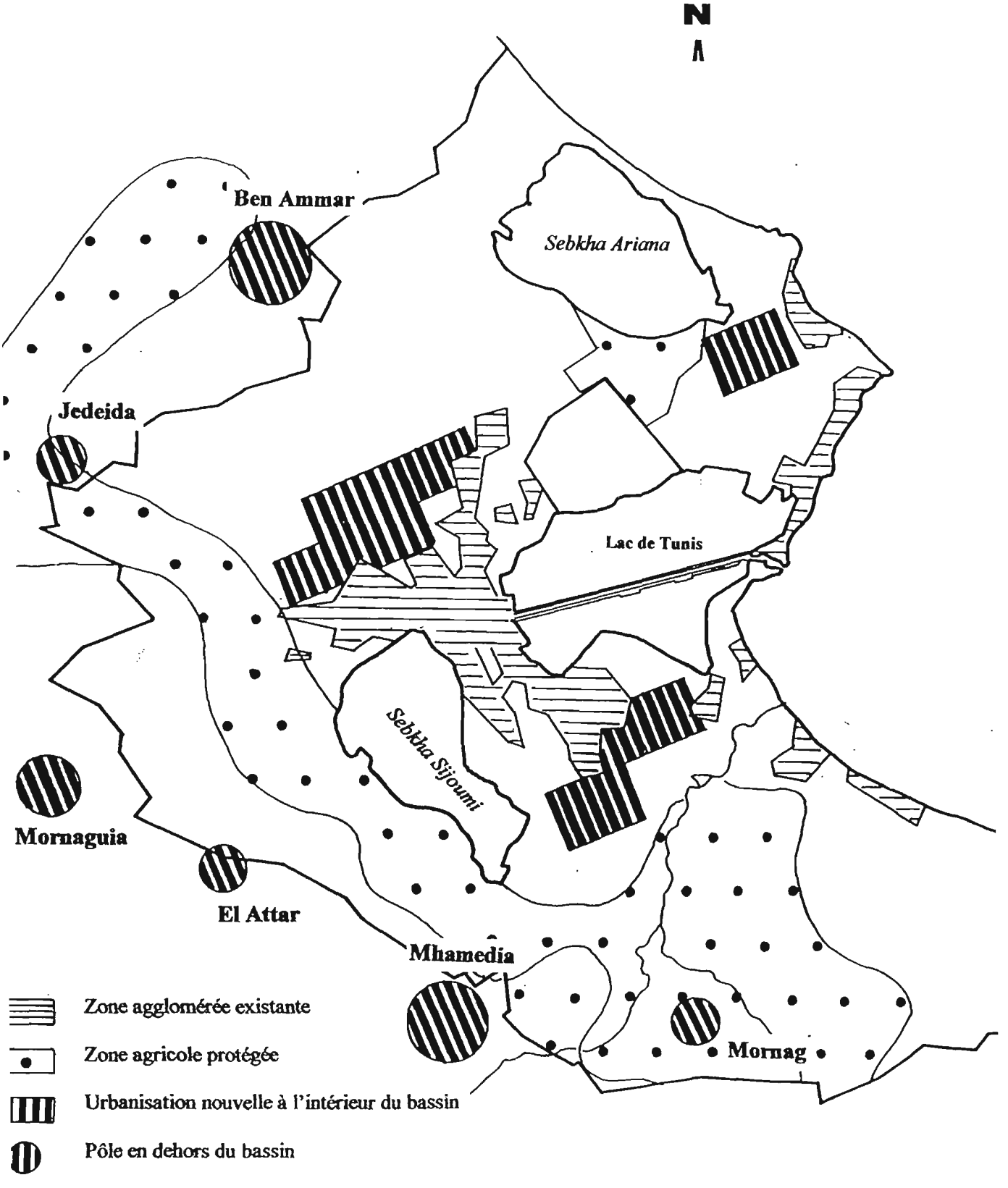
De ce qui vient de précéder, on ne peut pas appliquer les notions de ville nouvelle et ville satellite à propos de l'urbanisation récente aux alentours de l'agglomération tunisoise. Il s'agit tout simplement d'un étalement spatial qui se fait à la régulière selon des axes urbains programmés par les pouvoirs publics (lotissements de l'AFH et ceux des privés), ce qui va aboutir à la naissance de nouveau quartiers résidentiels qui vont jouer le rôle de cités dortoirs dans la périphérie de la capitale.

Le deuxième exemple que nous prendrons, concerne la question de l'aménagement des berges du Lac de Tunis. La décision d'entamer l'assainissement des berges du lac de Tunis remonte au début des années 80 et constitue une opération visant à récupérer du terrain constructible dans le secteur Nord de la capitale. L'opération a permis de dégager une superficie aménageable de 1600 hectares et le projet initial, programme la création de cinq nouvelles cités s'étendant sur six millions de m², pouvant accueillir 300 mille habitants. Les cités en question, seront édifiées depuis le prolongement de l'avenue Bourguiba jusqu'à Khieredine et elles seront reliées entre elles au fur et à mesure de leur extension vers le centre ville de Tunis par un imposant boulevard.

L'opération d'aménagement a commencé par la réalisation de deux lotissements : la cité El Khalij et l'espace de loisir.

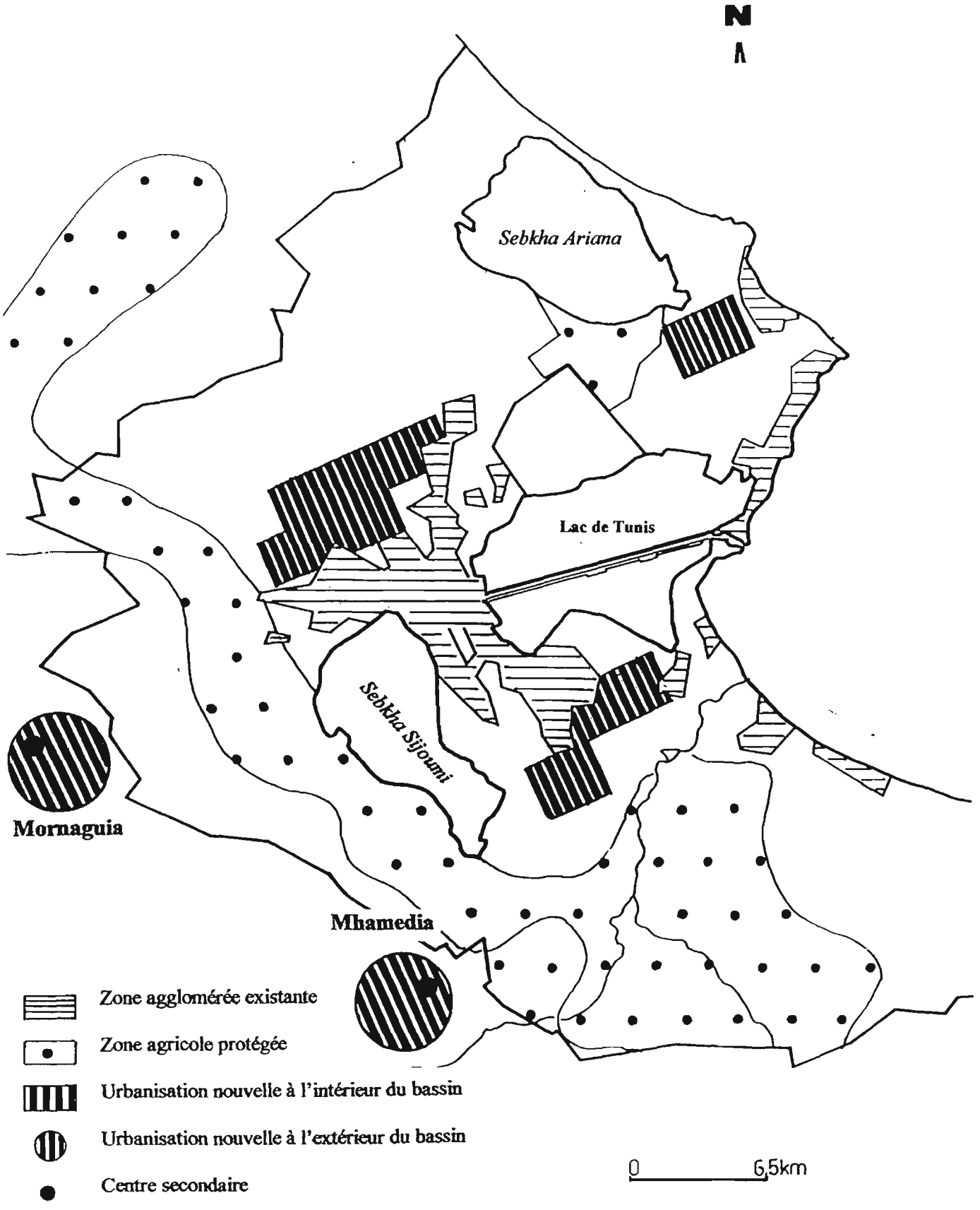
La cité El Khalij constitue le premier lotissement résidentiel s'étendant sur une superficie de 165 hectares entre le Lac et la GP9, au niveau de l'aéroport. Dans sa

Fig 97 : Urbanisation en couronne en dehors du bassin de Tunis



Source : District de Tunis

Fig 98 : Urbanisation en dehors du bassin de Tunis axée sur deux centres



Source : District de Tunis

programmation, le projet prévoit de l'habitat individuel sous forme de villas, de l'habitat collectif, des immeubles à usage de bureaux, des équipements socio-collectifs et culturels enfin des espaces verts.

Le lotissement de la cité El Khalij représente à lui seul 10% du projet global. Le prix de vente du mètre carré pour la construction d'un logement pavillonnaire au bord du lac a atteint les 100 dinars en 1994 alors que le prix maximum du mètre carré pour la construction d'un immeuble de quatre étages au bord du même lac a coûté 300 dinars pour la même année. Le lotissement El Khalij contient 820 lots sur une superficie totale de plus de 1 million de m². Certains promoteurs ont acheté plus d'un lot pour construire des ensembles résidentiels (huit lots de terrains pour la construction d'une quarantaine de villas de standing).

Le deuxième lotissement « C » qui s'étend sur plus de 530 mille m² se distingue par la priorité accordée à la composante végétation. En effet chaque est soumis à l'établissement d'un plan d'aménagement paysager qui comprend la nature des plantations, le système d'arrosage, le système d'éclairage. Chaque acquéreur de terrain est tenu à s'engager par écrit et avec signature légalisée à entretenir la végétation.[3]

Les berges Sud du Lac de Tunis font partie du secteur méridional de l'agglomération tunisoise qui couvre 40% environ de la superficie du District de Tunis et accueille près de 20% de l'ensemble de la population. Il s'agit aussi d'un pôle industriel offrant plus de 100 mille emplois avec des répercussions négatives sur l'environnement[4].

Au début des années 90, il a été décidé de créer une structure qui serai chargée de l'aménagement de cette partie du lac. Il s'agit de la Société des études et de promotion de Tunis Sud (SEPTS).

Trois principales composantes président à l'aménagement des berges Sud du lac de Tunis :

- Arrêter le déversement des eaux usées industrielles dans le lac

[3] La Société de promotion du lac de Tunis ayant un droit de regard sur toutes les constructions. Tout acquéreur de terrain doit déposer à la société son dossier d'autorisation de construction lequel sera transmis à la commune.
[4] On recense dans cette zone plus de 550 unités industrielles ayant un rejet direct dans le lac. Une trentaine d'unités sont fortement polluantes.

Fig 99 : Aménagement général des Berges Nord du Lac de Tunis
Source : SPLT

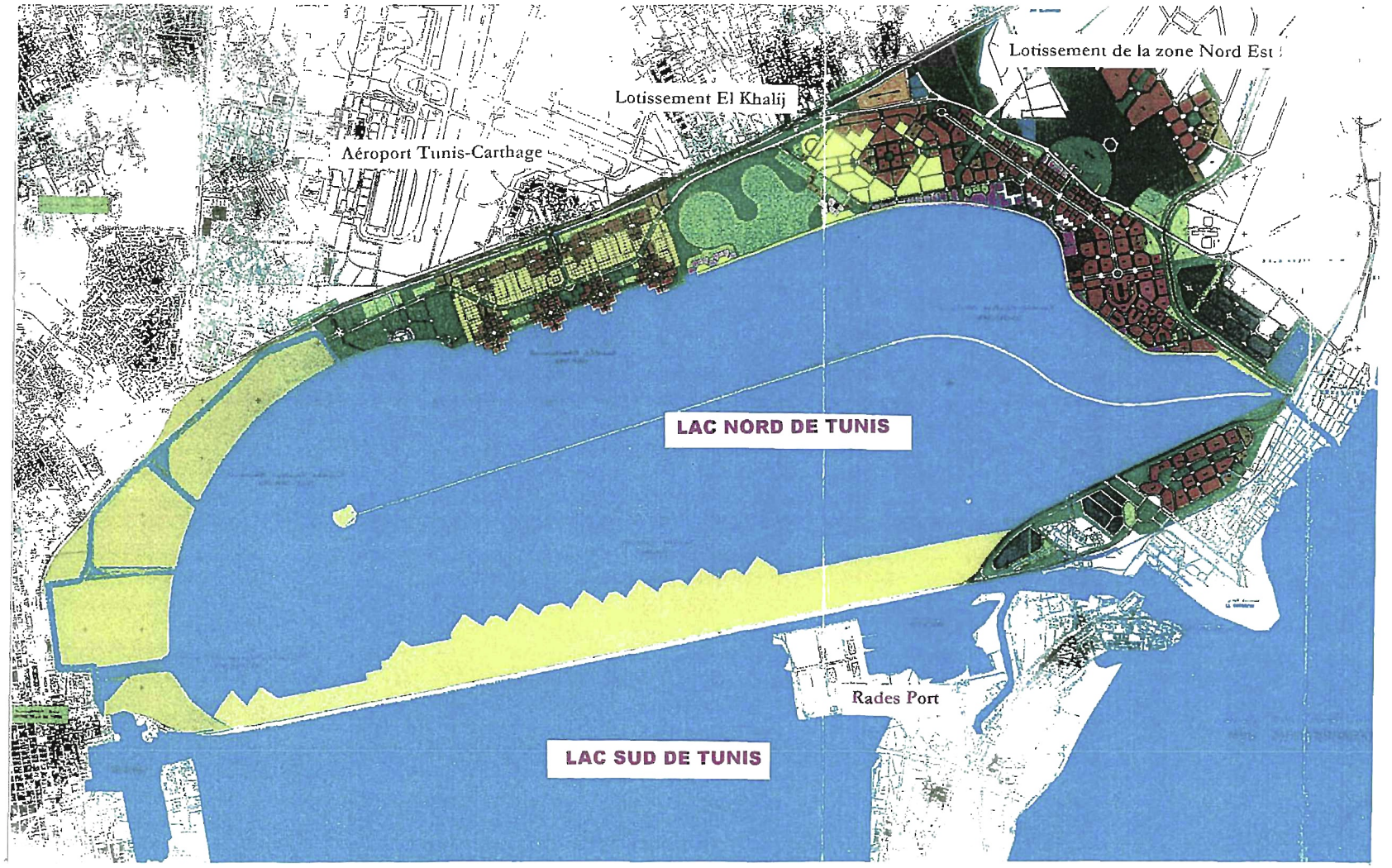
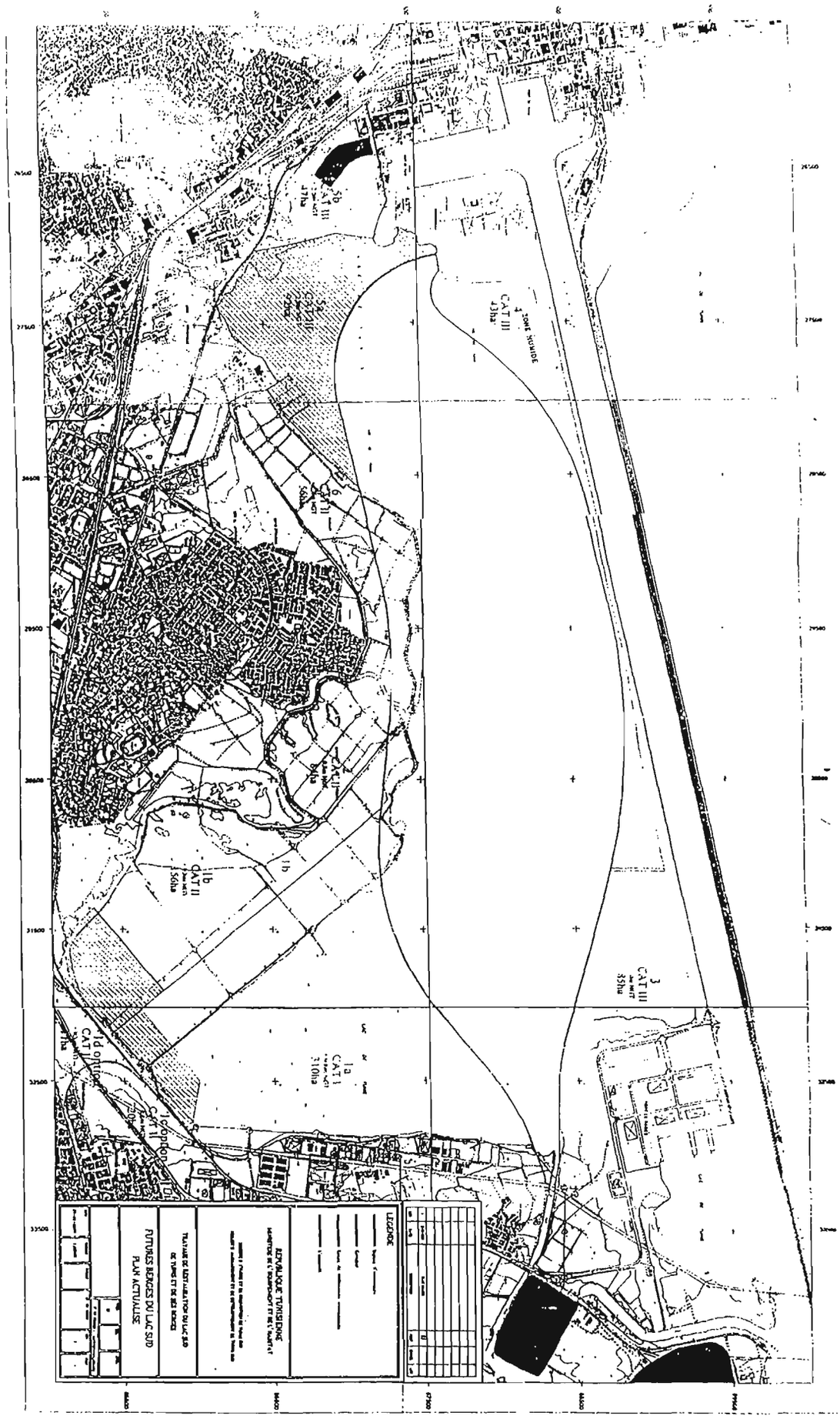


Fig 100 : Projet d'aménagement des berges Sud du Lac de Tunis
Source : SEPTS



* Assainir et exploiter par la suite le Lac après avoir effectué les aménagements conséquents[5].

* Transformer le port commercial de Tunis en un port de plaisance.

L'opération d'aménagement, particulièrement la restauration et le remblai, permettront de dégager une nouvelle superficie habitable de 400 hectares supplémentaires, gagnés sur les 1100 hectares du plan d'eau actuel. Cette nouvelle superficie s'ajoutera aux 500 autres hectares déjà pris sur les marécages et les salines. Ainsi une réserve foncière de 900 hectares sera dégagée et devrait s'intégrer dans un vaste programme d'urbanisation qui doit concilier entre les activités industrielles et la composante habitat.

Les études d'aménagement prévoient à ce propos un mixage de logements allant de la formule économique au grand standing en plus des équipements collectifs, des aires de loisir et autres espaces verts qui occuperont une place de choix.[6]

Ce pôle urbain que l'on appelle dés maintenant « ville nouvelle » doit en principe héberger plus de 150 mille habitants à l'horizon 2010.

B- La conception des nouveaux quartiers résidentiels à travers l'exemple d'El Mourouj

En règle générale, la conception d'un nouveau quartier résidentiel (NQR), doit tenir compte des principes de composition urbaine, de la délimitation des différents quartiers. Trois principes essentiels doivent guider toute opération de conception d'un NQR :

* Le nouveau quartier doit réunir tous les éléments nécessaires à son équilibre et à sa croissance.

* Il doit être en mesure d'accueillir une population une population ayant une pyramide sociale, professionnelle et démographique régulière.

* Le nouveau quartier doit être en équilibre avec son territoire et ne doit en aucun cas se désintéresser de son environnement immédiat.

D'autre part la conception d'un NQR s'exprime dans le cadre d'un jeu complexe d'acteurs multiples ayant des visées contradictoires qui peuvent ne pas être directement axées sur le traitement de l'espace. Cette situation exige parfois des médiations et des

---

[5] L'opération d'assainissement s'est achevée à la fin de l'année 2001. Elle a été réalisée par un groupement composé de cinq opérateurs étrangers dont 2 entreprises hollandaises, deux italiennes et une belge, pour un montant global de 90 millions de dinars.

[6] L'on compte réserver près de 40% de la superficie aménagée à la verdure.

arbitrages qui sont assurés par le marché foncier et immobilier, par l'établissement public propriétaire foncier et aménageur mais aussi par les collectivités publiques. La multiplication des partenaires, la contradiction de leurs visées sur l'espace, la durée du processus, les incertitudes économiques sont autant de paramètres qui vont conditionner le cadre de vie qui sera mis en place.

La conception spatiale appelle un certain nombre de questions à savoir :

* Faut-il se baser sur les modèles connus de composition urbaine ou inventer de nouvelles règles intégrant l'étalement spatial ?

* Comment se situer face au zoning fonctionnaliste traditionnel s'appuyant sur le paradigme de l'habiter ?

* Quelle configuration faut-il donner au réseau de voirie qui doit relier les différents partie du NQR ?

* Faut-il inventer une réglementation qui s'applique à l'espace d'un point de vue architectural ?

1- Un urbanisme basé essentiellement sur le zoning privilégiant la fonction de l'habiter

Le zonage ou zoning est en règle générale un instrument permettant à l'autorité publique d'exercer son pouvoir de réglementer l'utilisation du sol et des bâtiments qui y seront édifiés. Le zonage c'est aussi la subordination de la propriété à des normes d'ou une division du territoire en zones et la réglementation à l'intérieur de chacune d'elles, l'utilisation du sol ainsi que l'affectation, la hauteur et la superficie des constructions dans le but de préserver et améliorer la salubrité, la sécurité et le bien être général de la population.

Il faut rappeler qu'il existe deux camps opposés à propos de la division des secteurs et sous-secteurs qui doivent répondre à une occupation particulière du sol suivant sa fonction, sa surface, son volume bâti et sa densité.

Les défenseurs du système de zonage estiment qu'il s'agit d'une réponse moderne aux besoins individuels et collectifs de la vie urbaine qui permet d'obtenir un schéma logique d'utilisation du sol et travers lequel les intérêts individuels se soumettent à l'intérêt général.

Le camp opposé pense que toute démarche se basant sur le zoning « s'apparente à une politique de ségrégation voulue de l'espace à tous les niveaux ». Pour certains, cette façon de traiter l'espace urbain, dénote d'une démarche capitaliste : le parcellaire urbain

Fig 101 : Zoning axé sur l'habitat dans un lotissement récent
A El Mourouj IV

Source : AFH

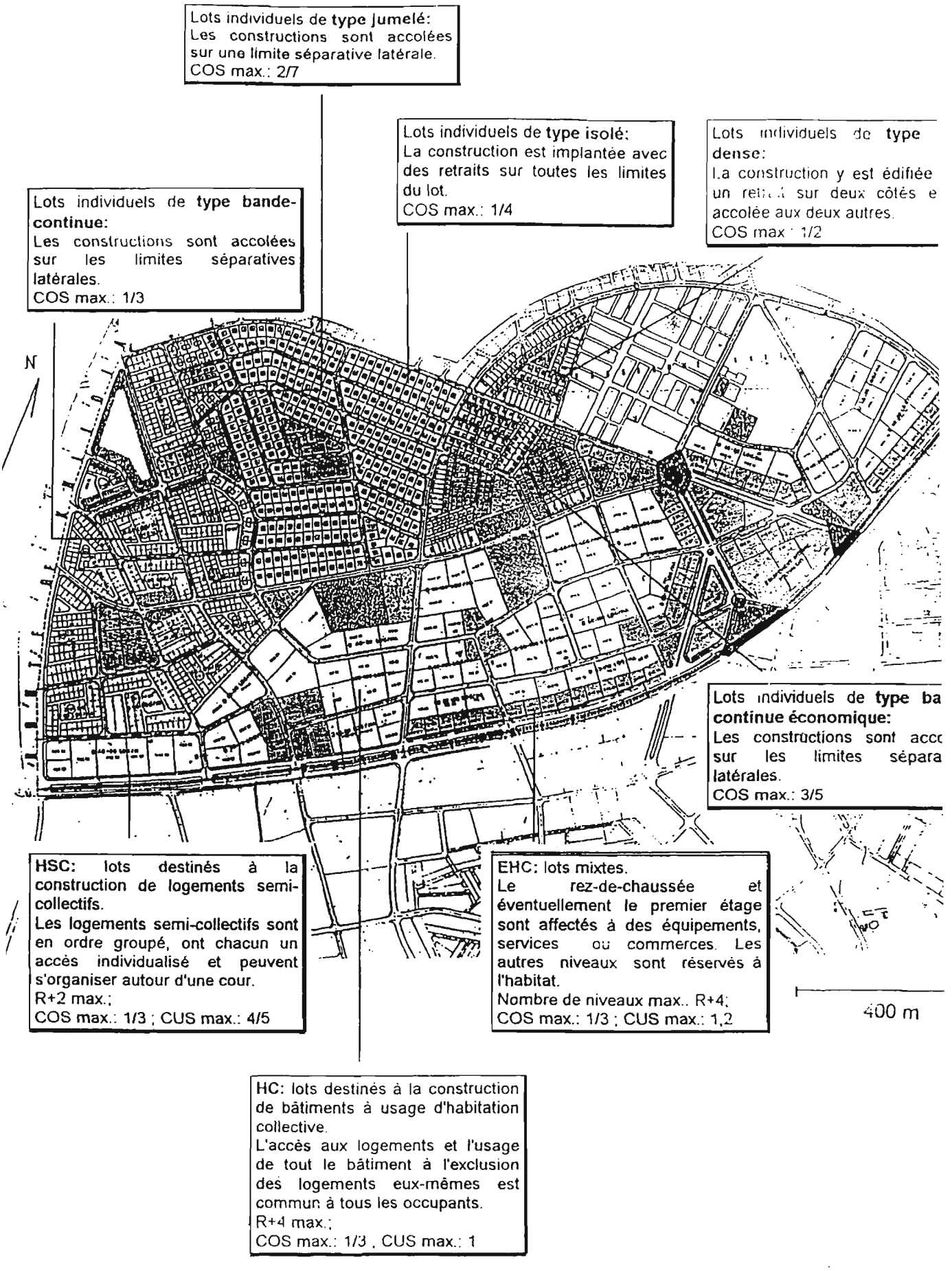
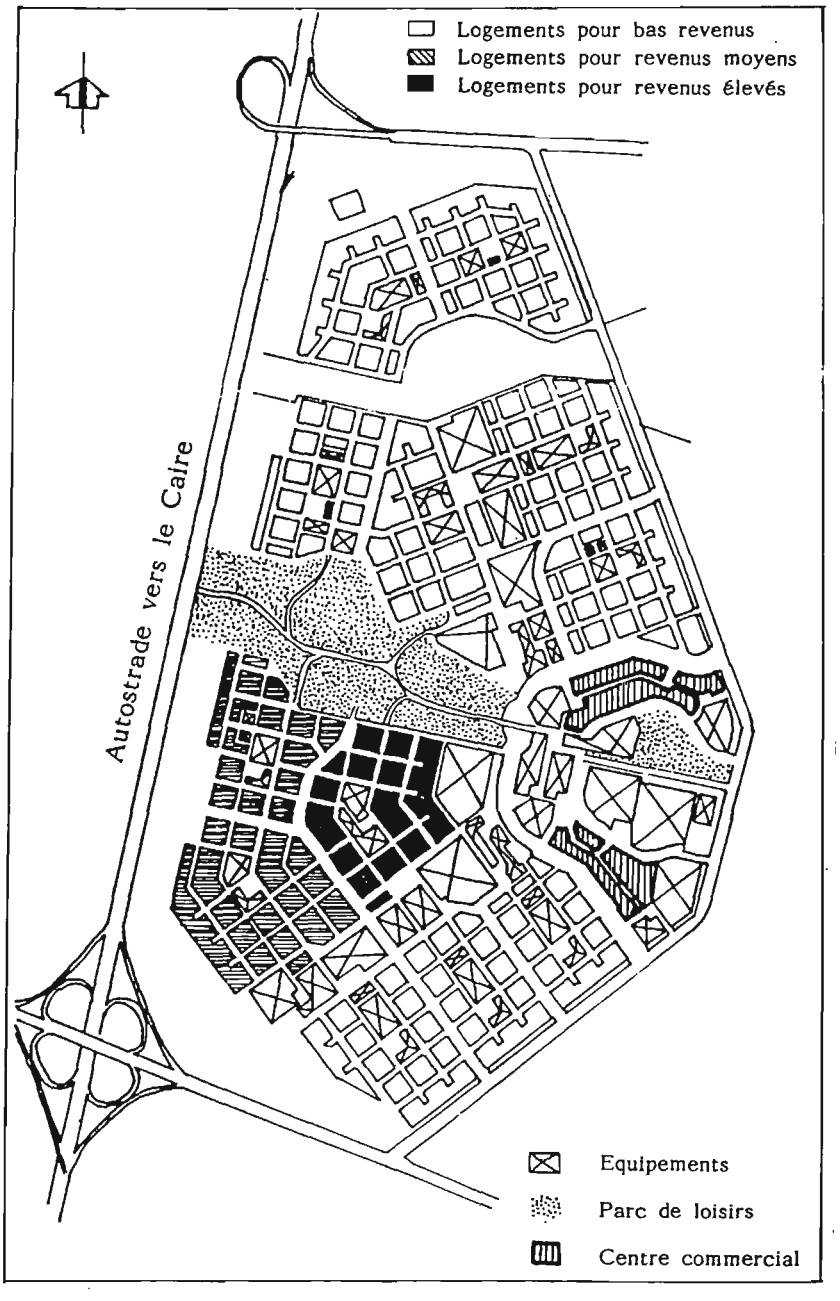


Fig 102 : Zoning axé sur l'habiter dans la ville nouvelle du 15 mai dans l'agglomération du Caire



Source : Colloque du CNRSC sur le développement économique des villes nouvelles en Egypte (1986)

étant soumis à la plus value et à la spéculation suivant la nature et la localisation des sols. Pour ce camp, il faudrait éviter le cloisonnement de l'espace et créer un tissu urbain organique et vivant.

D'après un grand nombre de chercheurs, l'urbanisme contemporain a accordé à la fonction d'habitat une place primordiale. La démarche va consister à tracer la trame du réseau routier et remplir le vide par de l'habitat. Ceci va entraîner l'apparition de quartiers strictement résidentiels avec la prédominance des immeubles ou des villas selon le niveau de vie des résidents. Cette situation on va la retrouver dans plusieurs pays en développement particulièrement les NQR autour de l'agglomération tunisoise.

La solution idéale consisterait à éviter le cloisonnement de l'espace urbain en lui donnant sa véritable fonction d'échange humain, de participation à la vie commune sans aucune ségrégation. Un centre urbain est un ensemble de volumes bâtis plus ou moins divers et denses. Ces volumes se différencient par leur fonction, leur dimension, leur rapport, leur situation et les espaces qui les articulent. Ainsi en plus de la fonction d'habiter, les centres urbains se caractérisent par les fonctions d'échanges qui se font à divers niveaux : échanges sociaux, économiques, culturels, politiques et administratifs. Ces échanges peuvent prendre la forme de relations entre lieu d'habitat et lieu de travail, entre les points commerciaux, entre les lieux de détente et de culture. La concentration et les échanges vont impliquer une dynamique qui se manifeste par une certaine mobilité de la population d'ou la nécessité de prévoir un nombre de volumes en mesure de jouer le rôle de réceptacle de ces populations.

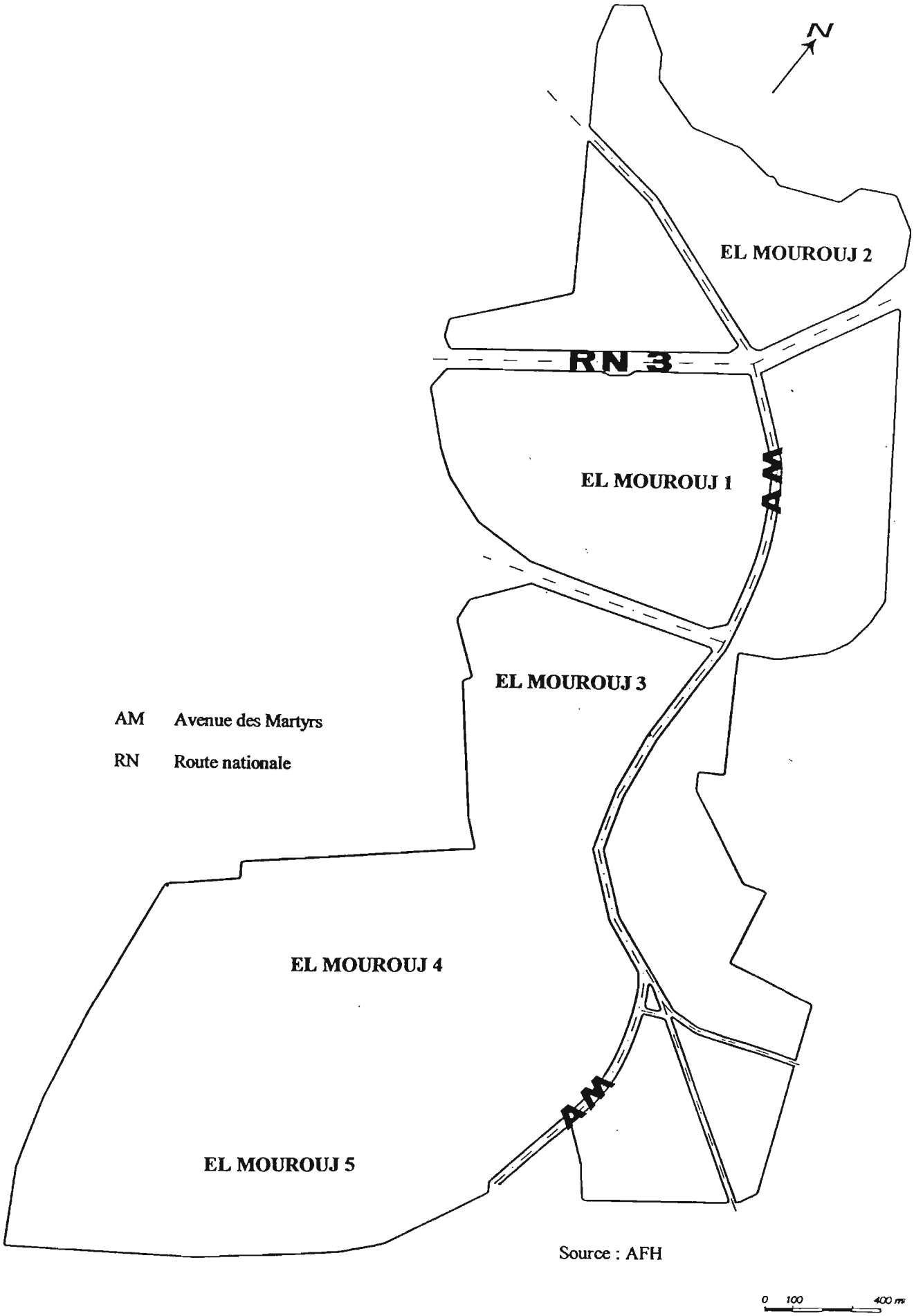
Dans les NQR, la structuration des diverses fonctions d'échange doit constituer la véritable trame urbaine et non celle de l'habitat qui doit s'organiser autour.

En conséquence, il faudrait accorder une bonne place aux fonctions d'échange des activités lors de la conception des NQR : rechercher pour chacune de ces fonctions le nombre et le groupe des habitants qu'elles intéressent, leurs rayons d'attraction et d'influences, leurs temps et leurs rythmes de fréquentation, leurs localisation souhaitables, donc l'échelon auquel elles doivent se situer.

2- Un traitement du réseau de voirie qui n'a pas pris en compte l'accroissement du trafic de la circulation

Dans tout NQR, les caractéristiques dimensionnelles de traitement du réseau de voirie seront déterminants pour cette nouvelle urbanisation. En effet la configuration de l'ensemble du système viaire et son trafic probable, sont importants dans l'étude des lieux

Fig 103 : Principaux axes de la voirie à El Mourouj



d'implantation. La recherche de la fonctionnalité du réseau devient indispensable puisqu'elle va permettre de positionner d'un manière précise les éléments constitutifs du NQR[7].

Le tracé des voies correspond au plan de la ville ou du quartier. L'ensemble de la voirie, constitue l'espace public auquel s'oppose généralement les terrains privés qui sont offerts à la construction[8].

L'espace public comprend l'ensemble des voies : rues, ruelles, boulevards, avenues places esplanades berges de lacs ou Sebkha... Cet ensemble s'organise en réseau afin de permettre la distribution et la circulation. Le réseau est d'une façon générale continu ou hiérarchisé. Les jardins publics constituent un cas particulier puisque certains sont l'aménagement planté d'une partie de l'espace public (avenue, square, centre d'une place), d'autres sont en vérité des jardins privés parfois liés à des institutions qui ne sont pas ouverts au public.

Le réseau de voirie qui peut être considéré comme étant le premier espace public fonctionnel et les formes que l'on a donne à la voirie, vont dans une large mesure déterminer la perception de l'espace, des volumes et des ensembles architecturaux qui l'entoure.

Ainsi le réseau qui s'organise autour de l'artère principale qui traverse les principales cités formant El Mourouj se caractérise par une hiérarchisation guidée en premier lieu par le type d'habitat programmé. D'une façon générale ce réseau est quadrillé, régulier, assez aéré et respectant les normes dans les secteurs où l'on a un habitat individuel pavillonnaire. Dans les secteurs où l'on trouve de l'habitat social dense est groupé, le réseau devient plus ramifié avec des voies très étroites comme c'est le cas dans plusieurs quartiers à El Mourouj 3 et 4

Le réseau de voirie va dépendre aussi du découpage que l'on va donner aux différents parcelles. Ainsi dans certains secteurs, la forme concentrique va dominer, alors que dans d'autres cas la voirie va s'étirer le long de l'axe principal.

La circulation qui intéresse l'axe principal traversant El Mourouj, augmente de jour en jour et l'on remarque durant certaines périodes de la journée une saturation de certains points à l'entrée et la sortie des différentes cités. La fonctionnalité du réseau sera encore plus affectée après l'installation de la ligne du métro- léger qui va emprunter l'artère principale.

---

[7] Ainsi il fallait dés le départ, penser aux solutions les plus appropriées dans l'aménagement du tracé de la voirie et hiérarchiser celle-ci en fonction du trafic prévisible.

[8] La distinction entre espace public et terrains privés appartient au droit. Elle prend selon les cultures et les époques des formes juridiques différentes qui ne sont pas sans conséquences sur les dispositions concrètes. Dans le droit français, la voie publique appartient à la collectivité, elle est sauf exception accessible et à tout moment.

L'installation des commerces le long de cet axe structurant, va compliquer d'avantage le transit et la circulation des véhicules dans les années à venir.

La question de l'emprise de ce moyen de transport, va poser des problèmes lors de la traversée de la cité d'El Mourouj 2. Pour cette dernière cité il semble que l'on n'a pas prévu le passage de cette ligne lors de la réalisation des différents lotissements. En effet la largeur de l'artère principale étant réduite, il serait très difficile d'assurer une circulation dans les deux sens aux véhicules.

En conséquence l'exemple d'El Mourouj montre une inadéquation du réseau aux différentes fonctions d'échange puisque l'on a minimisé plusieurs paramètres particulièrement l'accroissement du taux de motorisation des résidents dans les années à venir.

L'aménagement de l'espace réservé à la voirie n'a pas été encore traité d'une façon définitive et tout reste à faire en matière de revêtements des trottoirs, de plantation, de mobilier urbain[9].

C Incohérence des éléments de la composition urbaine

L'objectif de l'étude qui va suivre vise en premier lieu une connaissance de la forme urbaine et en saisir la dimension physique. Pour ce faire l'on se penchera sur la notion de conception spatiale selon deux échelles différentes à savoir le quartier et l'îlot. Cette démarche va nous permettre d'appréhender les éléments de composition de l'agrégat et tissu urbain qui évoque à la fois l'idée d'une imbrication entre les parties et celle d'une capacité d'adaptation.

Le tissu urbain est constitué de la superposition ou l'imbrication de trois ensembles : les réseaux de voies, les découpages fonciers et les constructions. Cette définition de P. PANERAI, met en évidence les caractères qui permettent aux différentes parties de la ville d'évoluer tout en maintenant la cohésion de l'ensemble et la clarté de sa structure. Cette même définition peut s'appliquer aux secteurs récemment urbanisés où la constitution du tissu urbain est encore embryonnaire.

Le tissu urbain peut-être aussi défini comme étant la rencontre de trois logiques : le réseau viaire et son rôle de conduire et distribuer, les découpages parcellaires où se nouent

[9] Un jardin public est en cours d'aménagement juste au centre d'El Mourouj, à proximité des sièges de la municipalité et de la Délégation.

les enjeux fonciers et où se manifestent les initiatives privées et publiques enfin celles des bâtiments qui abritent les différentes activités.

L'analyse du tissu urbain va consister à identifier chacun de ces ensembles et à étudier surtout la logique des relations qui existent entre ces différents ensembles.

1- La conception spatiale à l'échelle du quartier

La conception spatiale à l'échelle du quartier constitue une phase essentielle puisqu'il s'agit de dessiner une image précise avec l'ensemble des réseaux, les éléments marquants de composition urbaine, les emplacements des équipements, les densités, les points singuliers...

D'une façon générale, le quartier intéresse une collectivité et sa conception constitue une étape importante où se dessine le cadre de vie des gens. Dans les projets d'aménagement de quartiers résidentiels, tout va dépendre du cadre naturel général, de l'utilisation du sol avant le projet, du programme fixé en matière d'habitat, du volume des constructions, des équipements, des services, des loisirs, des liaisons à établir entre les différentes parties envisagées.

D'un point de vue théorique, certains auteurs définissent le quartier comme étant l'ensemble constitué par un certain nombre « d'unités de voisinage ». L'unité de voisinage composante de base de tout NQR, peut se présenter sous la forme d'un grand îlot qui n'est pas coupé par la circulation automobile et qui peut réunir un nombre suffisant d'habitants en vue de favoriser un brassage social et animer un certain nombre d'activités. L'unité de voisinage est la forme urbaine et sociale des groupements d'unités de vie[10]. Le regroupement d'un certain nombre d'unités de vie autour d'un équipement, favorise en principe la cohésion sociale, la vie communautaire.

Avec l'augmentation des besoins urbains, plusieurs unités de voisinage ont tendance à se grouper en quartiers qui vont se caractériser par le nombre de logements, le nombre d'habitants, la densité de la population par hectare, le nombre de logements par hectare, le nombre d'enfants scolarisés, les équipements existants et le type de commerces et services que l'on va retrouver.

Dans la pratique la notion d'unité de voisinage ne peut être appliqué partout comme c'est le cas d'El Mourouj pour la simple raison que lors de la phase de conception, on établit un schéma global qui tient compte en premier lieu de la demande en logements et tous les

[10] Une unité de vie est un ensemble comprenant une trentaine de logements groupés autour d'un espace communautaire qui constitue le noyau, mais aussi un lieu de convivialité.

détails qui concernent la vie de quartier ne sont pas pris en compte. L'image générale du quartier va dépendre du découpage des lots qui seront vendus aux différents acquéreurs (promoteurs publics et privés, particuliers). Dans ce cas précis chaque opérateur va souhaiter pouvoir disposer de sa parcelle ou bien de son « domaine ».

La notion de quartier prend forme petit à petit avec l'installation des nouveaux résident et elle va dépendre en grande partie des équipements qui seront mis en place au fur et à mesure de l'achèvement des différentes composantes du quartier en question.

2- Absence de toute coordination entre les différents intervenant au niveau de la conception spatiale à l'échelle de l'îlot

L'îlot au sens étymologique veut dire petite île. C'est en fait une portion du territoire urbain, isolée des voisines par des rues. L'îlot est donc composé par un ensemble de parcelles rendues solidaires et prend un certain sens dans la relation dialectique qui existe avec le maillage des voies. Solidaires mais distincts, les parcelles fournissent à l'édification un cadre foncier et juridique qui va conditionner l'évolution du bâti et les pratiques des habitants.

L'îlot est défini aussi comme étant l'organisation plus complexe d'une portion de territoire urbain, assurant au plan morphologique la continuité d'un tissu marquant les points singuliers permettant l'intégration de fonctions différentes (habitat, commerces, équipements) et créant des espaces variés.

La conception spatiale à l'échelle de l'îlot n'est pas aisée. Il s'agit d'un travail commun qui en principe va regrouper l'aménageur du quartier, l'architecte urbaniste, le maître d'ouvrage des programmes engagés (promoteur), des responsables de la prise en charge des intérêts financiers, et des utilisateurs futurs des bâtiments (acquéreurs, locataires ou usagers d'un équipement). Chaque partie doit accepter de transiger sur certains points et comprendre les arguments des différents partenaires. L'essentiel doit être préservé et il doit falloir trouver des compromis et des variantes pour intégrer les objectifs de chacun.

L'établissement d'outils de mise en forme de l'espace ou cahiers de charges urbanistiques qui peuvent se matérialiser par des dossiers spécifiques[11]. D'autres éléments complémentaires peuvent être précisés notamment les contraintes d'accès aux îlots, les contraintes de branchement sur les réseaux, les spécificités de l'îlot.

[11] Les dossiers d'opérations, les directives d'îlots, les plan masse indicatifs, doivent en principe servir de plate forme de dialogue entre les différents intervenants.

Pour illustrer notre réflexion, nous avons procédé à partir d'une carte de parcellaire, au découpage de notre zone d'étude en plusieurs secteurs. Ce découpage s'appuie sur l'hypothèse suivante : un centre urbain est un ensemble de quartiers et sa conception est le résultat d'une combinatoire d'îlots.

Dans la pratique on va obtenir un échantillonnage d'unités socio-spatiales dont la morphologie n'est pas toujours la même.

*** Des îlots différenciés au niveau de la forme et de la superficie**

L'îlot se caractérise en premier lieu par sa forme et pour les besoins de notre étude, nous avons pris plusieurs îlots à la fois qui vont former des entités à part entière et que l'on a considéré arbitrairement, comme étant des quartiers en gestation.

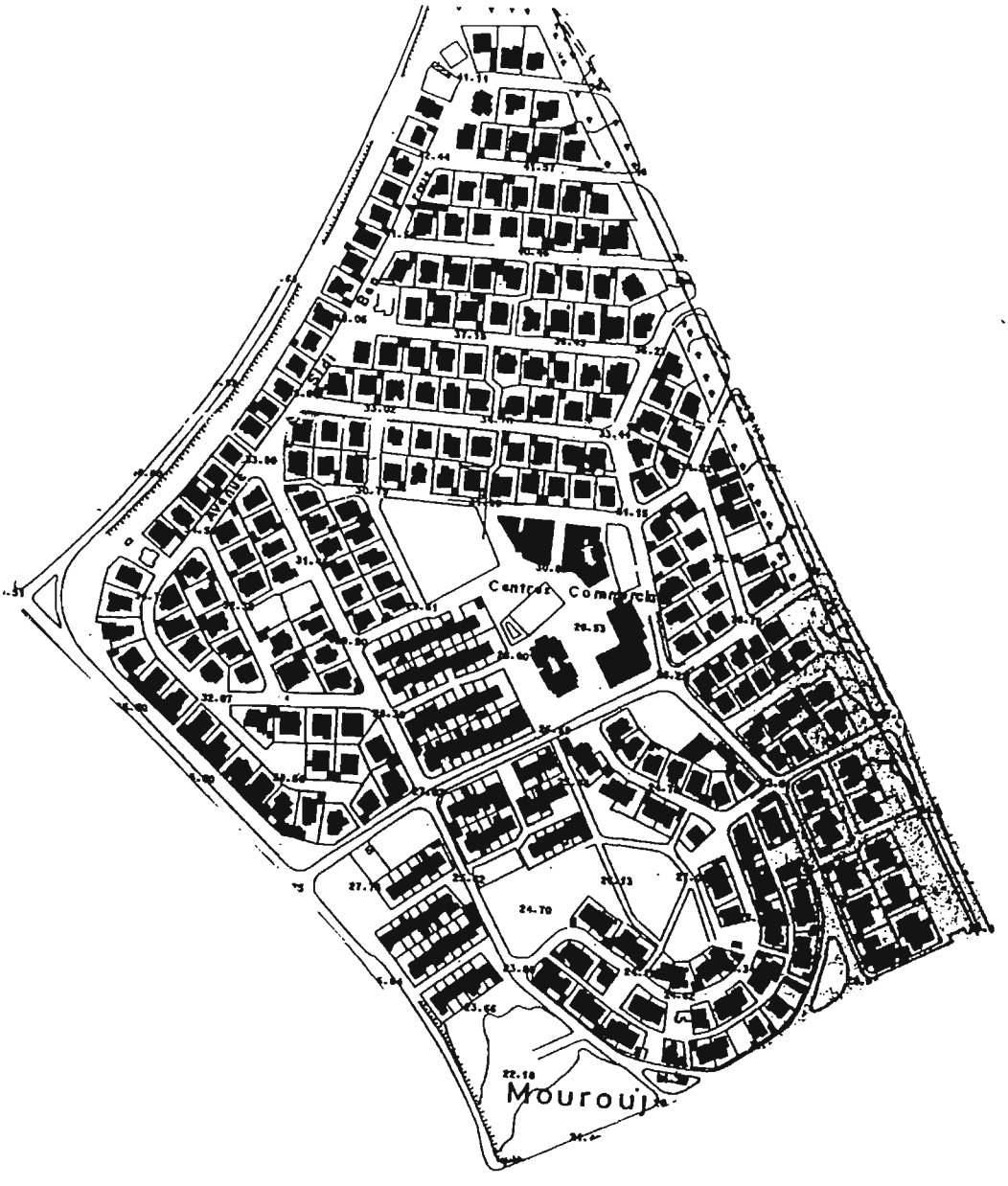
L'exemple que nous avons choisi (voir figure 104), se situe dans la partie centrale d'El Mourouj, entre la ligne de haute tension et l'artère principale traversant les différents quartiers d'El Mourouj. Le découpage que nous avons effectué dans le plan parcellaire, va nous donner plusieurs formes géométriques. Ainsi dans la partie supérieure, on va distinguer un ensemble d'îlots circonscrits dans un vaste triangle. Un second triangle situé dans la partie centrale présente plusieurs îlots dont la forme est rectangulaire. La partie inférieure de l'exemple choisi est allongée et se présente sous la forme d'un rectangle contenant plusieurs petits îlots.

Ce sont des facteurs topographiques en relation avec le relief de la zone qui vont expliquer ces formes, mais il y a aussi les contraintes de densification et de rentabilisation du sol, prises en compte par l'organisme aménageur.

Les dimensions des îlots ne sont pas partout les mêmes dans les différents quartiers d'El Mourouj. En effet la première génération de lotissements mis en place par l'AFH, se distingue par des îlots assez larges ayant accueilli de l'habitat individuel de type pavillonnaire et des ensembles collectifs de rapport dans plusieurs secteurs à El Mourouj 1.

La fin des années 80 et le début des années 90 seront marqués par un nouveau type de découpage des îlots. En effet du fait de la rareté du sol destiné à la construction, la majorité des îlots auront des superficies plus restreintes et seront réservés à de l'habitat social et économique individuel et collectif. On va retrouver cette situation dans les quartiers réalisés par la SNIT à El Mourouj 3, 4 et 5 où les densités de logements à l'hectare seront plus grandes.

Fig 104 : Ilots de formes diverses caractérisés par de l'habitat individuel isolé autour d'un centre commercial à El Mourouj 1



0 100m

Source : AFH

Fig 105 : Ilots de formes diverses caractérisés par de l'habitat individuel isolé à El Mourouj I

Source : AFH

*** Absence d'un fil conducteur et prolifération de configurations diverses du bâti**

L'examen et l'étude du plan parcellaire de certains quartiers à El Mourouj, montre que d'une façon générale il est très difficile de considérer un îlot quelconque comme faisant partie d'une unité d'un projet architectural donné pour plusieurs raisons. En premier lieu, il faut dire que dans presque tous les cas, l'organisation et la gestion de l'îlot lors de la construction des édifices, ne va pas se dérouler d'un seul tenant. Les travaux seront réalisés par étapes et il y aura plusieurs intervenants. En plus dans certains secteurs, la période de réalisation de l'édifice peut traîner et dépasser facilement les cinq ans.

Finalement l'on va obtenir sur le terrain un assemblage de bâtiments réalisés par plusieurs acteurs dont les intérêts vont diverger ce qui impliquerai un certain impact négatif sur l'aspect architectural. Pour illustrer cela, on prendra comme exemple les secteurs situés sur l'axe principal traversant El Mourouj 2, qui montre bien ces particularités. En effet deux centres commerciaux se trouvant face à face, séparés par l'artère principale : le premier centre assez ancien et qui est presque vide alors que le deuxième est encore en voie de construction depuis plus de quatre ans.

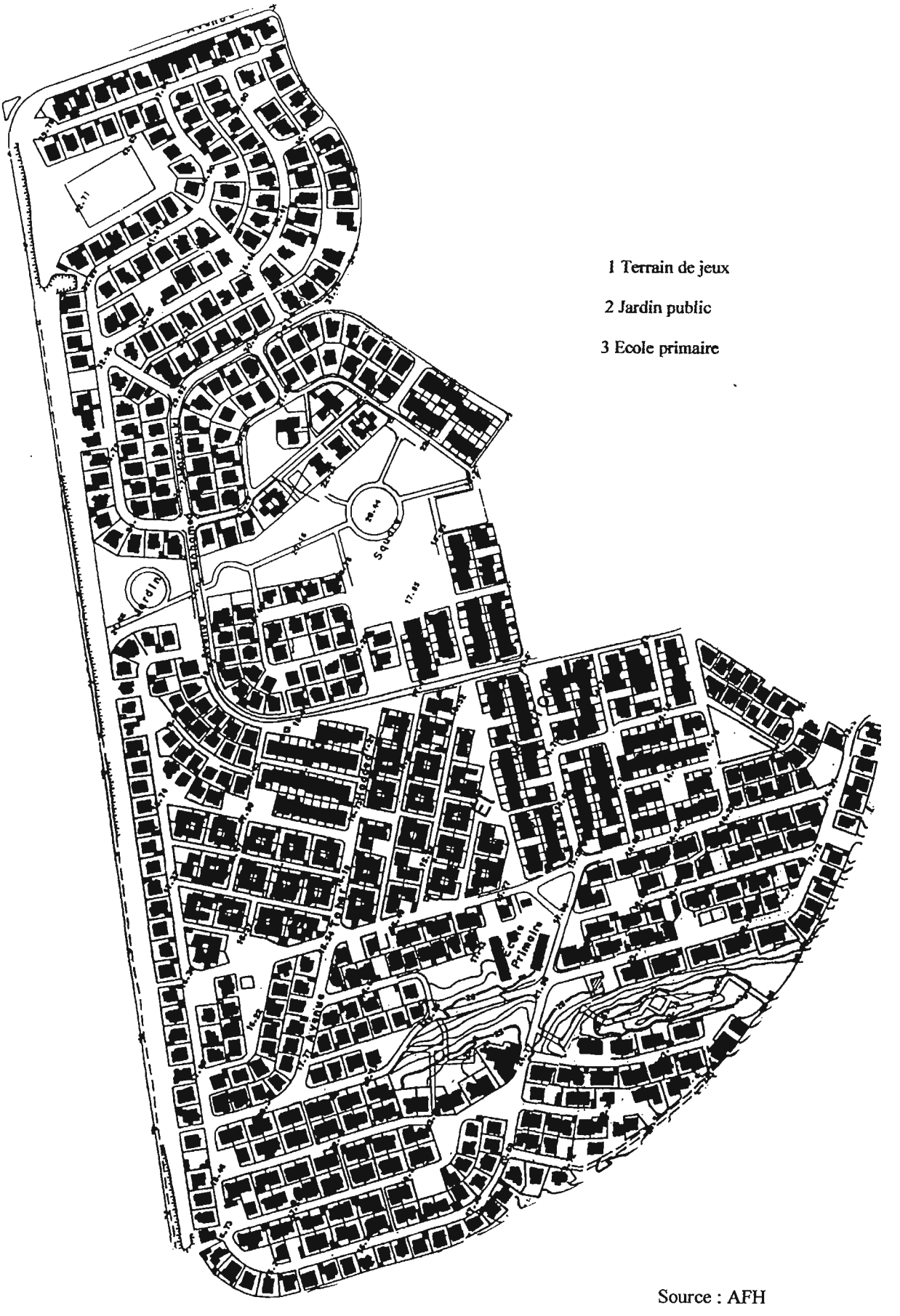
L'organisme aménageur a essayé de répartir les surfaces constructibles à travers les différents îlots autour d'un certain nombre d'équipements et espaces publics. Ainsi comme le montre la figure 106, situé à El Mourouj 1, l'articulation des îlots va s'accomplir autour d'un terrain de sport, d'un jardin public et d'une école primaire. Toujours dans cette même cité, l'articulation dans les quartiers Est va se réaliser autour d'un centre commercial.

La configuration du bâti n'est pas toujours la même puisque dans certains cas, équipements et espaces publics sont éclatés, éloignés les uns des autres et dans d'autres cas ils seront concentrés et rapprochés ce qui aura par la suite un impact particulier sur les pratiques des résidents et sur le cadre de vie en général du quartier.

D- Des formes et des modèles architecturaux qui ne tiennent pas compte de la réalité socio-culturelle

D'une façon générale, la morphologie générale du bâti, va structurer la relation qui existe entre la voirie et la parcelle. Cette dernière n'est pas un lot à bâtir indifféremment, mais une unité de sol urbain orienté à partir de la rue. Les constructions peuvent être à l'alignement ou en retrait, mitoyennes ou isolées, hautes ou basses et elles se réfèrent toujours à la rue. Cette soumission du bâti à l'espace est très théorique, puisque l'on repérer

Fig 106 :Ilots de formes diverses caractérisés par de l'habitat individuel isolé et dense autour d'équipements publics à El Mourouj 1



Source : AFH

dans certains secteurs récemment urbanisés de la périphérie de Tunis, des aberrations au niveau des formes architecturales et de la disposition même du bâti.

En conséquence, il faut dire que la compréhension des formes architecturales, doit passer par une connaissance profonde de la société puisque la réalité du bâti peut nous informer sur les idéologies mises en œuvre, sur les conditions économiques sur les rapports sociaux. Plus la société est évoluée, et plus cela se traduit dans son architecture. Ainsi pour C. de LAUWN « étudier l'habitat, c'est observer l'image de la société sur le sol. Etudier le plan d'un logement, c'est analyser le rapport entre la vie d'une famille et le cadre qu'elle a pu donner ou que la société lui a imposé. ».

Dans ces conditions, le rôle de l'architecte devient essentiel, puisqu'il doit prendre en charge toutes les données politiques, sociales, économiques et culturelles d'une société pour réaliser le cadre bâti. Le degré de réussite de son œuvre dépend en grande partie de sa capacité de synthétiser toutes les données dont il dispose. L'architecte a aussi un rôle dans l'organisation de l'espace depuis la dimension la plus large qui est la ville, jusqu'à celle de l'habitat individuel et sa responsabilité est d'autant plus grande, puisqu'il intervient directement sur la définition de la configuration du cadre bâti et sur la configuration spécifique du bâtiment.

L'étude des formes architecturales au niveau des îlots est révélatrice d'une réflexion sur les cellules d'habitat et leur combinaison, l'évolution des modèles architecturaux mis en œuvre et des références sur lesquelles s'est appuyé le travail de conception.

Ainsi, l'analyse des formes architecturales au niveau des différents îlots à El Mourouj est riche d'enseignements. Notre attention s'est portée en premier lieu au dessin des façades qui sont déterminées autant par les espaces extérieurs auxquelles elles se réfèrent que par la disposition interne des bâtiments qu'elles clôturent.

Sur la rue principale, la façade peut informer un connaisseur sur la qualité urbaine de l'architecture. Certains auteurs parlent d'espace de paroi à propos de la façade qui fonctionne comme le lieu où l'on se montre : « la fenêtre sur la rue est une vitrine ».

Pour la majorité des façades édifiées à El Mourouj, nous trouvons un mélange entre le style occidental et un décor à l'ancienne en guise de « maquillage ». Faute d'une concertation et d'un consensus au niveau de la conception entre architectes, l'on obtient souvent des rapports d'opposition du point de vue de la symétrie, des inflexions et des correspondances. Cette situation va engendrer une discontinuité du paysage urbain et ces

intrusions vont entraîner un désordre urbain caractérisé par une juxtaposition aléatoire d'éléments hétérogènes et parfois dispersés. L'exemple qui s'applique à cette situation se retrouve à El Mourouj 1 et concerne l'implantation d'un centre commercial sur une parcelle de terrain qui était programmée préalablement pour de l'habitat, sans avoir pensé aux problèmes d'accès et de stationnement des voitures.

L'importance des implantations et les hauteurs des différentes constructions par rapport à la rue est un élément essentiel dans la conception architecturale. Dans ce même ordre d'idées il y a aussi les alignements et leurs rapports respectifs à la rue et aux espaces privés.

Il existe bien des règles en architecture qu'il faut respecter d'une façon rigoureuse et dans certains cas il faut négocier avec les partenaires constructeurs ce qui n'est pas le cas dans certains secteurs à El Mourouj1. En effet dans ce dernier cas, le site qui accueillant le premier centre commercial construit dans cette cité occupe un espace exigu en pleine zone résidentielle et pose le problème de stationnement des voitures pour les gens motorisés. Le deuxième exemple que nous prendront est celui du centre d'affaires qui a hébergé durant un certain temps le siège de la municipalité et qui n'a pas réussi à attirer et fixer les commerces et service qui ont migré vers d'autres emplacements particulièrement les artères passantes, les carrefours et l'avenue des Martyrs, principal axe traversant l'ensemble des cités résidentielles à El Mourouj.

Finalement on peut dire que le territoire d'El Mourouj pose un problème de la centralité puisqu'il n'y a pas de véritable centre rayonnant. Plusieurs commerces et services de proximité ont vu le jour d'une façon anarchique le long des axes majeures structurant les différents quartiers.

Le deuxième cas que nous citerons est celui du complexe commercial construit à El Mourouj 2 et qui a été délaissé par ces occupants pour plusieurs raisons. Il y a d'abord un problème de conception architecturale de cet édifice. En effet l'accès au complexe n'est pas pratique puisqu'il s'effectue grâce à un système d'escaliers, étant donné l'emplacement de l'édifice se trouvant en retrait par rapport à la voie principale.

II- UN RECOURS LIMITE AUX INNOVATIONS TECHNOLOGIQUES EN MATIERE DE CONSTRUCTION ET DE BATIMENT

A- Introduction récente de certains procédés technologiques avancés de construction

Les innovations technologiques dans le domaine de la construction ne vont pas connaître une large diffusion en Tunisie. En fait, depuis le début des années 80, des actions sporadiques et isolées tentent d'apporter de nouveaux matériaux et de nouvelles techniques de construction. La plupart de ces initiatives entrent dans le cadre d'un souci d'économie d'énergie ou de réduction des coûts de production. Plusieurs organismes universitaires ou praticiens vont essayer d'introduire dans les pratiques de construction des nouveautés. Plusieurs facteurs vont concourir à limiter la pénétration des ces innovations en premier lieu le poids du passé, la multitudes de circuits, le coût du risque. En plus il faut dire aussi que la démarche de certains techniciens du bâtiment, va s'appuyer en premier lieu sur des expérimentations menées dans des laboratoires et qui ne tiennent pas compte des de paramètres essentiels à savoir le contexte même de toute la filière de production du cadre bâti mais aussi le savoir faire traditionnel.

Ainsi, plusieurs nouveautés présentées au cours de colloques, séminaires et autres tables rondes, et qui sont restées coupées du champ réel pour lesquelles elles sont destinées, ne seront pas diffusées et n'auront aucune suite. Pour réussir à prix égal, le nouveau produit doit être plus performant et présenter des qualités supérieures à ceux des produits concurrents.

Toutefois, il faut dire que des mutations ont été enregistrées au niveau des structures de production et l'innovation s'est manifestée en grande partie grâce à l'intervention de l'Etat dans le secteur de l'industrie du bâtiment. Les deux branches principales qui vont nous intéresser et que nous allons prendre comme exemples, concernent les techniques de préfabrication et la recherche de nouvelles utilisations de matériaux traditionnels.

L'ossature des constructions destinées à l'habitation, constitue un élément important et déterminant au regard de la durée de vie du bâtiment. En Tunisie, les planchers éléments essentiels de l'ossature étaient jadis réalisés en bois (madriers et planches) ou en fer à T avec des voûtains en briques. C'est seulement à partir des années 40 que le plancher nervuré en béton armé fit son apparition. Cependant ce plancher nécessite d'importants coffrages et un délais d'exécution assez prolongé surtout en cas d'intempéries.

La recherche de la rentabilité et de la réduction des coûts tout en améliorant les performances et la qualité, ont conduit à l'idée de préfabriquer en usine les principaux

composants du plancher comme les poutrelles. Cette préfabrication a connu un développement rapide avec la découverte de techniques d'industrialisation utilisant les principes de la précontrainte. Il s'agit de fabriquer en grande série et sous abri des poutrelles dites précontraintes par fils adhérents. Cette technique procure aux poutrelles préfabriquées et précontraintes les avantages cumulés tant techniques qu'économiques du béton armé, de la préfabrication et la précontrainte.

Le plancher en poutrelles préfabriquées précontraintes, qui s'est imposé rapidement en Europe au détriment du plancher traditionnel depuis les années 60. En Tunisie, l'introduction de cette innovation remonte à la fin des années 70 et au début des années 80 et va connaître une généralisation dans les programmes de construction de logements des promoteurs immobiliers publics notamment la SNIT.

L'expérimentation de certaines innovations dans la construction peut rencontrer des échecs comme ce fût le cas des logements préfabriqués réalisés par une société italienne à El Mourouj 3 dans le cadre d'une action de partenariat avec la SNIT.

Les produits locaux comme la chaux, la terre argileuse et le plâtre n'ont pas connu une large utilisation dans la construction de la part des principaux intervenants dans le secteur. Pourtant ces produits subissent annuellement des hausses de prix faibles, consomment une quantité réduite d'énergie réduite lors de leur transformation. La question qui se pose est de savoir s'il est possible d'abaisser le coût de la construction en rentabilisant et en améliorant des matériaux les plus utilisés anciennement et qui sont basés sur un savoir faire autochtone assez simple au moment de leur utilisation.

Le plâtre considéré comme étant le plus ancien des liants connu par l'homme puisque utilisé par les égyptiens et les peuples de la Mésopotamie depuis l'antiquité, a été souvent ignoré par les constructeurs, entrepreneurs et autres professionnels du bâtiment en Tunisie.

Il existe une unité industrielle produisant des carreaux de plâtre à Meknassi dans le Sud Ouest tunisien. Ces carreaux sont utilisées pour l'édification de cloisons et les qualités du plâtre sont multiples : une bonne isolation acoustique et phonique, des qualités sur le plan hygrothermique et thermique, l'économie d'énergie lors de la fabrication de ces carreaux, la résistance au feu. Le carreau de plâtre est économique puisqu'un ouvrier qualifié peut monter par jour 30 m² de cloison d'autant plus que ces carreaux comportent des emboîtements extrêmement précis se montant très facilement à l'aide de colles spéciales.

L'idée de fabriquer des éléments en béton de terre argileuse, technologie peu coûteuse et qui a été développée dans les pays industriels, n'a pas connu une diffusion en Tunisie. En effet l'amélioration des performances mécaniques surtout la résistance à l'eau est possible par la couverture de deux faces de la brique en terre séchée par des planelles minces en terre cuite. Il est possible aussi d'utiliser les fours artisanaux et les briqueteries pour la production des planelles. Le produit devrait présenter dans sa version finale une forme plus précise.

L'utilisation de matériaux locaux et techniques traditionnelles permettent de réduire sensiblement le coûts et d'augmenter la qualité de la construction. A titre d'exemple nous citerons l'utilisation des voûtes Dems[12] ou les plancher Hassad[13] permettent de réduire au maximum les armatures et dans la plupart des cas de se passer du coffrage. Ce type de toitures nécessite un savoir faire maîtrisé généralement par quelques maîtres-maçons dans certaines régions du pays.

B-Problèmes d'isolation et recours de plus en plus croissant aux appareils de climatisation

La menuiserie en plastique n'a pas pu s'imposer en Tunisie alors que dans les pays européens on utilise dans la construction des fenêtres en PVC depuis les années 60. L'introduction de ce type de matériau est né du souci d'avoir une fenêtre ne transmettant pas le froid et la chaleur comme le bois et qui soit aussi étanche à l'eau et qui ne nécessite pas un entretien quotidien. La fenêtre en plastique améliore le standing des constructions et leur protection contre les infiltrations d'eau et revient moins chère que le bois. Certains promoteurs immobiliers privés opérant à El Mourouj ont essayé d'utiliser à la fois la menuiserie en aluminium en guise de cadres et on introduit des volets en plastique pour les fenêtres ce qui représente une innovation par rapport l'ensemble des professionnels qui sont encore attachés à la menuiserie en bois.

[12] Voûte en pierres jointées en mortier de ciment, nécessitant un coffrage en ciment. Elle reçoit une chape de béton faiblement armée. Le décoffrage a lieu environ une semaine après la réalisation.
[13] Voûte surbaissée réalisée en briques de trois trous, jointée avec du plâtre et sans recours au coffrage. Cette voûte jouant elle-même le rôle de coffrage perdu, reçoit une chape en béton légèrement armée.

Pl 17 : L'Utilisation de la brique dans la construction pose le problème de l'isolation thermique des nouvelles résidences

Le problème de l'isolation thermique dans les nouvelles constructions se pose durant la courte période hivernale et pendant la période chaude estivale et automnale assez longue par rapport à l'ensemble de l'année. La généralisation de l'utilisation des produits rouges particulièrement la brique sans l'installation de procédés d'isolation thermique dans un grand nombre de projets résidentiels, fait que les habitations deviennent très chaudes quand les températures dépassent les 25° en été. Cette situation a fait croître le chiffre d'affaire des commerçants d'appareils de climatisation puisque l'on remarque ces dernières années la multiplication des conditionneurs d'air sur les façades des nouvelles résidences collectives un peu partout à El Mourouj.

Le chauffage durant la période hivernale se fait par l'intermédiaire d'appareils individuels utilisant le pétrole bleu et les bouteilles de gaz butane. Certains particuliers ont opté pour le chauffage central en utilisant le gaz naturel disponible dans la zone du grand Tunis. L'exploitation de sources énergétiques renouvelables comme c'est le cas du solaire grâce à des capteurs est encore très faible et ceci malgré l'importance de l'ensoleillement durant une bonne partie de l'année.

L'utilisation des matériaux locaux et les procédés de construction traditionnel adaptés aux différentes régions du pays sont très limités malgré l'existence d'un riche répertoire en la matière. Les raison de cette situation sont à rechercher dans la méconnaissance des nouvelles génération de ces techniques mais aussi par l'omniprésence et l'usage excessif des matériaux classiques à base de ciment et acier.

III- UN TRANSPORT DE MASSE ET DES EQUIPEMENTS RECREATIFS ET CULTURELS A LA TETE DES ASPIRATIONS DES NOUVEAUX RESIDENTS

Il est important de faire une évaluation des équipements de base qui répondent aux besoins les plus immédiats des populations dans les nouveaux quartiers résidentiels. Cette évaluation sera d'autant plus intéressante, si l'on essaie de recueillir en premier lieu le point de vue des personnes concernées par ces équipements. Cette évaluation qui peut se dérouler sous la forme d'une enquête, permettra aussi d'appréhender le cadre de vie général dans les quartiers en question et elle sera aussi en mesure d'orienter les futures interventions en vue de combler certaines lacunes.

Pour cela, nous avons effectué une enquête auprès d'un échantillon ciblé de résidents dans les différentes cités d'El Mourouj, en vue de connaître les aspirations des populations

quant aux équipements qu'il faut mettre sur place et qui auront un impact certain sur le cadre de vie projeté dans ces nouveaux quartiers résidentiels.

L'enquête qui a pris la forme d'un questionnaire s'est adressé directement à une cinquantaine de résidents des deux sexes dont plus de la moitié des adultes et le reste étant des jeunes poursuivant encore leurs études. Le contenu de l'enquête qui a touché en même temps les équipements superstructurels et infrastructurels, concerne particulièrement le degré de réalisation de ces structures, leur répartition et intégration dans le nouveau tissu urbain, les équipements et leur impact sur la centralité.

Tab 57 : Profil des personnes enquêtées

Profil socio-économique	Nombre
Fonction publique et enseignement	13
Commerces et services	10
Profession libérale	4
Etudiants et élèves	16
Chômeurs	04
Ouvriers	03
Total	50

A- Réaliser encore plus des espaces culturels et récréatifs pour les jeunes et un transport de masse pour les déplacements quotidiens

Plus de la moitié des personnes que nous avons enquêté estime qu'El Mourouj constitue l'exemple même d'un nouveau quartier résidentiel dans la périphérie du Grand Tunis et non pas une ville nouvelle. Ceci confirme bien, ce que nous avons développé dans la partie introductive de ce chapitre.

D'autre part l'enquête a permis de dégager une certaine unanimité à propos de la carence de certains équipements de base, les retards dans la réalisation de structures essentielles et les choix contestables de certains sites qui ont été réservés à des équipements gênants et parfois polluants.

A partir de l'ensemble des réponses que nous avons recueillies, nous avons essayé de faire ressortir les aspirations des personnes enquêtées quant à l'équipement nécessaire et urgent qu'il faudrait bien mettre sur place à El Mourouj. D'un point de vue méthodologique nous avons comptabilisé l'ensemble de ces aspirations pour en dégager à la fin des pourcentages comme cela est indiqué dans le tableau 58. En procédant à l'analyse de ces résultats, nous avons pu constater d'abord que la principale préoccupation des résidents enquêtés concerne les équipements culturels et récréatifs pour enfants et jeunes.

Tab 58 : Aspirations des personnes enquêtées en matière d'équipements

	Aspirations en %
Equipement commercial	
Marché municipal	10
Grand magasin	5
Souk hebdomadaire	1,6
Transport urbain	
Métro	15,8
Signalisation	1,6
Réfection routes	1,6
Equipement sanitaire	
Hôpital	4,1
Dispensaire	5
Equipement culturel et récréatif	
Aire de jeux pour enfant	12,5
Maison de jeunes et culture	7,5
Salle de cinéma	6,6
Jardin publique	9,1
Bibliothèque publique	1
Site représentation plein air	1
Equipement sportif	
Stade municipal	8,3
Complexe sportif	0,8
Piscine	0,8
Autres équipements	
Mosquée	3,3
PTT	0,8
Publinet	0,8
Centre formation et emploi	1,6
Parking	0,8

Source : Enquête personnelle

En effet le pourcentage des aspirations dépasse les 35% et il touche une gamme d'équipements comme les maisons de culture, les clubs pour enfants, les salles de cinéma, les jardins publics et espaces verts, les bibliothèques publiques. Comme l'ensemble des zones périphériques de l'agglomération tunisoise, El Mourouj se distingue par un vide au niveau de ce type d'équipement contrairement au centre ville qui dispose de nombreux espaces culturels et récréatifs qui sont fréquentés par les jeunes.

Les espaces servant à pratiquer des activités sportives doivent en principe compléter les espaces récréatifs que nous avons cité et selon notre enquête, il est demandé au responsables locaux de procéder à l'équipement du stade municipal d'El Mourouj et pourquoi pas ne pas réaliser une salle couverte omnisports et une piscine ?

La deuxième grande préoccupation des habitants d'El Mourouj est en relation avec les transports urbains et les déplacements quotidiens qui deviennent de plus en plus problématiques. En effet 16% des aspirations des personnes enquêtées, s'articulant autour de la réalisation d'un transport de masse qui contribue à « désenclaver » El Mourouj. Donc tout le monde s'interroge aujourd'hui : à quelle date le métro sera opérationnel et quel sera son l'itinéraire ?

Les équipements sanitaires publics sont très peu nombreux à l'heure actuelle à El Mourouj et un grand nombre de personnes dans le cadre de notre enquête estime qu'il faut construire un établissement hospitalier et des dispensaires dans les nouveaux quartiers qui ont été construits[14].

Concernant les équipements de culte, la zone d'El Mourouj est desservie à l'heure actuelle par trois mosquées dont deux se trouvant à El Mourouj 1. Les personnes qui résident à dans les nouveaux quartiers d'El Mourouj 4 et 5, souhaitent la construction d'une mosquée desservant leurs quartiers respectifs.

B- Absence d'une véritable centralité à El Mourouj du fait de la mauvaise répartition des équipements

Les équipements commerciaux occupent une place importante dans tout centre urbain puisqu'ils sont les principaux facteurs d'animation. Lorsque ces équipements sont complémentaires, ils peuvent constituer des lieux centraux intimement imbriqués et consolident par conséquent l'intégration physique des aménagements qui ont été réalisés.

[14] Le PMI qui se trouve à El Mourouj 4 est exigu et très surchargé et la construction d'un centre de santé de base est en mesure de le décongestionner.

On nous référant à l'exemple d'El Mourouj, il nous a été possible de constater à travers l'enquête que nous avons mené que plus des trois quart des personnes interrogés, estiment que la répartition des commerces et des services dans notre zone d'étude, telle qu'elle se présente actuellement est anarchique et qu'elle se fait d'une façon plus ou moins hasardeuse. Ces mêmes personnes interrogées pensent qu'il faut mettre fin à cette procédure qui tolère la transformation de certaines parties des constructions destinées à l'habitations, en locaux destinés à des commerces et services particulièrement le long des artères principales. Finalement l'explication que l'on peut donner à cette situation, est intimement liée aux besoins pressants d'assurer un ravitaillement quotidien en produits alimentaires aux populations. Une bonne partie des personnes enquêtées estime que la réalisation d'un marché municipal pour approvisionner les résidents en légumes et fruits, constitue une initiative à entreprendre de toutes urgence surtout pour les nouveaux résidents qui s'installent dans les quartiers récemment aménagés à El Mourouj 4 et 5. En plus il faudrait prévoir selon ces mêmes enquêtés, l'ouverture d'un grand magasin ou supermarché pour éviter les longs déplacements vers le centre de Tunis lorsqu'il s'agit d'acheter certains articles que l'on trouve pas chez les épiciers du quartier.

En conséquence, l'emplacement que l'on va réserver à un équipement donné doit être mûrement étudié et une attention particulière doit être apportée à sa localisation puisqu'une mauvaise implantation peut entraîner une baisse de fréquentation comme elle peut une grande affluence et poser des problèmes de circulation et de stationnement pour les personnes motorisées. Les exemples sont nombreux à El Mourouj et c'est les cas du site choisi pour abriter le marché hebdomadaire de voitures d'occasion qui se tient tous les dimanches matin sur une partie de la berge de la Sebkha de Sijoumi à la limite entre El Mourouj 1 et El Mourouj 2. La majorité é des personnes enquêtées estime que l'endroit n'est pratique et qu'il faudrait penser à déplacer ce marché vers un autre emplacement. Cette même remarque est valable au parc à ferraille, aménagé depuis longtemps sur une portion de terrain inondable en direction de Fouchana et qui ceinture actuellement une partie des cités d'El Mourouj 1 et 3.

En conséquence une bonne localisation des équipements de commerce et de services, contribue à renforcer l'attractivité et la centralité de certains quartiers et pour ce qui est de notre exemple, l'enquête a montré qu'il n'existe pas une véritable centralité à El Mourouj. En effet une partie des enquêtés situe cette centralité au niveau d'El Mourouj 1, particulièrement le long de l'axe principal qui structure les différents quartiers résidentiels à

savoir l'Avenue des Martyrs et le nouveau centre commercial à proximité du siège de la nouvelle municipalité d'El Mourouj. La chaîne Monoprix qui vient tout justement d'ouvrir un une grande surface commerciale sur cette même artère à proximité des Foyers pour étudiants et étudiantes n'a pas pris en compte le problème de la circulation et il n'a pas été tenu comte de réserver une aire pour le stationnement des voitures ce qui va compliquer la situation pour les jours qui vont venir.

Pour conclure, il faut dire que les préoccupations et aspirations urbaines que l'on a relevé à travers notre enquête, coïncide bien avec les conclusions d'une enquête qui a été réalisée en à la fin des années 80 par A. BELHEDI dans le cadre d'une recherche sur les aspirations des populations et le cadre de vie[15]. Les résultat de ce travail ont montré que les habitants des villes moyennes s'intéressent en priorité à la question de l'emploi offert par la ville ce qui ne s'applique pas à notre exemple puisque nous sommes en présence d'une citée résidentielle ou dortoir avant tout. Par contre l'aspiration à une « dimension humaine de la ville » est une réalité puisque l'on va insister sur la réalisation de certains équipements socio-collectifs et l'animation. L'image mentale de la ville idéale qui ne doit être ni trop grande ni trop petite est comprise entre 50 et 100 mille habitants. C'est aussi une ville où l'on peut se loger facilement et elle doit disposer outre les équipements collectifs adéquats, de commerces et de services diversifiés et une aisance en matière de transports urbains.

[15] Voir à ce propos l'article du même auteur dans la Revue de l'association des géographes tunisien ? n° 12 et 13 et qui s'intitule : Quelle ville.

Conclusion

Le territoire d'El Mourouj fait partie de la nouvelle banlieue résidentielle des années 80 et représente ce qu'on appelle le second front d'urbanisation de l'agglomération tunisoise. Il se caractérise une variété de types de constructions allant des immeubles collectifs, créant un tissu urbain dense en passant par les quartiers de maisons individuelles de standing et populaires ce qui implique un brassage de différentes catégories sociales.

L'aménagement de ce qu'on a appelé nouveau quartier résidentiel d'El Mourouj, se voulait dans l'esprit des planificateurs du Plan régional d'aménagement de 1976, un renforcement de la fonction résidentielle dans cette périphérie méridionale du Grand Tunis, connue traditionnellement par l'importance de son activité industrielle.

Cela devait permettre aussi de rapprocher les zones d'habitat des bassins d'emploi et par conséquent réduire les migrations et déplacement quotidiens de la main d'œuvre.

L'opération d'El Mourouj se voulait aussi une orientation et un contrôle de l'étalement spatial, dans le but de contrer l'urbanisation non réglementaire qui a pris naissance dans les zones limitrophes de Fouchana, Mhamedia et Naassen où l'on a réalisé très peu d'opérations planifiées consacrées à l'habitat à la fin des années 70.

Compte tenu des nombreux projets entamés ou bien en voie de réalisation dans cette périphérie Sud de l'agglomération tunisoise, particulièrement le complexe sportif « 7 novembre », l'hôpital régional de Ben Arous et l'aménagement des berges Sud du lac de Tunis, la mise en place du NQR d'El Mourouj devait en principe contribuer à revaloriser le caractère urbain de l'ensemble de la zone et assurer une meilleure intégration avec le centre de Tunis.

Et à ce propos, l'on peut dire d'abord que le principe d'aménagement qui consiste de satisfaire le plus grand nombre de besoins en logements a été atteint dans l'exemple d'El Mourouj. Toutefois, l'opération qui s'est faite par étape depuis le milieu des années 80, n'a pas permis de dégager une certaine unité entre les différentes cités construites du fait de l'absence de repères urbains importants spécifiques et d'éléments structurants. Au niveau de la composition urbaine, l'absence d'une véritable transition entre l'habitat collectif et l'habitat individuel, débouche sur une banalisation du paysage urbain.

Le plan d'aménagement urbain d'El Mourouj, élaboré en 1996, préconise un certain nombre de propositions. Il s'agit en premier lieu de concevoir une hiérarchie de centres autour desquels doit se structurer les activités économiques (commerces et services) et qui seront articulées par l'axe majeur central en l'occurrence l'avenue des Martyrs. En second lieu il faudrait assurer une meilleure accessibilité à partir de l'autoroute, mais aussi faciliter le déplacement des résidents motorisés aux heures de pointes à l'entrée et la sortie des différentes cités. L'amélioration de la connexion avec la zone de Mhamédia et Fouchana est primordiale d'autant plus qu'une nouvelle zone industrielle entrera en fonction prochainement. La troisième action importante à réaliser, devrait consister à rattraper le déficit en équipement socio-collectifs dans les différents quartiers d'autant plus que le nombre de nouveaux résidents croit rapidement. Enfin la dernière action consisterait à créer une réserve foncière dans la partie Sud afin de sauvegarder la zone agricole du grignotage par de l'habitat non réglementaire.

Il faudrait enfin prendre en considération l'extension future qui a été programmée en vue de la réalisation d'une sixième tranche (El Mourouj VI) et qui doit s'étendre sur environ 300 hectares avec essentiellement de l'habitat collectif et un grand centre commercial, dont on ne connaît pas encore les spécifictés.

Deuxième Chapitre

QUELLE GOUVERNANCE URBAINE DANS LES NOUVEAUX QUARTIERS RESIDENTIELS DE LA PERIPHERIE TUNISOISE ?

INTRODUCTION

La croissance de l'urbanisation en Tunisie à partir des années 70, comme dans un grand nombre de pays du Tiers Monde, n'a pas pu bénéficié d'un développement concomitant des bases économiques en milieu urbain. Cette situation a engendré de grands dysfonctionnements. En effet, la gestion de la ville porte le sceaux d'approches autoritaires qui n'accordent pas une importance aux initiatives décentralisées particulièrement en matière d'offre de services à usage collectif. De plus la hiérarchisation de la planification urbaine a entraîné un développement fragmenté de la ville et la gestion des nouveaux espaces urbanisés se situe souvent en décalage par rapport aux dynamiques sociales.

Depuis la deuxième moitié des années 80, l'Etat a mis en place une série de réformes dans le but de réorganiser les services publics et favoriser le processus de décentralisation des structures et fonctions de l'Etat. Cette nouvelle politique va s'appuyer sur plusieurs acteurs puisqu'il s'agit d'instaurer de nouveaux principes de régulation de l'action publique en matière de développement urbain et c'est à la faveur de ce contexte que vont défiler plusieurs concepts tels que démocratisation de la vie politique, transparence, société civile…

En conséquence la problématique qui se pose est de savoir comment un pouvoir local va-t-il exercer la régulation, l'administration, la gestion des services urbains locaux dans un territoire urbain récent et en voie d'émergence ? Il s'agit aussi de voir quelles sont les capacités des pouvoir locaux en vue de garantir à la population le maximum de services et quels sont les principaux outils utilisés pour le renforcement financiers, institutionnel et humains de ces structures.

Cependant, face aux difficultés rencontrés par les pouvoirs publics en matière de besoins croissants dans le secteur de l'infrastructure et des services urbains, les populations ont senti la nécessité de s'organiser dans le cadre de structures associatives en vue de pallier la défaillance de la gestion publique. Ainsi la question qui va se poser est de savoir comment et dans quelle mesure, les acteurs de la société civile vont-ils appréhender et combler les défaillances des structures étatiques et apporter certaines solutions aux populations ?

L'analyse des relations entre les acteurs émergents de la société civile, sur un territoire en voie de recomposition et les structures du pouvoir local, s'avère intéressante puisqu'elle va nous permettre de voir dans quelle mesure est-il possible d'appliquer le concept de gouvernance spatiale et urbaine pour ce qui est de l'exemple tunisien.

Pour répondre à cette seconde problématique, on s'et penché sur le cas d'une association de quartier, créée par les habitants d'El Mourouj 2 et qui essayé de travailler indépendamment de la tutelle des pouvoirs locaux. L'expérience de cette association s'inscrit dans un nouveau processus, à savoir l'émergence de la société civile et une certaine volonté d'ouverture des pouvoirs publics à travers la décentralisation et la participation des habitants à la gestion des cités.

Créée au départ autour d'un objectif précis, celui de la fermeture de la décharge municipale qui est à l'origine de plusieurs nuisances, cet association de quartier a vu élargir son champs d'intervention, intégrant dans ses préoccupations tous les problèmes qui intéressent la vie du quartier.

L'hypothèse de départ que nous posons, c'est que tout mouvement associatif ne peut prendre sa signification réelle que par son autonomie à l'égard des pouvoirs publics. En conséquence et comme l'a affirmé M. AMEUR « il ne peut devenir efficace et représentatif de la société civile que s'il a pour finalité de travailler avec et non pour les pouvoirs publics ». Il faut rappeler aussi que « l'étatisation de la société » dans les pays en développement, a « écrasé » toute initiative de la base et a maintenu la société dans une situation de « fragilité et de faiblesse » pour ne pas dire de dépendance.

Quelle a été par conséquent l'itinéraire de cette association dans un tissu urbain récent en voie de composition ? Comment ont évolué les rapports de cette association émergente avec les pouvoirs publics et avec les populations ? Quelle a été le rôle de cette association dans l'amélioration de l'environnement urbain, dans le développement de la culture de participation, dans le développement des actions de partenariat ?

I- GESTION URBAINE : RELATION ENTRE GOUVERNANTS ET GOUVERNES

A- La gouvernance urbaine et son application au cas de la Tunisie

Le concept de gouvernance qui a été importé des pays anglo-saxons est le plus souvent utilisé pour comprendre les dysfonctionnements institutionnels dans des situations de fragmentation du pouvoir. La gouvernance c'est aussi l'image de l'Etat focalisant les principes de transparence, de responsabilité et de bonne gestion.

Utilisé par les institutions internationales particulièrement la Banque Mondiale à partir des années 90, le concept de gouvernance implique la « manière dont le pouvoir est exercé concernant la gestion de l'économie et des ressources sociales pour le développement »

Souvent mises à l'index par les organismes internationaux et les bailleurs de fonds du fait de leur mauvaise gestion de la faiblesse de leur performances économiques et de leur manque de transparence, les institutions étatiques dans les pays en développement sont appelées à se conformer à un certain nombre de règles, de mesures, de principes et d'actions de la bonne gouvernance. La Banque mondiale spécifie la « bonne gouvernance » dans un ensemble d'énoncés : une politique prévisible ; une politique éclairée et ouverte ; une bureaucratie imprégnée par le génie professionnel qui soit performante pour l'intérêt public ; le règne de la loi ; des processus transparents ; une forte participation de la société civile dans les affaires publiques[1].

La question de la gouvernance urbaine en Tunisie soulève deux problématiques essentielles :

* les limites des modes d'action publics caractérisés par le centralisme et la hiérarchisation de la planification urbaine ;

* les impasses auxquelles est arrivé le développement fragmenté des villes.

Pour comprendre cette situation il faudrait remonter aux origines du processus d'urbanisation enclenché juste après l'indépendance et qui s'est traduit par une expansion de la ville d'où un débordement des structures publiques de planification de gestion et de régulation. Des portions considérables de l'espace urbain ont été produites à la marge des normes en vigueur et même pour les espaces programmés et planifiés, il n'y a pas eu un accompagnement en matière de services publics malgré un accroissement de l a demande.

Les mouvements sociaux violents qu'a connu le pays en janvier 1978, janvier 1980 et janvier 1984 ont été le grand signal pour les pouvoirs publics et sont à l'origine de l'instauration d'un nouveau principe de régulation de l'action publique en matière de développement urbain. Ces mouvements sont aussi à l'origine de la généralisation des plans d'aménagements des agglomérations dans la perspective d'un contrôle.[2]

---

[1] A la fin des années 80, le vocable de gouvernance a émergé au sein de la Banque mondiale dans un entre-deux de l'action et de l'élaboration doctrinale, marqué par une série de bilans-dans l'ensemble négatifs- et de réflexions concernant la mise en place de l'ajustement structurel depuis 1980.

[2] Le nombre d'agglomérations dotées de plan d'aménagement est passé de 68 en 197 à 189 en 1988.

L'Etat va consacrer un grand intérêt aux projets de développement urbain de par leur gestion, l'exploitation et l'entretien des installations qui en résultent dans les secteurs du logement, du transport, de l'approvisionnement en eau, de l'évacuation et du traitement des déchets liquides et solides, d'hygiène et les projets en matière d'éducation et de santé. L'engagement des pouvoirs publics vise aussi l'amélioration des capacités des pouvoirs locaux non seulement comme fournisseur d'infrastructures locales et de services, mais aussi en tant qu'organisme équipé à même de faciliter les tâches pour le secteur privé et l'ensemble de la communauté urbaine.

Cette prise de conscience pour une nouvelle formule de l'administration du territoire en général, est venue à la suite de la pression populaire mais elle a été aussi le résultat de considérations extérieures faisant des centres urbains des lieux privilégiés de l'innovation sociale et politique et le terrain d'une nouvelle réflexion sur les normes et les pratiques de l'action publique et associative locale.

En effet l'on assiste à l'heure actuelle à des tentatives de renforcement du pouvoir des communes sur le plan financier institutionnel et humain. Il s'agit aussi de donner à la communauté locale un certain degré de responsabilité dans le processus de prise de décision ce qui va se traduire par un renforcement de l'autonomie des communes et une amélioration sensible de leur capacités administratives et financières[3].

Dans les pays en développement en Afrique en Asie et en Amérique du Sud, l'on assiste actuellement à une mobilisation des organisations de la société civile qui se sont engagées dans plusieurs programmes de soutien aux populations en milieu rural et urbain. D'autre part, ces organisations ont établi des réseaux sociaux, des groupes de solidarité et plusieurs formes de vie associatives en vue de répondre aux besoins en service de base. En effet dans ces pays en proie à des difficultés aussi complexes que l'accès aux soins de santé, la collecte des déchets, le transport urbain, la précarité des conditions de logement et d'éducation, a incité les organisations de société civile avec le soutien d'ONG des pays développés, à s'engager dans une vaste action sociale afin de substituer le vide laissé par les pouvoirs publics. Ainsi l'on s'organise au niveau des associations de quartiers, des organisations de micro-crédit, des comités de développement, de sécurité, de groupes de femmes pour apporter des solutions aux demandes de la population.

[3] Plusieurs études ont montré que l'absence de relais crédibles entre les pouvoirs publics et les populations, constitue l'obstacle majeur dans la gestion locale.

Pour revenir à la vie associative en Tunisie, nous estimons que le point de vue du ministre des Droits de l'Homme , lors d'un colloque internationale sur la « Mondialisation et la société civile » résume bien les appréhensions des pouvoirs public vis à vis rôle des ONG dans la dynamique sociale. Il est dit à ce propos : « la question de la légitimité des ONG demeure posée. Ainsi en est-il également de leur représentativité réelle et de leur pouvoir. Tout le monde est conscient en effet de leur existence et de leur pouvoir grandissant. Or, tout pouvoir présuppose une responsabilité. Sans elle , il y a risque d'arbitraire et de dérapages. Nous ne nions guère l'existence des ONG et de la société civile et encore moins leur rôle d'acteurs dans le tissu des relations sociales, mais nous invitons tout le monde à s'interroger avec pertinence sur le vrai pouvoir, la légitimité réelle des ONG et leur responsabilité »[4]

En évoquant des notions importante telle que la représentativité, la légitimité et la responsabilité, il est clair que les pouvoirs publics privilégient en premier lieu la prééminence et la souveraineté de l'Etat pour tout ce qui est action sociale malgré le renforcement du rôle des organisations non gouvernementales, favorisé par les instances internationales.

B- Renforcement du pouvoir de la commune dans la politique urbaine

Les prérogatives des communes ont été renforcées depuis quelques années dans le cadre d'une politique de décentralisation, mais restent surtout marquées par leur contenu social. La décentralisation de l'administration remonte déjà à la « loi organique des communes[5] » de 1975, qui attribue à toute commune le statut de collectivité publique locale dotée de la personnalité civile et de l'autonomie financière chargée de la gestion des intérêts municipaux. Elle participe dans le cadre du plan national de développement à la promotion économique sociale et culturelle de la localité.

Récemment, le conseil municipal, organe de décision de la commune se voit confier des attributions assez larges comme l'approbation du budget communal, la définition des actions à entreprendre en vue d'aider au développement de la localité, l'émission d'un avis sur toutes les affaires présentant un intérêt local en matière économique, sociale, culturelle et sur tout projet devant être réalisé par l'Etat ou toute collectivité ou organisme public sur le territoire de la commune. D'autres prérogatives se sont ajoutées depuis 1994, dont la plus importante étant l'élaboration des plans d'aménagement urbain (PAU), relevant auparavant du ministère chargé de l'urbanisme.

---

[4] Quotidien La Presse de Tunisie mai 2001.
[5] Lois n° 75-33 du 14 mai 1975.

Sur le plan financier, les collectivités territoriales sont caractérisées par des ressources financières modestes. En 1994, avec 316 millions de recettes, les communes réalisent à peine 2% du PIB et 9,6 des recettes de l'Etat. La part des recettes propres des communes représente à peine plus du tiers des recettes totales soit 123 millions en 1994[6].

C'est donc l'Etat qui se trouve obligé de soutenir les budgets locaux par le biais des dotations du Fonds commun de collectivités locales (FCCL) et des emprunts auprès de la Caisse nationale des prêts et de soutien aux collectivités locales (CPSCL) et qui finance par la même occasion les Plans d'investissements communaux (PIC)[7]. engrangent la part des fonds affectés par le budget de l'Etat dans la structure des finances communales va être réduite puisqu'elle va passer de 43 % en 1988 à 36 % en 1992.

En définitive, la réforme n'a permis qu'une association limitée des collectivités locales à la gestion de leur territoire puisque l'extension des attributions du secrétaire général de la commune, peut entraîner une limitation du pouvoir des élus locaux et fera de cet administrateur un élément clef dans la gestion de la localité d'où un risque de centralisation des services publics. A cela il faudrait ajouter, l'impact de certaines entreprises publiques centralisées qui assurent certains services communs et qui ont leurs mot à dire dans tous les projets communaux[8].

Des Plans d'investissement communaux (PIC) sont élaborés depuis une décennie et qui intègrent des composantes du type : travaux d'infrastructures, des projets économiques comme les marchés et les abattoirs, des projets sportifs et culturels comme les stades et maisons de culture, des espaces verts.

Durant le VIII Plan (1992-1996), les Plans d'investissement communaux pour l'ensemble du pays ont atteint un total de 335 millions de dinars. Le tableau 59 montre que les deux tiers du budget des PIC entre 1992 et 1996 porte sur les réseaux et services urbains, la réhabilitation des quartiers populaires et l'infrastructure socio-collective.

---

[6] Les budgets de l'ensemble des communes du pays sont passés de 69 à 316 millions de dinars entre 1981 et 1994 et les recettes propres municipales ont évolué passant de 23 à 123 millions de dinars.

[7] Le Projet de développement municipal (PDM), négocié par la Banque mondiale, mais financé pour 57% par l'Etat tunisien, a contribué au financement des PIC pour un montant de 187 millions de dinars pendant le VIIe Plan (1992-1996).

[8] Les Agences, les Offices et les établissements assimilés, ont un rôle importants dans les investissements urbains mis en place par les pouvoirs publics.

Tab 59 : Plan d'investissements communaux durant le VIII Plan 1992-1996

Nature	Montant (millions de dinars)	%
Réseaux, services urbains	128	38
Réhabilitation quartiers populaires	54	16
Equipements sportifs et culturels	51	15
Projets économiques	26	8
Matériel de propreté	28	8
Acquisition foncière et aménagement	7	2
Autre (bâtiments, espaces verts)	42	12
TOTAL	335	

Source : Schéma directeur de l'aménagement du territoire

En effet les dépenses afférentes aux communes ont augmenté avec l'accroissement de la population, l'extension des villes et l'étirement des VRD, l'explosion des besoins, mais aussi du fait du transfert aux communes de la maîtrise d'ouvrages assurée préalablement par l'Agence de réhabilitation et rénovation urbaine(ARRU).

Les communes disposent aussi des Plans de développement municipaux qui concernent la restructuration du cadre institutionnel des responsabilités des communes, l'amélioration de la mobilisation des ressources municipales, le renforcement de la capacité de gestion municipale, la restructuration du fonds de prêt et de soutien aux collectivités publiques, la formation et recyclage des agents municipaux et l'assistance à la réalisation des projets municipaux.

Différentes actions ont été menées dans ce cadre. Ainsi une aide est fournie aux municipalités pour réaliser des projets économiques permettant d'accroître leurs ressources financières et des projets à caractère social en vue d'améliorer les conditions de vie dans certains quartiers populaires.

C- L'implication des comités de quartier pour le soutien des collectivités locales

Les comités de quartier dont la création remonte au début des années 90, sont une émanation des pouvoirs publics, en vue de soutenir les interventions de l'Etat et des collectivités publiques. Aux yeux du pouvoir, ces comités doivent refléter les fondements de la société civile et par la même enraciner chez les citoyens une nouvelle mentalité où prévalent le civisme, le compter sur soi, le respect de l'environnement et du cadre de vie.

En effet , la naissance de ces comités remonte aux deux décisions qui ont été prises lors d'un conseil ministériel restreint, tenu le 10 mai 1991. La première mesure concerne la mise en place d'un programme national d'assainissement et de réhabilitation des quartiers populaires et la seconde est relative à la création de structures associatives qui porteront le nom de comités de quartier.

Le nombre de comités a atteint en 1999 le chiffre de 5593 et de juin 1991 à décembre 1998, le volume global d'investissement consacré aux comités de quartiers a atteint les 25 millions de dinars, dont 11 millions à l'infrastructure et 7 millions de dinars à l'embellissement. Le volume financier de la contribution de ces comités à l'échelle nationale a été de trois millions de dinars au cours de l'année 1998 selon des données fournies par le ministère de l'Intérieur.

Créés pour des objectifs spécifiques à la propreté et la protection de l'environnement, ces comités vont élargir leurs champs d'intervention en intégrant dans leurs préoccupations tous les secteurs qui intéressent la vie d'un quartier. Ainsi les initiatives de ces comités qui couvrent toutes les zones urbaines du pays, vont toucher les domaines suivants :

* l'infrastructure : aménagement des trottoirs et des rues, éclairage public, adduction d'eau potable.

* L'embellissement des cités : création d'espaces verts, plantation d'arbres, aménagement de placettes avec jet d'eau, rénovation d'établissements publics, campagnes de propreté, sauvegarde de l'esthétique.

* Activités culturelles et sportives : création d'espaces sportifs (terrains de quartiers), équipement des clubs d'enfants et des maisons de jeunes et de culture, organisation de manifestations sportives et culturelles comme les excursions et les expositions.

* Le domaine social : collecte d'argent destiné à des activités caritatives au profit des familles et de personnes démunies (aides diverses au cours des fêtes religieuses, soupe populaire durant le Ramadhan, fournitures scolaires à la rentrée).

Les comité de quartiers sont appuyés par les cellules du Rassemblement constitutionnel démocratique (RCD), parti au pouvoir, et vont jouer le rôle d'intermédiaire entre les habitants et les autorités. Dans la plupart des cas, les membres les plus influents de ces comités sont issus du RCD.

Pour ce qui est du cas d'El Mourouj, il faut faire une distinction entre la première génération de comités, créés dans les quartiers d'El Mourouj 1,2 et 3 et la nouvelle génération de comités des quartiers populaires récents d'El Mourouj 4 et5. En effet dans le premier cas, les comités vont se consacrer essentiellement aux actions spécifiques à la propreté et à la protection de l'environnement. C'est l'exemple de la résidence Echabbi à El Mourouj 1 qui s'est signalée par des initiatives pionnières en matière d'embellissement, de planification des taches et de contacts avec les autorités régionales et locales.

Dans les quartiers récents d'El Mourouj 4 et 5 , les comités vont jouer le rôle de courroie de transmission des organes du pouvoir particulièrement les cellules du parti au pouvoir. Ainsi les membres de ces comités vont se réunir dans les locaux officiels du RCD et vont investir le voisinage particulièrement certains lieu de sociabilité tels que le café, l'école, l'épicier pour se faire connaître et développer leurs actions. L'exemple que nous citerons est celui de la cité Esselm à El Mourouj qui a entrepris un projet de partenariat avec la municipalité en vue d'aménager les trottoirs de la cité et la création d'un jardin public.

II- LA MISE EN PLACE DE L'EQUIPEMENT DE BASE A EL MOUROUJ

A- Décalage entre programmation et réalisation dans le secteur public pour ce qui est de l'équipement socio-collectif

La création de nouvelles zones résidentielles dans la périphérie des grands centres urbains, nécessite la mise sur pied d'équipements superstructurels et infrastructurels. Le financement, la réalisation et la gestion de ces équipements sont en principe à la charge de l'Etat et des collectivités régionales et locales selon des règles de répartition des compétences[9].

L'effort d'équipement de ces centres confrontés à la demande des nouvelles populations se porte essentiellement sur l'équipement socio-collectif. En effet ce type d'équipement joue un rôle déterminant dans l'éclosion d'une vie de quartier et permet de rendre compte du degré d'évolution et d'autonomie de ces nouveaux espaces par rapport au centre.

En règle générale, la prévision des besoins en équipements est du ressort de l'urbanisme, dans la mesure où il faut toujours réfléchir sur les meilleurs moyens d'assurer les services les plus élémentaires aux nouveaux résidents. Ainsi la question de la

[9] Plus de 45% des investissements urbains pris en charge par les communes pour la période 1987-1996 concernent la voirie et les équipements culturels et sportifs.

programmation quantitative des besoins en équipements, leurs coûts possibles, la superficie de terrain nécessaire, la date à laquelle ils devront être réalisés n'est pas chose facile.

Du fait de l'évolution profonde des comportements liée au développement économique et social, il s'avère difficile de faire des prévisions à long terme au niveau de la réalisation des équipements socio-collectifs. L'idéal consiste à programmer un choix d'équipements légers et évolutif en rapport avec les besoins réels des populations.

Des grilles d'équipement sont établis par les pouvoirs publics lors de l'aménagement de nouvelles zones résidentielles toutefois l'utilisation automatique de ces grilles présente des risques dans la mesure où certaines opérations spécifiques nécessitent une révision voir une réactualisation de leur contenu particulièrement les priorités en matière d'équipements socio-collectifs.

Pour ce qui est du cas de la Tunisie, une grille a été élaborée par les services du ministère de l'Equipement en 1979, en vue de pallier des insuffisances qui sont apparues dans plusieurs quartiers résidentiels récemment construits. Le contenu et les modalités d'application de cette grille ont nécessité une réactualisation dans la perspective d'une conformité aux nouveaux critères : urbanisation de plus en plus croissante, aménagement plus harmonieux, évolution du cadre de vie, multiplicité des intervenants et privatisation de certains secteurs. A cela il faudrait ajouter les impératifs de mise à niveau avec le nouveau code d'urbanisme promulgué en 1994.

D'autre part l'expansion urbaine qui touche les périphéries des grandes agglomérations, pose deux problèmes fondamentaux : financement et répartition des équipements programmés par les plans d'aménagement. En effet dans ces contrées récentes, les collectivités locales disposent de moyens financiers limités et ne sont pas en mesure de répondre aux besoins des néo-résidents en matière de services collectifs. Cette situation va amener les pouvoirs publics à demander au secteur privé de participer au financement de certains équipements.

Le second problème est en rapport avec la répartition spatiale, la hiérarchie et le niveau des services que doivent assurer ces équipements. Deux éventualités peuvent être envisagées : le premier cas consiste à opter pour une concentration des équipements autour d'un quartier central, alors dans une seconde formule il s'agit de donner la priorité à des équipements dispersés au niveau des différents quartiers.

Comment se présente à l'heure actuelle la situation des équipements socio-collectifs à El Mourouj et quelles sont les raisons qui peuvent expliquer les retards dans la réalisation de ce type d'équipement dans un territoire urbain en expansion ?

1- Surdensification des classes dans les écoles primaires

Les écoles primaires sont considérées comme étant un équipement de base et de proximité et elles constituent le premier élément de l'infrastructure socio-culturelle mise en place par les pouvoirs publics. L'école est programmée par le promoteur public et sa construction peut être différée par l'absence de coordination entre le promoteur et le ministère chargé de l'éducation ou bien par la proximité de quartiers bien équipés.

La zone d'El Mourouj compte actuellement une vingtaine d'écoles primaires qui n'ont pas la même taille au niveau du nombre de classes. La répartition des établissements d'enseignement primaire s'est faite au fur et à mesure de l'extension des nouvelles zone résidentielles à El Mourouj

La densité moyenne d'occupation par classe dépasse les 30 élèves par classe ce qui représente une surcharge assez importante. L'essentiel des écoles et de l'effectif d'élèves se concentre dans la cité d'El Mourouj 1 puisque c'est la cité aménagée initialement et qui compte une population relativement importante. Cependant, au cours des prochaines années la concentration devrait pencher du côté des cités nouvelles populaires d'El Mourouj 4 et 5. A la demande des populations, deux écoles primaires ont été construites dans les quartiers d'habitat non règlementaire de Hached et Fayala.

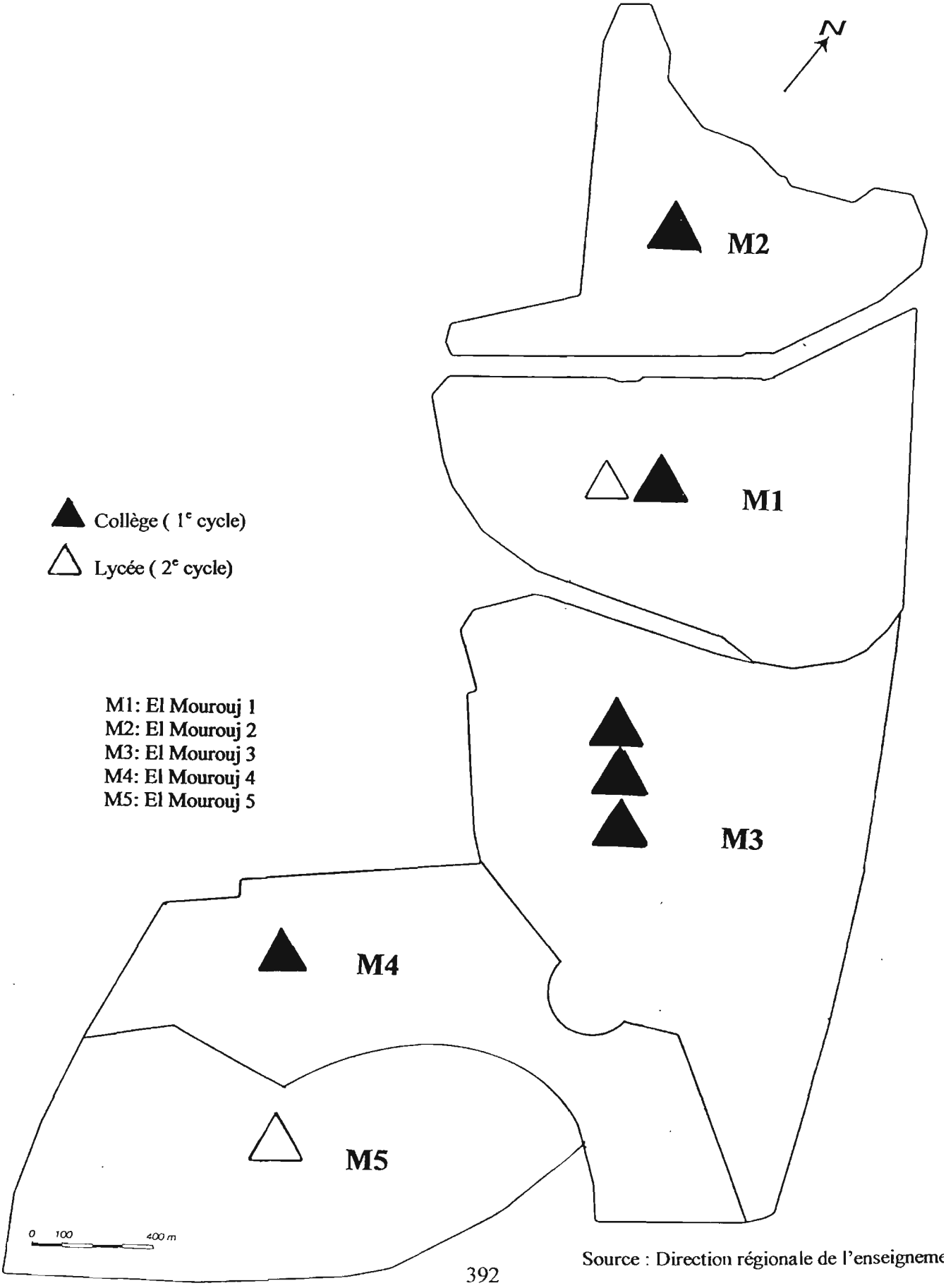
En conséquence le nombre d'écoles primaires apparaît insuffisant compte tenu des nouvelles dispositions entrées en vigueur au cours de la rentrée 2002-2003 qui stipulent un allègement de l'horaire et une répartition du temps de l'apprentissage et des enseignements sur une seule période de la journée (le matin ou bien l'après-midi).

2- Exiguïté et surcharge des établissements d'enseignement secondaire :

Dans sa programmation initiale , l'AFH a prévu la création de deux lycées : l'un à El Mourouj 1 et le second à El Mourouj 3 ; alors que la cité d'El Mourouj 4 devait accueillir un collège de même que la cité d'El Mourouj 2.

L'accroissement de jour en jour du nombre de résidents à El Mourouj est à l'origine de l'augmentation des effectifs d'élèves de l'enseignement secondaire du premier cycle qui fréquentent les collèges et ceux du second cycle que l'on trouve dans les lycées. Collèges et lycées dans l'ensemble du Grand Tunis qui sont à la limite de la saturation avec un horaire

Fig 167 : Carte de la répartition des établissements scolaires du 1er et 2e cycle du secondaire à El Mourouj



Source : Direction régionale de l'enseigneme

non stop qui va de 8 heure du matin jusqu'à 18 heures du soir. L'on est obligé dans certains établissements de programmer des cours vendredi après-midi. La question de la surcharge des classes a amené les responsables de l'éducation de fixer un nombre limite d'élèves pour les classes terminales à savoir la neuvième pour le premier cycle et le niveau du baccalauréat pour ce qui est du second cycle. La recherche de la proximité et de la réduction des déplacements fait que une grande partie des jeunes nouvellement installés fréquente les établissements sis à El Mourouj. Il n'en demeure pas moins que certains élèves sont contraints de suivre les cours dans des lycées dans le centre de Tunis ou bien dans le grand lycée de Ben Arous où l'on trouve une filière technique.

Pour revenir aux chiffres rappelons que le nombre moyen d'élèves par classe est de 42 élèves selon des indiccations qui nous ont été fournies par le proviseur du lycée secondaire d'El Mourouj 4. Dans les classes terminales le nombre moyen d'élèves ne doit pas dépasser les 30 élèves et dans la réalité on trouve des classes qui comptent entre 34 et 35 élèves selon cette même source. au niveau du premier cycle et du second cycle. Les trois principaux lycées que compte El Mourouj atteignent un effectif pléthorique et le niveau d'équipement en matériel pédagogique ne suit pas forcément.

En conséquence, l'effort de programmation en matière d'établissement d'enseignement secondaire doit être revu à la hausse dans la mesure où les estimations de la population qui va s'installer à El Mourouj dans les années à venir seront largement dépassées de plus il existe des disponibilités foncières importantes dans le secteur Sud d'El Mourouj.

3- Equipement de santé et de soins : secteur public à la traîne :

Les équipements sanitaires sont de plus en plus complexes et coûteux et avec l'augmentation des besoins des populations, les pouvoirs publics ne sont plus en mesure d'honorer tous les engagements particulièrement la réalisation de certains équipements vitaux dans les secteurs récemment urbanisés. Malgré une population estimée à 80 mille habitants, El Mourouj ne dispose que du strict minimum en matière d'équipement sanitaire public à savoir : un dispensaire opérationnelle depuis seulement début 2000 et un centre de planning familial ce qui équivaut à peu de choses par rapport aux besoins des résidents et à la programmation faite par l'organisme aménageur.

Tab 60 : Programmation et besoins réels en équipements sanitaires

Equipement	Besoins réels	Programmation AFH	Déficit
Dispensaire	9	6	3
Centre de soin	6	4	2
Planning familial	6	3	3
Hôpital de circonscription	1	0	1
Hôpital régional	1	0	1

Source : AFH

Le tableau 60 est très significatif puisqu'il montre un décalage flagrant entre ce qui existe et ce que l'on peut toujours prévoir. En effet sur les trois centres de planification familiale un seul a été « réalisé » . D'ailleurs on ne peut parler de réalisation car le centre en question, occupe un logement exigu dans un quartier d'El Mourouj 3 cédé apparemment provisoirement par la SNIT. Ce centre ne possède aucune norme pour ce qui de l'accueil et des normes de travail. Pour ce qui est des dispensaires un seul vient d'être achevé alors qu'aucun centre de soins n'a été réalisé. En réalité les besoins de la population en équipements sanitaires publics seront à terme plus importants dans les années à venir.

4 - L'équipement de culture et de sport : un grand vide

Il s'agit de l'ensemble des équipements destinés à permettre l'exercice d'un certain nombre d'activités dans le but d'épanouir les facultés physiques, intellectuelles et affectives de ceux qui les pratiques. Il existe deux catégories d'équipement, ceux à usage quotidien et des équipements utilisés périodiquement. Il faut rajouter à cela les équipements sportifs polyvalents qui sont utilisés par les élèves, les étudiants et par le reste de la population. Les collectivités publiques interviennent pour le financement, la gestion et la maintenance de ces équipements. Pour ce qui est du cas d'El Mourouj, il existe un grand vide sur le plan équipements culturels , sportifs et de loisir alors que la programmation de l'AFH prévoyait la réalisation des équipements ci-après :

Tab 61 : Programmation des équipements culturels et sportifs par l'AFH

Nature de l'équipement	Nombre
Centre de jeunes et culture	2
Bibliothèque	3
Terrain de sports	4
Espace de jeux	2

Le plan d'investissement communal s'étalant de 1997 à 2001 et pour lequel une enveloppe de 2,3 millions de dinars est allouée, prévoit la mise en place de l'infrastructure, de bâtiments à caractère administratif, de complexes sportifs de projets sociaux culturels et économiques. C'est ainsi que l'on a procédé à la construction d'une maison de culture pour un investissement de 420 mille dinars et qui propose plusieurs activités attrayantes comme l'informatique, le cinéma, la peinture. L'on prévoit aussi de construire une bibliothèque pour un coût de 132 mille dinars et qui sera opérationnelle à la fin de 2000. Cette bibliothèque doit en principe remplacer celle située actuellement dans le complexe qui regroupait les services municipaux. Le club pour enfant sis à El Mourouj 3 est en voie de finition. Pour ce qui est de l'équipement sportif, il existe un stade municipal qui ne dispose pas des aménagements nécessaire pour être opérationnel. D'autre part El Mourouj ne dispose pas d'une salle couverte omnisports qui serait en mesure de donner de la dynamique aux sports collectifs et individuels. L'absence de ce genre d'équipement a un impact négatif sur l'activité sportive et culturelle de la cité ce qui explique le peu d'intérêt accordé par la population au festival local[10] qui se tient durant l'été et qui doit utiliser des espaces non appropriés comme le stade municipal ou bien la cour d'un établissement d'enseignement[11]. La réalisation d'un théâtre de plein devient plus qu'une nécessité d'autant plus qu'il existe de l'espace.

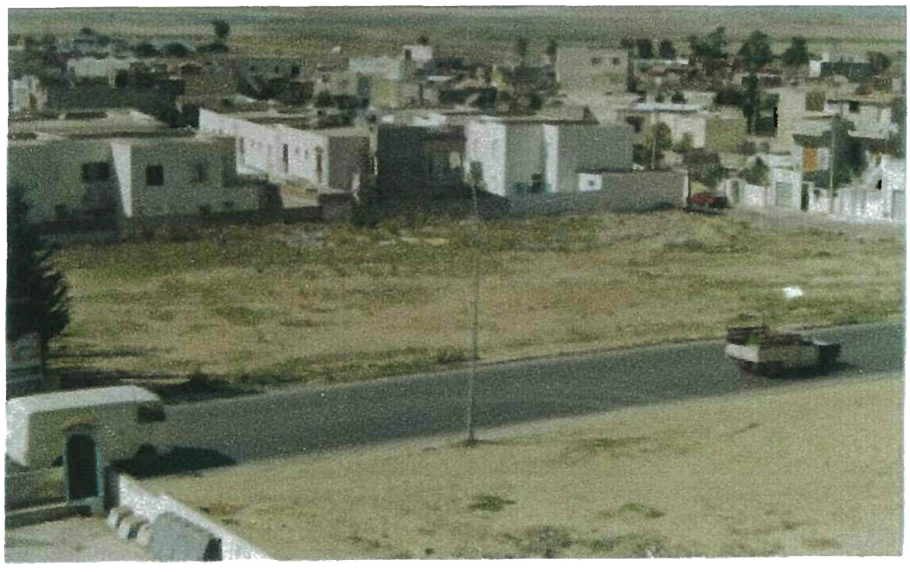
B- Equipement administratif en voie d'installation

L'appareil administratif sur le territoire d'El Mourouj est encore en voie d'installation. Ainsi l'on recense sur le territoire d'El Mourouj deux types d' administrations : celles qui occupent des locaux de construction récente, et un second type constitué par les administrations ayant élu domicile dans des locaux non appropriés puisqu'il s'agit la plupart du temps de logement destinés à l'habitation. Dans la première catégorie nous citerons la municipalité, la recette postale, la recette fiscale. Le Plan d'investissement communal a permis entre autre la réalisation d'un nouvel Hôtel de Ville pratique, dont le coût avoisine les 400 mile dinars. La bâtisse moderne et conçue selon des références architecturales arabo-musulmanes, est fréquentée quotidiennement par les citoyens pour l'obtention des différents documents administratifs.

---

[10] En principe chaque Délégation dispose d'un comité culturel qui est chargé de l'organisation d'un festival durant une bonne partie de la période estivale.
[11] Le festival local d'El Mourouj a eu lieu au lycée d'El Mourouj 4.

Pl 18 :Carence en équipements sportifs pour jeunes : utilisation des esplanades et des terrains vagues en tant qu'espaces de jeux



Deux recettes postales ont été construites récemment l'une à El Mourouj 1 et une seconde à El Mourouj 2. La première recette bien que desservie par plusieurs guichets n'est pas en mesure de servir les habitants des nouvelles cités avoisinant El Mourouj 1 et l'administration doit prévoir la construction d'une troisième recette postale à E l Mourouj 4 ou 5. La commune d'El Mourouj 1 s'est dotée récemment d'une recette fiscale qui a été construite sur un petit lopin de terrain à proximité du premier centre commercial. Ce local bien que exigu va rendre de grands services aux résidents mais permettra l'administration fiscale locale de collecter les différents impôts.

La Délégation d'El Mourouj qui représente le pouvoir régionale dépendant directement du Gouvernorat de Ben Arous a été transférée récemment à son nouveau siège situé à l 'emplacement de l'espace qui était occupé par le marché hebdomadaire, juste à proximité de la zone industrielle.

Le Rassemblement constitutionnel démocratique (RCD), parti politique au pouvoir dispose de locaux dans les complexes commerciaux assez fréquentés. C'est le cas de la Fédération d'El Mourouj qui dispose d'un bureau dans le complexe commercial Lamti à El Mourouj 1 alors que les partis d'opposition et les organisations nationales[12] ne disposent pas de permanences dans la Délégation d'El Mourouj. Les autres institutions siégeant à El Mourouj sont représentées par des opérateurs qui interviennent directement à El Mourouj, à savoir l'AFH qui occupe un certain nombre de bureaux dans le Centre 21, ancien local ayant abrité la municipalité. Pour la surveillance de ses chantiers et l'accueil des clients, la SPROLS a ouvert un bureau dans une de ses anciennes résidences à El Mourouj 1.

Aux différents locaux administratifs que nous avons cité, il faudrait ajouter les édifices religieux qui dépendent directement du ministère des Affaires Religieuses. L' on recense actuellement à travers le territoire d'El Mourouj, un total de trois mosquées et il est probable que l'on construise un quatrième à El Mourouj 5.

C- Très peu d'espaces verts récréatifs

On nous basons sur la programmation de l'AFH en matière de création d'espaces verts l'on constate que peu de chose a été fait. Pour l'ensemble des différents lotissements

[12] Il s'agit essentiellement des centrales syndicales des travailleurs et du patronat. L'Organisation de défense des consommateurs disposait d'une minuscule loge à proximité de l'ancien espace utilisé par le marché forain et que l'on vient tout juste d'aménager en un jardin public.

d'El Mourouj la répartition des espaces verts prévues s'établissait comme l'indique le tableau 62.

Tab 62 : Espaces verts programmés par l'AFH

Cité	Espace vert en m²	M²/ha
Mourouj 1	74 338	3,72
Mourouj 3	15 880	0,71
Mourouj 3 bis	5 000	_
Mourouj 4	8 899	0,44
Mourouj 5	33 900	1,36
Mourouj 6	120 000	4,00

Source : AFH

Il faut rappeler que le ministère de l'Equipement et de l'Habitat a établi une grille d'équipement dans les zones urbaines afin de les doter d'espaces verts. Cette grille n'est respectée que rarement par les lotisseurs privés (Tab 63)

Tab 63 : Espaces verts et nombre d'habitants

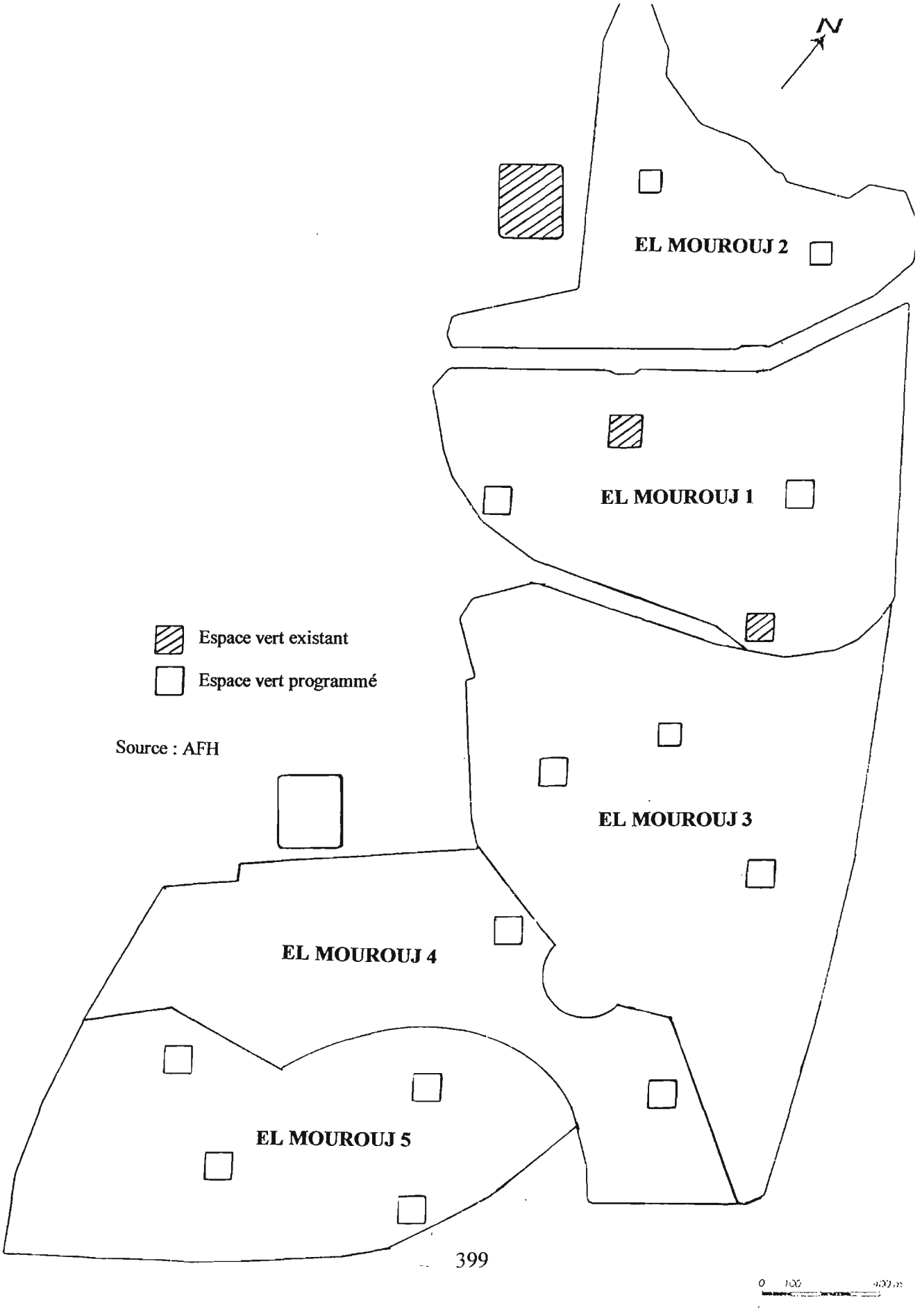
Nombre d'habitants	Square	Jardin public	Parc urbain
15 000	4	2	-
25 000	4	2	-
25 000	4	2	1
50 000	4	3	1

Source : Ministère de l'Equipement et de l'Habitat

Le volet embellissement et aménagement des espaces verts bénéficie d'un intérêt constant de la part des responsables municipaux d'El Mourouj, en témoigne l'enveloppe de 260 mille dinars qui y est consacrée. En fait il s'agit d'atteindre le chiffre de 10 m² de couverture végétale grâce à la création d'espaces verts récréatifs pour enfants autour des ensembles résidentiels collectifs, la réalisation de squares aménagés, de parcs urbains.

A notre connaissance, il existe actuellement à El Mourouj deux espaces verts plus ou moins fréquentés par la population. Le premier espace qui s'étale sur trois hectares est un jardin public mal entretenu faute de moyens. Ainsi il a fallut creuser un puits pour l'arrosage

Fig 108 : Espaces verts et jardins publics existants et programmés à El Mourouj



de la végétation. Une formule est à l'heure actuelle recherchée pour une meilleure exploitation du jardin Ali Belhaouane avec l'idée de créer un espace de loisirs et la mise en place d'une cafétéria qui sera louée suivant un cahier des charges. De même il est question du reboisement et du renouvellement de la clôture de l'espace s'étendant sur trente hectares qui se trouve à proximité du parc à ferraille et qui est menacé par les animaux transhumants. Cet espace selon la programmation de l'AFH devrait servir à accueillir un parc urbainLe parc urbain d'El Mourouj inauguré en juin 1999, fait partie de ce projet et constitue le principal espace vert récréatif dans le secteur. Il faut rappeler que ce parc a été aménagé sur le site de l'ancienne décharge de Henchir Lyhoudia qui s'étalait sur 100 hectares des berges de la Sebkha de Sijoumi.

D-Aménagement et exploitation de l'espace public par les collectivités locales

Les collectivités locales peuvent entreprendre des aménagements au niveau de certains espaces et à l'intérieur des limites communales en vue de les mettre à la disposition de certains opérateurs économiques, comme c'est le cas à El Mourouj où l'on a exploité plusieurs espaces publics à des fins diverses. C'est l'exemple du marché hebdomadaire des voitures d'occasion, Le parc à ferraille de Henchir Lihoudya et la décharge transformée en Parc Urbain.

1- Trouver un site qui convient au souk hebdomadaire d'E Mourouj

En dépit de l'évolution socio-économique et des mutations qu'a connu la société tunisienne particulièrement l'apparition de nouveaux modes de vie et la multiplication des circuits et des espaces de distribution et de commerce, les marchés hebdomadaires ou souks ont encore leur place dans le paysage urbain en Tunisie. Ces espaces de convivialités, d'échanges jouent encore un rôle économique non négligeable. Toutefois le souk hebdomadaire mis en place depuis 1994 par la municipalité d'El Mourouj a changé de lieu à trois reprises du fait des aménagements successifs qui ont été réalisé, particulièrement l'aménagement d'un square dans la partie centrale d'El Mourouj.

En effet ce souk a occupé en premier lieu une esplanade dans la partie centrale d'El Mourouj1 à proximité de la zone industrielle. Par la suite il a été déplacé vers El Mourouj 4, sur le terre plein et l'espace qui na pas été conquis par les constructions. Dernièrement ce même souk a élu domicile sur un terrain vague à la limite d'El Mourouj 3.

L'espace occupé par ce marché n'est pas très grand et les marchands tout commerce confondus, s'installent un peu au hasard. La clientèle qui fréquente ce marché est attirée surtout par les étals de fruits et légumes qui sont à des prix plus abordables que dans les magasins de quartiers. Toutefois cette différence de prix s'explique surtout par les mesures d'hygiène qui ne sont pas toujours respectées dans ces lieux improvisés, par la qualité des denrées qui laisse à désirer mais aussi les charges fiscales réduite qui sont imposées à ces commerçants ambulants et qui font presque tous les marchés forains du Grand Tunis. Une bonne partie du souk d'El Mourouj est occupée par les étals de friperies fréquentés surtout par une clientèle féminine..

2-Le marché hebdomadaire des voitures d'occasion : une activité gênante

Il s'agit d'un nouvel espace aménagé depuis 1998, sur une partie des berges de la Sebkha de Sijoumi entre le parc à ferraille de Henchir Lihoudya et le nouveau Parc urbain d'El Mourouj. Cet espace possède une capacité d'accueil supérieur à celle de l'ancien marché de l'Avenue Mohamed V, dont la capacité était limitée seulement à 500 voitures. Le nouveau marché se caractérise en premier lieu par son étroitesse par rapport à la demande, par son entretien qui laisse à désirer.

S'étendant sur une superficie de 1,7 hectares, le nouvel espace aménagé par la Municipalité de Tunis, possède une forme trapézoïde. Il a été conçu pour répondre aux besoins pressant notamment pour permettre notamment la circulation et le stationnement loin des embouteillages du centre ville[13]. Selon les services municipaux, l'actuel marché d'El Mourouj est en mesure d'accueillir jusqu'à 1000 voitures.

Les travaux d'aménagement qui ont coûté plus de 200 mille dinars selon les responsables municipaux, n'ont pas permis d'atteindre les objectifs escomptés. En effet, il faut noter d'abord un encombrement sur ce tronçon de route qui mène à Fouchana et Mhamedia et qui a obligé les bus de la Société nationale de transport de dévier le passage des lignes 24, 59b et 53. D'autre part l'espace occupé par ce marché a été sommairement aménagé puisque nous avons noté l'absence de clôture et l'utilisation d'un simple amoncellement de terre en guise de protection du marché. L'endroit paraît désertique du fait de l'absence de végétation et le terrain est pour le moment couvert de tout-venant et l'on pas pensé à le couvrir d'une couche de bitume.

[13] C'est surtout les manifestations qui se tiennent au Palais des Congrès à proximité du grand parking utilisé comme marché, qui ont amené les autorités municipales à entamer ce changement.

Pl 19 : Souk hebdomadaire et marché des voitures d'occasion : des sites qui ne sont pas appropriés

Un aménagement adéquat et fonctionnel de cet espace doit comprendre un minimum d'équipement comme des blocs sanitaires, une administration, un bitumage et un traçage sur l'aire de stationnement des voitures enfin l'installation d'une vraie clôture en fer forgé.

3- La décharge municipale transformée en parc urbain.

Le ministère de l'Environnement et de l'Aménagement du Territoire a programmé dés 1996 de créer cent parcs urbains[14] à travers la réhabilitation des forêts entourant les grandes agglomérations urbaines. Le but de ce projet était d'assurer à chaque tunisien un espace de 10m2 de verdure et de limiter par la même occasion l'avancée du béton dans les grandes villes. L'objectif principal étant de créer des lieux ou espaces de loisirs, culturels, sociaux et environnementaux, en vue d'améliorer la qualité de vie des citoyens dans la mesure où ces parcs sont destinés à accueillir les familles.

Le parc urbain d'El Mourouj, inauguré en 1999, a été ménagé sur le site de l'ancienne décharge de Henchir Lihoudya[15]. Il couvre 100 hectares des berges de la Sebkha de Sijoumi, le long de la route nationale n° 3. Le boisement du site par la plantation de plus de 30 mille arbres sur un total de 100 mille, a été la première action entreprise concernant l 'aménagement de ce parc. La réalisation de ce parc ayant nécessité un investissement de 2,6 millions de dinars a adopté une démarche englobant les différents domaines ayant un rapport avec l'environnement. Ainsi parmi les composantes du parc, l'on prévoit la mise en place d'une pépinière, d'un parcours santé, d'un musée écologique, d'un espace d'orientation d'éducation et de culture environnementale.

A cela il faudrait ajouter les composantes suivantes à savoir « le train de l'environnement » composé de deux wagons qui ont été aménagés en une bibliothèque, le bus transformé en un club d'éducation et de culture environnementale enfin l'avion aménagé en une salle de cinéma et de documentation qui concerne l'environnement.

Le parc comporte aussi l'aménagement d'un musée écologique, avec notamment deux unités illustrant respectivement les étapes du traitement des déchets ménagers organiques et le recyclage des matières plastiques, en papier et en aluminium. Entouré de quartiers populaires, ce parc doit en principe impliquer les ONG pour la gestion de certaines activités d'animation d'autant plus qu'il comporte un théâtre de plein d'une capacité de 700 places, en mesure d'abriter des spectacles artistiques et culturels.

---

[14] L'objectif du ministère de l'Environnement consiste à réaliser un parc urbain pour 55 mille habitants.
[15] Il s'agit de la plus grande décharge du pays qui traitait quotidiennement environ 1200 tonnes de déchets.

E- Dynamisme des privés dans les secteurs de l'enseignement et celui de la santé

1- Multiplication des institutions d'enseignement privé à El Mourouj

Le nombre de ces établissements n'est pas encore très important et l'on note une certaine concentration à El Mourouj 1 particulièrement à proximité des espaces et centres commerciaux. Notre enquête nous a permis de relever la présence des établissements suivants :

Tab 64 : Les établissement d'enseignement et de formation du secteur privé

Nature de l'établissement	Nombre	Lieu
Ecole de base	2	Mourouj 1
Etablissement secondaire	1	Mourouj 1
Etablissement de formation professionnelle	3	Mourouj 1
Conservatoire de musique	1	Mourouj 1

Source : Enquête personnelle.

Les écoles primaires privées commencent à se faire connaître dans certains quartiers de la périphérie du Grand Tunis. Ces écoles assurent un enseignement assez renforcé par rapport au secteur public notamment par l'introduction de certaines matières comme l'anglais et l'informatique. De plus elles peuvent offrir un service de demi-pension, l'étude surveillée et la garde des élèves en dehors des horaires officiels ce qui arrange les parents qui travaillent et qui ne peuvent pas contrôler leurs enfants durant toute la journée. De plus à la fin de chaque année scolaire, ces institutions assurent des résultats convenables aux examens nationaux avec des taux de réussite assez respectables. Deux écoles de ce type ont vu le jour à El Mourouj jusqu'à présent et leur nombre est appelé à croître . Contrairement au primaire, l'enseignement secondaire privé n'est pas très côté étant donné qu'il rassemble une bonne partie des élèves ayant échoué dans l'enseignement secondaire public. On a relevé un seul lycée privé à El Mourouj avec un effectif assez réduit. Tout comme la majorité des institutions d'enseignement privé du Grand Tunis, ces établissements occupent des locaux destinés à l'habitation qui ont été plus en moins transformés pour contenir des élèves et des équipements pour suivre des cours. Les institutions de formation professionnelle connaissent à l'heure actuelle un grand essor et c'est le cas d'El Mourouj où l'on a relevé surtout des centres spécialisés dans l'informatique.

2- Ouverture d'un grand nombre de cabinets de médecins

Contrairement au secteur public, l'appareil et équipement sanitaire appartenant aux privés occupe sa place et se développe au fur et à mesure de l'apparition de nouveaux quartiers et l'arrivée de nouveaux résidents. Une enquête sur le terrain nous a permis de faire le relevé suivant :

Tab 65 : Répartition des principales spécialités privées du secteur de la santé

Spécialité	Nombre
Médecin généraliste	8
Pédiatre	3
Gynécologue	4
Chirurgien dentiste	4
Laboratoire analyse médicale	2
Pharmacie	7
Kinésithérapeute	2
Infirmerie	5

Source : enquête personnelle

L'installation des praticiens en médecine n'est pas aussi facile comme on le croît dans les nouveaux quartiers d'habitation puisqu'il faut un certain temps pour se faire connaître et pour avoir sa clientèle. D'autre part le choix de l'emplacement peut être déterminant. Ainsi la plupart des praticiens à El Mourouj ont choisi s'installer à proximité de l'artère principale qui traverse les différents quartiers. Cette même remarque concerne les pharmaciens qui en fin de compte travaillent en étroite relation avec les cabinets de médecins. La tendance actuelle des praticiens se manifeste par une migration vers les centres commerciaux construits récemment et un regroupement de différentes spécialités au sein d'un même espace. C'est le cas de la concentration de presque une dizaine de praticiens dans le complexe commercial Lamti à El Mourouj 1, sur la voie principale et à proximité du nouveau siège de la municipalité. D'autre part plusieurs médecins ont opté pour l'achat de

Pl 20 : Concentration des complexes commerciaux et des bureaux

à El MouroujI

leur propre local, dans les nouveaux appartements le long de la principale artère à savoir l'Avenue des Martyrs.[16]

Le bain maure ou « hammam » constitue un équipement sanitaire et d'hygiène essentiel dans les nouvelles zones résidentielles puisqu'il sont fréquentés par les personnes démunies de salles de bains mais aussi par les personnes qui en disposent. Le nombre total de hammam est de cinq dans les différentes cités d'El Mourouj soit un bain par cité. En effet pour chaque cité, l'AFH a prévu une emprise pour la construction de ces bains .

Le hammam est considéré comme étant un lieu de purification du corps et la plupart du temps il est associé à la mosquée. Ainsi pour ce qui du cas de la mosquée située à proximité du centre commercial d'El Mourouj 1, on s'est trouvé dans l'obligation de construire un petit hammam sur un terrain destiné préalablement à un autre équipement.

Ayant constaté le vide en matière d'animation et culture, certains privés tentent actuellement d'exploiter ce créneau à des fins commerciales en ouvrant des locaux qui sont destinés aux personnes qui s'intéressent à internet. Le Centre 21 qui abritaient les services de la municipalité a été transformé bureaux destinés à la location et certains privés s'y sont installés pour assurer certains services aux citoyens[17].

Finalement on peut dire les pouvoirs publics se sont rendu compte qu'ils ne peuvent pas maîtriser et assurer la gestion des problèmes en milieu urbain ; d'où la nécessité de penser à une formule alternative qui amène la participation des populations à la gestion de la ville. Il y a eu la création des comités de quartiers qui sont une émanation des cellules du parti au pouvoir mais aussi la naissance de quelques associations indépendantes dont l'objectif essentiel était au départ en relation avec l'environnement du quartier.

II- STRUCTURES ASSOCIATIVES ET GESTION URBAINE : L'EXPERIENCE DE L'ASSOCIATION DES HABITANTS D'EL MOUROUJ 2

Le réseau associatif en Tunisie se caractérise par le nombre assez important d'associations qui exercent dans plusieurs domaines particulièrement la culture, le social, l'éducation et le sport. Selon des indications du ministère de l'Intérieur, il existe actuellement plus de 5 mille associations qui sont régis par la loi du 7 novembre 1959, amendée le 2 août 1988.

---

[16] Les plus anciens praticiens étaient au départ de simples locataires et l'ancien centre commercial était le point focal pour l'ensemble de la profession médicale.
[17] Photocopies, traitement de textes, gestion et comptabilité des entreprises.

Au sein de ces associations, il faut distinguer la présence de structures qui se sont spécialisées dans des secteurs en relation avec l'aménagement de l'espace, l'environnement et la sauvegarde du cadre de vie urbain. Ainsi il y a lieu de citer l'Association tunisienne pour la protection de l'environnement et ses sections régionales qui sont au cœur de l'action de protection de la flore, de la faune des ressources en eau, la lutte contre la désertification et l'assainissement urbain. En matière de protection du patrimoine urbain, de réhabilitation des monuments historiques et de planification urbaine, il faudrait citer le rôle joué par les Associations de sauvegarde des médinas placées sous la tutelle de leurs municipalités respectives.[18]

Les associations d'écodéveloppement les mieux structurées parmi les organisations non gouvernementales (ONG) et disposent d'importants soutiens financiers internationaux. Ces ONG réalisent de grands projets de développement et sont animés par un noyau permanent de professionnels particulièrement dans les régions les plus déshérités du pays.[19]

Enfin nous citerons les associations de protection de sites qui sont issues d'initiatives locales qui tendent à rassembler diverses compétences dans le but de préserver des sites naturels ou urbains menacés par des nuisances environnementales de tous ordres. Ces mêmes associations se donnent parfois pour objectif, l'animation de ces lieux, comme l'Association des amis du Belvédère,[20] les associations de protection de certaines plages comme Raf Raf, Chaffar, Soliman et surtout l'Association du quartier El Mourouj 2. En effet cette dernière est presque l'unique exemple de structure associative exerçant en milieu urbain, ayant cherché à prendre ses distances vis à vis du pouvoir.

A travers un entretien que nous avons eu avec le premier responsable de cette association, nous allons essayé de dresser un bilan des activités de cette structure de quartier qui constitue une forme de remise en question du système actuel d'animation de ces nouveaux tissus urbains et quelles sont les chances de réussite de ce genre d'expériences ?

A- La décharge municipale de Henchir Lyhoudia à l'origine de la création de l'Association des habitants d'El Mourouj 2

---

[18] L'Association de sauvegarde de la médina de Tunis est la plus importantes de ces associations puisqu'elle a participé à la réalisation de plusieurs projets particulièrement la rénovation du quartier de la Hafsia.

[19] C'est l'exemple de l'Association de promotion de l'emploi et du logement (APPEL) qui exerce dans le Nord-Ouest du pays et qui a réalisé plusieurs programmes de développement dans les zones enclavées et montagneuses du Haut Tell et de la Khroumirie.

[20] Il s'agit du plus ancien et plus grand parc urbain de la capitale.

La création de l'association est intimement liée à la décharge municipale connue sous le nom de Henchir Lihoudya, située sur la rive Sud-Est de la Sebkha de Sijoumi et utilisée par les municipalités de Tunis, de Ben Arous et du Bardo. S'étendant sur une superficie totale de 90 hectares, la décharge a été mise sous le contrôle de l'Office national de l'assainissement (ONAS) en août 1984. La consommation moyenne d'espace entre 1985 et 1987 était de l'ordre de 7,1 hectares par an ou encore de 0,6 hectares par mois.

Conçue pour recevoir essentiellement des ordures ménagères, la décharge de Henchir Lihoudya (DHL) recevait aussi des déchets industriels liquides et boueux, des boues des stations d'épuration, des déchets des hôpitaux, des déchets des abattoirs et du marché de gros et des déchets des différents ministères, banques et autres entreprises publics et privés.

Les quantités de déchets qui ont été déversées, dépassaient toutes les prévisions (voir tableau 66). A titre d'exemple, pour l'année 1987, la quantité d'ordures prévue était de 194 mille tonnes alors que la quantité reçue a été de plus de 257 mille tonnes, soit un dépassement d'environ 33 %. La diversité des déchets a entraîné le développement du chiffonnage et de la récupération. Plus de 200 chiffonniers ont élus domicile à la décharge, récupérant essentiellement du carton, de l'aluminium, du cuivre, du plomb, du textile ....

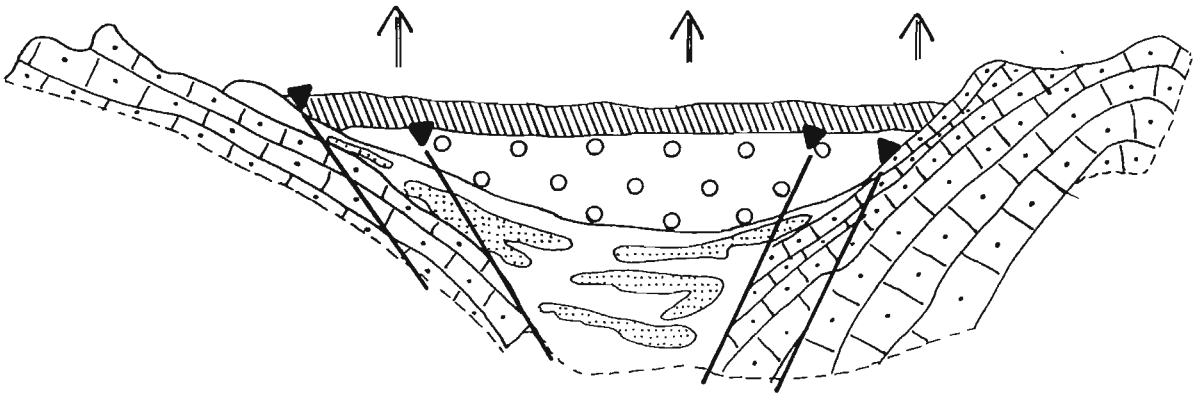
Il s'agissait essentiellement des enfants et des femmes qui travaillaient dans des conditions d'hygiène déplorables et en l'absence de toutes règles de sécurité. En effet, les bennes ou véhicules spécialisés déchargeaient les ordures en tas et les chiffonniers venaient les éparpiller ce qui va rendre le travail des engins d'épandage beaucoup moins efficace. Outre les chiffonniers, il y a lieu de signaler aussi la présence de bovins et ovins qui venaient à la recherche de nourriture parmi les ordures, ce qui va compliquer le déchargement des ordures et la circulation des engins.

Les conditions de travail sur le site même de la décharge étaient très contraignantes. En effet le caractère argileux des pistes de la décharge, rendait leur utilisation très difficile par les engins lourds surtout en période pluvieuse. Les projecteurs et poteaux d'éclairage ont été en grande partie abattus ou endommagés. Le déchargement se fait dans plusieurs endroits en même temps et l'élimination des déchets se limite au régalage et compactage.

La couverture avec de la terre se faisait après décomposition des ordures ménagères et il y avait des difficultés pour l'approvisionnement en remblais. Le déficit en remblais est couvert en partie par les déblais ramenés des chantiers de l'ONAS, par l'apport des entreprises privées et par l'achat.

Fig 109 : Carte des nuisances de l'ancienne décharge publique

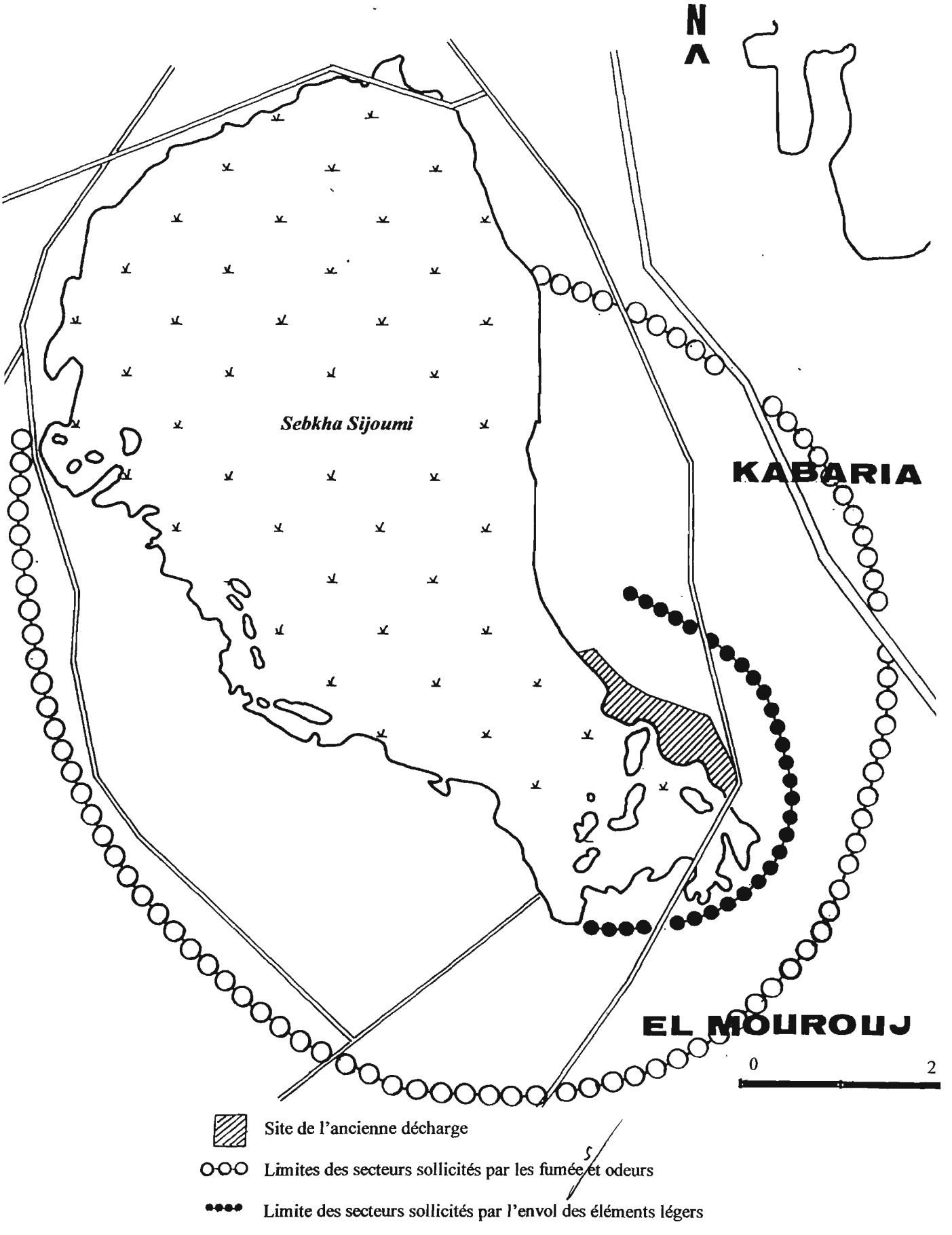
Source : District de Tunis



- Sol de sebkha
- Argile et lentille de sable
- Calcaire éocène à nappe d'eau douce
- Faille (cassure)
- Rejet polluants liquides et solides
- Pollution souterraine (infiltration et risques de contamination de la nappe)
- Dégagement gaz toxiques

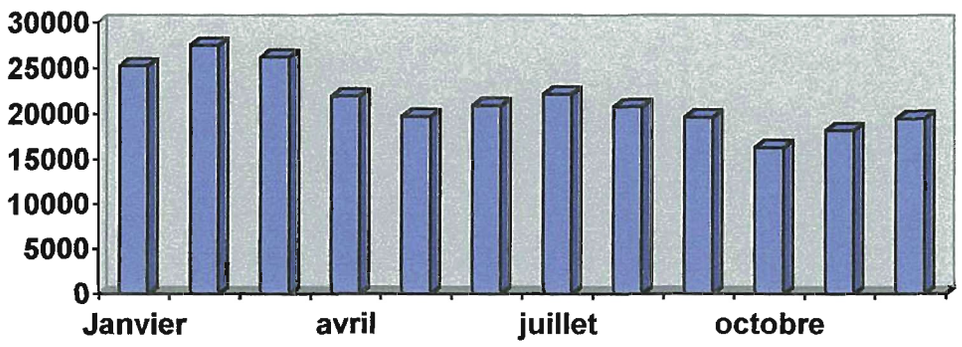
Source : Etude environnementale de la Sebkha de Sijoumi . A.ABBES 1998.

Fig 110 : Les risques de pollution de la Sebkha de Sijoumi



Sous l'effet cumulé des facteurs que nous venons de relater, la DHL s'est transformée en un foyer de plusieurs nuisances par le dégagement permanent de fumées qui sont dues essentiellement à l'autocombustion des ordures ménagères et au brûlage de certains déchets par les chiffonniers alors que d'après les règlements, le brûlage à l'air libre de tout déchet est interdit sur la décharge pour éviter tout risque d'incendie. La DHL est aussi à l'origine du dégagement d'odeurs nauséabonde provoquée par la fermentation et la décomposition aérobic des ordures ménagères. La pollution des zones limitrophes par l'envol des éléments légers (papier, emballage plastique ...) était due à l'absence de filets mobiles sur les lieux de déchargement et de clôtures autour du site mais aussi du fait des déversement des ordures sur les berges, des ruissellements des eaux d'essorage, de lessivage et de filtrage. La prolifération des insectes, des mouches, des rats, des reptiles, des oiseaux et des chiens errants était chose courante.

Fig 111 : Evolution mensuelle des déchets au cours de l'année 1987 (en tonnes)



Source : ONAS

Tab 66 : Quantités de déchets prévues et déversées dans la décharge entre 1985 et 1987 (tonnes)

Année	Quantité prévue	Quantité reçue	Dépassement (%)	Superficie consommée (ha)
1985	176 000	317 578	80	7,9
1986	185 000	281 107	52	7,0
1987	194 000	257 744	32	6,4

Source : ONAS

B- Mobilisation de la population et naissance du comité de quartier d'EL Mourouj 2

La mobilisation de la population va avoir lieu au cours de l'hiver 1987/88. En effet l'abondance des pluies durant cette année va empêcher l'accès à la décharge ce qui va emmener les bennes municipales à opérer le déchargement des ordures en dehors du site, sur la bordure de la route GP3. La réaction de la population à la suite de cet acte a été immédiate : signature de pétitions, publication d'articles dans la presse quotidienne.

Le rassemblement d'un groupe d'enfants encadré par des adultes le 5 juin 1988 à l'occasion de la célébration de la journée mondiale de l'environnement, va avoir un large échos auprès de la presse locale et même auprès d'un magazine télévisé très suivi qui va faire un reportage sur la décharge insistant sur le phénomène de chiffonniers et reléguant au second plan le problème de pollution, différentes des nuisances et de la mobilisation de la population.

Un sentiment de frustration va naître et les habitants du quartier d'El Mourouj II vont envoyer une pétition au président de la République et décident par la même occasion de créer une association pour la défense des intérêts du quartier.

Le dossier de constitution du comité de quartier d'El Mourouj a été déposé le 12 janvier 1989 au siège du gouvernorat de Tunis et c'est à partir du 25 avril 1989 que les activités du comité seront légalisées du moment où il y a eu publication du visa dans le Journal Officiel

D'après une brochure de présentation, les mobiles de création du comité sont les suivants : « Conscients de la nécessité impérieuse de la participation du citoyen à la vie de son quartier et de sa localité, des citoyens d'El Mourouj II (Gouvernorat de Tunis) ont constitué un comité afin de :

* Responsabiliser les citoyens en les incitant à prendre en charge leur quotidien et à abandonner l'idée d'être toujours assisté, donc de compter sur ses propres forces et agir en s' assumant.

* Attirer l'attention du citoyen sur l'urgence de renforcer les liens entre habitants en préparer l'avenir de la cité dans le cadre d'une société civile ancrée dans nos mœurs et habitudes.

* Sensibiliser chacun à l'environnement sain qui est une condition sine qua non de l'équilibre physique et psychique de l'individu donc de son épanouissement.

Trois objectifs principaux ont été fixés dés le départ par le comité à savoir : la participation aux affaires de la cité, l'amélioration de la qualité de la vie de la cité et l'établissement de relations avec la municipalité, l'administration les ONG tunisiennes et étrangères.

Concernant le premier objectif, il est question de faire connaître les spécificités et les besoins des habitants et la sensibilisation de ces derniers sur l'importance des fonctions du comité et de la nécessité d'adhérer à la réalisation des ces objectifs. Sur un autre, le comité est le représentant des habitants auprès des instances locales , régionales et nationales.

Pour ce qui du second objectif en relation avec l'amélioration de la qualité de la vie dans la cité, le comité se porte garant d'organiser les actions collectives et des campagnes de volontariat en collaboration avec les services municipaux et les administrations concernées et incite les habitants des résidences collectives à créer des syndics. De plus le comité collabore à la réalisation des équipements collectifs dans le but d'améliorer la qualité et le cadre de vie dans la cité et organise des manifestations éducatives, culturelles et sportives qui répondent aux aspirations des habitants.

Enfin comme dernier objectif, il s'agit d'établir des contacts avec les services municipaux et l'administration et ce par la participation aux travaux du conseil municipal et autres commissions. Des relations seront aussi établies avec des associations locales et étrangères ayant des objectifs similaires en vue d'un échanges des expériences et la réalisation de projets communs.

C- Les premières actions concrètes du comité

Le comité a multiplié dés le départ ses contacts avec les autorités compétentes locales régionales et nationales. Cela a abouti à une réunion importante le 3 septembre 1991 avec le maire de la ville de Tunis. Par la suite, le dimanche 25 septembre, le maire va effectuer une visite de la décharge, accompagné d'un staff de directeurs. Au cours de la réunion publique au sièges du comité, les habitants vont réitérer au maire leurs doléances, insistant sur les méfaits de la décharge.

Les suite concrètes de cette visite du maire se sont matérialisées par un traitement aérien des insectes sur toute la superficie de la décharge, la mobilisation de toute une équipe

de nettoyage de la municipalité pendant le week-end pour l'enlèvement des déchets encombrants à certains endroits de la cité.

Le comité a poursuivi ses contacts en tenant une réunion avec le ministre de l'Equipement et de l'Habitat le 18 octobre 1991. Tous les aspects du problème ont été évoqués avec le ministre qui a expliqué que des solutions seront prises dans l'immédiat.

Le 3 novembre 1991, le Président de la République entreprend une visite inopinée à la décharge et constate de visu des dégâts occasionnés à l'environnement. Le lendemain, 4 novembre 1991 et au cours d'un conseil ministériel restreint consacré aux problèmes des décharges, des décisions importantes seront prises :

* Le nettoyage immédiat de la décharge avec les moyens du génie militaire, du ministère de l'Equipement et de l' Habitat et de la municipalité de Tunis.

* La réduction de la superficie des ordures dans la décharge de 100 hectares aux 16 hectares initialement prévus .

* L'adoption de la technique d'enfouissement pour les nouvelles quantités de déchets qui seront déchargées.

* La fermeture de la décharge pou la fin de l'année 1994.

L'évolution positive de la question de la décharge, va dynamiser l'action du comité de quartier. Les groupement de base ou syndics dans les résidence collectives vont se créer, la participation aux assemblée s'améliore, les cotisations mensuelles des adhérents au comité deviennent plus régulières, la vente des appartements va augmenter et les constructions des logements non achevés va reprendre.

Le comité a animé des activités multiples et diversifiées qui peuvent être classées en deux catégories : activités permanentes et activités périodiques.

Le premier type d'activité est centré sur les jeunes enfants âgés de 10 à 16 ans. En effet, une ludothèque a été créée au siège du comité qui va offrir aux enfants de la cité un espace « libre expression », sans contrainte de temps ni de programme précis. La ludothèque est dirigée par une animatrice permanente.

A cela s'ajoute une chorale d'enfants sous la conduite d'un professeur de musique, un club de cinéma pour enfants qui assure la projection et la discussion de films et un club de presse qui édite un bulletin d'information sur la cité conçu et réalisé par les jeunes du quartier.

Les activités périodiques et conjoncturelles sont nombreuses nous citerons à ce sujet :

* La fête de la cité qui se tient le dernier week-end du mois d'avril en commémoration de la création du comité et comporte plusieurs manifestations éducatives, culturelles et de loisirs : carnaval, concours de rédaction et de dessin pour enfants, concours culinaire, concours du meilleur jardin individuel et collectif...

* Journée de solidarité avec les handicapés organisée le dernier dimanche du mois de mai et comportant plusieurs manifestations notamment des compétitions sportives pour handicapés.

* Une « Fête du savoir » se tient le dernier week-end du mois de juin. Elle constitue un moment de détente rassemblant les jeunes de la cité autour d'un thèmes précis auquel ils doivent être sensibilisés.

* Dans le domaine sportif (cyclisme et athlétisme), deux tournois sont organisés avec la collaboration de la Fédération tunisienne de « Sport pour tous » et les Fédérations de Cyclisme et d'Athlétisme. Pour le comité, ces manifestations constituent une occasion pour sensibiliser les habitants quant à l'importance du sport sur le plan santé.

* La « Fête de la rentrée » qui se tient le dernier dimanche du mois de septembre, constitue une occasion pour entamer l'année scolaire dans de bonne conditions.

D- La sensibilisation des jeunes aux problèmes de l'environnement

La Journée de l'Environnement au début du mois de juin et la Fête de l'Arbre en novembre, constituent des moments forts pour sensibiliser les habitants sur la nécessité de leur participation à la sauvegarde de l'environnement pour un cadre de vie de qualité et une meilleure santé. Toutefois, l'Association des habitants d'El Mourouj 2 va axer son action à partir du milieu des années 90, sur la sensibilisation des jeunes du quartier à prendre conscience de la nécessité d'agir et de s'investir dans la gestion de l'environnement.

Ainsi un atelier ayant pour sujet « la mobilisation des jeunes d'El Mourouj pour l'aménagement de l'ancienne décharge de la capitale en un parc urbain », a été organisée du 24 au 30 juin 1998 par l'association avec la collaboration du Centre Méditerranéen de l'Environnement d'Avignon dans le cadre du programme Meda-Démocratie.

La problématique de cet atelier a été axée sur deux principaux thèmes : la sensibilisation des jeunes sur l'importance de protéger la Sebkha de Sijoumi de la pollution et sur la nécessité de l'intégrer dans l'environnement urbain et la question de former des

animateurs en milieu urbain dans la perspective de la transformation et de l'aménagement de l'ancienne décharge et des berges de la Sebkha en un parc urbain. Il faut dire que les Sebkhas ont été considérées pendant longtemps comme des espaces marginaux qui ne servent à rien. Pour cela, on n'hésite pas à y jeter des déchets de tous genres. Certains vont jusqu'à construire sur ces espaces sensibles[21] ce qui va entraîner une diminution de la superficie de ces plans d'eau qui il faut rappeler, contribuent à préserver l'équilibre de l'écosystème et constituent un élément naturel important dans l'absorption des eaux.

Après la fermeture de la décharge de Henchir Lihoudya, l'Association des habitants d'El Mourouj 2 a continué son effort de sensibilisation en vue de l'aménagement de ce site en un parc urbain. L'étude réalisée en ce sens sur cette décharge grâce à l'aide fournie par le Centre Méditerranéen pour l'Environnement, va insister sur l'approche de la problématique dans sa globalité, à savoir la nécessité de lier l'aménagement du site même à l'aménagement de l'ensemble de la Sebkha.

L'étude en question dresse d'abord l'état de la pollution de la Sebkha et les nombreuses analyses faites autour du site signalent un degré de pollution très avancé se manifestant par des phénomènes de méthanisation, d'eutrophisation, de dégagement de gaz nocifs, de stérilisation progressive des eaux ce qui entraîne la disparition de la faune et de la flore. La nappe phréatique se situant à un niveau moyen de 40 mètres est touchée par la pollution et certains déchets lourds viennent s'amasser le long des berges en période sèche ce qui va accentuer l processus de dégradation du site.

L'étude insiste en conséquence sur le fait que l'aménagement et la réhabilitation de cet espace doivent être nécessairement liés au choix d'aménagement qui seront faits pour l'ensemble de la Sebkha se Sijoumi. La décharge constitue un maillon de l'aménagement de l'ensemble des berges de la Sebkha et de ce fait, l'intervention doit se faire d'une manière globale. Compte tenu du contexte géomorphologique de la décharge interdisant un remodelage important de la terre, il apparaît nécessaire d'entreprendre les actions suivantes :

- Le reboisement avec fixation des moellons dans les secteurs qui sont le plus menacés par l'érosion.
- L'implantation éventuelle de bâtiments d'accueil qui devront être très limités et localisés.

[21] Pour faire face à cette pression, il a été décidé d'un programme national d'aménagement de dix Sebkhas, particulièrement celles qui se trouvent dans des zones fortement urbanisées comme les Sebkhas de Sijoumi et de l'Ariana dans le Grand Tunis.

Fig 112 : Les scénario d'aménagement de la décharge publique en parc

Source : Association comité des habitants El Mourouj 2 , G. GUILLAUME 1998

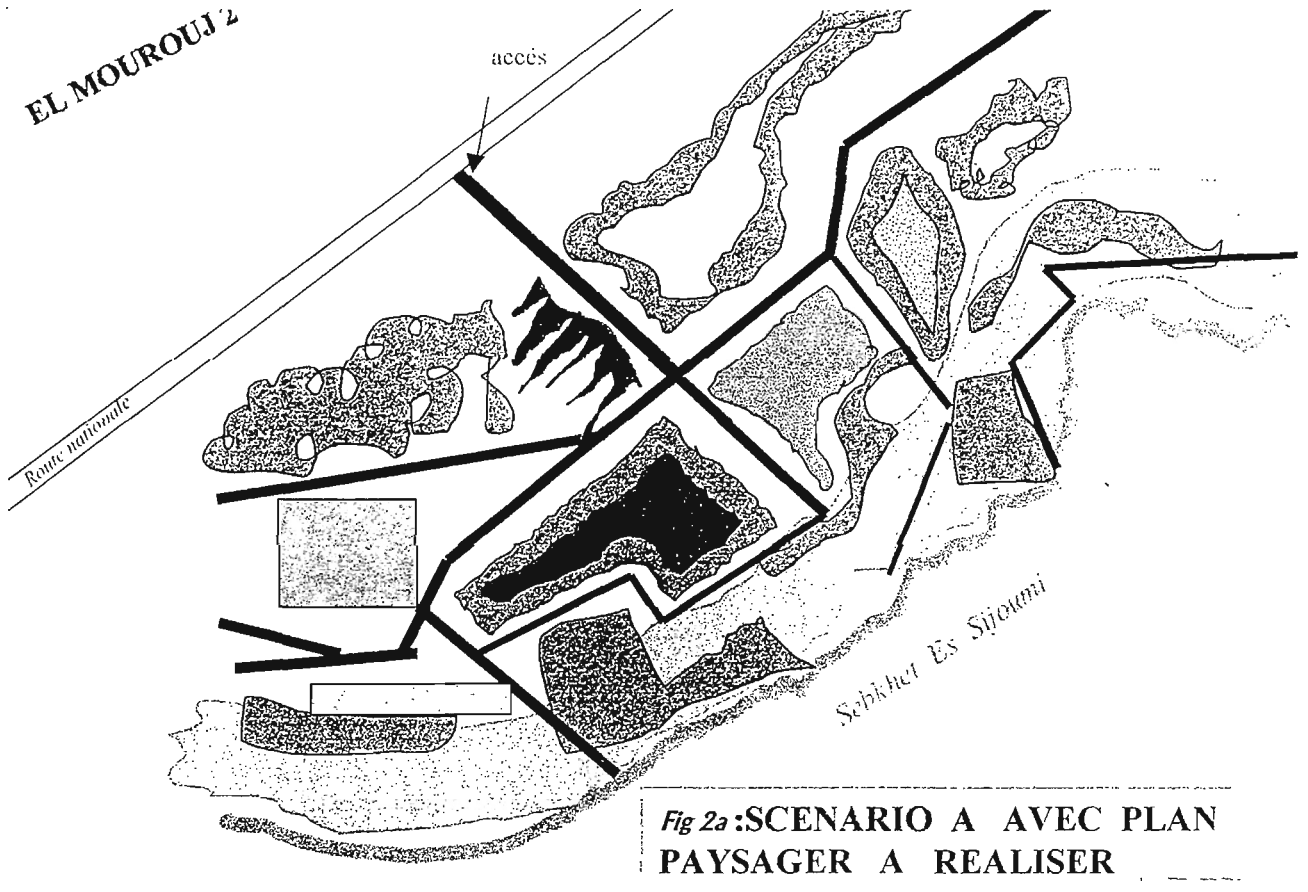


Fig 2a :SCENARIO A AVEC PLAN PAYSAGER A REALISER

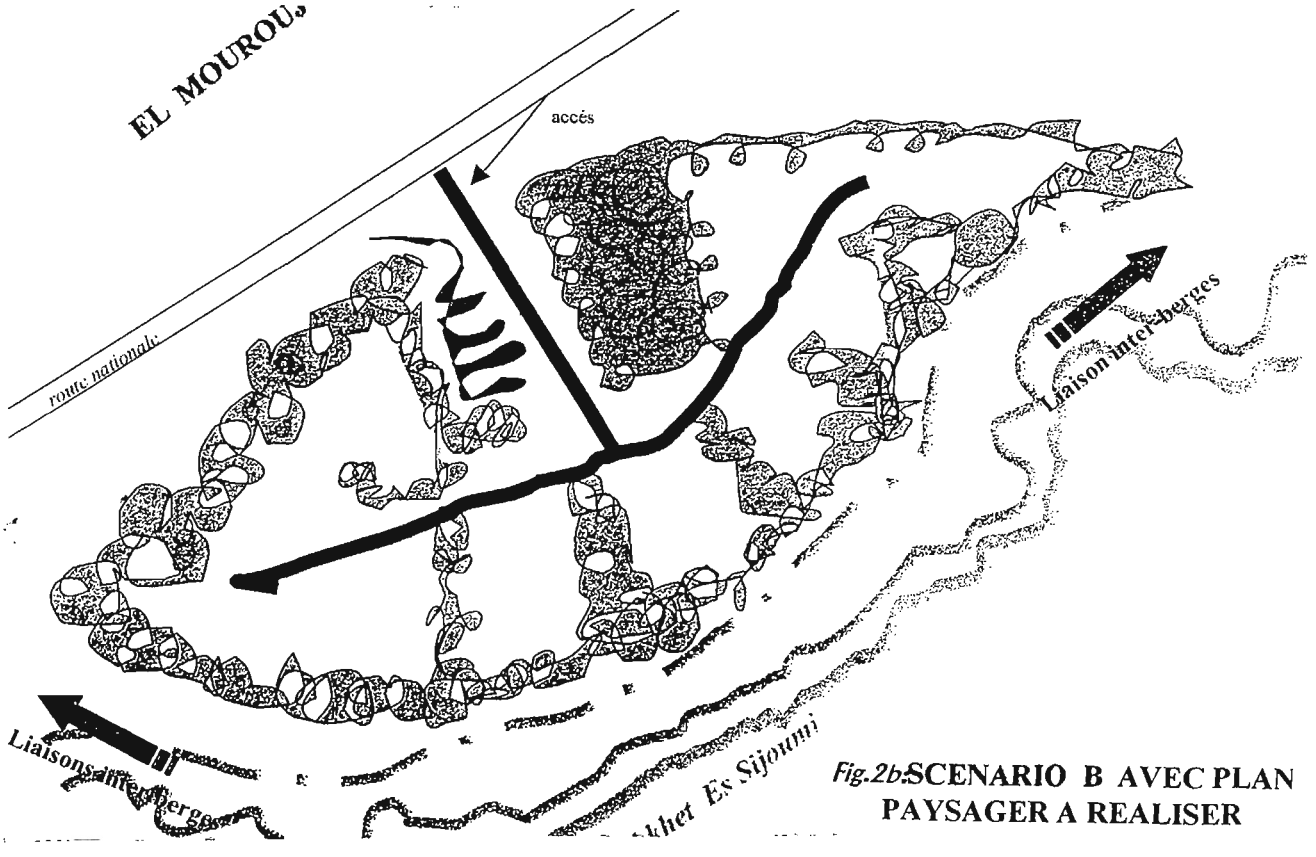


Fig.2b:SCENARIO B AVEC PLAN PAYSAGER A REALISER

La réalisation d'aires de loisirs comme les parcours pédestres, les terrains de sports, les lieux de repos ombragés et les espaces verts publics.

Une étude d'impact sur la base de critères écologiques et paysagers sera nécessaire sur la totalité du cordon de berges afin de localiser les secteurs qu'il faut protéger et préserver.

E- La naissance d'une nouvelle association concurrente en 1995

A la suite d'un désaccord en 1995 au sein du comité directeur à propos d'un projet financé par le PNUD et concerne le traitement des déchets ménagers, le trésorier de l'association décide avec le soutien de certains membres de crée une structure parallèle qui n'a pas fonctionné régulièrement dès le départ. Il a fallut le soutien des autorités locales durant l'été 2001 pour faire redémarrer à nouveau cette structure associative parallèle avec comme action principale, une campagne de sensibilisation en matière de propreté et d'hygiène.

La « nouvelle » association a entrepris une action en vue de se faire connaître auprès des habitants par la diffusion de plaquettes résumant ses objectifs et les projets qu'elle entend réaliser dans le futur. Les projets qui ont été programmés sont pour la plupart des projets anciens qui n'ont pas été finalisés comme c'est le cas du parcours sportif de santé ou bien la question du ramassage des ordures ménagères et l'embellissement des entrées de la cité.

L'espace de distraction formé d'un terrain de pétanque, d'un espace de jeu pour enfants et d'un panneau de basket ball pour jeunes, a été la principale action d'envergure réalisée au cours de l'année 2002. La deuxième action d'envergure a consisté à organiser à la fin d'avril 2002, la 13e fête de la cité comme cela se faisait auparavant. Le programme de cette manifestation a comporté une exposition de photos et des articles de presse sur les activités de l'association, une table ronde sur le rôle des syndics et des programmes d'animation culturelle et sportive. A l'occasion de cette même fête de la cité, la nouvelle association a changé son sigle avec l'adoption d'un emblème symbolisant « l'observation du milieu et la vision lointaine. »

Fig 113 : Concurrence entre les deux associations des habitants d'El Mourouj

Fondée en 1989

à obtenu un Tableau d'Honneur du Palmarès Mondial de l'Habitat pour 1998 par le CNUEH

ASSOCIATION COMITE D HABITANTS D'EL MOUROU

ONG Locale de Développement Communau

LE COMITE DE QUARTIER D'EL MOUROUJ II

B.P : 1220. 1045 Tunis RP.
Tunisie

ASSOCIATION DES HABITANTS D'EL MOUROUJ 2

ASSOCIATION DES HABITANTS D'EL MOUROUJ 2
Siége : 22 Rue de la Cannelle – 1074 El Mourouj 2
Adresse Postale : BP n° 1220 – 1045 Tunis RP
C.C.P n° 27.91.14

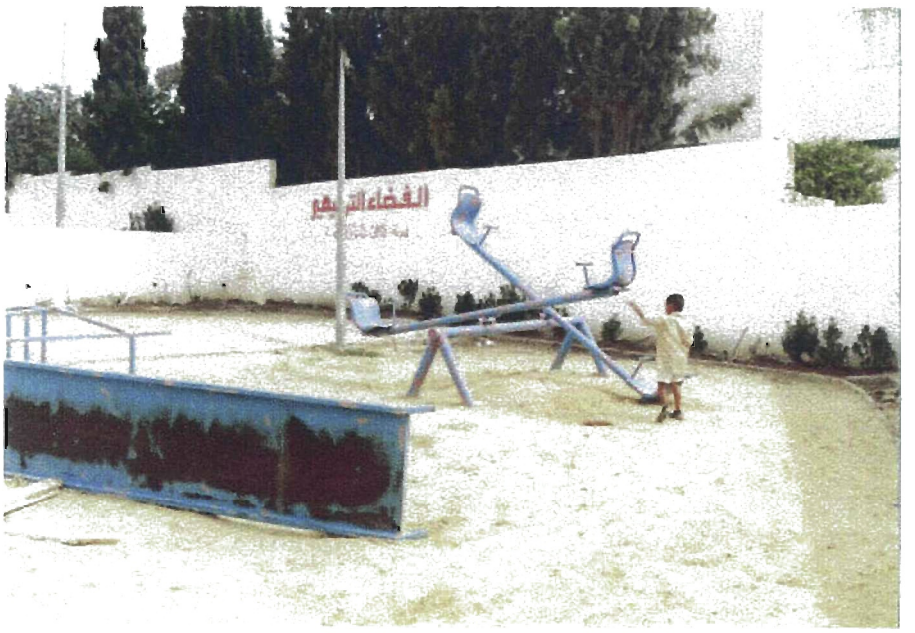
EXTRAIT DU

جمعية متساكني المروج الثاني

ASSOCIATION DES HABITANTS D'EL MOUROUJ2

Pl 21 : Un espace récréatif et de jeux pour enfants sur le site de l'ancienne décharge publique

Pl 22 : Un espace de jeux pour enfant réalisé par l'Association des habitants d'El Mourouj 2



Conclusion

La gouvernance, apparaît à l'heure actuelle comme « étant un mode opératoire essentielle et capitale dans le traitement des déficits multiples qui caractérisent le mouvement accéléré de l'urbanisation » dans un grand nombre de pays en développement, face aux contraintes de la mondialisation et la multiplication des problèmes de gestion en milieu urbain. Cette situation est la conséquence de l'absence d'une stratégie claire en matière d'urbanisation d'une façon générale et d'une politique de la ville en particulier.

Le désengagement progressif des pouvoirs publics dans le souci de la sauvegarde des équilibres financiers en application des directives d'ajustement structurel de l'économie, pose à l'heure actuelle de graves problèmes dans les villes du fait des pressions de plus en plus soutenues des populations quant à l'accès à certains services et la réalisation et la maintenance d'équipements socio-collectifs essentiels comme les établissements éducatifs ou de santé.

Face à une telle situation, les pouvoirs publics en Tunisie ont essayé d'impliquer les populations dans la gestion des difficultés et des problèmes quotidiens des cités et cela a donné naissance aux « comités de quartiers ». Seulement l'on se demande quelle est l'efficacité d'une telle implication dans des programmes publics, lorsqu'on sait que les coûts de réalisation et de maintenance des infrastructures et des équipements de base sont prohibitifs et que même les collectivités locales ne sont pas en mesure de soutenir un tel effort, étant donné la faiblesse pour ne pas dire l'absence de moyens financiers, humains et techniques ?

Sur un autre plan, l'expérience d'El Mourouj 2 a montré les limites du mouvement associatif en milieu urbain et les difficultés lorsqu'on essaie de manifester une certaine autonomie vis à vis du pouvoir. Il faut dire aussi que l'absence d'une réelle reconnaissance auprès des pouvoirs publics de l'importance du rôle des associations en tant qu'interface entre population et administration, constitue pour certain pays une erreur grave surtout lorsqu'on essaie d'assimiler toute « action d'organisation de la population à un acte politique » dirigé contre les pouvoirs publics.

Les pouvoirs publics sont conscients à l'heure actuelle qu'ils ne peuvent maîtriser tout seul la problématique du développement social en milieu urbain et qu'ils doivent trouver les voies et les moyens nécessaires pour la participation des citadins à la gestion de la cité. Seulement la puissance publique oublie que son rôle doit consister en premier lieu à stimuler les initiatives sociales et aider les populations à s'organiser et non pas s'immiscer dans les affaires de ces associations avec comme risque majeur une politisation et une éventuelle transposition au sein de cette structure de certains conflits entre ses membres.

Le développement des associations en milieu urbain, doit interpeller les gestionnaires de la ville et pose de nouveaux enjeux quant à la place du mouvement associatif dans la politique de gestion urbaine. Ainsi, les pouvoirs publics se retrouvent face au dilemme suivants : faut-il renforcer ou non les capacités de ces structures, la reconnaissance ou la négation de leur rôle en tant qu'intermédiaires et partenaires en vue d'augmenter leur influence sur les politiques de développement urbain ?

Troisième Chapitre

COMPETENCES DES HABITANTS A L'ECHELLE DES UNITES DE VIE INDIVIDUELLES ET COLLECTIVES ET DEPLOIEMENT SUR L'ESPACE PUBLIC

INTRODUCTION

Analyser et s'interroger sur les pratiques spatiales des habitants dans un territoire donné, c'est appréhender la mise en œuvre des compétences de celui-ci dans un espace résidentiel domestique. D'une façon générale, l'appropriation de cet espace comme l'a exprimé X. THYSSEN, « se structure autour de l'habiter comme utilisation d'un espace à des fins précises en fonction de la culture, du statut du groupe et de ses membres, du mode de relations envisagées, de la religion, des techniques du corps mais aussi des changements de la société globale ». Pour pouvoir comprendre les rapports qui vont s'établir l'espace et les pratiques des différentes couches de population citadine, il faut tenir compte « des modèles socio-culturels pouvant se traduire par des dispositions formelles et typologiques multiples. En conséquence, les espaces résidentiel récents sont porteurs de références extrêmement fortes que l'on peut déceler facilement par l'observation des pratiques d'appropriation et d'investissement de l'espace ».

Avant d'entamer cette analyse, il nous est apparu utile de revenir sur le concept de compétences. En effet, nombreux sont les auteurs qui ont essayé de définir ce concept comme H. RAYMOND pour qui, les compétences sont définies par la possibilité d'engendrer des pratiques suivant les modèles et les habitus.

J. GUMPERZ estime que les habitants sont dotés d'une compétence-performance mettant en relation des situations d'habiter et leur identité. La compétence de l'habitant s'exprime aussi par sa capacité à contrôler les flux des objets et des personnes à travers les territoires de l'espace domestique en apportant des corrections et des rectifications au plan initial. Les compétences des populations concernent aussi les utilisations individuelles de l'espace public comme l'opportunité d'exploitation de l'habitat se trouvant sur une voie principale en un point de commerce. En effet les marques d'investissement de l'espace habité et les espaces publics dans les territoires récemment urbanisés, sont nombreuses. Il s'agit en fait de pratiques d'appropriation individuelles qui se veulent l'expression même d'une capacité infinie d'adaptation et d'ajustement à une nouvelle situation.

Ainsi, les habitants vont essayer d'exprimer un certain savoir faire dans leur espace de vie. Ce savoir faire dénote d'une certaine inventivité, ingéniosité, virtuosité et parfois habileté. Les espaces urbains sur lesquels se déploient les différentes initiatives et compétences ne sont pas tous les mêmes, toutefois c'est le logement (espace domestique) et le quartier (espace résidentiel) qui vont représenter lieux où vont se négocier les représentations et les aspirations des populations.

En effet il est admis par hypothèse, qu'il existe toujours une intériorité des échanges entre l'espace habité et ses habitants. Ces échanges se déploient selon des relations dialectiques entre l'unité spatiale au sens de logement et quartier environnant et l'unité sociale représentée par l'ensemble des membres de la famille dans ses réseaux sociaux. Cette relation s'inscrit aussi dans une recherche d'une meilleure habitabilité à travers les pratiques de transformation et de modification de l'espace résidentiel domestique.

A travers certains exemples pris à El Mourouj, nous allons essayer de voir pourquoi des logements individuels mais aussi collectifs construits par des promoteurs publics et privés, sont-ils retravaillés par les nouveaux acquéreurs ? Comment et selon quel savoir-faire les propriétaires vont-ils opérer ces ajustements ? Comment expliquer ce mimétisme impliquant la reproduction de ce qu'a fait le voisin ? Quels est le type de problèmes qui va surgir avec le voisinage découlant de ses transformations ?

Sur le plan méthodologique, nous avons adopté une démarche qui s'inspire de l'approche utilisée en anthropologie. En effet cette approche qui tient compte des caractéristiques de l'objet, des membres du groupe social et des impératifs du terrain, implique un contact direct avec les acteurs que sont les habitants. La connaissance anthropologique qui est une analyse du sens collectif des attitudes se trouve souvent confrontée à des situations de plus en plus complexes en milieu urbain, d'où la nécessité de mener des investigations sur des terrains assez réduits. En effet plus le lieu de l'enquête est vaste et plus la rencontre avec les acteurs est difficile sinon superficielle. De plus l'étude attentive du « petit » permet tout de même d'approfondir les connaissances des processus sociaux concrets.

I- LES AJUSTEMENTS DE L'ESPACE HABITE AU MODE DE VIE

A- Culture domestique et espace de vie

L'habitat englobe tout l'environnement dans lequel vit l'homme, c'est l'aire habitée qui évolue en un ensemble socialement déterminé. L'habitation dont le caractère dynamique et évolutif est signifiée par l'habiter, recouvre le logis de la famille qu'il renferme. En effet la maison constitue une cellule pour le groupe social et elle est pensée comme un refuge des membres de la famille[1]. La maison « notre coin du monde », expression empruntée à

[1] Comme l'a rappelé C. DE LAUW, le concept d'habitation est un des plus anciens du monde dans la mesure ou il recouvre une réalité socio-physiologique comme la nourriture et le vêtement.

G.BACHELARD, s'inscrit dans ce qu'il appelle : « la dialectique du dedans et du dehors », soit une autre formulation de notre rapport existentiel au monde.

La maison qui protège l'intimité de la famille, reflète aussi les codes de la société dans laquelle s'inscrit l'individu. Par la distribution, par la fonction et par la taille de ses pièces, par l'intimité q'elle préserve ou par la promiscuité qu'elle favorise, la maison exprime une conception particulière de la sociabilité. Son ouverture ou sa fermeture sur l'environnement, le choix des volumes, des matériaux qui la composent, sa distribution et son orientation dans l'espace, sa décoration illustrent toute la palette des valeurs et des croyances qui caractérisent la diversité des organisations sociales.

La maison est aussi l'objet de « multiples représentations, de symboliques diverses dont le décodage est indispensable pour la compréhension des formes matérielles. Elle enregistre aussi d'innombrables variations formelles (architecturales en particulier), d'un lieu à un autre et elle se plie à toutes les fantaisies des civilisations et de leurs cultures ».

L'hypothèse de départ c'est que dans la société arabo-musulmane, la famille constitue une matrice essentielle et c'est elle qui maintient les limites spatiales et comportementale en veillant au respect formel des normes sociales. Ainsi le logis familial doit regrouper des secteurs spécifiques dans lesquels domine et le collectif et l'individuel. En plus l'organisation de l'espace domestique se fait selon une certaine hiérarchie avec des règles qu'il faut bien respecter.

L'accès à la propriété particulièrement à un logement individuel, constitue un signe de promotion sociale mais aussi une mise à l'aise que l'on peut assimiler à une liberté retrouvée surtout pour les personnes qui logeaient dans un appartement en location. Ainsi le néo-propriétaire va manifester ses compétences à travers une interprétation des lieux de l'habiter. Cette intervention doit conférer des dimensions symboliques à un espace conçu de manière technocratique par le promoteur public ou privé. Les normes de production de logement standard ne sont pas reconnu par l'acquéreur, d'où une action de transformation de l'espace, de régulation entre le dedans et le dehors en procédant à des ajustements des espaces de la maison suivant une certaine culture domestique. A propos de normes, R. LAMINE parle de « contre-stratégie de l'habitant face à une volonté de normalisation et d'organisation de l'habitat par des structures techniciennes ».

Pour l'habitant, la compétence technique constructive, celle qui va répondre à ses manières d'habiter est celle du maître-maçon mais aussi celle des autres personnes du

voisinages qui ont procédé à des transformations et aménagements. Comme l'a indiqué A.GIDDENS, l'habitant « transformera les régions domestiques sur lesquels il entend exercer un contrôle exclusif pour en défendre les limites et rendre son espace conforme à l'idée qu'il s'en fait en s'appuyant sur sa connaissance pratique et discursive de l'action et des circonstances de l'action ».

Libéré des rigidités de l'architecture programmée, l'habitant va pouvoir exercer son savoir-faire par la mise en œuvre d'une appropriation pratique et symbolique des espaces de sa demeure. Les modifications apportées peuvent parfois transformer radicalement la nature de l'habitation originelle puisque l'habitation individuelle, autorise en tant que mode architectural, un déploiement de l'habiter et les modalités spécifiques de concrétisation d'une stratégie de la construction liée à l'existence familiale.

L'habitation transformée est le produit de la personne qui l'a façonnée et qui va l'habiter. Elle est l'œuvre de son propriétaire même si celui-ci peut faire appel aux compétences des uns et des autres, s'inspirer des solutions trouvées par d'autres habitants. A travers cette intervention, l'on cherchera en premier lieu un certain confort psychologique, la préservation de l'intimité par le biais d'une appropriation variée des espaces. En somme, chaque habitant essayera de trouver sa propre stratégie en distinguant l'espace « public » du « semi-public » et ce par la fréquence d'usage de chaque espace et l'aménagement approprié de chacun.

Le plus souvent, les appropriations et les modelages de l'espace sont étalées dans le temps puisque l'habitant va pouvoir perfectionner et bricoler en permanence les différents espaces[2]. En conséquence, l'intervention sur l'espace habité est modulée en fonction d'un rythme propre qui doit tenir compte le cycle de la vie, les besoins de la famille et la capacité de ses ressources financières.

B- Les transformations opérée sur l'habitat individuel

Les transformations qui vont avoir lieu au niveau du cadre bâti initial, font apparaître quelques convergences dans l'idée d'habiter chez les différents groupes sociaux des exemples que nous avons pris en considération à El Mourouj. En effet, la première convergence concerne une tendance générale prévalant et qui va consister à agrandir l'espace construit suite à l'adjonction de nouvelles pièces ou l'intégration d'espaces qui avaient un

[2] Certains propriétaires vont se créer une occupation qui les amènera en fin de compte de faire le travail du maçon pour certaines finitions.

caractère semi-ouvert (véranda, loggias , terrasses). Ainsi l'augmentation de la superficie bâtie va se faire selon extension horizontale, verticale et parfois les deux en même temps.

1- La transformation systématique du logement par l'accroissement de la superficie bâtie

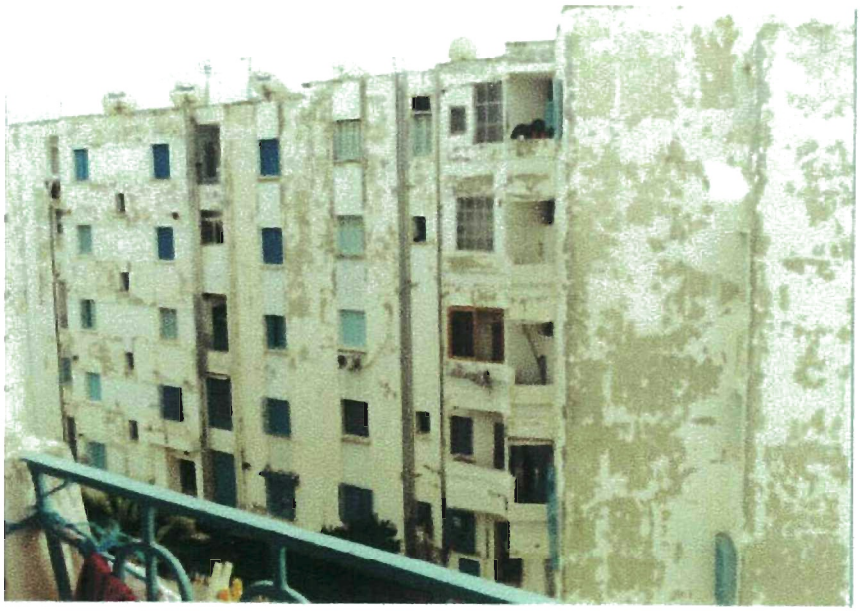
Dans les deux exemples que nous allons analyser, on va voir que l'habitant quelque soit son niveau socio-économique, tentera de montrer ses capacités de remodeler un espace qui lui a été proposé et qu'il considère inapte à une organisation de l'espace selon des normes qui s'adaptent à son mode de vie quotidien. En somme, il intervient sur l'espace afin de le rendre conforme à ses séquences de vie.

Le premier exemple est celui des logements sociaux situés dans les nouveaux quartiers populaires d'El Mourouj 4 et 5. En principe, ces logements sont destinés à des « smigards » et qui sont financés par le FOPROLOS. Il s'agit d'un habitat individuel de type évolutif en bande continue, conçu par un promoteur public à savoir la SNIT. D'un point de vue urbanistique, les cités se présentent selon une trame viaire rectiligne et hiérarchisée où les voies secondaires sont étroites et qui permettent seulement le va-et-vient des riverains. Les plans d'extension spécifiés par le promoteur n'ont été que rarement respectés dans les faits et les superficies construites sont presque toujours plus importantes de ce fait les habitants réorganisent le logement en procédant par addition des espaces qu'ils articulent selon leurs besoins et leurs moyens. D'une façon générale, ce sont les espaces montrés qui vont bénéficiés en priorité des travaux de recomposition et d'agrandissement.

Dans le cas de l'habitat social des quartiers récents d'El Mourouj 4 et 5, la superficie totale de l'habitation ne dépasse pas les 100 m² et la mitoyenneté est réalisée sur trois côtés, voir sur deux pour les maisons situées en coin de rue. La surface couverte au sol atteint les 50 m², soit deux pièces de taille réduite, une petite cuisine et une salle d'eau. L'étroitesse de ces cellules de base est très contraignante et la tendance qui prévaut chez les habitants, va consister à apporter des transformations en couvrant la presque totalité de la parcelle. Cette situation a pour conséquences la réduction des conditions d'ensoleillement et d'aération des pièces intérieures et va altérer le séjour durant la période hivernale et estivale.

A la densification horizontale du cadre bâti, succédera une « verticalisation » sous la forme de la surélévation d'un étage en essayant de gagner au maximum d'espaces en encorbellement sur la construction du rez-de-chaussée. Dans la majorité des cas que nous avons observé, il y a automatiquement une adjonction de un mètre ou parfois plus, en saillie,

Pl 23 : Transformation des séchoirs dans une résidence collective (El Mouna 1 à El Mourouj 2)



ce qui va permettre de grignoter facilement presque 20 % de la superficie par rapport à l'emprise au sol.

La situation de la maison sur un axe de circulation va donner une valeur marchande au rez-de-chaussée après la construction d'un étage. En effet nous avons relevé le long de ces axes plusieurs rez-de-chaussée transformés en locaux destinés à la location pour des activités de commerces alors que l'étage sera consacré à l'habitation.

Le deuxième cas typique que nous allons prendre concerne les ménages de statut social plus aisé et qui ont acheté des logements économique, individuels et en bande continue dans différents secteurs à El Mourouj. L'exemple de la cité Pergola construite par un promoteur privé en 1991, en est une illustration. Ainsi nous avons une trentaine de logements qui se présentent sous la forme de deux niveaux, avec un accès à l'étage qui se fait par un escalier intégré dans le rez-de-chaussée. Chaque maison dispose de deux espaces libres sur la façade et dans la partie postérieure en guise de jardin. La superficie moyenne de ces logements est de 100 m² alors que la superficie construite totalise les 110 m². Le niveau inférieur se compose d'un salon, d'une pièce, de la cuisine et d'une salle d'eau. Dans l'étage supérieur, nous trouvons deux pièces et une salle de bain. L'étroitesse de la cuisine qui se trouve au rez-de-chaussée, a contraint la majorité des habitants à utiliser l'espace libre qui se trouve dans la partie postérieure en vue d'un agrandissement. On va utiliser aussi l'espace libre se trouvant à l'entrée de la maison pour aménager un petit espace devant servir à protéger la voiture. A l'étage supérieur, on procède généralement à l'agrandissement des deux pièces et on aménage un espace assez grand qui servira de patio qu'on utilisera durant la période estivale pour les veillées.

Sur un total de 18 logements individuels en bande continue dans cette même citée et situés sur la rue Ifryquia, nous avons trouvé une seule habitation qui n'a pas été transformée et qui est demeurée comme à l'état initial.

2- Les mobiles expliquant ses transformations et aménagements

Dés l'accession à la propriété, l'habitant va s'engager dans une sorte de dialogue constant avec l'espace qu'il vient « d'acheter ». Une nouvelle hiérarchie des espaces domestiques sera établie par rapport au plan type fourni par le promoteur. Les transformation majeures mises en œuvre dans la partie intérieure, concernent l'espace de réception des invités. En effet la superficie de la pièce faisant office de salon est souvent doublée par adjonction d'une nouvelle pièce ou par simple extension. Cette pièce qui sert de lieu

d'accueil des invités, représente un espace de mise en œuvre de l'hospitalité et elle doit être spacieuse et c'est en quelque sorte, la vitrine de la maison.

La création d'un espace de la vie familiale (bayt quaâd) devient indispensable. Il s'agit d'une pièce qui fonctionne comme un espace domestique où toute les activités collectives se déroulent et vers où convergent les membres de la famille à certains moments de la journée et de la soirée[3]. Cet espace est susceptible d'être affecté plus tard à d'autres usages comme par exemple la transformation en chambre pour garçons, lorsqu'ils devront être séparés de leurs sœurs.

L'agrandissement de la cuisine s'explique par plusieurs justifications. D'abord on agrandit cet espace puisqu'on va pouvoir l'utiliser durant une bonne partie de la journée. La cuisine utilisée essentiellement par la femme, doit disposer d'une étagère murale assez grande et avec portes pour contenir les ustensiles ménagers et certaines denrées alimentaires. L'emplacement de la cuisine dans le plan général de la maison est très important. En effet, elle doit se situer dans la partie postérieure et disposer d'une cour pour faciliter la circulation entre les espaces de la vie familiale. Cependant comme nous l'avons vu dans le cas de l'habitat social, presque tout l'espace disponible sera couvert et rares sont les personnes qui vont réserver un espace à la cour. En guise de cours, l'on utilisera la terrasse qui a été aménagée à l'étage. Notons que dans les maison traditionnelles, le patio ou cour joue un rôle très important dans l'espace de vie familial. En effet c'est un espace très prisé, utilisé pour les travaux ménagers comme le lavage du linge mais aussi durant certaines séquences ritualisées : fêtes religieuses comme l'Aïd El Kébir, mariage, fiançailles, décès...

Les espaces que sont la cuisine, la salle de la vie familiale et la cours, constituent les éléments importants où se déploie la vie quotidienne de la famille particulièrement celle de la femme et s'oppose à la partie qui comprend l'entrée, le salon, la chambre conjugale et la salle de bain.

Ainsi le relèvement des murs de la cour postérieure dans notre exemple et la couverture partielle ou totale de cette dernière, apparaissent comme le résultat d'un double désir : accroître au maximum la superficie habitable et assurer la protection de l'intimité familiale. La couverture veut dire aussi une intégration de cet espace à la maison et se sentir « chez-soi ».

---

[3] Cette pièce est surtout appréciée pour suivre les programmes de télévision particulièrement les feuilletons égyptiens et mexicains.

3- Les transformations de la façade de la maison

A cette logique de recherche d'un équilibre entre « introversion et extraversion » dans le remodelage du logement, il faudrait ajouter le désir « d'affichage d'éléments architecturaux ou décoratifs en façade » par les propriétaires de logements individuels. F. NAVEZ-BOUCHANINE qui a étudié les villes marocaines, pense que la façade devient en quelque sorte un signe d' « urbanité, affichage qui prime sur la démonstration plus individualiste du niveau socio-économique, réel ou postulé du ménage ».

La façade doit obéir à des règles sociales du regard et doit bénéficier d'un traitement architectural assez spécial. Quelque soit le statut social de l'habitant, l'on essayera de jouer sur l'esthétique de la façade, la richesse de son ornementation. L'investissement dans les façades se renforce et se développe dans les habitations individuelles dans presque toutes les agglomérations du pays. Il s'agit bien d'une recherche de distinction, de couleurs, de signes ou de symboles qui se fait par imitation et l'on va essayer de reprendre certains éléments et références des villas voisines les plus luxueuses ou les plus cossues des quartiers aisés de la capitale comme les Manazehs, Les Manars, Mutuellville.

Certains chercheurs parlent de « fièvre consumériste et de culte du façadisme » à propos de cette recherche esthétique[4] et certains promoteurs publics et privés proposent également des logements avec des façades équipées d'ouvertures, de colonnes, de balcons, de tuiles et de faïences.

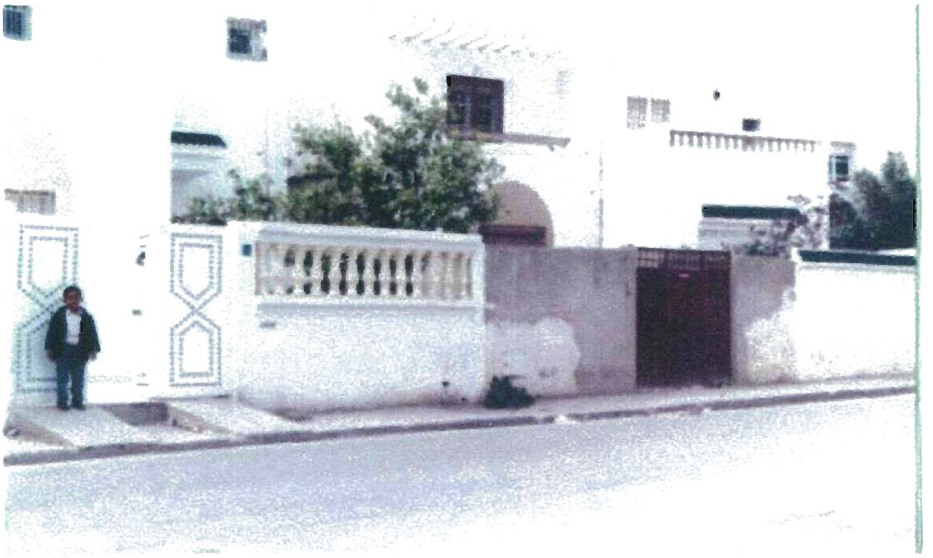
Ainsi les transformations mises en évidence dans certains quartiers à El Mourouj, loin de constituer une exception, représentent une indication précieuse sur les modèles d'habiter de populations ayant investi de nouveaux logements et serait aussi intéressant de voir les compétences de la population lorsqu'il s'agit du cas de logements collectifs.

III- LA GESTION DE LA COPROPRIETE DANS L'HABITAT COLLECTIF A EL MOUROUJ

La proportion de l'habitat collectif dans la périphérie de la capitale a pris une importance au cours des deux dernières décennies particulièrement à El Mourouj. En effet plus de 60% des logements construits sont de type collectif ou semi-collectif.

[4] Voir à ce propos l'article de M.BEN SLIMANE dans la revue ArchiBat n°3 de juin 2001.

Pl 24: Transformation des façades de logements individuels à la cité Pergola (El Mourouj 3)



Pl 25 : Extension et transformation de l'intérieur de logement individuel à la cité Pergola (El Mourouj 3)

Les problèmes posés pour la gestion des immeubles collectifs sont très complexes et parfois préoccupants. Vivre ensemble dans la même résidence ou dans le même immeuble, suppose des qualités empruntées au civisme mais aussi des réflexes de bonne gestion. La responsabilité des promoteurs immobiliers publics et privés qui sont les principaux initiateurs de la copropriété, est à cet égard indiscutable.

Le souci de construire et de loger les gens a certainement prévalu au départ sur celui d'organiser de gérer d'entretenir et de maintenir. Des familles habituées à des modes d'habitat individuels, se sont retrouvées sans aucune préparation préalable, confrontées à la vie dans des espaces collectifs avec toutes les contraintes que cela suppose.

Pour la définition de la copropriété, on peut dire qu'il y a « copropriété lorsque plusieurs personnes sont propriétaires d'appartements ou de locaux commerciaux ou professionnels ou un ensemble immobilier comportant des parties divises et des parties indivises »[5]

La distinction entre les parties communes et celles qui appartiennent à titre privatif aux copropriétaires est à l'origine des problèmes majeures que l'on rencontre dans l'habitat collectif ou en copropriété. La mise en place de regroupement de base ou syndic, constitue la solution idéale pour la gestion, la conservation et l'entretien des bâtiments contre le délabrement. Sur le terrain et dans la réalité, la situation n'est pas toujours la même. Ainsi, dans certains quartiers, les règles de bonne gestion et la mobilisation de la plupart des habitants, confèrent au cadre résidentiel une image de bien être et de civisme et les exemples ne sont pas nombreux. Dans d'autres quartiers par contre, la défaillance des habitants, leur démobilisation ont pour conséquences une condamnation pure et simple de l'habitat collectif.

Nous avons pris comme exemple une résidence en copropriété à El Mourouj 2 en l'occurrence la Cité Mouna 1, qui a été réalisée en 1987 par un promoteur privé et nous avons essayé de voir quel est le profil des habitants de ces espaces collectifs a travers notre exemple ? Comment s'organise la copropriété et la gestion des immeubles collectifs ? Quelles sont les entraves qu'on rencontré les différents syndic qui se sont succédé depuis 1989 jusqu'à 2000 ? Comment jugent-on les initiatives du syndic ? Comment les cohabitant perçoivent et vivent leur voisinage ?

---

[5] Extrait du règlement de la copropriété du syndic d'El Mouna 1 et établi par le promoteur Essoukna.

Il faut préciser à ce sujet que nous résidons depuis 1989 à la cité Mouna 1 en tant que copropriétaire et nous n'avons fait en aucune façon partie des différents syndics qui se sont succédés.

La démarche méthodologique que nous avons adopté a consisté à nous entretenir avec les membres des syndics qui ont présidé à la gestion des affaires de la résidence, avec les résidents copropriétaires et locataires. Nous avons aussi exploité les procès verbaux des assemblées qui ont eu lieu et les différents communiqués et avis dont nous disposons.

A- Présentation de la résidence Mouna 1

La résidence Mouna 1 a été construite par un promoteur immobilier privé (ESSOUKNA) en 1987, sur un lot de terrain de 4250 m² acquis auprès de l'AFH. Elle comprend cinq blocs ou cages d'escaliers repérés de A à E. Tous les blocs comprennent dix appartements, excepté le bloc D qui en comprend 18 plus une loge réservée au concierge. Dans le bloc C, on trouve une deuxième loge faisant office de siège du syndic.

La résidence est composée en deux grands ensembles : le premier ensemble comprend les blocs D et E et se trouve juste sur l'artère principale qui traverse El Mourouj 2, alors que le deuxième ensemble est en retrait et il est comprend les autres blocs A, B et C. L'espace vert ou jardin représente le lien entre les deux ensembles. Le prix d'achat des appartements qui varie selon la superficie et le nombre de pièces se présente comme suit :

Tabl 67 : Prix des appartements en 1987

Type appartement	Superficie	Prix
Salon + 1 pièce	50 m²	13 000 dinars
Salon + 2 pièces	80 m²	18 000 dinars
Salon + 3 pièces	110 m²	23 000 dinars

Source : ESSOUKNA

1- Profil des résidents copropriétaires

L'analyse de la structure socioprofessionnelle d'une trentaine de copropriétaires résidents à la cité Mouna 1 en juin 1999, nous a permis de distinguer trois principales catégories. La première catégorie est représentée par une douzaine de chefs de ménages avec des cadres dans la fonction publique, des patrons et chefs d'entreprise dans le commerce et l'industrie.

La deuxième catégorie qui représente presque la moitié de notre échantillon est composée en majorité par des cadres moyens issus du secteur public et privé, essentiellement des enseignants et des agents de maîtrise. Dans la dernière catégorie, nous trouvons des chefs de ménages qui exercent dans le privé (services et commerces).

La situation soci-économique des épouses de ces chefs de ménages, montre un nombre important de femmes au foyer soit un douzaine sur la trentaine de résidents concernés par cette analyse. La plupart des femmes en activité exercent soit dans l'enseignement soit dans l'administration en qualité de secrétaires.

Pour ce qui est du nombre d'enfants par couple, nous avons noté une majorité soit le chiffre e 19, avec deux enfants à la charge alors que ceux qui ont plus de 3 enfants sont au nombre de sept. Enfin il faut dire aussi que sur la trentaine de copropriétaires, plus d'une vingtaine disposant d'une voiture particulière, soit un taux de motorisation assez élevé.

2- Organisation de la gestion de la résidence

Le syndic a été assuré provisoirement par le promoteur immobilier jusqu' à la première réunion de l'Assemblée Générale des copropriétaires qui a eu lieu en 1989. Les copropriétaires ont versé la somme de cent dinars à titre de participation au syndic.

Depuis 1989, il y a eu six syndic qui se sont succédés pour gérer les affaires de la résidence. Selon le règlement, le syndic est en principe choisi par l'Assemblée Générale des copropriétaires par majorité simple. Cependant pour ce qui est du cas de la résidence Mouna 1, les membres du syndic ont été la plupart du temps désignés. Il s'agit en quelque sorte d'un organe exécutif composé d'un président, d'un secrétaire général, d'un trésorier et de deux membres. Le président du syndic[6] est en principe la personne la plus dynamique, ayant un certain ascendant sur les autres résidents et des capacités de résoudre tout genre de problèmes pouvant surgir dans la résidence.

***Des dépenses très variées**

Pour analyser la gestion de Mouna 1, on s'est basé sur les rapports financiers[7] pour les années suivantes : 1991, 1994, 1995, 1998, 1999. Nous avons fait aussi des entretiens avec les anciens et nouveaux membres du syndic qui nous ont fourni des indications intéressantes et pertinentes.

---

[6] En l'espace de 12 ans la résidence Mouna 1 a connu sept présidents de syndic.
[7] Les rapports financiers sont en principe rédigés tous les ans à l'occasion de l'assemblée générale du syndic.

Le montant des dépenses moyennes annuelles a atteint plus de 5300 dinars et environ 60 % de ces dépenses sont réservées au gardiennage. En effet le gardien de la résidence, bénéficie d'un salaire mensuel, il est déclaré à la sécurité sociale et dispose de la gratuité du logement. Il y a eu un seul gardien depuis la création de la résidence. En principe il s'agit d'un gardien de nuit qui exerce de 18 heures jusqu'à 6 heures du matin. En 1994, un gardien a été engagé durant le jour pendant cinq mois seulement puis il a été décidé de mettre un terme à cette expérience pour des raisons matérielles. Au début de l'été 2001, on est revenu à la formule des deux gardiens : le gardien permanent qui était de service durant la nuit va exercer durant le jour en s'occupant surtout de l'espace vert et un nouveau gardien de nuit est engagé. Finalement cette dernière formule n'a pas été retenue puisqu'elle va augmenter les charges alors que les cotisations ne sont pas versées régulièrement.

Tab 68 : Dépenses du syndic de la résidence Mouna 1 (en dinars)

Nature des dépenses	1991	1994	1995	1998	1999
Electricité	350	544,1	552,3	457	576,5
Eau	201,2	396,5	216	184,2	119,9
Gardiennage	1610,5	3410,2	2925,3	2781,3	2801
Matériaux construction	102,9	314	-	349	-
Jardinage, espace vert	486,1	640,1	12,6	470,1	155,5
Réparation, entretien	823,2	711,8	2155,6	394,7	467
Equipement	150	-	-	-	-
Produits entretien	511	643,7	99,7	34,2	28,5
Divers	587,5	-	-	244,6	62,5
Total	**4822,4**	**6660,4**	**5961,5**	**4915,1**	**4210,9**

Source : Rapports financiers du syndic en 91, 94, 95, 98, 99

Les dépenses consacrées à l'éclairage des parties communes de la résidence, à l'arrosage du jardin et au nettoyage des cages d'escaliers représentent plus de 15 % de l'ensemble des dépenses. L'entretien du jardin et espace vert au centre de la résidence, a exigé des dépenses qui peuvent varier selon la nature des travaux. En effet il a fallu cerner l'espace gazonné par de petit dalots en béton qui ont été fabriqués sur place et daller de nouvelles allées.

Pl 26 : Aménagement du jardin central commun de la résidence Mouna 1

Pl 27 : Aménagement de l'entrée principale de la résidence Mouna 1

Les dépenses concernant les réparations et l'entretien ont été toujours importantes comme par exemple le problème des canalisations en PVC destinées à évacuer les eaux usées des différentes habitations, l'embellissement de la prote principale. E n 1995 il a fallu verser à la STEG plus de 2000 dinars de frais pour la réparation d'un câble souterrain, sanctionné lors des travaux d'installation du réseau de gaz de ville. Le poste dépenses produits d'entretien a été comprimé comme le montre le tableau du fait de la réduction de l'achat de certains articles notamment les sacs à ordures qui étaient distribués gratuitement aux résidents tous les quinze jours.

***Des retards et réticences pour le paiement des cotisations**

Les membres du syndic avec qui nous avons discuté, nous ont parlé de nombreux obstacles rencontrés lors de leur mission. Selon ces derniers, l'absence d'une culture basée sur la notion du voisinage, d'entraide, de respect et la sauvegarde des biens collectifs chez un grand nombre de copropriétaires est la principale raison qui explique ces difficultés. Mais comme première constante, il faut mentionner, la réticence ou plutôt le refus de paiement de la cotisation mensuelle qui était fixé au départ à 10 dinars et qui a été augmentée de trois dinars en 1999[8].

Tab 69 : Répartition des cotisations mensuelles en 1991, 1998 et 1999 (en dinars)

	1991	1998	1999
Bloc A	780	940	510
Bloc B	800	600	10
Bloc C	850	880	310
Bloc D	1350	1170	440
Bloc E	920	540	460
TOTAL	4700	4130	1730

Source : Rapports financiers syndic Mouna 1

Une analyse rapide des données du tableau nous permet d'émettre quelques remarques. Dans le cas où tous les copropriétaires cotisent mensuellement et régulièrement, la somme totale de la cotisation annuelle, devrait atteindre les 6960 dinars. Or dans les meilleurs des cas, le syndic n'a pas dépassé les 4700 dinars ce qui représente plus de 67 % du total des cotisations. En 1999, la somme des cotisations collectées n'a pas dépassée les 24 %, soit la somme de 1730 dinars. Certains copropriétaires font preuve de réticence quant ils sont sollicités pour régler leur cotisation. Pourtant selon la loi, cette contribution aux charges est obligatoire et s'applique automatiquement pour chaque copropriétaire. En cas de non

[8] Certains résidents ne possédant pas de voiture particulière, disent ne pas être concerné par le paiement de cette cotisation.

Tabl 70 : Situation de trésorerie du Syndic de Mouna 1 (Gestion 1991)

GESTION 1991 — SYNDIC RESIDENCE MOUNA I

LES RECETTES

RECETTE REALISEE PAR ESCALIER.

ESCALIER	(1).	780.000
"	(2).	800.000
"	(3).	850.000
"	(4).	1.350.000
"	(5).	920.000
=		4.700.000

COTISATION ARRIEREE 1989 . 430.000

COTISATION ARRIEREE 1990 2.020.000

TOTAL : 7.150.000

RECETTES.T	7.150.000
DEPENSES.T	4.822.625
SOLDE DU : 30-12-1991.	2.327.375
SOLDE DU : 1-2-1991.	1.656.249
SOLDE DISPONIBLE	=3.983.624

Cher Copropriétaire

Nous vous informons que vos paiements de Cotisation seront versés auprès de Monsieur :

Tab 71 : Situation de trésorerie du Syndic de la résidence Mouna 1 à El Mourouj 2

(01 janvier 2001 au 24 janvier 2002)

Libéllés	Débit	Crédit
Situation initiale		3 277 697
Banque	103 788	
Caisse	328 550	
Chèques à encaisser	216 000	
Cotisations arriérées		3 784 000
Cotisations 2001 & 2002		5 118 000
STEG & SONEDE	701 800	
Entretien et réparations	1 228 697	
Salaires et charges sociales	3 094 764	
Fond Parabole	240 000	
Location du Local		400 000
Frais divers	20 806	
Tauyauterie, entrée et Lumière	7 048 292	
H.N. et Avocats		403 000
Totaux	12982697	12 982 697

paiement, le syndic peut après mise en demeure par lettre recommandée, assigner en paiement le copropriétaire récalcitrant et ce au moyen de procédures d'injonction de payer[9]. Le recours à cette procédure, dénote de l'existence de graves problèmes au sein même de l'équipe qui gère la résidence.

En effet à la suite d'une série de vols qui ont été commis dans un certain nombre d'appartements durant le jour, le syndic a émis un communiqué en date du 21 janvier 2000, traduisant la situation de crise dans laquelle se trouve la résidence.

Ce communiqué alarmiste va amener une bonne partie des résidents à régler leurs cotisations arriérées et a déclenché une nouvelle dynamique en vue de trouver des solutions aux problèmes de la résidence. Ce même communiqué va évoquer une question importante à savoir celle de l'action bénévole et la promotion de la vie communautaire et insister à la fin sur le travail en groupe pour la remise en ordre, la sauvegarde et la prise en charge de la destinée de la résidence.

Les copropriétaires, même s'ils sont organisés en syndic ne sont pas toujours d'accord pour effectuer certains travaux d'entretien et de restauration. Des litiges peuvent en effet survenir et seront à l'origine d'un retard, voir l'absence de prise d'initiative. Certaines décisions prises par le syndic peuvent aussi créer des tensions et former des clans qui vont s'opposer. Et à ce propos pour ce qui est de notre exemple noue citerons les cas suivants : l'autorisation accordée par le syndic à un copropriétaire habitant au rez-de-chaussée de daller un espace dans la partie postérieure en vue de le transformer en patio avec une ouverture sur la cuisine, ou bien la fermeture de la deuxième porte d'entrée, utilisée comme raccourci par des personnes étrangères à la résidence.

Tous ces dérapages auront un impact négatif sur les relations de voisinage et plusieurs altercations ont eu lieu à propos de l'utilisation des parties communes comme par exemple l'encombrement des paliers par des objets quelconques ou des jouets, le rassemblement des enfants pour jouer dans les escaliers, le dépoussiérage des tapis dans la d'escalier, l'abandon des sacs d'ordures devant la porte d'entrée. Ainsi plusieurs copropriétaires de la résidence Mouna 1 ont décidé de changer d'habitation puisqu'ils considéraient que leur situation était provisoire et ils estiment que leur projet était l'acquisition d'une villa. Leurs appartements sont à l'heure actuelle occupés par des

[9] Le syndic a eu recours à cette procédure en juin 2001, juste après la série de vols qui a lieu dans certains appartements.

Syndic Résidence Mouna 1
El Mourouj II

Tunis, le 21 Janvier 2000

COMMUNIQUE

Je vous écris aujourd'hui ce communiqué et j'espère que vous comprenez cette foi ci le message.

Je vous invite à bouger et de ne pas continuer à rester les bras croisés alors que vos intérêts sont en jeu.

C'est la deuxième foi qu'une opération de vol est commise sur les appartements des copropriétaires et je pense que le tour viendra sur le reste.

La résidence a aujourd'hui besoin des travaux de badigeonnage, d'entretien sauf si la couleur verte à l'affiche de l'escalier **A** et l'état extérieur de la résidence plait à plusieurs d'entre vous.

Je n'imagine pas comment va être la situation dans quelques années.

Aujourd'hui le prix du loyer et la valeur de l'appartement est en chute et va encore chuter si nous continuons à gérer les affaires de la résidence de cette façon.

Si le syndic a fait défaut à certaines de ses obligations, c'est parce que la charge est portée sur deux personnes d'une part, et d'autre part, il manque des ressources.

Je vous pose la question :

- Pourquoi n'avez vous pas payé votre cotisation syndicale, votre participation aux frais de réparation et d'extension de parabole ?
- Pourquoi ne travaillez -vous pas avec l'équipe à titre bénévole, et prendre en charge certaines tâches ?
- Est-ce que les conditions de la résidence (manque de propreté, de gardiennage jour, d'entretien et de badigeonnage) vous plaisent ?

Chacun d'entre vous connaît bien les arriérés à sa charge.

Si parmis vous existent encore des personnes disposées de :

- remettre de l'ordre
- sauver l'état de la résidence,
- travailler avec un groupe disposé,
- et de prendre en charge le destiné de cette résidence

je les invite à assister à la réunion qui sera tenu demain **Samedi 22/01/1999 à 17h30** au bureau du syndic.

P/ le comité

locataires et lorsque le nombre de ces locataires augmente au fil des années c'est que l'ambiance n'est pas sereine.

Le degré de conscience des habitants et leur niveau socio-économique est déterminant dans la diffusion de la culture de la citoyenneté et du civisme au sein de la communauté et le syndic est parvenu au départ lors de son installation à appliquer les règles de bonne gestion et mobiliser la plupart des habitants. Nous citerons à ce sujet, les nombreuses activités d'animations à caractère culturel et sportif au début des années 90, à l'initiative du syndic comme par exemple :

* La participation aux différentes animations culturelles organisées par le comité du quartier d'El Mourouj 2.

* La participation au concours des « jardins et espaces verts dans les résidences collectives » et l'obtention du premier prix.

* L'agrandissement de l'aire de jeux pour enfants et la création d'une petite bibliothèque pour enfants.

* La distribution de cadeaux aux jeunes de la résidence ayant réussi aux examens scolaires.

* L'accueil et l'organisation d'une réception à une association française

B- L'intervention au niveau des logements collectifs

Dans les habitations de type appartement ou immeuble, l'aspiration profonde à la liberté se trouve contredite par le caractère non-évolutif de l'appartement. Cette contradiction prend comme exécutoire, les transformations et modifications de la structure de l'espace résidentiel domestique. Celle-ci comme manifestation matérielle des modes d'appropriation de cet espace, s'organisent en stratégie de contournement du système de contrainte dans l'habitation « appartement ». A ce propos J.F AUGOYARD affirme : « amputé du bâtir, l'habiter garde son pouvoir de configurer et d'imaginer en déjouant le réel thétique implanté dans nos cités modernes ».

Pour analyser cette dynamique des pratiques d'appropriation, et cette quête d'une nouvelle manière d'habiter, nous avons pris une autre fois comme exemple la résidence Mouna 1 à El Mourouj 2 qui présente bien plusieurs indicateurs montrant cette recherche par l'habitant du contournement du système et la mise en application de ses compétences et son savoir-faire.

Tab 72 : Exemples de transformations effectuées par les habitants dans certains appartements

Identification du logement	Transformations effectuées
Bloc D Appartement 10 Etage 4	Réduction de l'ouverture du séchoir Installation d'une baie vitrée en aluminium
Bloc D Appartement 8 Etage 3	Réduction de l'ouverture du séchoir Installation d'une baie vitrée en aluminium
Bloc D Appartement 4 Etage 1	Réduction de l'ouverture du séchoir Installation d'une grille en fer forgé
Bloc D Appartement 2 R D C	Installation d'une grille en fer forgé Couverture de la grille par une plaque en tôle
Bloc D Appartement 1 R D C	Obstruction de l'ouverture du séchoir par une plaque en tôle
Bloc D Appartement 3 Etage 1	Utilisation d'un rideau naturel de plantes grimpantes Remplacé par la suite par une plaque en tôle.
Bloc D Appartement 7 Etage 3	Réduction de l'ouverture du séchoir Installation d'une baie vitrée en aluminium
Bloc C Appartement 3 Etage 1	Réduction de l'ouverture du séchoir Installation d'une baie vitrée en aluminium
Bloc C Appartement 5 Etage 2	Extension de la cuisine en installant une fenêtre dans le séchoir
Bloc C Appartement 7 Etage 3	Réduction de l'ouverture du séchoir

Source : enquête personnelle

Du fait de la concentration des construction, dans certaines résidences collectives, les bâtiments sont parfois très rapprochés et pour ceux disposés en rangées parallèles, il y aura nécessairement une ouverture directe de deux blocs l'un sur l'autre comme cela est le cas de la résidence de Mouna 1, où nous avons trois blocs (A, B , et C) qui dominent légèrement les deux autres blocs (D et E) vu la nature du terrain, caractérisé par une faible pente. Cette situation va gêner certains habitants et explique les dix cas de transformations qui ont eu lieu dans les blocs D et E , alors que dans les blocs A, B, et C , nous avons repéré seulement trois modifications qui portent essentiellement sur la réduction de l'ouverture du séchoir donnant sur la cuisine. En effet il s'agit d'isoler la cuisine afin de la préserver comme espace féminin en réduisant la dimension de l'ouverture du séchoir. Cela permettra d'assurer à la famille une plus grande intimité par rapport au regard étranger. Les deux habitants du rez-de-chaussée sont allés même jusqu'à obstruer carrément cette ouverture en

utilisant de la tôle alors que dans le bloc C, l'habitant du deuxième étage a procédé à la suppression pure et simple du séchoir dans le but d'agrandir la cuisine.

Derrière ces modification du bâti, se dresse la présence de la femme qui veut préserver son intimité des regards indiscrets des voisins mais imiter les personnes qui ont déjà entrepris cette modification plus efficace que le système des rideaux.

Il y a aussi l'exemple des studios dans le bloc E, qui se signalent par d'importantes modifications dans le but de gagner de l'espace, mais aussi de se préserver du regard. Les transformations que nous avons noté dans ce bloc se présentent comme suit :

Tab 73 : Types de modifications dans les studios à Mouna 1

Identification du studio	Type de modifications
Bloc E Studio 3 Etage 2	Déplacement de la salle de bain et des toilettes Installation d'une baie vitrée fumée en aluminium Installation d'un climatiseur
Bloc E Studio 5 Etage 3	Fermeture du séchoir en maçonnerie et vitrage
Bloc E Studio 7 Etage 4	Déplacement de la salle de bain et des toilettes Fermeture du séchoir en maçonnerie et vitrage Installation d'un climatiseur

Source : enquête personnelle

Les transformations relatives à la porte d'entrée[10] de l'appartement sont très fréquentes et plusieurs résidents à El Mouna 1 ont entamé ces modifications. L'entrée permet d'identifier le logement et de le protéger. En conséquence le propriétaire estime q'elle doit recevoir un traitement personnalisé qui fasse sortir l'appartement de l'anonymat et elle doit offrir une protection suffisante. Ainsi la porte d'entrée travaillée par du contre-plaqué sera remplacée par une porte en bois massif avec du décor et parfois renforcée par une deuxième porte en fer forgé.

L'aménagement dans la partie intérieure de l'appartement et très flexible puisqu'il dépend de la taille du ménage, de son niveau intellectuelle particulièrement de la culture qu'il a engrangé avant d'accéder à ce type d'habitat. D'une façon générale l'on accorde une grande importance à l'intimité de la chambre à coucher des parents par rapport aux autres chambre. La chambre parentale doit en principe contenir le mobilier classique[11] quelque soit

[10] On accorde de l'importance à cet espace considéré comme étant « un lieu de transition entre le dehors et le dedans, entre le privé et le public ».
[11] Ce mobilier est composé d'un lit double, deux tables de nuit, une armoire et une coiffeuse.

sa dimension. Les autres chambres sont utilisées différemment selon l'usage que l'on a prévu : chambre pour enfants, séjour familial, chambre d'amis, bureau. Ces différentes utilisation peuvent se superposer en entraînant un aménagement flexible.[12]

L'utilisation systématique de la brique pour l'édification de cloisons doubles dans ces immeubles, pose le problème de la faible résistance thermique de ces matériaux qui sont responsables en période estivale de phénomène de surchauffe naturelle des appartements. Ainsi les facilités accordées actuellement par les vendeurs de climatiseurs, vont encourager les habitants à installer cet équipement dans le salon. En conséquence cet espace « public » va changer provisoirement de fonction et devient un espace privilégié du fait de l'existence du conditionnement d'air. Allégé de certains de son mobilier, le salon gardera la bibliothèque et le téléviseur et sera en même, le lieu où l'on mange, l'on fait la sieste, l'on se réunit...Toutes ces activités réunies dans un seul espace, exigent un entretien spécial ainsi qu'une réadaptation à cette polyvalence fonctionnelle.

Lorsque la superficie de la cuisine est respectable (plus de 8 m2), elle est préférée à la salle à manger pour les repas familiaux. Pour cela certains propriétaires, aménagent le séchoir en l'intégrant à la cuisine.

Concernant les espaces hygiéniques à savoir la salle de bain et les toilettes, ils sont considérés comme des espaces intimes et doivent être à l'abri du regard. Certains propriétaires dissocient entre salle de bain et toilette qui doit comporter un lavabo.

Le balcon est un élément important dans la conception de l'appartement. C'est le « poumon du logement », l'espace de respiration. Les promoteurs immobiliers construisent actuellement des appartements sans balcon pratiquement afin des économies sur le coût final du logement. Cependant si ce balcon existe, il est utilisé surtout pour le séchage du linge lorsque le séchoir est exigu, mal orienté ou bien utilisé comme espace pour ranger les vieux objets. L'installation au niveau du séchoir ou du balcon d'une plaque en tôle en guise d'une protection pour tout ce qui peut tomber d'en haut, particulièrement le rejet d'eau est aussi courante.

[12] La superficie de la chambre est importante pour garantir cette flexibilité.

Pl 28 : Aménagement du local réservé au syndic à l'entrée de la résidence

Le deuxième exemple qui mérite une analyse, est celui de la résidence El Ariche à El Mourouj 2. En effet cette résidence est du type semi-collectif avec des habitations du type : R+1 et R+2. La résidence qui ouvre sur trois rue dont l'artère principale, comprend 24 logements et l'accès à l'étage se fait par l'intermédiaire d'une rampe extérieure. Il existe une seule entrée avec un parking et une clôture très basse. Voulant affirmer son indépendance, l'un des résidents décide, sans l'autorisation de quiconque d'aménager son entrée et ne plus utiliser l'entrée principale. Cette transformation a consisté à surélever la clôture en ajoutant des bacs à plantes en guise de décor et à installer un portail qui va permettre de faire accéder la voiture dans cet espace conquis. Un mois plus tard, et comme il n'y a pas eu objection de la part des autorités locales, tous les résidents au rez-de-chaussée ont suivi le pas et se sont ingéniés à marquer leur espace par une clôture et une entrée indépendante.

D'autres actions peuvent se faire en vue d'une exploitation collective comme c'est le cas de l'agencement de poteaux métallique et des cordes pour le séchage du linge ou bien l'installation de récepteurs d'images satellitaires ou paraboles collectives.

Finalement l'on peut dire que l'appartement est un mode d'habitat qui n'entre pas dans les coutumes et le mode de vie d'un grand nombre de tunisiens. Pour cela l'on assiste à des transformations des espaces selon les besoins et les usages la plupart du temps au détriment de l'esthétique de l'immeuble et surtout de la réglementation de la copropriété interdisant tout genre de modification dans les partie communes et au niveau des façades.

II- LE DEPLOIEMENT DES COMPETENCES SUR L'ESPACE PUBLIC

A- Les mobiles à l'origine de ces initiatives

La rue en tant qu'espace public et lieu de sociabilité, va refléter les caractéristiques socio-économiques de la population et devient le support ou réceptacle de leurs pratiques et compétences qui vont parfois contredire la réglementation en vigueur. Ainsi elle va devenir une succession de rythmes visuels comme l'a écrit D. CLEVENOT et elle va porter les signes de la régulation social.

En conséquence l'on peut affirmer que l'ensemble des activités de commerces et de services mis en place dans les différents quartiers à El Mourouj, sont en réalité le résultat d'un déploiement de compétences des habitants sur l'espace public qui s'est fait d'une délibérée pour ne pas dire anarchique. En effet les aires à vocation commerciale (centres de commerce), programmé dans l'organisme aménageur n'ont pas connu un succès et sont

restés fermés. Cet échec s'explique par la position excentrée de ces locaux par rapport à l'artère principale et des loyers jugés excessifs. Profitant de la situation, les propriétaires qui se trouvent sur l'axe principale traversant El Mourouj et qui disposent de deux façades, vont transformer en ressources, cette ouverture directe sur l'espace public c'est à dire la rue. Il faut rappeler à ce propos que le loyer d'une petite échoppe sur une voie commerciale peut atteindre facilement les 150 dinars par mois. Le propriétaire qui va construire plus de trois locaux lorsqu'il possède de l'espace, va assurer une rente non négligeable.

Ainsi, plusieurs locaux seront construits parfois sans l'autorisation des pouvoirs, ce qui amènera à des démolitions. En principe la réglementation en la matière, interdit la construction de ce genres de locaux qui seront destinés à la location, cependant devant le fait accompli les autorités sont obligés d'accéder à ces demandes.

L'on se propose d'analyser comment va se faire cette greffe au départ « illégale » des compétences citadines sur l'espace public qui est en fait un lieu défini par C. NORBERG SCHULZ « comme un ensemble fait de choses concrètes, qui ont leur forme, leur texture et leur couleur. Quels sont les principaux caractères de ces implantations qui sont fréquentées par les habitants et quel est leur impact sur le cadre de vie ?

Ces initiatives individuelles des habitants ne sont pas dues au hasard, elles suivent une certaine logique. En effet il existe un ensemble de facteurs qui vont favoriser l'accomplissement de telles actions. D'abord il y a une raison évidente à savoir une absence totale dans ces espaces récemment urbanisés de commerce et services de proximité qu'il faut nécessairement créer. Il y a ensuite le fait de copier ce qu'a fait le voisin pour reprendre un adage populaire qui dit « Fais ce qu'a fait ton voisin ou bien déplace la porte de ta maison ». Enfin comme dernier élément important, c'est le fait de se trouver sur voie très fréquentée où l'on est sure de trouver hâtivement des personnes qui souhaitent ouvrir un commerce. Ces implantations qui vont dépendre de la variété des formes de croissance du cadre bâti, se présentent selon les trois configurations suivantes. La première la plus évidente étant de type linéaire et c'est l'exemple de l'artère principale qui traverse les différentes cités d'El Mourouj avec des axes secondaire qui sont reliés directement à l'axe central. Sur ces axes, nous avons relevé plus de 40 locaux sur environ cinquante kilomètres ce qui représente une densité commerciale assez élevée.

Dans d'autres secteurs d'El Mourouj, ces implantations vont se regrouper autour de certains carrefours ou bien à proximité d'équipement du genre : station terminale d'une ligne de bus, recette postale, bain maure, mosquée, café....

Lorsqu'on s'éloigne de l'artère principale, les implantations commerciales seront moins importantes et dispersées comme c'est le cas dans les nouveaux quartiers populaires à El Mourouj 4 et 5.

B –L'implantation des commerces et des services le long des principales artères et au niveau des carrefours

Les locaux aménagés seront essentiellement utilisés pour le commerce de détail particulièrement les produits alimentaires. Dans les habitudes du tunisien moyen, il y encore certaines règles qui consistent à acheter le stricte nécessaire et ne pas stocker les denrées alimentaires excepté le mois de Ramadan. Cette attitude fait que l'on aura recours d'une façon ou une autre à l'épicier du quartier presque quotidiennement. Effectivement, la filière alimentation constitue le support de ce commerce quotidien qui va se répandre dans ces quartiers récents de la périphérie de Tunis et que l'on trouve dans les autres agglomérations du pays. L'exercice de ce commerce revêt la forme de modeste échoppe équipées d'un W.C , d'une ouverture d'aération et d'un rideau métallique en guise de porte. Etant donné le peu d'espace disponible, le commerçant est obligé d'utiliser le trottoir de la devanture du local pour stocker certaines marchandises durant la journée. Ainsi l'épicier alignera des caisses contenant des bouteilles vides et le congélateur dehors, le marchand de légumes et fruits en fera de même pour certains produits. Un relevé de ces commerces et services que nous avons effectué dans trois secteurs différents à El Mourouj (Tab 72), nous a permis d'analyser les principales caractéristiques de cette implantation.

Les deux secteurs que nous avons retenu à El Mourouj 1 sont des exemples d'implantations linéaires, tandis que celui d'El Mourouj 2 représente l'exemple de commerces regroupés. Dans les trois secteurs retenus, le commerce des produits alimentaires est dominant puisque sur un total de 169 unités commerciales relevées, l'alimentation représente presque 44 % de l'ensemble.

Tab 72 : Relevé des activités de commerce dans certains quartiers d'El Mourouj

Type	Mourouj 1 Avenue des Martyrs	Mourouj 1 Avenue de Tunis	Mourouj 2 Rue 10901	Total
Alimentation	20	24	30	74
Equipement de la personne	09	17	06	32
Equipement domestique	14	05	03	22
Entretien de la personne	08	12	02	22
Matériaux de construction	04	-	01	05
Sport, culture et loisir	05	03	05	13
Magasin à rayon multiples	-	01	-	01
Total	60	62	47	169

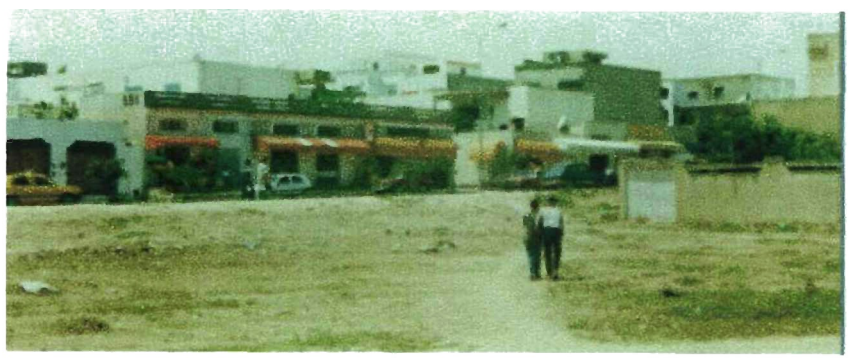
Source : enquête personnelle

L'épicerie de 20 à 30 m² en est le prototype avec un emploi moyen de l'ordre de deux personnes par commerce. Il s'ensuit de faible capacité de stockage et l'utilisation d'une partie du trottoir ayant été aménagé par le propriétaire. Le métier d'épicier est devenu très banale, il est exercé parfois par des femmes. Il n'exige pas une qualification professionnelle ni une forte assise financière. La suppression de l'agrément pour l'ouverture de ce type de commerce à la suite de la libéralisation de l'exercice et l'initiative commerciale depuis 1991, a été à l'origine de la multiplication de ces échoppes dans les zones récemment urbanisées. L'ouverture de ce commerce est conditionné par le respect des conditions minimums d'hygiène requises par les arrêtés municipaux.

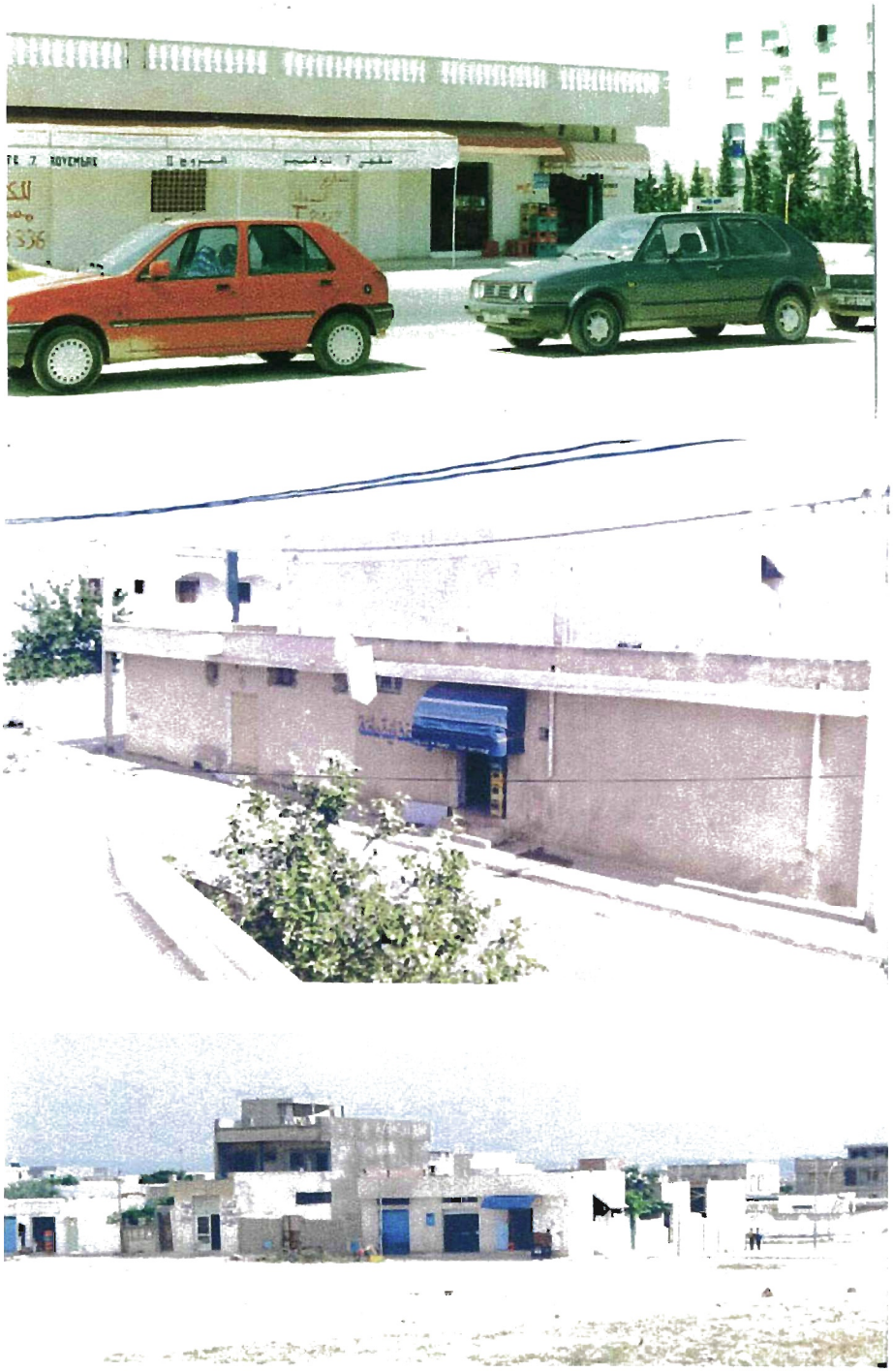
Environ 95% de la distribution des produits alimentaires sont accaparés par les petits épiciers de proximité dans les différents quartiers résidentiels. La préférence des ménages tunisiens va vers ce type de commerce à cause d'une série de facteurs économiques, sociologiques, culturelles et psychologiques. En effet l'échoppe du coin est en quelque sorte « l'enseigne » du quartier, toujours ouverte, accessible, reconnaissable, point de repère pour tous les habitants. L'épicier devient un personnage capable d'identifier les besoins de sa clientèle et il arrive souvent qu'il pratique une formule de vente à tempérament des produits alimentaires suivant un contrat moral et une relation mutuelle de confiance qui s'établit entre lui et sa clientèle.

Une autre forme d'appropriation de l'espace public concerne l'aménagement de cafés qui sont soumis à une autorisation du ministère de l'Intérieur. Ces lieux assez spéciaux qui naissent en plein quartier résidentiel vont suivre une logique de recherche des endroits les

Pl 29 :Prolifération des commerces et services le long des artères principales en particulier l'Avenue des Martyrs



Pl 30 : Installation des épiceries de proximité dans les nouveau quartiers d'habitations



plus fréquentés par les habitants. Les cafés fréquentés essentiellement par les hommes, occupe une place assez particulière dans la configuration d'ensemble des différents quartiers à El Mourouj. Leur nombre est en nette augmentation au cours des dernières années, leur fonctionnement ainsi que la conception de leur espace architectural va dépendre du site sur lequel ils seront édifiés. D'une façon générale, les cafés les plus attirants sont ceux qui disposent de grandes terrasses et ce n'est pas le cas des cafés d'El Mourouj qui sont exigus et où l'on ne trouve pas de place pour s'attabler particulièrement durant les jours fériés et les soirées pendant la période estivale. En effet d'après notre enquête un seul café sur la quinzaine que noue avons relevé à El Mourouj, a été construit selon une planification préétablie à l'avance il s'agit de celui du premier centre commercial à El Mourouj 1. Les autres cafés sont pour la plupart des extensions et des transformations qui vont se faire au dépens de l'espace consacré à l'habitation. En effet le café devient le lieu de rencontres fortuites, des rendez-vous, des discussions diverses, de la conclusion de certaines transactions ou contrat. Fréquenté par les habitants des quartiers environnants, il constitue une nécessité incontournable dans la vie d'une cité puisqu'il va rassembler une population cosmopolite appartenant à toutes les catégories sociales. Enfin il faut dire aussi que le café est un lieu de consommation (boissons diverses et narguilé), de distraction (jeux de cartes) et de culture (lecture de journaux).

Une nouvelle génération de commerce de détail tente à l'heure actuelle de concurrencer les épiciers traditionnels et qui va s'installer aussi sur les artères principales. Il s'agit des magasins à rayons multiples ou supérettes qui vont essayer d'attirer la clientèle en en faisant des campagnes de publicité. Ainsi l'artère principale d'El Mourouj est devenue le territoire ou vont s'affronter des stratégies différentes dans un but de domination économique. En effet ces structures commerciales modernes, à la suite d'études détaillée sur le marché, la rentabilité et l'implantation, vont appliquer une politique de gestion rigoureuse qui s'adapte au tunisien moyen : vendre au meilleur prix sans obliger le consommateur à surstocker ou à surconsommer.

Tableau 75 : Principaux magasins à rayons multiples à El Mourouj

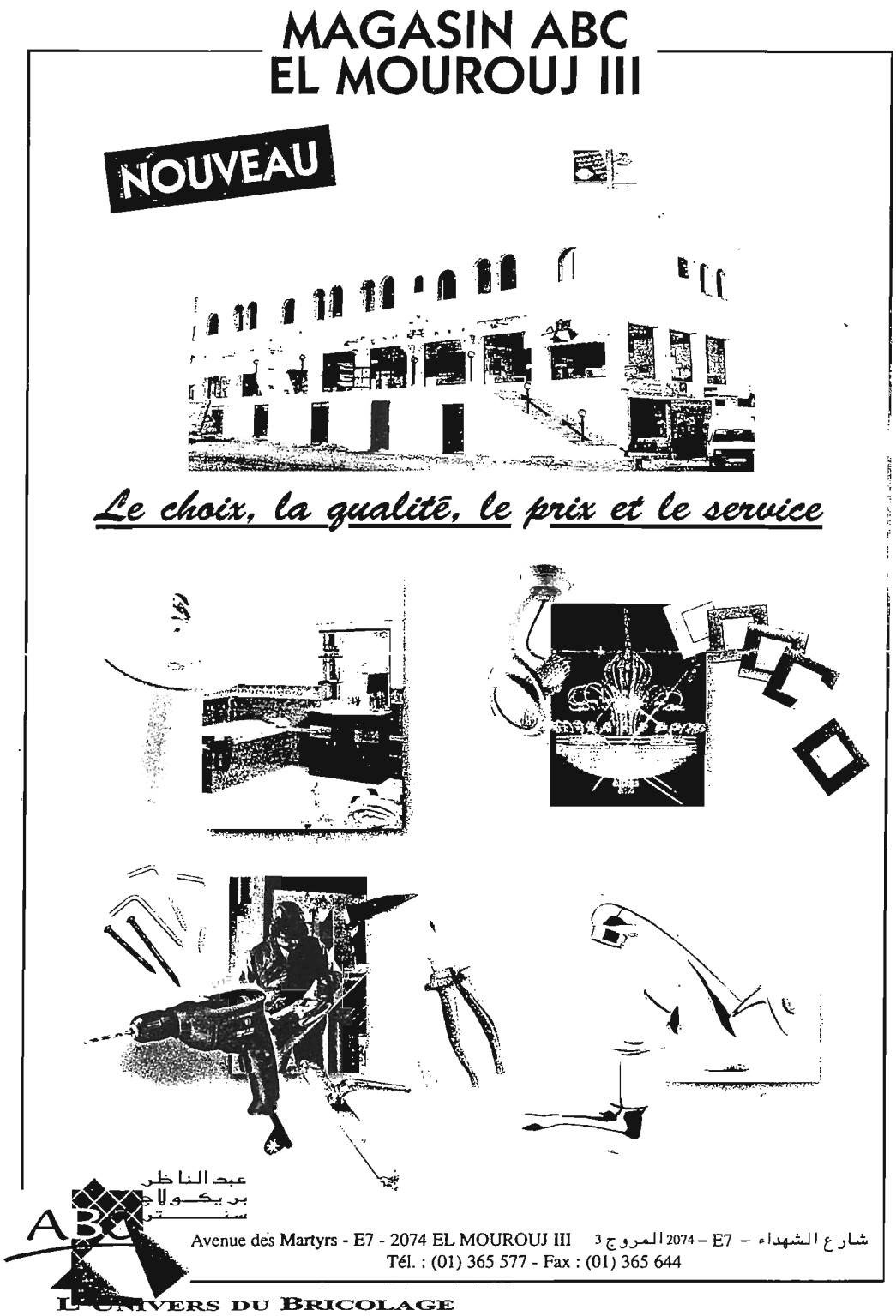
	Date de création	Site d'implantation	Superficie
Sahara Confort	1989	Centre commercial El Mourouj 1	250 m²
Bonprix	1999	Centre commercial LAMTI El Mououj 1	250 m²
Superette El Mourouj 3	1999	Avenue des Martyrs El Mourouj III	150 m²

Source : enquête personnelle

Pl 31 : Locaux et magasins aménagés dans de petits centres commerciaux qui n'attirent pas les commerces et services à El Mourouj 1 et 2

Pl 32 : L'implantation des grandes chaînes de distribution à El Mourouj

Fig 114 : Affiche publicitaire d'un magasin spécialisé dans la quincaillerie à El Mourouj 3



Pl 33 : transformation des garages des villas et des RDC des habitations en locaux destinés à la location

Il faut rappeler que la grande distribution du type supermarché et hypermarché est pénalisée du fait de l'étroitesse du marché et du faible pouvoir d'achat de la population. De plus ce type de commerce, avec des implantations de superficies supérieures à 2500 m², exige des investissements lourds à rentabiliser : vaste terrain difficile à trouver en site urbain du fait des prix fonciers, construction et aménagement coûteux comme les parkings.

Un autre type de commerce moderne de type chaîne de distribution et qui s'installe dans les nouveaux secteurs urbanisés des agglomérations, il s'agit d'unités spécialisées dans l'électro-ménager et qui se contentent d'un petit espace soit l'équivalent de deux magasins accolés, d'une superficie totale de 60 m². Trois grandes chaînes parmi les plus importantes du pays se trouvent à El Mourouj, toujours sur l'axe principal et elles commercialisent quatre articles de base : les cuisinières, les téléviseurs, les réfrigérateurs et les climatiseurs. Pour la conquête de la clientèle, ces chaînes pratiquent la vente à crédit ou par facilité.

Tab 76: Les grandes chaînes de distribution autre due l'alimentation à El Mourouj

	Type d'articles	Site
BATAM	Electro-ménagers plus autres articles	Avenue des Martyrs Mourouj 1
Electro- NABLI	Electro-ménagers	Avenue des Martyrs Mourouj 1
REAL	Electro-ménagers	Avenue des Martyrs Mourouj 1
ABC	Quincaillerie	Avenue des Martyrs Mourouj 3
MEUBLATEX	Ameublement divers	Avenue des Martyrs Mourouj 1

Source : enquête personnelle

Sur le tronçon de la route à grand parcours (GP3), qui traverse El Mourouj et se dirige vers la localité de Fouchana, vont s'installer les activités polluantes de réparation particulièrement les ateliers de réparation mécanique automobile. Ce secteur va occuper des garages loués par les habitants en plus de nouveaux locaux qui seront construit en compensation de l'exiguïté de l'espace utilisé par ces activités. On va utiliser aussi les terrains vagues de part et d'autre de la routes pour garer les engins à réparer mais aussi comme espace de travail. Sur ce même tronçon de route nous avons relevé la présence d'autres activités comme les ateliers de fer forgé, les menuiseries et les dépôts de stockage du bois.

Tab 77 : Relevé des activités sur le tronçon de la GP3 traversant El Mourouj

Nature de l'activité	Nombre	Caractéristiques du local
Réparation automobile : Mécanique, tôlerie, électricité	19	Garage de villas plus extension
Fer forgé	6	Garage de villas plus extension
Menuiserie et commerce du bois	5	Garage de villas plus extension
Commerce pièces automobiles usagées	3	Garage de villas

Source : Enquête personnelle

Un autre type de déploiement des compétences concerne la transformation des villas ou étages de villas en garderies et jardins d'enfants, gérés par des particuliers. Ces institutions sont relativement récentes et le taux de couverture de l'éducation préscolaire reste encore assez bas et on le trouve surtout dans les grandes agglomérations[13].

Au départ, la majorité de ces institutions appartenait au secteur public particulièrement les municipalités. Actuellement du fait de l'accroissement des charges et des frais d'entretien, les municipalités vont se désengager au profit des privés. D'après des statistiques récentes, on compte plus de 1300 institutions réparties à travers l'ensemble du pays dont 77% appartenant au secteur privé, 15% aux associations et organisations et 7% seulement au secteur public particulièrement les municipalités. Pourtant ce sont les jardins d'enfants municipaux qui sont les plus performants en matière de respect des normes pédagogiques, de l'espace et de la sécurité. En conséquence la prolifération des jardins d'enfants et autres garderies dans les quartiers résidentiels est un phénomène que l'on retrouve à El Mourouj d'autant plus que les conditions d'exercer ce type d'activité sont désormais plus facile par rapport à l'ancienne formule caractérisée par sa lenteur administrative. En effet toute personne désirant investir dans ce créneau, doit remplir une simple fiche de renseignement qui va jouer le rôle de déclaration d'ouverture d'un jardin d'enfant ou garderie.[14] Un avis favorable lors de la première visite d'inspection équivaut à une autorisation de facto.

[13] Les jardins d'enfants ne couvrent à l'heure actuelle seulement 16,2% de la population âgée entre 3 et 6 ans pour l'ensemble du pays.

[14] Le cahier des charges d'ouverture d'un jardin d'enfant contient 37 articles qui donnent des détails sur l'infrastructure, les équipements, les espaces, le cadre pédagogique et les sanctions.

Pl 34 : Villas ou étages de villas transformés en jardins d'enfants et garderies

Dans le cas d'un avis négatif pour causes de défaillance et si la situation ne s'améliore pas lors de la deuxième visite d'inspection, l'institution sera fermée. Le nombre de jardins d'enfants exerçant à El Mourouj, appartenant à des particuliers peut être estimé à une vingtaine. La plupart des ces institutions occupent des villas ou des étages de logements individuels et sont reconnus par les dessins et images sur les façades rappelant des scènes et personnages du répertoire enfantin.

Les espaces utilisés par ces jardins d'enfants sont exigus particulièrement les espaces de jeux et le nombre d'enfants dépasse souvent les normes exigées par le cahiers des charge qui stipule qu'il faut compter au moins 1,5 m2 par enfant et 2,5 m2 par enfant en situation de jeu. D'autre part en matière d'encadrement, une seule monitrice doit s'occuper de 25 enfants seulement et le personnel doit être impliqué dans le cycle de formation assuré par le ministère de tutelle à savoir celui de la Jeunesse et de l'Enfance.

Conclusion

L'exemple que nous avons étudié montre bien que les habitants qui s'installent dans les nouveaux quartiers résidentiels vont déployer des compétences d'aménagement des espaces qu'ils vont s'approprier, en mobilisant des registres d'actions différenciées en fonction de la diversité de leurs expériences en milieu urbaines et de la capacité de leurs ressources financières. Ainsi la vie urbaine dans ces nouveaux quartiers, apparaît comme un processus continu d'interprétation et d'adaptation à un milieu nouveau.

Les nouveaux espaces urbains sur lesquels se déploient les compétences et savoir faire des habitants, ne sont pas tous de même nature. Il y a d'abord l'espace de vie primaire ou l'unité d'habitation qui peut être individuelle comme collective. Il existe aussi les espaces « non privés » qui sont exploités directement par les riverains qui sont le sièges d'un déploiement remarquable de compétences avec parfois une appropriation de fait de l'espace public. Pour ce qui est des espaces collectifs dans les immeubles, ce déploiement des compétences peut se faire sous les auspices du syndic qui gère tous les problèmes de la vie d'un ensemble résidentiel donnée.

Comme l'a bien montré F.N BOUCHANINE, et à travers les exemples que nous avons passé en revue, l'ensemble des compétences des habitants ne constituent ni un stock dans lequel on peut puiser à tous moment une solution à une situation donnée, ni un patrimoine relevant d'un référant culturel. C'est surtout une sorte d'adaptation à un ordre urbanistique qui n'a pas tenu des conditions socio-économiques et culturelles des populations. En réalité c'est la présence des instances étatiques à toutes les échelles de la vie de société qui constitue un facteur important parmi d'autres qui sont à l'origine de l'émergence de ce qui a été appelé « l'invention-en- situation ».

Dans notre analyse, nous avons essayé à partir de cas précis dans le secteur de l'habitat, de monter le pourquoi de ces prototypes d'inventions et de cette capacité des habitants de remodeler des formes standardisées en vue d'aboutir à des espaces personnalisés qui vont convenir au train de vie quotidien que l'on souhaite.

Le remodelage en question et l'intervention sur ces espaces, constituent aussi une forme de contextualisation de l'habitat par l'usager afin de faciliter tout une série d'activités quotidiennes et occasionnelles fortement ritualisées.

Les exemples que nous avons analysé, montrent aussi que la capacité de création et d'invention des habitants, est une sorte d'adaptation à une situation propre à chaque ménage mais surtout elle se fait de plus en plus dans le cadre d'un processus d'imitation et d'émulation en particulier dans les quartier de moyens standing et mêmes dans les quartiers populaires. Cela est vérifiable au niveau de l'affichage qui s'opère sur les façades de ces habitation et c'est à travers ces inventions et ces créations que l'on peut réaliser les apprentissages et les améliorations que l'on pourra apporter par la suite aux expériences ayant connu un échec.

Quatrième Chapitre

MOBILITE QUOTIDIENNE ET SON IMPACT SUR LE MODE DE VIE DANS UN ESPACE EN VOIE D'URBANISATION

INTRODUCTION

La mobilité quotidienne est devenue une composante essentielle des modes de vie qui s'instaurent à l'heure actuelle dans les agglomérations particulièrement dans les nouveaux quartiers résidentiels périphériques. Des activités coutumières qu'elles soient d'ordre professionnels, domestique, ludique occasionnent des déplacements de plus en plus longs.

D'une façon générale, on peut considérer que la mobilité quotidienne est l'une des principales ressources urbaines, puisqu'il est évident qu'aucune ville ne saurait fonctionner sans elle. En effet chaque ville a sa manière « d'utiliser » cette mobilité, de la canaliser, de la déployer, de la diversifier, de la démultiplier par les moyens techniques, d'encourager ou de freiner telle ou telle de ses formes. De plus chaque mode de transport est un transformateur spécifique de cette ressource primaire qu'est la mobilité, pour produire du mouvement urbain, lequel correspond à une forme particulière d'accessibilité urbaine. L'évolution des modes de transport va modifier les rapports des citadins avec le territoire. Ainsi l'on peut franchir maintenant en peu de temps, des territoires variés et l'on peut aussi changer de mode de transport selon les circonstances, selon les programmes d'activité de la journée ou celui des autres membres du ménage.

La mobilité en tant que accomplissement d'un parcours ou déplacement, peut être évaluée selon le nombre et le mode de déplacement, les distances parcourues et la localisation des espaces fréquentés. Dans cette acceptation, elle tient une place capitale dans le quotidien des citadins. L'étude des déplacements quotidiens ne peut être dissociée de celle de l'usage auquel ils donnent lieu ou qu'ils introduisent, des liens que les individus et les groupes nouent entre eux et aussi avec les lieux, les manières d'être et de faire qu'affichent les uns et les autres.

Longtemps perçues négativement du fait des nuisances qu'elles occasionnent, les mobilités sont considérées aujourd'hui comme la marque d'une plus grande autonomie, de liberté individuelle et de valeurs de modernité (J. P ORFEUIL 1998). Cette valorisation des mobilités correspond à une mutation profonde se manifestant par le passage d'une société fondée sur le lien communautaire, à une société régie par des relations contractuelles et donc une plus grande autonomie des individus.

A cet égard, la question de la mobilité quotidienne dans l'agglomération de Tunis, pose une infinité d'interrogations qui méritent bien réflexions et analyses. En effet il faut dire que durant les deux dernières décennies, les déplacements quotidiens des « tunisois »

ont été marqués par les transformations sociales, économiques et culturelles. L'intensification des mobilités est le résultat de l'accroissement du taux de la motorisation des ménages, de l'insertion de la femme dans le marché de l'emploi, de la périurbanisation et de l'étalement spatiale des zones résidentielles.

La mobilité quotidienne pose aussi le problème de l'accessibilité qui est une qualité urbaine par excellence et qui doit être prise au sérieux dans tout plan directeur de circulation. Idéalement, la ville accessible est celle où tout un chacun peut entrer et sortir sans peine, se mouvoir aisément et librement à toute heure de la journée. Dans la réalité, cette situation n'existe pas , puisque l'on essaie toujours de trouver les solutions et réduire au maximum les obstacles que l'on peut rencontrer. L'accessibilité est une qualité urbaine par excellence qui doit être prise au sérieux dans tout plan directeur de circulation. Idéalement, la ville accessible est celle où tout un chacun peut entrer et sortir sans peine, se mouvoir aisément et librement à toute heure de la journée. L'on notera aussi que l'ensemble des déplacements seront référencés par rapport au centre, lieu privilégié autant comme point d'arrivé que comme point de départ. C'est par rapport à lui que se mesurera l'accessibilité : capacité à le joindre dans des conditions de temps, de confort – jugées convenables, capacité à accueillir les flux de « migrants », capacité à parquer les automobiles, capacité encore à assurer le retour des « migrants » vers les espaces non centraux…

Ainsi, le transport n'a-t-il d'autres significations que d'être au service de l'accessibilité urbaine. C'est d'ailleurs parce qu'aujourd'hui l'accessibilité pose problème, que l'on prend mieux conscience du fait qu'elle constitue l'une des principales ressources urbaines. De plus, le fonctionnement harmonieux d'une ville nécessite une accessibilité plurielle et de nombreuses formes intermédiaires. Les diverses formes d'accessibilité, sont des conséquences directes des types de mouvements et l'accessibilité n'est autre que le mouvement lui-même. Un type de mouvement ne se réalise qu'à travers un mode de transport qui n'est donc jamais seul puisqu'il s'articule à tout un système. Il s'agit donc de voir a partir de l'exemple de l'agglomération tunisoise comment s'opère l'articulation entre le transport et l'accessibilité qui sont les deux faces de la mobilité urbaine.

En conséquence, le thème de la mobilité quotidienne suscite une série d'interrogations à propos de la quantification de ces déplacements quotidiens et des problèmes liés à l'accessibilité. La mobilité peut aussi être étudiée en tant que condition fondamentale de l'insertion sociale des personnes dans

I- LES ESPACES PERIPHERIQUES FACE A LA COMPLEXIFICATION DES MOBILITES QUOTIDIENNES

A- Intensification de la mobilité quotidienne dans le Grand Tunis

La demande des transports collectifs dans le Grand Tunis s'est accrue au cours des dernières années. Ainsi la mobilité des habitants par moyens de transport, a évolué de 5 % entre 1990 et 1994 selon les résultats d'une enquête effectuée par l'Agence d'urbanisme du Grand Tunis. La moyenne des déplacements annuels par individu est passée de 200 en 1990 à 243 en 1994.

L'analyse des déplacements en transport collectif pour tous les modes (bus publics et privés, métro, lignes ferroviaires de la banlieue Nord et Sud), réalisée sur les deus premiers cordons de l'agglomération tunisoise, a montré que le nombre de déplacements journaliers en transport collectif a augmenté de la même manière pour les deux cordons passant de 500 mille en 1985 à 630 mille en 1995 au niveau de l'anneau des boulevards soit un accroissement de 2,3%. Dans le second cordons, ce nombre va passer de 600 mille en 1985 à 740 mille en 1995, soit un accroissement de 2,1% par an.

L'application à partir de 1985 du Plan directeur régional des transports, sera un élément déterminant dans le système de transport collectif du Grand Tunis. En effet la mise en circulation du métro-léger en février 1985, va conditionner les principales orientations des transports collectifs, en même temps elle va contraindre la municipalité de Tunis à adapter le plan de circulation qu'elle gère au tracé du métro.

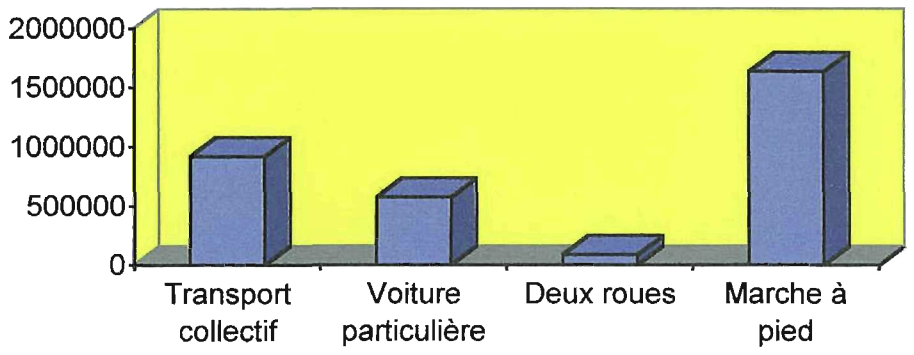
1- Principales caractéristiques de la mobilité dans le Grand Tunis

Selon les résultats du Plan directeur régional des transports dans le Grand Tunis, la répartition modale est dominée par la marche à pied et les transports collectifs[1], contre une utilisation très faible des deux roues. Les transports collectifs occupent la première place pour ce qui est des déplacements motorisés juste avant les voitures particulières.

[1]Le nombre des usagers du transport en commun à l'intérieur du Grand Tunis a évolué à un taux de 2,7% par an au cours de la période 1980/1997.

L'évolution de la répartition modale montre une progression positive des transports collectifs contre une diminution pour tous les autres modes de déplacement entre 1985 et 1994.

Fig 115 : Répartition modale des déplacements quotidiens dans le Grand Tunis

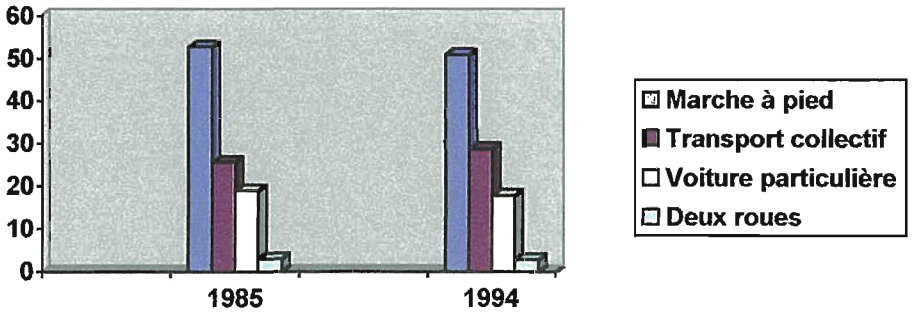


Source : Actualisation du PDRT de Tunis- Juillet 1996.

La mise en exploitation du métro-léger semble avoir comblé une partie du déficit de l'offre des transports en commun entre 1980 et 1985, répondant ainsi partiellement à un important marché potentiel.[2] Par ailleurs la marche à pied représente une part importante des déplacements quotidiens malgré l'évolution des réseaux de transport en commun et l'accroissement de la motorisation des ménages comme cela est indiqué dans la figure 118.

Source :PDRT juillet 1996.

Fig 116 : Evolution de la répartition modale (en %)

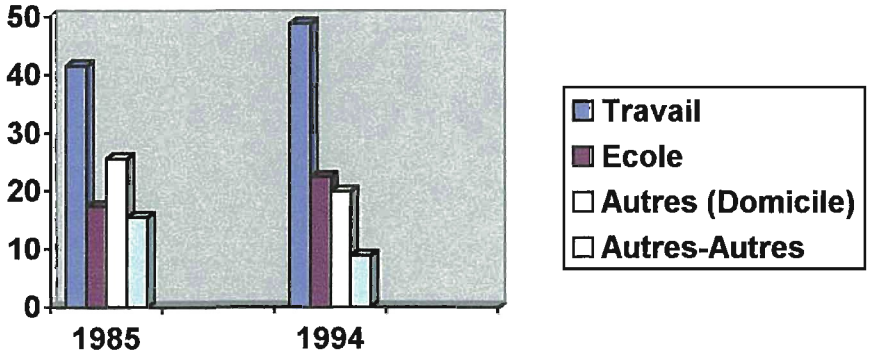


[2] Les principales composantes de ce marché sont les demandes non satisfaites et la marche à pied.

Le motif domicile-travail constitue le principal motif des déplacements motorisés alors que les déplacements scolaires se font en grande partie à pied. Entre 1985 et 1994, le motif travail et école ont vu leur part dans les déplacements motorisés augmenter respectivement de 17,4% et 29,3%.

Concernant la répartition de la mobilité selon le mode et le motif, il faut remarquer que les 4/5 de la mobilité selon la marche à pied est motivée par des déplacements alternants domicile-travail et domicile-école. Le motif scolaire représente un peu plus des 3/5 de ces déplacements[3]. D'autre part, les transports collectifs sont utilisés dans plus de 80% des cas pour de motifs de travail et école et faiblement utilisés pour d'autres motifs, attestant ainsi de la captivité des usagers actuels des transports collectifs. La voiture particulière est très utilisées pour les autres motifs[4].

Fig 117 : Evolution des déplacements motorisés par motif (en %)



Source : PDRT juillet 1996.

2- Mobilité et structure du trafic à El Mourouj

La mobilité motorisée (voitures particulières et transport en commun) est de 1,67 déplacement/jour par personne pour la zone Sud Ouest. La part des transports en commun est assez importante et ceci explique le taux de motorisation assez faible des ménages de ce secteur en comparaison avec la zone Nord.

[3] La principale raison étant la proximité des établissements scolaires des zones de résidence.
[4] Environ 45% des déplacements en voiture particulière, ont pour motif « domicile-autre ».

Pour ce qui est de l'exemple d'El Mourouj, la mobilité est estimée à 1,33 déplacement/jour en 1999, dont 0,50 déplacement d'effectuant en transport en commun et le reste soit 0,83 déplacement d'effectuant en modes individuels, principalement en voiture particulière, étant donné la faible utilisation des deux roues. La structure du trafic montre le besoin des habitants d'aller vers d'autres zones et ceci pour l'ensemble des motifs. La plus grande part du trafic est d'échange et les zones d'échange les plus importantes sont au nombre de deux : les zones avoisinantes comme Ben Arous, Fouchana et Mhamedia en plus du Centre ville.

B- Le transport collectif public dans le Grand Tunis

1- Un système dominé par le réseau autobus de la Société nationale de transport

Le système de transport collectif public dans le Grand Tunis est dominé par plusieurs opérateurs et se caractérise par une nette amélioration de l'offre de transport. Le réseau bus de la Société nationale de transport (SNT) avec plus de 160 lignes, totalisant 5500 km (aller et retour) et plus de 350 millions de voyageurs en 2000, gère 70% du trafic urbain et suburbain de l'agglomération tunisoise. Ce réseau est essentiellement de type radial assure une bonne couverture géographique du Grand Tunis avec des liaisons principales entre la périphérie et le centre[5]. Le nombre de voyageurs a progressé entre 1985 et 2000 malgré la mise en place du métro léger passant de 227,5 millions à 350 millions étant donné la progression de l'urbanisation qui se fait principalement dans la périphérie le long des principaux axes de communication. Le parc bus de la SNT a évolué au cours des dernières années avec la progression de l'urbanisation particulièrement dans les zones périphériques qui se situent parfois à plus de vingt kilomètres du centre.

Tab 78 : Evolution du parc bus de la SNT entre 1995 et 2001

	1995			2001		
	Articulés	Standards	Total	Articulés	Articulés	Total
Bus en circulation	143	625	768	226	701	927
Bus lignes régulières	118	505	622	189	543	732
Bus écoliers	5	69	74	99	6	105
Bus étudiants	20	40	60	28	78	106

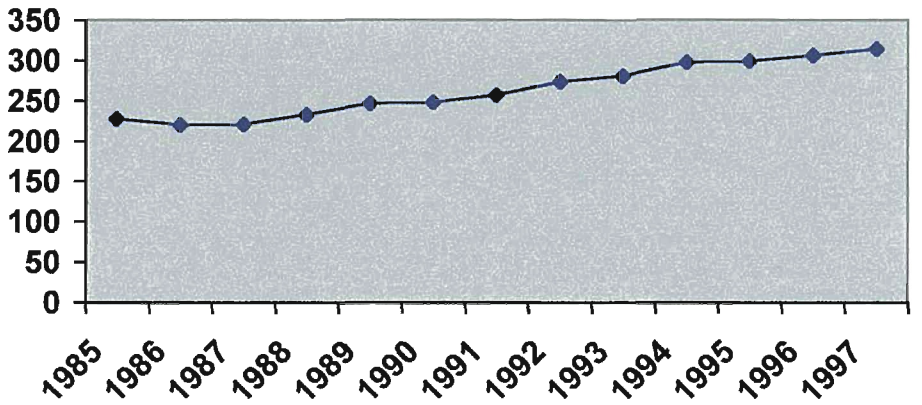
Source : SNT

[5] Sur les 162 lignes du réseau existante en 1994, il n'y avait que 5 lignes rocades, 2 transversales et 39 locales.

En 2001, le parc bus de la SNT était composé de 1025 bus standards et de 250 bus articulés Toutefois compte tenu du fait que certains bus étaient en réparation ou maintenance, le parc effectif en circulation comprenait 701 bus standards et 226 articulés.

Entre 1995 et 2001, il y a eu un accroissement du parc de bus en circulation de 20,7 %. La progression est très nette au niveau des bus écoliers et étudiant puisqu'elle atteint respectivement 41,8 % et 76,6 %.

Fig 118 : Evolution du nombre de voyageurs de la SNT entre 1985 et 1997 (en millions)

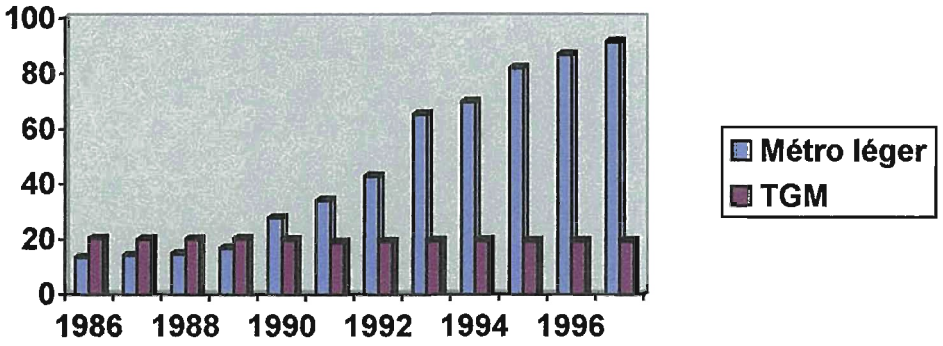


La congestion de plus en plus accentuée du centre-ville et l'irrégularité du système bus, ont amené les pouvoirs publics à l'idée de mettre en place un transport en commun en site propre dès les années 1970. Cette idée s'est finalement concrétisée en octobre 1981 avec la création de la Société du métro léger de Tunis (SMLT) qui gère actuellement à la fois la ligne TGM et cinq lignes groupées en quatre axes du réseau métro léger : l'axe Sud pour la ligne 1, l'axe Nord pour la ligne 2, l'axe Nord-Ouest pour les lignes 3 et 5 et l'axe Ouest pour la ligne 4.

La SMLT exploite aussi la ligne Tunis, la Marsa, la Goulette (TGM) qui relie le centre-ville à la Banlieue Nord. Au cours des dernières années, le TGM a perdu une bonne partie de sa clientèle du fait de l'accroissement de la motorisation des habitants de la banlieue Nord.

Le nombre de voyageurs transportés par le métro léger de Tunis est passé de 13,4 millions de voyageurs en 1986 à 91,4 millions de voyageurs en 1997, soit un taux d'accroissement annuel très fort de 19,07%.

Fig 119 : Evolution du nombre de voyageurs tranportés par le métro et le TGM (en millions)



Tab 79: Les lignes en service du réseau du métro-léger de Tunis

Ligne	Trajet	Nombre de stations	Date mise en circulation
1	Ben Arous- Tunis Marine	13	Octobre 1986
2	Ariana- République	11	Novembre 1989
3	Ibn Khaldoun- République	9	Juin 1994
4	Den Den – République	11	Novembre 1994
5	Intilaka- République	13	Juillet 1990

Source : SMLT

Dans leur stratégie, les responsables du secteur des transports urbains pensaient que le réseau du métro-léger devait constituer l'ossature du système de transport collectif dans l'agglomération tunisoise et que le réseau bus devait assurer la collecte et le rabattement des flux périphériques. Ainsi, des stations de rabattement ont été mises en place en vue de garantir la connexion des deux réseaux comme c'est l'exemple des stations El Intilaka, la station du 10 décembre, la station de l'Ariana et celle d'Ibn Sina. D'autres stations de rabattement ne sont pas fonctionnelles faute de terrain disponible comme c'est le cas des stations de Den Den, Ibn Khaldoun, et Ettadhamen.

Le système de transport collectif comprend aussi les trains de banlieues de la Société nationale de chemins de fer tunisiens (SNCFT) qui exploite une ligne ferroviaire de 23 km reliant le centre ville à la banlieue Sud (Radès, Hammam-Lif, Borj Cedria). Sur cette ligne, la SNCFT assure annuellement le transport de 20 millions de voyageurs. La stagnation depuis des années du trafic de la banlieue Sud, est la conséquence de la dégradation de la qualité de service du fait de la vétusté du matériel et de la faiblesse de la fréquence. Les

localités de Tébourba et Bir Kassâa étaient desservies jusqu'à une date récente par les lignes de grande distance, celle de Tunis-Ghardimaou, et celle de Tunis-Kalâa Khasba.

2- L'offre publique de transport collectif à El Mourouj

L'offre publique de transport à El Mourouj est composée de 14 lignes de bus : 9 lignes radiales dont quatre seulement ont leur terminus à El Mourouj, trois lignes de rocades, une ligne de rabattement avec le métro (ligne 1) et une ligne locale de trafic interne et de collecte.

Tab 80 : Lignes de la SNT desservant El Mourouj

Ligne	Trajet	Usagers	Caractéristiques
59	Station Barcelone Mourouj 5	Résidents de Mourouj 3,4, 5	Trajet long par Ben Arous Ligne surchargée, fréquence faible, horaire irrégulier
59 A	Station Barcelone Mourouj 1	Résidents de Mourouj 1 et 2	Emprunte l'autoroute, fréquence moyenne, Ligne surchargée aux heures de pointe, horaire irrégulier
59 B	Station Barcelone Mourouj 2	Résidents de Mourouj 1 et 2	Emprunte l'autoroute, fréquence faible, Ligne surchargée aux heures de pointe, horaire irrégulier
74	Tunis-Marine Mourouj 5	Résidents de Mourouj 1,2 3,4, 5	Emprunte l'autoroute, fréquence faible, Ligne surchargée aux heures de pointe, horaire irrégulier
81	Desserte interne : Mourouj 1,3,4,5	Résidents de Mourouj 1,2 3,4, 5	Fréquence : un bus tous les 50 minutes
53	Mourouj 5- station de rabattement du métro à Ibn Sina	Résidents de Mourouj, cité Ibn Sina	Fréquence faible, très peu utilisée par les usagers
54 B	Ben Arous- Mhamedia en passant par El Mourouj 1 et 2	Résidents de Ben Arous, Mourouj, Fouchana, Mhamedia	Fréquence faible et irrégulière, surcharge durant les heures de pointe.

Source : enquête personnelle

Pitié pour les habitants d'El Mourouj !

Quand on dit habiter l'un des Mourouj (on en est au cinquième, je crois), souvent cette affirmation est accueillie par une exclamation de commisération.

Il est vrai que, comparé à d'autres quartiers — assez éloignés pour donner l'impression à leurs occupants d'habiter en banlieue loin de la cohue, mais en fait très proches du centre de Tunis — , El Mourouj, c'est au diable vauvert.

Pourtant des centaines de familles ont pris le risque d'engager leurs économies ou d'hypothéquer une bonne partie de leur salaire, quelquefois jusqu'à la retraite, pour aller y vivre. Cette décision, certains (ceux qui ne peuvent pas se payer une voiture, par exemple) l'ont prise entre autres parce que des promoteurs immobiliers leur ont fait miroiter les avantages d'un tel choix : des prix réduits et l'extension imminente d'une ligne du métro urbain — projet constamment renvoyé aux calendes grecques, mais cela est une autre affaire. Malgré ces désagréments, habiter à El Mourouj n'aurait pas posé plus de problèmes que ceux inhérents aux cités nouvelles, si la SNT avait trouvé une solution au problème du transport. N'importe quel habitant d'El Mourouj vous le dira.

En effet, imaginez une banlieue de Tunis dont le moindre déplacement par taxi se chiffre en dinars (entre 2 et 3 pour aller au centre de Tunis) et où vous attendez le bus (si vous ne faites que deux voyages par jour, un aller-retour), entre une demi-heure et une heure par jour, et vous aurez une idée de l'enfer quotidien que vivent ceux de ses habitants qui n'ont ni voiture, ni grands moyens.

C'est aux heures de pointe que la situation est le plus critique.

Prenons la ligne 59A. Aux alentours de 7 heures, plusieurs voyageurs sont obligés de faire un long détour pour aller au terminus afin d'être sûr de prendre leur bus, car il arrive qu'à cette heure-ci, celui-ci n'ouvre point ses portes à la troisième ou quatrième station.

Et quand, plein comme un œuf, il finit enfin par partir, chaque arrêt le retient plusieurs précieuses minutes, pendant lesquelles d'autres voyageurs pressés essaient coûte que coûte d'y monter.

Comble de l'ironie, c'est le préposé à la SNT qui ajoute au stress de voyageurs serrés comme des sardines et inquiets d'arriver en retard soit à l'école, soit au travail, en les sermonnant sur leur prétendu égoïsme, responsable selon lui du manque de places dans le bus.

Je vous épargne des altercations qui éclatent souvent entre les uns et les autres exaspérés par l'attente et la bousculade.

Souvent un bus manque à l'appel, ce qui n'est pas fait pour arranger les choses vu le nombre déjà restreint des bus et laisse les habitués pantois devant tant de désinvolture de la part des responsables de la SNT. Ceux qui ont le courage de remettre ça à midi, vous diront qu'à midi c'est pire, car l'attente a lieu dans une des stations les plus fréquentées de Tunis : la place Barcelone.

Mais si on peut renoncer à rentrer chez soi à midi pour éviter la dite place, le soir on n'y échappe pas.

Noire de monde et de l'âcre fumée vomie par les pots d'échappement des bus, la place Barcelone est un cauchemar quotidien pour les voyageurs, qui attendent l'une des lignes de bus d'El Mourouj et comme pour les narguer, d'autres lignes de banlieues plus chanceuses passent et repassent devant leurs yeux.

Dans quel état arrive-t-on à son travail le matin (sans parler des retards) ou chez soi le soir quand on a enduré tout cela?

Les infortunés voyageurs des lignes 59, 59A et 59B vous diront que la SNT ne veut pas le savoir. Jusque-là leurs protestations sont restées lettre morte — quand elles ne sont pas accueillies par la hargne et les propos incivils de certains chefs de gare ou convoyeurs de la SNT !

De temps à autre, le bruit court sur la création d'autres lignes de bus privées, à l'instar de celles qui desservent plusieurs banlieues les Menzah, Manar, Radès, La Marsa, El Medina El Jedida...

Vivement. De nombreux voyageurs sont prêts à payer un peu plus cher leur ticket, d'autant plus qu'il est déjà pas mal cher (490 millimes) quand on prend un bus de la SNT.

En vérité de nombreux voyageurs sont fatigués de vivre quotidiennement ce calvaire, souvent avec leurs enfants, écoliers.

Si la SNT n'a pas assez de bus, qu'on permette à une entreprise privée de concourir à trouver une solution au problème de transport de cette banlieue en plein essor (*voir* La Presse du *14-12-97 « El Mourouj : le décollage »*).

Quelle que soit la solution, celle-là ou une autre, elle urge.

N. B. R. - (TUNIS)

Source : La Presse du 20 mars 1998

Le tableau 78 montre qu'il existe quatre principales lignes de bus (59, 59A, 59B, 74), assurant une liaison entre le centre de Tunis et les différentes cités d'El Mourouj. Toutes ces lignes empruntent une partie de l'autoroute A1, à l'exception de la ligne 59 qui passe par Ben Arous. Aux heures de pointe l'ensemble de ces lignes n'est pas en mesure de satisfaire la demande de plus en plus croissante. La fréquence de ces bus n'est pas toujours respectée et il est difficile de connaître l'horaire de passage aux stations.

Les principales lignes desservant El Mourouj sont très sollicitées aux heures de pointe comme l'ensemble de l'axe Sud dont la charge dépasse les 100 %. Les statistiques de la SNT, montrent que les bus venant de la périphérie Sud (Ben Arous, El Mourouj...) sont chargés à environ 106% entre 7h00 et 8h00 du matin et la surcharge et saturation de ces lignes est bien illustrée par le courrier de lecteurs que nous avons relevé dans un quotidien (voir figure 122). Ainsi titre d'exemple la ligne 59 A désservant El Mourouj 1 n'est plus capable de répondre à la demande à partir de 6h50 jusqu'à 7h30. Le bus n'est plus en mesure de s'arrêter après avoir fait le chargement dans la première ou deuxième station. Dans les autres stations les usagers ont le choix de prendre un taxi ou d'arriver en retard à leur lieu de travail.

La même remarque est valable pour la ligne 74 puisque Avec l'implantation d'une cité universitaire à El Mourouj 3, la ligne 74 est utilisée chaque jour par des centaines d'étudiants qui disposent pourtant de bus spéciaux les acheminant vers les différents sites universitaires de Tunis. En fait, les bus sont complets dès les deux ou trois premières stations et ils ne sont pas en mesure de prendre d'autres voyageurs pour les stations suivantes. La demande est bien entendu très importante au cours des heures de pointe et la plupart des lignes de la SNT, desservent les lignes suburbaines courtes, ont un taux de charge au cours des heures de pointe trop élevées qui atteint parfois 150 % ce qui équivaut à 9 voyageurs au m². L'introduction de bus articulés pour certaines lignes aux heures de pointe devient une nécessité.

Dès lors l'on peut se poser plusieurs questions à propos du nombre de bus, de l'organisation de la fréquence des bus et de toute la logistique de fonctionnement de la SNT. Il faut dire aussi, que le ministère des Transports reconnaît qu'en l'état actuel, les moyens de transport public restent insuffisant pour répondre aux besoins[6]. Cette incapacité selon cette même source est évaluée à 20 % dans le Grand Tunis et elle est liée directement à la

[6] Cette incapacité selon cette même source est évaluée à 20% dans le Grand Tunis et elle est liée directement à la dispersion et l'étalement urbain, ainsi qu'à la progression annuelle de 10% du trafic.

dispersion et l'étalement urbain ainsi qu'à la progression annuelle de 10% du trafic qui suit la progression du nombre des écoliers et des étudiants.

Le deuxième point important concerne les retards et la lenteur des bus : « chaque arrêt le retient plusieurs précieuses minutes pendant lesquelles d'autres voyageurs pressés essaient coûte que coûte d'y monter » . Cette dernière scène est fréquente aux heures de pointe et elle montre le désarroi de certains voyageurs qui tiennent à ne pas rater leur bus.

Les déplacements par bus durant les heures de pointes sont pénibles du fait de l'allongement de l'attente dans les stations, des bousculades lors de l'accès aux véhicules et de la durée prolongée du déplacement. D'autre part, l'augmentation constante du nombre de voyageurs et le congestionnement de la circulation dans le centre ville, ont entraîné une baisse de la vitesse commerciale des transports collectifs dans le Grand Tunis. La durée du voyage est le résultat direct de l'amélioration ou la dégradation de la vitesse commerciale. La vitesse du bus diminue d'une façon importante dans le centre ville. C'est qu'elle oscille durant les heures de pointe entre 7 et 12 km/heure. Ainsi, la durée de la desserte entre le centre et la périphérie dépend étroitement de l'état de la circulation dans le centre ville. Cette situation pourrait s'expliquer par la pression existante sur le réseau des routes, l'éxiguité des stations principales installées dans le centre ville (les stations de Thameur, Barcelone, Belhaouane). La saturation du réseau de voirie centrale et péri-centrale ainsi que la plupart des carrefours assurant le maillage de la voirie primaire est due aussi aux activités commerciales et de bureaux le long des artères, les arrêts des bus aménagés le long des chaussées, l'importance du mouvement piétonnier qui n'est pas canalisé, le stationnement des voitures particulières qui n'est pas contrôlé, le non respect par les usagers de la route de l'organisation de circulation.

L'intégration tarifaire est réduite entre les divers moyens de transport. Elle existe entre la SMLT et la SNT mais seulement pour 3% du trafic total des voyageurs utilisant ces deux modes au niveau de quatre stations de rabattement métro/bus actuellement en service en l'occurrence : Ibn Sina sur la ligne 1, la station du 10 décembre et le terminus de l'Ariana pour pour la ligne 2 enfin la station Intilaka pour la ligne 5. Concernant l'exemple d'El Mourouj, il existe une ligne de bus qui assure la liaison avec la station de rabattement d'Ibn Sinaa. Il s'agit de la ligne 53 très peu utilisée par les habitants pour une question de fréquence mais surtout un allongement de la durée du parcours. La faiblesse du transfert modal voitures particulières-métro peut être expliquée par le fait qu'il n'existe pas de conditions adéquates pour le stationnement au niveau des stations de rabattement. Il y a

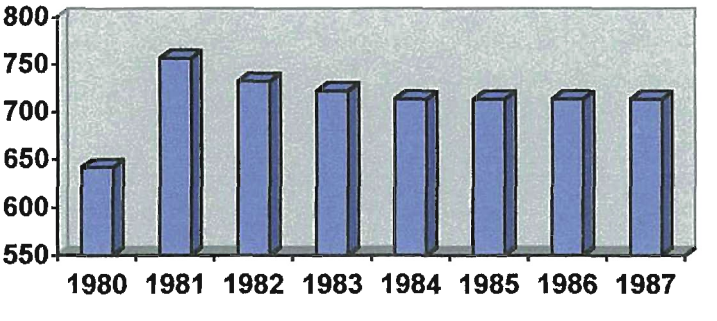
ensuite la question de la coordination entre le bus et le métro. En effet, l'absence d'une synchronisation au niveau de l'horaire, l'insuffisance des aménagements dans les stations de rabattement et la faible intégration tarifaire sont parmi les principaux obstacles de cette coordination.

La limitation des ressources budgétaires constitue un obstacle de taille au développement des transports collectif dans le Grand Tunis . Les sociétés de transport public des voyageurs ont une manœuvre très limitée pour la gestion quotidienne et leur financement dépend essentiellement des décision au niveau du budget de l'Etat[7].

C- Libéralisation des transports et introduction des privés dans le transport collectif urbain

Avec la crise du secteur public des transports collectifs urbains à partir de 1980 et qui s'est manifestée par le manque de matériel roulant et personnel, l'accroissement de l'absentéisme et des retards et les conséquences qui en découlent particulièrement l'insuffisance de l'offre, la médiocrité des services (entassement et fuite vers d'autres moyens de transport) ; l'Etat tunisien a accéléré le processus de libéralisation des transports avec le soutien de la Banque mondiale[8] et cela a abouti en 1985 à l'adoption d'un texte de loi portant organisation des transports terrestres[9].

Fig 120 : Evolution du parc bus de la SNT entre 1980 et 1987 (nombre de bus)

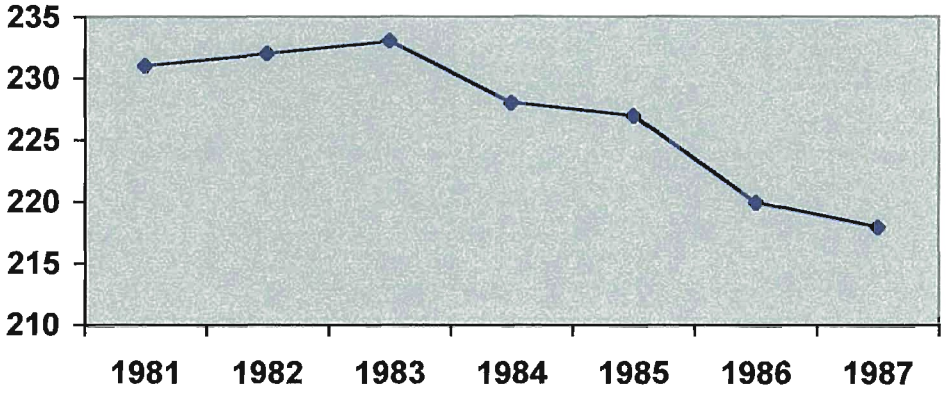


[7] La participation du ministère des transports au fonctionnement et à l'investissement est faite sous la forme d'une dotation annuelle décdée après approbation du budget de l'Etat et basée beaucoup plus sur les contraintes budgétaires que sur les services assurés par l'entreprise et les besoins financiers qui en découlent.

[8] La Banque mondiale a joué un rôle de premier plan dans le secteur des transports urbains en Tunisie par l'octroi de crédits sous forme de deux « Projets Transport » ; par sa contribution à la préparation du VI plan de développement et surtout par l'insistance auprès des autorités pour ouvrir le secteur des transports urbains aux privés.

[9] Loi n° 85-77 du 4 août 1985.

Fig 121 : Evolution du nombre de voyageurs tranportés par la SNT entre 1981 et 1987 (en millions)



Source : Rapport d'activité de la SNT

Cette loi malgré ses limites, a permis de donner un nouveau souffle au secteur des transports en injectant de nouveaux concepts plus efficaces et moins lourds, mais surtout en brisant le monopole des entreprises publiques de transports par la libéralisation du secteur des transports collectifs.

L' ouverture du secteur des transports collectifs urbains aux entreprises privées s'appuie sur quatre principes à savoir le lancement d'appel d'offre, le choix des entreprises, la mise en place d'une convention et le contrôle du respect des engagements en matière de confort, tarification... Finalement, seules deux sociétés privées se sont lancées dans le secteur des transport collectifs urbains : Transport en Commun de Voyageurs (TCV) créée en décembre 1988 et Transport Urbain de Tunis (TUT) créée en septembre 1995. Les deux sociétés privée de transport collectif, exploitent moins de2 % du trafic de la SNT soit une dizaine de lignes.

La TCV, qui est une société anonyme au capital de 500 mille dinars[10] est concessionnaire d'exploitation de six lignes de transport urbain entre le centre-ville de Tunis et les périphéries suivantes : El Menzah V et VI, El Manar I et II, Ezzouhour, la Marsa en plus d'une ligne la Marsa- Dar Nawar.

[10] Dix pour cent du capital de cette société est détenu par la société Berliet-Tunisie et 90% par des personnes physiques.

La TUT est une société anonyme au capital de 800 mille dinars, exploite trois lignes entre le centre ville de Tunis et les périphéries suivantes : la Nouvelle Médina, Radès par Mégrine et Sidi Rzig, l'Aéroport de Tunis Carthage par la Charguia. En décembre 1998 une autre ligne a été créée entre le centre de Tunis et El mourouj 5. La ligne entre le centre ville de Tunis et la Nouvelle Médina a été prolongée en 2000 jusqu'à la Nouvelle Médina II.

1- L'offre de transport collectif urbain de la TUT sur la ligne d'EL Mourouj

Le nombre de bus utilisé par la TUT est passé de 9 en 1996 à 24 en 1999. Il s'agit de bus d'occasion et considérés de haut de gamme par rapport à ceux de la SNT, puisqu'ils disposent de places assises, d'hôtesses de musique d'ambiance...Sur la lignes d'El Mourouj, la TUT utilise actuellement environ six bus avec trois itinéraires différents : Tunis-El Mourouj 3, Tunis-El Mourouj 1,4 et 5 et Tunis-El Mourouj 2, 4 et 5.

Le nombre de voyageurs transportés par la TUT est en augmentation. En effet ce nombre a atteint les 2 827 000 personnes en 1999 contre 845 000 en 1996, soit une augmentation de plus de 230% en trois ans seulement et cela à la suite de la création de la ligne d'El Morouj en décembre 1998, ce qui a fait augmenter le nombre de voyageurs de plus de 1 million de personnes.

Le nombre de places offertes par les bus de la TUTest passé de 306 places en 1996 à 1068 places en 1999 soit une augmentation de plus de 240% en l'espace de trois ans. Cette augmentation du nombre de places offertes est dû l'évolution du nombre de bus mais surtout l'augmentation de la capacité des bus exploités qui est passée de 34 places à 55 places depuis 1977[11]. Sur la ligne d'El Mourouj, la TUT utilise des bus de 55 places qui sont plus rentables. En plus durant les heures de pointe entre 7 heures et 9 heures, la TUT renforce cette ligne par l'utilisation de deux bus de 34 places qui sont en fait réservés aux autres lignes caractérisées par des taux d'occupation plus faibles comme la ligne Tunis-Radès Forêt ou bien la ligne Tunis-Mégrine.

Les recettes réalisées par la TUT au cours des dernières ont augmenté du fait de l'accroissement des passagers transportés mais aussi avec l'augmentation de la tarification en juin 2001[12].

2- Principales caractéristiques de la clientèle de la TUT sur la ligne d'El Mourouj

---

[11] Les bus de 55 places n'ont pas une bonne fluidité dans la circulation particulièrement dans le centre ville de Tunis.

[12] La TUT pratique une tarification unique et sur la ligne d'El Mourouj le prix du ticket pour un aller simple est de 760 millimes.

On s'est basé essentiellement sur les résultats de l'enquête réalisée par T. JEDIDI qui a travaillé sur le transport collectif privé dans le Grand Tunis[13] en vue de montrer les caractéristiques de la clientèle utilisant les services de la TUT sur la ligne d'El Mourouj.

En premier lieu, cette étude a montré que près de 60% de la clientèle sur cette ligne est sexe masculin contre seulement 40% pour le sexe féminin. Pour ce qui est de la répartition de la clientèle par tranche d'âge, il a été démontré que la majorité des usagers sont en général de jeunes adultes dont l'age est compris entre 18 et 39 ans. Concernant la ligne d'El Mourouj, ce pourcentage atteint les 62,5% alors que les moins de 18 ans représentent seulement 14,1%.

La répartition par tranche horaire des déplacements des usagers de la ligne d'El Mourouj montre deux pointes : la première entre 7 heures et 9 heures et la seconde entre 17 heures et 19 heures avec respectivement 31,5% et 36,4% du total[14]. Les heures creuses de la TUT ont les plus faibles proportions du trafic particulièrement le matin entre 9 heures et 12 heures et l'après-midi entre 15 heures et 17 heures avec respectivement 2,9% et 7,3% du trafic total.

Pour ce qui est de la répartition par catégories socio-professionnelles des usagers de la TUT sur la ligne d'El Mourouj, il a été noté l'importance des cadres moyens, des élèves et des étudiants avec respectivement 51,1% et 23,4% du total. La plus faible proportion des usagers est constituée par des journaliers et les manœuvres avec seulement 1,5% du total.

Concernant le volet motifs de déplacement des usagers de la TUT, il faut noter que plus de 45% des usagers se déplacent pour aller au travail. D'autre part une grande partie des usagers utilise les bus de cette société privée pour le retour au domicile le soir et pour faire des achats avec des taux respectifs de 24,2% et 15,3%.

Il a été montré aussi à partir de cette même enquête qu'une bonne proportion des usagers de la TUT utilisait auparavant, les bus de la SNT, soit plus de 58% et le taxi pour environ 25%. Le transfert s'explique d'une part par la qualité d'offre défectueuse de la SNT et la tarification excessive des taxis et leur indisponibilité particulièrement aux heures de pointe.

En conclusion, nous pouvons dire que le confort des bus de la TUT n'est pas évident et il est en deçà de ce qui est exigé par les cahiers de charges. D'autre part une bonne partie

[13] Il s'agit d'un mémoire de DEA en urbanisme, soutenu en 2000 à l'ENAU.
[14] Nous avons pratiquement la même physionomie du trafic de la SNT.

du matériel roulant utilisé par la TUT est d'occasion et certain bus doivent être retirés de la circulation pour différentes raisons particulièrement la pollution et les secousses fréquentes[15].

La TUT, utilise les mêmes itinéraires et arrêts de la SNTalors qu'elle doit avoir ses propres stations selon les indications des cahiers de charges. D'autre part sur la majorité des bus et particulièrement durant le mois Ramadan, nous avons remarqué une surcharge durant les heures de pointe, ce qui est contraire aux cahiers de charges.

La TUT qui exploite moins de 1% de la part du marché des transports urbains dans le Grand Tunis ne s'est pas encore engagée à améliorer ses prestations du fait de l'utilisation d'un matériel roulant qui n'est pas neuf et de l'absence d'un système d'abonnement. De plus la tarification unique pratiquée éloigne une bonne partie des usagers du secteur public. Enfin il faut dire aussi que l'enquête que nous avons réalisé auprès d'un échantillon de résidents à El Mourouj a montré qu'une majorité place la question de l'extension du métro- léger en première position avant le renforcement du parc bus ; alors que la solution de l'encouragement des transports urbains privés se trouve au dernier rang.

D – Quelles solutions pour une exploitation efficiente des transports collectifs à El Mourouj ?

Pour la majorité des personnes résidents à El Mourouj, avec qui nous avons discuté à propos du problème des transports et des déplacements quotidiens, l'extension d'une ligne de métro en direction de leur quartier constitue une action urgente, d'autant plus que ni le réseau bus de la SNT, ni les quelques bus de la TUT ne sont en mesure d'assurer le transport des usagers dont le nombre est en accroissement.

Selon des sources auprès de la SMLT, le nouveau tracé de la ligne en question devra commencer à partir de la station actuelle Mohamed Ali et non pas au niveau de la station Ibn Sina. Ce tracé longera la RN3 pour toucher la cité Ibn Sina et rejoindre El Mourouj 2. Au niveau de l'intersection El Mourouj1 et 2 avec la GP 3, et du fait de l'intensité de la circulation, il est prévu la construction d'un ouvrage qui pourrait se présenter sous la forme d'un passage inférieur (tunnel souterrain) ou bien supérieur, afin d'éviter la rencontre entre le rail et la route.

Par la suite le métro devra emprunter l'avenue des Martyrs au milieu de la chaussée à l'instar de l'exemple de Den Den, ce qui va supposer de grands bouleversement le long de

[15] Sur certains bus, on a installé des amortisseurs destinés en premier lieu à des camionnetes.

cet axe occupé abusivement par un grand nombre de commerces. Pour une partie des personnes que nous avons interrogé, l'installation du site propre au milieu de l'artère principale ne doit pas en principe constituer une entrave ni à la circulation ni à l'activité commerciale le long de cet axe majeur. Par contre un grand nombre pense q'il faut penser à aménager une nouvelle entrée dans le but d'alléger la circulation au niveau de la route qui mène vers Fouchana, Mhamedia et Zaghouan.

La longueur du tracé de cette ligne depuis le débranchement jusqu'au terminus sera de 6,5 kilomètres et le tronçon total de la station Barcelone à El Mourouj 5 sera de 9,8 Kilomètres. Ce nouveau tracé plus long que le premier, a été prolongé de 600 mètres supplémentaires pour toucher El Mourouj 5 et ses quartiers populaires caractérisés par un taux de motorisation faible. Dans une précédente version, le terminus de la ligne de métro était programmé au niveau du foyer universitaire d'El Mourouj 3. En principe, cette ligne qui doit être opérationnelle en 2004, couvrira la distance de 9,8 kilomètres en 31 minutes et pourrait transporter jusqu'à 5 millions de passagers par an.

Toujours dans cette même perspective, le Plan directeur régional du transport (PDRT) qui a été examiné récemment par un conseil ministériel restreint et dont l'objectif principal est de répondre aux exigences de l'évolution socio-économique notamment en matière de satifaction des déplacements quotidiens du citoyen, pourrait intéresser dans une large mesure les habitants d'El Mourouj 4 et 5. En effet l'idée de créer un réseau ferroviaire rapide (RFR), occupe une place importante dans le PDRT. Ce réseau au cas où il viendrait à se réaliser, permettrait de relier de façon plus efficace les différentes banlieues dans le Grand Tunis. Parmi les avantages de ce nouveau réseau, sa vitesse commerciale se situant entre 30 et 35 km/heure et sa capacité à relier les nouveaux centres résidentiels de la périphérie au centre de Tunis. De plus, ce mode se caractérise par sa grande capacité puisqu'il est en mesure de transporter jusqu'à 20 mille passagers aux heures de pointe. Le temps de parcours pour relier ce qu'on appelle la troisième couronne (zone éloignée de près de 15 km du centre), serait réduit à 30 minutes au lieu de 50 minutes actuellement. Parmi les quatre lignes retenues par ce plan, nous citerons la ligne A qui part de Tunis pour rejoindre Sijoumi via Naassen et Fouchana et qui pourrait intéresser les habitants d'El Mourouj 4 et 5. En effet le tracé de cette ligne emprunterait la ligne ferroviaire actuelle de Naassen (ligne 6 de la SNCFT) à partir de la gare de Tunis en longeant Sidi Fathallah puis en traversant la GP1 et l'autoroute A1. Un débranchement est prévu à partir de Naassen vers la nouvelle zone industrielle de Mghira en traversant la GP3. Le tracé longerait alors la RR39, pour déboucher

sur Sijoumi au niveau de la zone de Sidi Hassine. Le dédoublement et l'électrification de la ligne entre Tunis et l'autoroute A1 serait alors nécessaire. Cette ligne serait longue de près de 24 km dont 16 km de voies nouvelles.

II- INFRASTRUCTURE ROUTIERE ET ACCROISSEMENT DE LA MOTORISATION DES MENAGES DANS LE GRAND TUNIS

A- Réalisation de plusieurs ouvrages routiers pour désengorger le centre et accroissement du parc automobile

L'amélioration de l'infrastructure routière s'est concrétisée par la réalisation de plusieurs ouvrages parmi lesquels nous citerons la pénétrante Sud et l'aménagement de viaducs sur l'avenue de la République qui ont sensiblement décongestionné la circulation au niveau de Bab Aléoua. L'aménagement de la GP8 et la réalisation d'échangeurs entre la GP9 et la GP8 ainsi que la construction de la voie X2, ont considérablement facilité l'entrée de la ville par le Nord. L'ouverture d'un point d'entrée à l'Est au niveau du Palais des Congrès sur la Z4 , a contribué à dégager les portes d'entrée Nord (Place Pasteur- Hédi Chaker-Mohamed V), Est (Place du 7 novembre) et Sud (Bab Aléoua).

Avec la réalisation d'un certain nombre d'ouvrages permettant l'accès au centre ville, plusieurs habitants des zones périphériques vont utiliser leurs voitures personnelles tout en évitant les transports collectifs pour rejoindre leur lieu de travail.

Toutefois, la mise en place progressive du plan de circulation de la ville de Tunis de 1985 à 1991 en parallèle avec celle du métro-léger a eu pour conséquence positive de maîtriser l'accès de la voiture particulière dans le centre ville, particulièrement dans le secteur délimité par l'anneau des boulevards et d'améliorer l'accessibilité par le transport collectif.

En effet selon le Schéma directeur d'aménagement du Grand Tunis, le trafic journalier franchissant le premier cordon qui correspond à l'anneau des boulevards est passé de 360 mille à 430 mille unité de voitures particulières (UVP), enregistrant ainsi un taux d'accroissement de l'ordre de 1,8% par an. Cette évolution modérée du trafic est la conséquence de la parfaite maîtrise du trafic de transit, dont la valeur a pratiquement stagné durant la dernière décennie aux alentours de 100 mille UVP par jour, alors qu'en contre partie, le trafic d'échange a augmenté fortement passant de 170 mille 250 mille UVP, soit 3,9% par an.

Par contre, l'absence d'une politique similaire au delà de l'anneau des boulevards a été à l'origine de l'utilisation accrue de la voiture particulière au détriment des transports collectifs. En effet, l'analyse du trafic sur le deuxième cordon, a montré que le trafic de transit a connu une augmentation au cours de la décennie 1985/ 1995, passant de 110 à 150 mille UVP par jour. Le trafic d'échange ayant pour sa part pratiquement doublé au cours de la même période passant de 180 mille à 330 mille UVP par jour.

L'étude de l'actualisation du Plan de circulation de la ville de Tunis dans le cadre de la coopération tuniso-espagnole[16] a comporté la définition d'une stratégie de mobilité à court et moyen terme, sous la forme de scénarios contrastés pour analyser la future évolution du système de transport de l'agglomération tunisoise tant sur le plan transport individuel que celui collectif. Ainsi, trois principaux scénarios ont été élaborés et ils doivent permettre à tous les organismes concernés par l'établissement du plan de circulation de se concerter et trouver les solutions qui s'imposent à la question des transports urbains dans la capitale.

Le premier scénario consiste à encourager les investissements en matière de voirie de manière à maintenir l'évolution du trafic routier constaté au cours des quinze dernières années (plus de 5 % par an) tout en accordant peu d'intérêt au transport collectif. Dans ce scénario, qui tend à faciliter au maximum les déplacements par l'intermédiaire de la voiture particulière, le transport collectif ne sera que très peu développé, et les actions en faveur de ce mode se limiteraient à satisfaire uniquement sa clientèle captive. A terme, cette situation se traduirait par un partage modal largement en faveur du transport individuel.

Les deuxième scénario favorable aux transports collectifs, consiste à rationaliser les investissements à consentir en matière d'infrastructures routières en optant pour une politique tendant à promouvoir le transport collectif tout en améliorant l'accessibilité au centre ville de la voiture particulière. La mise en place d'un tel scénario qui devra aboutir à la proposition d'actions volontaristes en matière d'organisation de la circulation et du stationnement, limite le développement du réseau routier aux seules actions prioritaires. Ce scénario se traduirait à moyen terme par le maintien du partage transport individuel et transport collectif actuel.

Le troisième et dernier scénario est dit intermédiaire et propose de consentir des investissements assez importants en matière de voirie, tout en améliorant les performances du système actuel de transport collectif, ce qui se traduit par un partage modal futur moyen

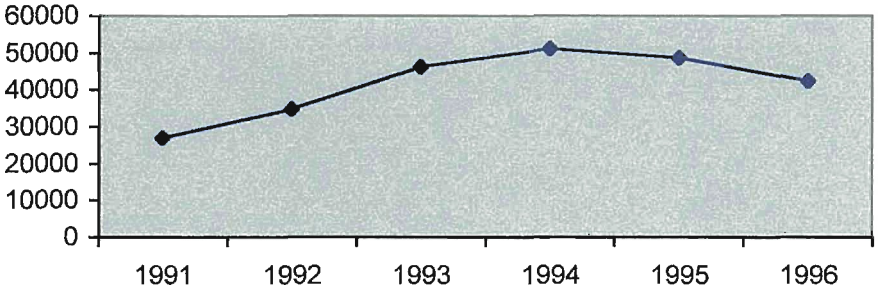
[16] Etude soutenue par la Agencia Espagnola de Cooperacion Internacional et coordonnée par l'Institut Català d'Energia del Departament d'Industria, Commeç i Turisme de la Generalitat de Catalunya.

entre les deux premiers scénarios soit 57,5% pour le transport individuel contre 42,5% pour le transport collectif à l'horizon 2016.

En 1994, le parc automobile du Grand Tunis a atteint 112 006 voitures particulières alors qu'en 1977, il ne dépassait pas les 27 mille voitures. Entre 1977 et 1985 le parc dans le Grand Tunis a connu une croissance de plus de 118% alors qu'elle s'est située autour de 61% pour la période 1985/1994.

Actuellement et suite aux exonérations fiscales décidées au profit des petites cylindrées le parc grossit de plus en plus et la durée d'ouverture d'une série d'immatriculation comprenant 10 mille voitures, qui était de six mois, voire d'une année, est ramenée à environ trois mois seulement, soit quatre séries en une seule année. Ainsi les immatriculations totales dans le pays ont atteint 42 540 voitures en 1996, contre seulement 27 115 voitures en 1991, soit un accroissement de presque 60% pour cette période de cinq années.

Fig 122 : Evolution des immatriculations totales entre 1991 et 1996 en Tunisie



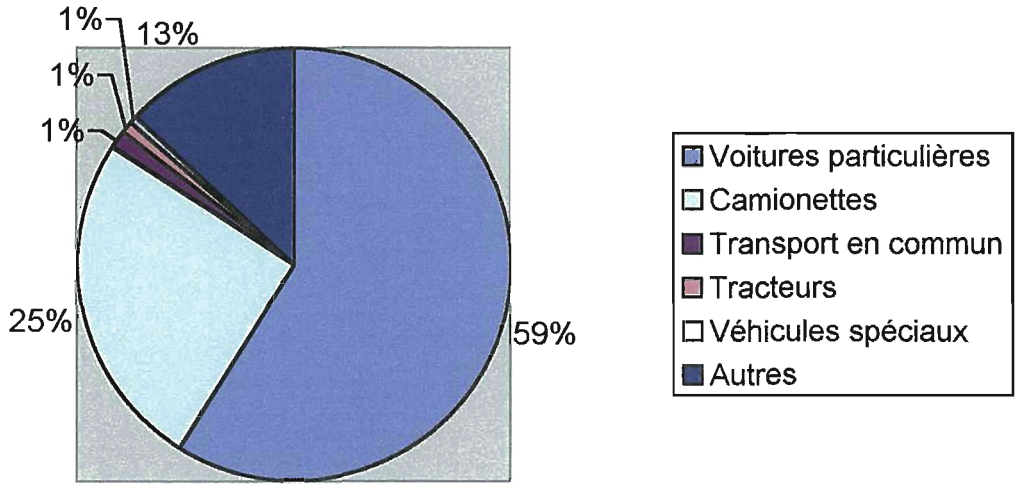
Source : INS 1997

En conséquence, la voiture particulière gagne de plus en plus le terrain et elle devient un phénomène socio-économique qui doit être pris en compte dans toute politique d'aménagement de l'espace urbain.

La moyenne d'âge des voitures particulières en Tunisie est passée de 10,6 ans à la fin de 1995 à 10,3 à la fin de 1997 et il est prévu que cette amélioration se renforce dans les années à venir à la faveur de la multiplication des petites cylindrées neuves de 4 CV ou « voitures populaires ». Depuis la mise en application en 1995 des textes régissant l'acquisition de voitures populaires et jusqu'à fin 1998, pas moins de 32 mille véhicules

particuliers ont été importés.[17] Il y a lieu de préciser que le parc automobile compte 776 256 véhicules jusqu'à la fin 1998 dont 446 545 voitures particulières et 189 818 voitures utilitaires. Le District de Tunis accapare à lui seul prés de 50 % du parc de véhicules alors que la répartition de ce parc par catégories montre l'importance des voitures particulières qui représentent environ 70 % de l'ensemble. Le ratio du parc de voitures particulières par rapport à l'ensemble de la population en 1994 était de un véhicule pour environ 23 habitants pour l'ensemble du pays.

Fig 123 : Répartition du parc routier de la Tunisie en 1996



B- Accroissement de la motorisation à travers le phénomène « voiture populaire »

Selon les résultats de l'enquête ménages réalisée par l'Agence urbaine du Grand Tunis en 1994, le taux de motorisation a évolué durant la dernière décennie au rythme annuel de 1,5%. Cette évolution est la conséquence de l'augmentation du parc automobile.

Le taux de motorisation établi à partir de l'enquête-ménage de 1994, est défini comme étant le nombre de véhicules particuliers possédés et à disposition par ménage. Ainsi

[17] Depuis 1997 et jusqu'à 2000, le nombre de voitures populaires importées atteint les 10 mille unités par an.

le taux de motorisation des ménages a été évalué à 0,2934 voitures par ménage en 1994, soit une voiture pour 3,45 ménages, correspondant à un véhicule pour 16 personnes[18].

La répartition des ménages par nombre de véhicules à disposition, d'après cette même enquête montre que 23% des ménages possèdent au moins une voiture particulière, 3% possèdent deux voitures et plus et 74% n'en possèdent pas. En fin de compte le nombre total des captifs des transports en commun est bien supérieur à 74%, puisque les personnes appartenant à des ménages motorisés et qui ne disposent pas directement des clefs de la voiture pour plusieurs raisons, sont à des degrés différents, tributaires des transports urbains collectifs.

La répartition du parc voitures particulières dans le Grand Tunis et selon les principaux secteurs géographiques, montre l'importance du taux de motorisation dans le secteur Nord particulièrement les Manazeh et Manar où les ménages sont généralement des cadres moyens et des cadres supérieurs. Par contre les plus faibles taux de motorisation sont enregistrés dans les secteurs Sud-Ouest et Nord-Ouest[19].

Depuis la mise en application en 1995 conformément à une décision présidentielle des textes régissant l'acquisition de « voitures populaires », le taux de motorisation dans des secteurs récemment urbanisés comme El Mourouj a nettement progressé. En effet cette décision qui stipule une réduction importante des taxes et droits sur les voitures de puissance fiscale équivalant à 4 CV vapeur, les faisant passer de 90,14% à 21,42% seulement, va donner naissance au phénomène de la « voiture populaire ».

Ce privilège fiscal, concerne en principe les personnes dont le revenu annuel ne dépasse pas les 5 mille dinars et il n'est accordé qu'une seule fois et par famille[20]. Finalement ce type de voiture, est devenu accessible à une large frange de la classe moyenne d'autant plus qu'il est possible de recourir aux différents crédits bancaires et ceux accordés par les caisses de sécurité pour s'approprier un véhicule particulier.

1- Une importation des voitures populaires au goutte-à-goutte

[18] Ce taux était en 1985 de 0,254 véhicule par ménage correspondant à un véhicule pour quatre ménages soit un véhicule pour 21 personnes. En 1977, le rapport était de un véhicule pour 6,62 ménages.

[19] Les zones d'El Menzah et El Manar ont une motorisation forte, soit plus d'un véhicule par ménage, alors que dans le secteur Ouest, comme Manouba et Oued Ellil la moyenne se situe entre 0,22 et 0,28 véhicule par ménage.

[20] Cela suppose qu'un couple marié ne peut avoir droit qu'à une seule voiture et c'est aussi un privilège incessible du moins pendant deux années.

Jusqu'à la fin du mois de septembre 2001, plus de 60 mille voitures particulières 4 CV ont été vendu comme l'indique le tableau 79. L'importation des voitures en Tunisie est libre pour les concessionnaires et elle est assujettie à certaines conditions. C'est le ministère du Commerce qui gère l'importation de ces voitures par l'entremise de l'Office du Commerce au rythme de 10 mille unités par année, auprès de cinq principaux constructeurs qui représentent cinq marques européennes : deux allemandes, deux françaises et une italienne.

Tab 81 : Voitures 4 CV vendues par les concessionnaires entre 1994/2001

Modèle agréé	Total vendu
Opel Corsa	13 326
Fiat Uno, Punto, Palio	9 908
Peugeot 205,105,206	11 983
Citroën AX, Saxo	4 690
Wolkwagen Polo	11 038
Renault Clio	9 066
Toyota Starlet	200
Total	60 211

Source : Ministère du Commerce

Entre 1994 et 2001, sur l'ensemble des 60 mille voitures vendues, les marques françaises et allemandes occupent les deux premières places avec respectivement 42,7% et 40,4% du total des ventes. La marque italienne occupe une faible part du marché avec 16,4% des voitures vendues. Ce marché se caractérise par l'absence des marques asiatiques particulièrement les japonais qui ont fait un essai non concluant en 1995 avec un quota de 200 véhicules.

Les prix publics de ces voitures populaires sont homologués par l'administration et le calcul de ce prix se fait à partir du prix à l'export (FOB) qui est celui du constructeur. Ce même prix est soumis à un droit de douane de 10% et une TVA de 10% auxquels on ajoute par la suite le coût de l'assurance, celui du transport, les frais de manutention et la marge bénéficiaire du concessionnaire qui officiellement ne dépasse pas les 500 dinars par véhicule.

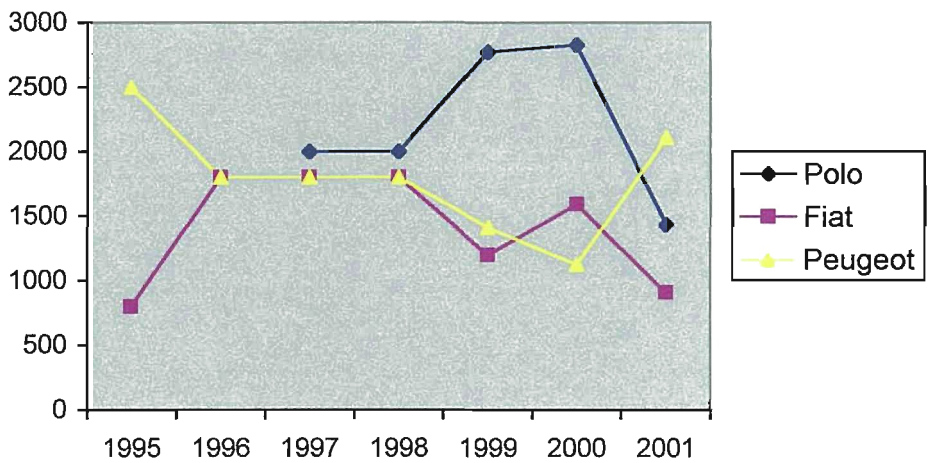
Selon les cahiers de charge d'importation de ce type de voitures, le prix ne doit pas dépasser sauf options, les 10 mille dinars. Dans tous les cas, les prix publics appliqués actuellement se présentent comme suit :

Tab 82: Prix publics de certaines marques de voitures dites populaires

Marque	Prix public	Options
Peugeot 206	13 300 à 11 500 dinars	Climatiseur
Citroën Saxo	9 700 à 10 000 dinars	Airbag
Fiat Punto	9 800 à 9 900 dinars	Airbag
Renault Clio	10 300 à 11 600 dinars	Climatiseur
VW Polo	10 700 à 11 300 dinars	Airbag

Source : Office du Commerce

Fig 124 : Evolution des ventes de voitures pour trois marques principales



Source : Office du Commerce de Tunisie

Le chiffre total de 60 mille voitures vendues jusqu'à septembre 2001, représente peu de chose par rapport au volume du parc national existant et qui atteint un million de véhicules dont plus de la moitié dans le Grand Tunis. Cela veut dire aussi que 60 mille familles tunisiennes ont pu acquérir un moyen de transport particulier. La demande des voitures populaires dépasse l'offre annuelle des concessionnaires.

Pl 35 : Stationnement des voitures devant une résidence collective faute de places dans le parking

Comme le montre le graphique 126, les ventes selon les marques sont variables alors que le quota annuel par concessionnaire est de 2000 voitures. La demande de voitures populaires dépasse largement l'offre annuelle des concessionnaires puisque pour la marque allemande Polo, il existe une liste d'attente de plus de 80 mille demandes alors que pour la marque française Peugeot, elle atteint le chiffre de 67 mille à la fin du mois de septembre 2001 selon le concessionnaire de cette marque.

Les délais d'attente sont très longs et ils varient entre 3 et 4 ans pour les marques les plus demandées et l'on peut se pose la question à propos de la non satisfaction de toute cette demande ?

L'explication de cette distribution rationnée de la voiture populaire par la commission de suivi de l'Office du Commerce tient lieu au « souci de gestion de l'évolution du parc automobile en tenant compte de la capacité de l'infrastructure routière » et « une gestion de la question de l'importation des voitures en fonction des réserves de devises ».

2- Des démarches compliquées pour l'acquisition de la voiture populaire

La première démarche à faire va consister à inscrire son nom sur une liste d'attente auprès d'un ou plusieurs concessionnaires agréés[21], dans l'attente de la seconde étape qui est la réunion de la commission pour l'examen de la demande suivant un ordre chronologique établi par le concessionnaire.

Pour ce qui est du financement de l'achat de la voiture, il existe plusieurs formules de crédits, particulièrement ceux des caisses de sécurité sociale et les conventions établies entre les concessionnaires et certaines banques commerciales.

Les deux caisses de sécurité sociale : CNRPS du secteur public et CNSS du secteur privé accordent un crédit maximum de 10 mille dinars qui représente 90% du prix d'une voiture neuve 4 CV, avec un taux d'intérêt qui varie entre 6% et 8,25%. Ce taux qui inférieur à celui du système bancaire, encourage les ménages à venir demander des crédits aux caisses, malgré les lenteurs et les tracasseries administratives plutôt qu'à recourir aux banques commerciales[22].

Les bénéficiaires de ces crédits selon le régime de la CNSS, sont les salariés des secteurs non agricoles et du secteur agricole organisé, alors que les principaux bénéficiaires

[21] Le fait de s'inscrire chez tous les concessionnaires, pour obtenir finalement une seule voiture, risque de gonfler la demande et donner au ministère du Commerce une fausse idée sur la vraie demande.
[22] A prix réel, une voiture populaire qui coûte 10 mille dinars et achetée suivant un crédit bancaire coûterait plus de 15 mille dinars, soit le prix comptant d'une voiture plus puissante et qui atteint les 5 CV.

pour le régime de la CNRPS sont les membres du gouvernement, les députés, les magistrats, les médecins et le personnel paramédical du secteur public, les fonctionnaires actifs, les hauts cadres des entreprises publiques à caractère industriel et commercial et les handicapés.

Pour les deux caisses les conditions d'octroi de ces crédits sont presque les mêmes. En effet il suffit d'avoir une ancienneté de 5 ans d'affiliation à la sécurité sociale, être titulaire et en exercice et les charges de remboursement ne doivent pas dépasser les 40% du salaire mensuel.

Le crédit est remboursé mensuellement, selon le système de retenue à la source. La caisse exige une assurance-vie qui couvre le montant du crédit ainsi qu'une autre garantie de telle sorte que l'assuré ne puisse vendre la voiture avant de rembourser la totalité du crédit octroyé.

C- Les conséquences de l'accroissement de la motorisation des ménages

1- Saturation de la circulation aux heures de pointe

Cette situation s'applique aux résidents des différentes cités d'El Mourouj où le taux de motorisation est en nette croissance. Selon des indications fournies à partir de l'étude du plan de circulation de la Commune d'El Mourouj, le nombre de véhicules transitant au niveau de l'Avenue des Martyrs, connaît une pointe entre 7 et 8 heures 30 qui atteint facilement le chiffre de 1700. Au retour le soir à partir de 18 heures, l'on assiste à un engorgement de la circulation avec un trafic sur la même section qui peut dépasser les 1200 véhicules en l'espace d'une heure.

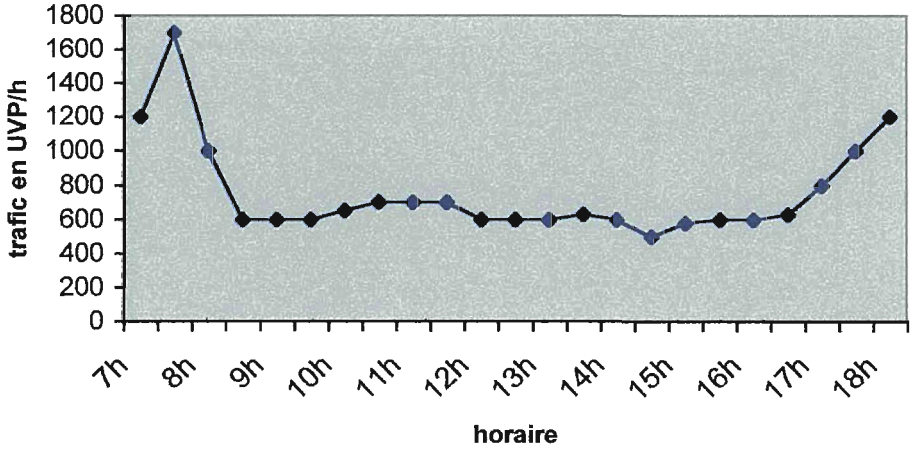
En raison de l'intensité de la circulation automobile, le réseau viaire desservant El Mourouj n'arrive plus à contenir le trafic à la sortie et à l'entrée des différentes cités notamment aux heures de pointe. Que ce soit en bus ou bien en voiture particulière, les déplacements deviennent de plus en plus difficiles avec l'installation de nouveaux résidents et l'accroissement de la motorisation.

Les personnes que nous avons interrogé à propos de la circulation et du trafic des véhicules aux entrées et sorties d'El Mourouj aux heures de pointe pensent en premier lieu que c'est la voirie qui est à l'origine de cette saturation du fait qu'elle n'est pas adaptée à ce genre de trafic. En deuxième lieu, les résidents d'El Mourouj estiment que le nombre des voitures est en net accroissement d'année en année suite à la réduction importante de la taxe sur l'importation des voitures dont la puissance est égale à 4 CV. Enfin en troisième position l'on invoque la question de la défaillance du plan de circulation à El Mourouj qui ne permet

pas de contenir le flot de voitures particulièrement le matin entre 7h30 et 8h30, avec une longue file de voiture qui va parfois depuis El Mourouj 3 jusqu'à la bretelle débouchant sur l'autoroute A1, en direction du centre ville.

Pour trouver une solution à cette situation d'engorgement, le conseil municipal avec la collaboration de l'Agence d'urbanisme du Grand Tunis, va tenter d'élaborer un plan directeur de circulation dans le but de décongestionner le trafic des véhicules aux heures de pointe. La première phase de ce projet a consisté à identifier le flux de la circulation et le degré de saturation des principaux carrefours. La seconde phase de l'étude débouchera sur la proposition de scénarios susceptibles de résoudre le problème de la circulation notamment au niveau de certains points névralgiques. Le conseil municipal choisira le scénario le plus approprié en vue d'une application. Cependant l'application d'un tel plan doit aussi tenir compte des futurs aménagements futurs qui seront faits à El Mourouj particulièrement la mise en place d'un site propre pour le métro léger qui devrait emprunter la partie centrale de l'artère principale qui traverse les différentes cités résidentielles.

Fig 125 : Répartition horaire du trafic motorisé,
Avenue des Martyrs (poste 9)



Source : Plan de circulation de la Commune d'El Mourouj- Rapport de phase I

proposition de scénarios susceptibles de résoudre le problème de la circulation notamment au niveau de certains points névralgiques. Le conseil municipal choisira le scénario le plus approprié en vue d'une application.

Pl 36 : Accroissement du taux de motorisation et congestionnement de la circulation aux heures de pointe dans les principaux carrefours d'El Mourouj

2- Impact de la voiture particulière sur le mode de vie

D'après nos estimations, et on nous basons sur les données statistiques du plan de circulation de la commune d'El Mourouj, le nombre de ménages résident dans la cité indiquée et disposant d'une voiture particulière atteint facilement le chiffre de 2000. Une bonne proportion des véhicules particuliers circulant à El Mourouj sont des voitures populaires.

Malgré la saturation du trafic durant les heures de pointe, ces voitures particulières vont résoudre un grand nombre de problèmes pour tout ce qui est mobilité « obligatoire », celle qui assure la réalisation des tâches « contraintes » domestiques, familiales et professionnelles. En effet il faut dire que les déplacements quotidiens tiennent une large place dans la journée du couple motorisé, travaillant dans le centre de Tunis et ayant à sa charge des enfants en bas-âge.

Les femmes ayant un emploi, consacrent une part importante de leur budget-temps au déplacement en particulier celles qui résident dans les quartiers périphériques de Tunis. Si l'on procède à une évaluation en distance parcourue en nombre temps et en mode de déplacement, il est possible que l'on obtienne un résultat qui laisse apparaître un accroissement de la mobilité féminine surtout à partir des espaces périphériques de la ville. Toutes les femmes, quelque soit leur catégorie sociale, vont profiter de l'évolution générale et des améliorations apportées aux systèmes de transport dans le Grand Tunis. Les deux sexes ont des durée et un nombre de déplacements presque semblable en particulier pour ce qui est des migrations de travail.

L'utilisation par la femme de la voiture particulière dans l'agglomération tunisoise est sans doute un phénomène spectaculaire est récent. En effet on peut expliquer la forte progression du taux de motorisation des ménages par l'accroissement des femmes conductrices au sein de ces mêmes ménages, en particulier dans les quartiers résidentiels périphériques. Un simple petit comptage qu'il est possible de faire sur l'artère principale d'El Mourouj à la sortie principale, aux heures de pointe, nous donne une confirmation de cette constatation. Ce sont en particulier les femmes cadres ayant certaines responsabilités ou travaillant dans les affaires privées qui s'efforcent d'accéder à la motorisation le plus vite possible. Pour une femme, disposer d'un moyen de transport personnel, c'est pouvoir

effectuer plusieurs types de déplacements autres que ceux en relation avec l'exercice d'un travail professionnel.

La possession d'une voiture personnelle, permet à la femme de sortir de l'environnement résidentiel, faire un apprentissage de la ville, fréquenter certains espaces et surtout ces nouveaux lieux communs d'animation, de commerce et de loisirs que sont les Berges du Lac de Tunis ou bien la première grande surface de Tunis à savoir « Carrefour ».

Finalement l'on peut dire que les planificateurs et concepteurs n'ont tenu compte d'un paramètre important à savoir l'accroissement de la motorisation des ménages dans le grand Tunis en particulier dans certains quartiers résidentiels considérés moyens et populaires. Cette situation engendre les problèmes de circulation et de transit que nous avons déjà évoqué et même pour certaines résidences collectives on n'a pas tenu compte de l'espace qu'il faut réserver au parking pour voitures, ce qui va amener certains propriétaires à ranger leur voiture le soir en dehors de la résidence.

Conclusion

L'étude de la mobilité quotidienne à partir de l'exemple du nouveau quartier résidentiel d'El Mourouj, nous a permis de tirer un certain nombre de renseignements majeures vis à vis de la problématique qui a été soulevée à savoir : assurer et garantir au maximum la demande et l'accessibilité au transport à tous les usagers , particulièrement ceux qui résident dans les quartiers périphériques de l'agglomération tunisoise dans une conjoncture favorable de plus en plus à la voiture particulière et à l'entrée des opérateurs privés dans le secteur des transports urbains.

En premier lieu, il nous a été possible de constater la complexité de cette question des transports urbains face à l'étalement urbain, l'éclatement de la ville et l'émergence de nouvelles centralités. En conséquence, la mobilité quotidienne dans le Grand Tunis, se caractérise par la variation et l'intensification des déplacements, l'accroissement du taux de motorisation des ménages et de l'amélioration des accès à l'hypercentre. Elle est aussi au cœur du débat de société et elle suscite à l'heure actuelle parmi les principaux acteurs et planificateurs du transport urbain une intense réflexion à propos des solutions à entreprendre en vue d'améliorer l'accessibilité urbaine qui apparaît comme une qualité urbaine essentielle.

Pour ainsi dire, le transport n'a-t-il pas d'autres significations que d'être au service de l'accessibilité urbaine ? En effet, c'est précisément parce que aujourd'hui l'accessibilité pose problème, que l'on prend conscience du fait qu'elle constitue l'une des principales ressources urbaines. Et l'on peut dire aussi que transport et accessibilité sont en fin de compte, les deux faces de la mobilité urbaine et chaque mode de transport produit différents types de mouvements spécifiques lesquels correspondent à des formes d'accessibilité différents les uns des autres.

Cette problématique relative aux déplacements quotidiens entre le centre et la périphérie d'une façon générale, nous amène à évoquer cette notion du coût de l'accessibilité

suivant les modes et systèmes de transport utilisés. En effet les transports en commun en site propre, apparaissent à l'heure actuelle avantageux étant donné leur capacité, leur coût d'investissement, la consommation d'énergie et d'espace. En plus les coûts sociaux résultant de l'utilisation des transports collectifs sont nettement moindre que ceux relatifs aux voitures particulières dont les coûts sociaux et économiques qui sont carrément négatifs pour l'ensemble de la communauté.

Finalement l'on peut dire que chaque mode de transport a ses avantages et ses inconvénients et qu'il existe théoriquement une complémentarité entre les différents types de transport et il appartient aux différents acteurs de planification et de gestion de ces transports de faire la conciliation entre le collectif et l'individuel. Cette conciliation quoique difficile doit en principe déboucher sur la mise en place d'une politique multimodale des déplacements intégrant l'aménagement et l'exploitation du réseau de voiries (axes et nœuds), la restructuration du réseau global des transports collectifs en vue d'une optimisation de leur exploitation et leur complémentarité, l'exploitation du système d'offre de stationnement en cohérence avec la politique globale de déplacements enfin la planification des réseaux piétons et deux-roues tout en assurant sécurité et confort dans les déplacements.

Conclusion générale

Les territoires périphériques des grandes métropoles des pays en développement comme Tunis, connaissent à l'heure actuelle des transformations socio-économiques en terme de peuplement d'activités et de formes d'occupation de l'espace. En effet l'extension de ces nouvelles franges urbaines qui font partie pour ainsi dire des récents fronts pionniers de l'urbanisation est par conséquent la manifestation d'un processus de mutation des organisations territoriales urbaines affectant le système centre-périphérie. Ainsi de nouvelles articulations économiques et fonctionnelles apparaissent, avec une tertiarisation de l'hypercentre et l'affirmation des périphéries en tant qu'espaces résidentiels et industriels.

L'étalement spatial de l'agglomération tunisoise a débuté par le secteur du Nord avec le quartier de Notre-Dame et El Menzah dans le prolongement des quartiers du Belvédère et de Mutuellville. Quant au secteur Ouest, il va accueillir surtout de l'habitat anarchique non réglementaire, sous la forme de quartier populaires qui s'installeront sur des terres domaniales surtout autour de Mnihla et de la Sebkha de Sijoumi.

La nouvelle orientation politico-économique du pays plus libérale à partir des années 70, va donner naissance à deux institutions importantes en matière de planification spatiale : l'AFH et le District de Tunis. Ces deux dernières institutions sont parvenues à orienter la croissance urbaine vers la périphérie méridionale et ce fut l'exemple d'ElMourouj dont la réalisation remonte au début des années 80. L'opération d'El Mourouj qui ne va pas s'effectuer d'un seul tenant et va se poursuivre jusqu'à présent a néanmoins contribuer à résorber une grande demande de logements et à freiner par la même la prolifération de l'habitat spontané dans ce secteur quasi vierge et à vocation rurale au début des années 70.

Or, les transformations et le déploiement urbain dans ces espaces périphériques de l'agglomération tunisoise jadis à vocation rurale, ne peuvent être considérés de simples déplacements de flux et de fonctions. Ils sont la réponse à des impératifs politico-économiques et des logiques d'acteurs institutionnels et privés dont les stratégies ne sont pas toujours concordantes.

Tout au long de la première et seconde partie de l'étude que nous avons consacré à la logique des acteurs de production du cadre bâti à travers l'exemple d'El Mourouj, nous avons essayé d'analyser et vérifier un certain nombre d'interrogation à propos du cadre générale de la politique de planification spatiale et de traitement du développement urbain et ses rapports avec la production du cadre bâti, particulièrement le secteur du logement qui fait figure de véritable « nœud gordien » de la question urbaine.

La problématique générale de notre étude s'articule en premier lieu autour de la capacité d'adaptation et de flexibilité du système de production du cadre bâti particulièrement tout ce qui touche la question du logement, face à la demande sociale et les logiques d'action des différents acteurs de production sur le plan de la qualité urbanistique et architecturale. Nous avons essayé aussi d'appréhender les compromis qui ont été adoptés en vue d'anticiper les contraintes techniques financières et les rapports de force qui vont s'établir entre les différents antagonistes en particulier les acteurs institutionnels et ceux du secteurs privé.

Nous avons mis l'accent d'abord à travers cette étude de la logique des acteurs du cadre bâti, sur les contraintes spatiales, foncières, financières et techniques qui auront un impact réel sur la structuration de l'espace et la mise sur place des nouveaux quartiers résidentiels dans la périphérie du Grand Tunis.

En effet la première conclusion que l'on peut retenir de ce travail va consister à reconnaître que les instruments de planification urbaine et spatiale, dont la mise en œuvre n'a pas été toujours facile du fait de la lourdeur des procédures administratives, se sont révélés inadéquats et coûteux. Ces documents qui ont insisté sur le cadre physique et l'infrastructure routière en particulier, n'ont pas apporté une solution radicale à la demande de logements sociaux. Le résultat de cette situation s'est traduit par la pénurie de logements qui a atteint un niveau important au début des années 70, et la prolifération des quartiers d'habitations non réglementaires autour de la capitale.

Toutefois il faut dire que le Plan régional d'aménagement (PRA), élaboré par le District de Tunis en 1977, a réussi à réorienter l'urbanisation vers la périphérie Sud de l'agglomération tunisoise et la concrétisation de cette option a été la réalisation de nouveaux quartiers résidentiels comme El Mourouj, la Nouvelle Médine, la Cité Avicenne.

Cette même politique de planification spatiale a débouché sur une division économique et sociale de l'espace dans le Grand Tunis qui s'est manifestée par une hiérarchisation de l'usage du sol : grands lotissements pour les classes aisées, lotissements

plus petits pour les catégories sociales moyennes, trames assainies pour les catégories sociales démunies, espaces industriels et réservés aux grands équipements. Ceci a comme principale conséquence une différenciation de la marchandise logement produite par la promotion immobilière du secteur public et privé.

La deuxième grande contrainte concerne l'aspect foncier qui s'avère un élément décisif dans le jeu des acteurs de production du cadre bâti. En effet le sol est un bien économique particulier possédant un certain nombre de caractéristiques propres. Cependant on ne peut pas l'assimiler aux autres biens économiques puisqu'il n'est le produit d'aucun travail et que sa transformation en « terrain constructible » nécessite un aménagement, des équipements lourds et un financement conséquent qui ne peuvent être supportés que par les pouvoirs publics.

La rétention des terrains constructibles, fréquente dans les grandes agglomérations comme Tunis, constitue aussi un frein au développement de la production capitaliste de logements et aboutit à des relations conflictuelles sur le marché foncier entre les propriétaires de terrains et les promoteurs immobiliers. Nos investigations et analyses ont montré que la composante foncière est une donnée essentielle dans la stratégie de production de logements des opérateurs publics et privés. Ainsi l'on procède au coup par coup en fonction de la disponibilité des terrains et seuls les promoteurs « professionnels », disposant d'une assise financière vont se permettre de constituer un « stock » de terrains.

Une autre conclusion non moins importante doit être mise en évidence. En effet le marché foncier existe mais il n'est pas régi par la loi de l'offre et de la demande au sens strict. En effet comment expliquer l'extension du périmètre urbain et l'étalement spatial dans l'agglomération tunisoise ce qui correspond à une augmentation de l'offre, alors que les coûts fonciers sont en accroissement d'année en année ? Cette offre qui provient de plusieurs filières publiques et privées, pourrait être augmentée suite à la promulgation de la loi de 1992 portant mise à jour et dégel des titres fonciers et la création des commissions régionales qui vont travailler dans ce registre de l'apurement des titres fonciers très complexe et qui exige un certains respect des droits des parties en cause.

En plus de cette pénurie de terrain constructible dans le Grand Tunis, l'on assiste à un désengagement progressif de la promotion immobilière publique et par conséquent l'émergence depuis le début des années 90 du secteur privé avec plus de 700 promoteurs immobiliers, stimulés par les avantages d'une législation, évoluant surtout dans le créneau économique et de standing et opérant essentiellement dans le Grand Tunis.

Les investigations que nous avons effectué ont montré que malgré la pénurie de terrains constructibles, les promoteurs privés parviennent toujours se positionner dans des sites qui sont très demandés et l'on assiste même à une diversification des lieux d'opération dans le Grand Tunis. D'autre part l'infrastructure et les équipements, constituent un facteur déterminant dans la décision d'investissement des promoteurs privés qui tiennent compte en premier lieu de la solvabilité de ka demande de logement ce qui limite le marché aux catégories sociales moyennes et aisées.

Seulement il faut dire aussi qu'à côté de la promotion immobilière privée, il existe un secteur non moins important, celui de l'auto-production dominée par les ménages qui construisent des maisons individuelles de standing, économiques et populaires. Ce segment occupe une large part de la production de logements, échappe totalement à la production capitaliste et il est aussi difficile d'effectuer une quantification précise de ce secteur, confiée de façon presque exclusive à des tacherons qui constituent d'ailleurs la forme la plus courante d'organisation de la construction.

Les contraintes financières dans le secteur de l'immobilier, se posent aussi bien au niveau global de la stratégie des promoteurs publics et privés qu'au niveau de chaque logement ou bien demandeur de logements neufs. Malgré une production de masse au cours des deux dernières décennies et l'existence de plusieurs formules de financement du logement par la Banque de l'Habitat appartenant au secteur étatique, le coût de l'immobilier connaît une flambée qui n'a pas été freinée par les différentes mesures prises par l'administration. Seuls les ménages disposant d'un revenu stable, pouvant constituer une épargne régulière et présentant des garanties formelles sont en mesure d'acquérir des logements neufs auprès des promoteurs immobiliers.

Ce sont finalement ces trois contraintes spatiales, foncières et financières qui vont peser de leurs poids respectifs sur le jeux des différents acteurs de la production du cadre bâti et qui seront à l'origine des nouvelles configurations urbaines que l'on voit naître dans les périphéries de l'agglomération tunisoise. Il s'agit là de nouveaux fronts pionniers de l'urbanisation caractérisés par une mixité des formes d'occupation du sol, des activités et des groupes sociaux qui sont fragilisés par le déficit en équipements infrastructurels et superstructurels, particulièrement la question du transport. A cela s'ajoutent des problèmes de gestion urbaine du fait du manque de ressources financières, techniques et humaines dans l'appareillage administratif urbain à l'échelle locale.

Dans cette perspective et à travers un certain nombre de thèmes en relation avec la gouvernance, les compétences et la mobilité quotidienne des habitants, nous avons essayé d'établir une relation entre les écarts entre ce qui a été programmé et les réalisations effectives. Cela nous a permis de confirmer les dysfonctionnements entre les différents opérateurs qui vont avoir un impact sur le cadre de vie des populations. En effet dans les nouveaux centres résidentiels, il existe des normes à respecter en matière d'équipements socio-collectifs prioritaires. L'administration représentée par le ministère de l'Equipement avait élaboré en 1979 une grille qui n'a jamais été respectée. Le contenu et les modalités d'application de cette grille qui a été réactualisée à la fin de 1997 pour qu'elle soit conforme aux nouveaux critères et aux objectifs du nouveau code de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme de 1994, n'ont pas permis des aménagements harmonieux et une évolution du cadre de vie.

Que peuvent faire les collectivités locales dans ces conditions face à l'absence d'équipements dont la priorité n'est pas à discuter comme les établissement d'enseignement et de santé, les espaces récréatifs et culturels pour les jeunes, les équipements de commerces et services et même les moyens de transport ? Les structures associatives sont-elles en mesure d'apporter des solutions avec l'appui nécessaire des pouvoirs publics ?

L'expérience associative d'El Mourouj en tous les cas a montré que les actions menées par les populations dans le cadre des activités des associations de quartiers ne peuvent se substituer au rôle de régulation et d'intégration assuré par les pouvoirs publics. Il s'avère nécessaire par contre de promouvoir les processus de concertation et de négociation à travers leurs organisations et leurs représentants afin qu'ils puissent prendre part aux décisions qui concernent la vie de leurs quartiers.

De quel type d'urbanisme peut-on parler lorsqu'on procède à une éviction de la population et que l'on tient pas compte de ses remarques et suggestions lors de l'élaboration des plans d'aménagement ?

L'exemple d'El Mourouj en est une illustration puisque nous avons l'exemple d'un urbanisme au goutte à goutte ayant débouché sur plusieurs impasses en particulier la non réalisation de certains équipements prioritaires pourtant programmés initialement. Ceci a abouti à l'apparition de « quartiers éclatés sans aucune continuité entre eux, sans pole central en mesure de structurer toute la zone », comme cela a été indiqué dans le Plan d'aménagement urbain de 1996. Comme le dira à juste titre un urbaniste « les cités d'El

Mourouj se côtoient tout en s'ignorant, formant ainsi un puzzle sans articulation ni continuité ».

Si l'on se place à une autre échelle, il faut se rendre à l'évidence que nous avons un urbanisme programmé par les planificateurs et des décideurs, carrément déconnectés de la réalité sociale et qui proposent des solutions en discordance avec les aspirations de la population. Ce sont surtout des considérations économiques qui vont influencer les mécanismes décisionnels des aménageurs et concepteurs et qui vont déboucher sur un urbanisme approximatif avec un certain nombre de normes qui seront rejetés par les populations. Cette situation va expliquer la diversité des actions d'appropriation des espaces intérieurs et extérieurs particulièrement dans l'habitat individuel et collectif. Il s'agit la plupart du temps soit des transformations qui visent une optimisation de l'espace constructible par des extensions et le rajout de nouvelles chambres, soit une ouverture sur l'espace public en vue d'une exploitation à des fins lucratives de la position et de l'emplacement de l'habitation.

Autrement dit, la question est de savoir comment procéder à des aménagements urbains fonctionnels qui répondent aux aspirations de l'ensembles des populations sans tomber dans la ségrégation spatiale ? Comment obtenir un urbanisme cohérent avec de grandes voies, des axes piétonniers, des espaces verdoyants, des alignements et des hauteurs respectant les normes en vigueur, des volumes et des façades homogènes et en harmonie avec l'ensemble conçu l'environnement urbain réalisé. Comment aussi éviter la juxtaposition de lotissements et des espaces résidentiels en lambeaux.

Les urbanistes et gestionnaires de l'Agence Foncière d'Habitation, veulent renouer avec la logique classique urbaine en produisant des cités résidentielles avec de véritables centres et c'est ce qu'il vont essayer de finaliser à travers la conception du projet d'El Mourouj VI, qui va s'étendre sur plus de 300 hectares et qui sera la dernière tranche du projet Centre Urbain Sud, programmé depuis les années 80 par le District de Tunis. Ainsi il est question de corriger les défauts et ratages qui ont eu lieu dans les premiers lotissements d'El Mourouj. Le projet en question repose sur le concept de la verticalité et il répond aussi au souci des pouvoirs publics d'économiser l'espace et réduire les distances entre le centre et ces espaces périphériques.

Maîtrise foncière, volonté de procéder à un meilleur découpage de l'espace urbain, nécessité de répondre aux impératifs touchant à la question du logement de l'industrialisation et de la tertiarisation des centre urbains mais aussi résolution du problème

des transports urbains. On se basant sur les modèles traditionnels de croissance urbaine, il apparaît que les villes se structurent à partir de leur centre par une conquête progressive des espaces périphériques. Ainsi le raisonnement logique prévalent en matière d'aménagement va consister à repenser l'agglomération à partir d'une centralité et d'une cohérence d'ensemble d'un espace périurbain.

Ces espaces périurbains vont subir plusieurs mutations et sont soumis à une production et une consommation renouvelées par les populations nouvelles qui s'y installent mais aussi par l'implantation d'aires supplémentaires destinées aux activités économiques. Par conséquent, les transports urbains sont déterminants puisqu'ils ont la tâche de relier les différents espaces périphériques plus ou moins éloignés du centre et d'assurer la cohérence du découpage fonctionnel de l'agglomération. On doit rechercher les modalités optimales de gestion des flux dans un contexte urbain caractérisé par une progression du taux de motorisation des ménages et l'absence d'une connexion au réseau du métro léger de nouveaux espaces périphériques densément peuplés comme El Mourouj.

Le principal défi de la planification urbaine tel qu'il se présente à l'heure actuelle, réside dans le fait de parvenir à assurer un équilibre entre la satisfaction des besoins de la population et l'aménagement de la cité de demain ; un équilibre entre ce qui est vital et ce qui est important, entre les besoins quotidiens et ceux du futur. Les urbanistes et planificateurs ne doivent pas tolérer les projets dont l'envergure ne prend pas en ligne de compte les effets psychologiques du cadre de vie et de l'environnement urbain d'une façon générale. Comme l'a rappelé M. ENNABLI, à la journée sur « Les villes de demain : mutations et défis » organisée par le Programme de gestion urbaine à la fin de 1997 : « le cadre de vie fait souvent l'objet d'arbitrages et de décisions qui s'effectuent de plus en plus loin des citoyens. Il résulte un désintérêt pour la vie publique et une standardisation du modèle urbain, une banalisation des paysages et des habitats qui va à l'encontre de la diversité et de l'authenticité que revendique l'approche économique. Pour remédier à ce désintérêt et mieux faire comprendre les enjeux, il est impératif de procéder à la plus grande transparence des prises de décisions afin d'aboutir à une compréhension correcte des orientations et des programmes retenus ».

Il faut dire aussi que l'aménagement d'un espace urbain, n'est pas en fin de compte une juxtaposition de schémas et de plans gérés et pilotés à partir d'un bureau d'étude où se fait la conception et où l'on prend les grandes décisions. Cet espace doit au contraire être considéré comme un organe qui doit être intégré à l'ensemble de l'agglomération et il

faudrait aussi que l'équipe qui travaille sur cet espace ait « à l'esprit des solutions avec des approches bien définies, multidisciplinaires, interconnectées et globales étayant une profondeur intellectuelle, une vision et des engagements à long terme ».

BIBLIOGRAPHIE

DOCUMENTS ADMINISTRATIFS

District de Tunis, 1975- *Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme*, Rapport d'orientation, 120 p.

District de Tunis, 1977- *Le Plan Régional d'Aménagement,* 3 volumes, cartes et annexes (16p, 73 p, 33 p).

District de Tunis, 1987- *L'urbanisation dans le District de Tunis de 1975 à 1985, bilan préliminaire, 44 p.*

District de Tunis, SCET Tunisie- *Etude des coûts de production des logements dans le District de Tunis.*

District de Tunis, 1989- *Le Plan Directeur d'Urbanisme du Grand Tunis,* Note d'orientation, 42 p.

District de Tunis, Municipalité de Tunis, 1978- *Plan d'aménagement de la commune de Tunis,* Rapport d'orientation, 49p.

District de Tunis, 1986- *Note relative aux décharges contrôlées de Henchir El Yahoudia et Raouad, 15 p.*

Ministère du Développement Economique, Institut National de la Statistique, 1999- *Conférence nationale sur la population et le développement, la politique tunisienne de population et ses résultats : brèves perspectives,* septembre 99, 50 p.

Ministère du Développement Economique, 1999- *L'évolution sociale en Tunisie pour la période 1987-1997* (document en arabe), 94 p.

Ministère de l'Economie Nationale, direction de l'Aménagement du Territoire, 1973- *Villes et développement, armature urbaine tunisienne,* Groupe Huit, CERES, 3 volumes 636p, 296 p et 256 p + Atlas.

Ministère de l'Equipement et de l'Habitat, 1988- *Stratégie de l'habitat,* Commission Ad Hoc, Tunis.

Ministère de l'Equipement et de l'Habitat, 1994- *Plan d'aménagement urbain d'El Mourouj, diagnostic et scénarios d'aménagement,* Rapport d'orientation, 1e et 2e phase, Urbaconsult, Cerape , 51 p.

Ministère de l'Equipement et de l'Habitat, 1996- *Stratégie urbaine, politique de la ville*, Rapport final phase 2, Sides, Urbaplan, 108 p

Ministère de l'Equipement et de l'Habitat, 1985- *Schéma régional d'aménagement du territoire, Atlas*, Urbaplan, CNEA, Dirasset, SCET Tunisie.

Ministère de l'Environnement et de l'Aménagement du Territoire, 1996- *Schéma directeur d'aménagement du Territoire*, DGAT, Groupe Huit, IGIP.

Ministère de l'Environnement et de l'Aménagement du Territoire,1997- *Schéma directeur d'aménagement du Grand Tunis, Etude du foncier dans le Grand Tunis*, Rapport provisoire de 2e phase, Urbaconsult, Uram, Brammah, 50 p .

Ministère de l'Environnement et de l'Aménagement du Territoire,1997- *Schéma directeur d'aménagement du Grand Tunis, Habita et équipements socio-collectifs dans le Grand Tunis,* Rapport provisoire de 2e phase, Urbaconsult, Uram, Brammah, 18 p.

Ministère de l'Environnement et de l'Aménagement du Territoire,1997- *Schéma directeur d'aménagement du Grand Tunis,* Rapport de synthèse , Urbaconsult, Uram, Brammah, 69 p.

Ministère de l'Environnement et de l'Aménagement du Territoire, DGAT,1997- *Schéma directeur de l'aménagement du territoire,* l'Habitat, Dirasset, Groupe Huit, IGIP, pp 1-47.

Ministère de l'Environnement et de l'Aménagement du Territoire,1993- *Rapport National, Etat de l'environnement, 138 p.*

Ministère de l'Environnement et de l'Aménagement du Territoire,1995- *Rapport National, Etat de l'environnement, 127p.*

Ministère de l'Environnement et de l'Aménagement du Territoire,1998- *Rapport National, Etat de l'environnement, 104p.*

Municipalité de Tunis, 1998- *Schéma de développement de la zone de Sebkha de Sijoumi,* Rapport préliminaire de 2e phase, Urbaconsult, 47 p.

Municipalité de Tunis, Ministère du Transport, Coopération Espagnole, Institut Catalan d'Energie, 1999- *Actualisation du plan de circulation de la ville de Tunis, Diagnostic et conclusions.*

OUVRAGES GENERAUX THEORIQUES ET METHODOLOGIQUES

BADUEL (R), 1988- *La production de l'habitat au Maghreb*, in Habitat, Etat, Société au Maghreb, éd du CNRS, pp 3-13.

BASTIEŚ (J), DEZERT (B), *L'espace urbain,* Collection Masson, 381 p.

BELHEDI (A), 1992- *Société, espace et développement en Tunisie,* Université de Tunis I, Publication de la Faculté des Sciences Humaines et Sociales, Géographie, 262 p.

BELHEDI (A), 1992- *L'organisation de l'espace en Tunisie : production et reproduction de l'espace,* Université de Tunis I, Publication de la Faculté des Sciences Humaines et Sociales, Géographie, 270 p.

BELHEDI (A), 1992- *L'aménagement de l'espace en Tunisie : la reproduction ou l'alternative,* Université de Tunis I, Publication de la Faculté des Sciences Humaines et Sociales, Géographie, 267 p.

BENDJELID (A), 1986- *Planification et organisation de l'espace en Algérie,* Office publication universitaire Alger.

BEN YOUSSEF (B), 1995- *Analyse urbaine : éléments de méthodologie,* Office publication universitaire Alger.

BRUNET (R), FERRAS (R), THERY (H), 1993- *Les mots de la géographie, dictionnaire critique,* Montpellier- Paris, Reclus- La Documentation française, 3e édition.

CHABBI (M), 1988- *Politique d'habitat et modèles de développement : cas de Tunis 1960-1984*, in Habitat, Etat, Société au Maghreb, éd du CNRS, pp 37-48.

CHALINE (C), 1980- *La dynamique urbaine,* Paris, Presse universitaire de France, 206 p.

CHALINE (C), 1989- *Urbanisme et développement : évaluation de quatre schémas directeurs métropolitains : Ankara, Le Caire, Rabat, Tunis.* Paris, SEDES.

DERYCKE (P), 1979- *Economie et planification urbaine,* Presse universitaire de France, 412p.

DEZERT (B), METTON (A), STEINBERG (J), 1991- *La périurbanisation en France,* SEDES, Paris.

DI MEO (G), 1998- Géographie sociale et territoire, Edition Nathan, 317 p.

GRANELLE (JJ), 1970- *Espace urbain et prix du sol,* Sirey, 296 p.

GUMUCHIAN (H), 1998- *Représentations et aménagement du territoire*, Collection Anthropos, Diffusion Economica, Paris

HAGGET (P), 1973- *L'analyse spatiale en géographie urbaine,* Armand Colin, Paris, 390 p.

ISNARD (I), 1978- *L'espace géographique,* Presse universitaire de France, 219 p.

LAMINE (R), 2001- *Villes et citadins du Sahel Central,* Faculté des Lettres et des Sciences Humaines de Sousse, L'Or du Temps, 577 p.

MERLIN (P), 1991- *L'urbanisme,* Paris, Presse universitaire de France, Collection QSJ,128p.

MERLIN (P), 1991- *Les villes nouvelles en France,* Paris, Presse universitaire de France.

MERLIN (P), CHOAY (F), 1988- *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement,* Paris, Presse universitaire de France, 744 p.

MERLIN (P), 1991- *La croissance urbaine,* Paris, Presse universitaire de France, Collection QSJ, 128 p.

MONTRICHER (N), 1995- *L'aménagement du territoire,* Paris, Edition la Découverte, 125 p.

NAVEZ BOUCHANINE (F), 1997- *Habiter la ville marocaine,* Casablanca, Gaëtan Morin, l'Harmattan, Paris.

PANERAI (P), DEPAULE (JC), DEMORGON (M), 1999- *Analyse urbaine,* Marseille, Collection Eupalinos, Edition Parenthèse.

PANERAI (P), CASTEX (J), DEPAULE (JC), 1997- *Formes urbaines : de l'îlot à la barre,* Collection Eupalinos, Edition Parenthèse, Marseille, 196 p.

POLESE (M), 1994- *Economie urbaine et régionale : logique spatiale des mutations économiques*, Paris, Economica, 400p.

SIGNOLES (P), BELHEDI (A), MIOSSEC (JM), DLALA (H), 1980- *Tunis : évolution et fonctionnement de l'espace urbain,* ERA 706, CNRS, Tours, CIEM, Poitiers, fasc 6, 259p.

SMITH (HH), 1993- *Urbanisme, le guide du citoyen,* The American Planning Association, Chicago, Collection Nouveaux Horizons, 211 p.

TRAVAUX UNIVERSITAIRES : THESES, MEMOIRES, RAPPORTS

BEN JELLOUL (M), 1994- *Bizerte : promotion foncière et immobilière et croissance de l'espace urbanisé,* Thèse de doctorat de géographie, Université de Tours.

BEN MEDIEN (O), 2000- *Agence Foncière d'Habitation : Direction opérationnelle de Tunis,* Rapport de stage de fin d'études, ENAU, Tunis.

BEN SLIMANE (M), 1984- *Conception et usage de l'architecture du logement dans la cité Ibn Khaldoun,* Thèse de 3e cycle, Esthétique et Sciences de l'Art, ITAUT, Tunis.

BERRY-CHIKHAOUI (I), 1994- *Quartiers et sociétés : le faubourg Sud de la médina de Tunis*, Thèse de doctorat de géographie, Université de Tours.

BOULIFA (A), 1986- *Mutations et organisation d'un espace périurbain : le Fahs de Tanger et ses bordures,* Poitiers : CHEM, Thèse de 3e cycle de géographie.

BOUNOUH (A), 1998- *Planification spatiale et logique des acteurs dans le Grand Tunis : cas de la zone résidentielle d'El Mourouj*, Mémoire de DEA en urbanisme, ENAU,Tunis, 97p.

CHABBI(M), 1986- *Une nouvelle forme d'urbanisation à Tunis : l'habitat spontané périurbain*, Thèse de doctorat en urbanisme et aménagement, Institut d'Urbanisme de Paris, Université Paris XII.

HAZAOUI (M), 1991- *L'espace urbain Nord de Fes : d'une simple trame d'habitat à une périphérie démesurée*, Thèse de doctorat de géographie, Université de Tours, 2 volumes, 527p.

JEDIDI (T), 2000- *Le transport collectif privé dans le Grand Tunis*, Mémoire de DEA, Ecole nationale d'architecture et d'urbanisme de Tunis, 192 pages.

JOUMADY (K), 1982- *La périphérie Nord-Est de Casablanca, étude de géographie urbaine*, Thèse de 3e cycle, Université Bordeaux III, 2 tomes, 468 p.

MOKHTAR (B), 1987- *Production foncière et immobilière dans l'agglomération de Gabès : facteurs et impacts spatiaux,* Thèse de 3e cycle de géographie, Université de Tours.

MAZARS (JM), 1994- *Une Métropole du Tiers Monde en plein développement : l'exemple de la protobanlieue Sud de Tunis*, Mémoire de maîtrise de géographie, Université de Montpellier.

OUECHTATI (L), 2000- *La Société Nationale Immobilière de Tunisie,* Rapport de stage de fin d'études de 3e cycle d'architecture, ENAU Tunis, 96 p.

SIGNOLES (P),1985- L'espace tunisien, Capitale et Etat-Région Tome I et II, URBAM A, Tours, France.

SZYMKOWIAT (C), 1997- *La périurbanisation : vingt ans après,* Mémoire de DEA de géographie et aménagement, Université de Toulouse, 73 p.

TAYACHI (H), 1989- *Les cités populaires programmées : solution à l'habitat spontané à Tunis ?* Thèse de 3e cycle, Université de Tunis I, 490 p.

ZERROUK (L), 1986- *Takkaddoum : un quartier périphérique de Rabat : étude géographique*, Thèse de 3e cycle, Université de Tours, 390 p.

ARTICLES DE RECHERCHE UNIVERSITAIRE DANS REVUES

AMEUR (M), 1993- *Fes... ou l'obsession du foncier*, Fascicule de recherche n° 25, URBAMA, Tours.

AMMAR (L), 2001- *De la maison de rapport à l'immeuble contemporain : une aventure urbaine et architecturale qui se poursuit*, Archibat n°3.

AMMAR (L), 1997- *La villa actuelle tunisienne : forme et architecture,1960-2000*, in ArchiBat n°2, pp 36-41.

BAHI (M), 1993- *Le financement de la construction*, Problématique urbaine, Annales Marocaines n°3, pp 25-32.

BALLAIN (R), 1994- *Les politiques de logement*, le Courrier du CNRS n° 81, pp 102-103.

BEKKOUCH (A), 1997- *L'espace vert urbain public : entre pratique et conception*, in Insaniyat n°2, pp 59-76.

BELHARETH (T), 1998- *Aménagement des transports urbains à Tunis : où sommes-nous*, in Géographie et Développement n° 14, pp 7-24

BELHEDI (A), 1979- *Crise urbaine et urbanisme*, Revue Tunisienne de l'Equipement n°30, pp 21-28.

BELHEDI (A), 1994- *Quelle ville* ? Géographie et Développement, n° 12 et 13, pp 121-130.

BELHEDI (A), 1994- *La littoralisation ou l'ordre spatial de l'extraversion*, Géographie et Développement, 13e année, n° 12et 13, pp50-78.

BEN AMOR (A), 1996- *Rôle de l'entreprise de BTP dans la maîtrise des coûts du logement économique et social*, la Revue de l'Entreprise n° 23 , mai-juin 1996.

BEN JAAFAR (E), 1995- *Entre exclusion et intégration, les voies de la nouvelles citadinité : cas de la commune de l'Ariana*, Cahier du CERES, série sociologique n° 24, pp 235-249.

BEN SLIMANE (M),1997- *L'architecture du logement public dans tous ses états : du fonctionnalisme au façadisme*, in ArchiBat n°2 juin, pp46-48.

BERSANI(C), 1997- *L'Etat et l'aménagement : objectif et stratégie,* in Urbanisme n°294 juin, pp 81-85.

BONNET (J), TOMAS (F), 1989- *Centres et périphéries, éléments d'une problématique urbaine*, Revue de Géographie de Lyon, volume 64 n° 1.

BOUMAZA (Z), 1997- *La rue dans le vieux Constantine : espace public, marchand ou lieu de sociabilité*, in Insaniyat n°2, pp 27-35.

BOURAOUI (E), 2001- *L'habitat intermédiaire, recherche d'un idéal entre collectif et individuel, utopie ou réalité*, Archibat n°3, pp 9-14.

BOURDIN (A), 1997- *Vous avez dit aménageur ?* in Urbanisme n° 294 juin, pp 61-65

CHABBI (M), 2001- *L'unité d'habitation à travers les politiques du logement 1956-2000*, ArchiBat n°2, pp 20-22.

CHEBBI (J), 1982- *Menuiserie plastique*, Revue Tunisienne de l'Equipement, n° 42, 11 année, novembre-décembre 1982.

CHAKER (K), KARRAY (N), 1981- *La portée des outils de planification urbaine en Tunisie,* Revue Tunisienne de l'Equipement n° 36, pp 5-16.

CHEIKHROUHOU (A), 2001- *Vivre en appartement dans l'immeuble contemporain*, Archibat n°3.

COUTRAS (J), 1993- *La mobilité des femmes au quotidien, un enjeu des rapports sociaux des sexes,* in les Annales de la Recherche Urbaine n°59-60, pp 162-169.

DJERBI (A), 2001- *L'immeuble collectif en Tunisie*, Archibat n°3

DLALA (H), 1978- *L'aménagement du territoire en Tunisie*, Revue Tunisienne de Géographie n° 1, pp 99-111.

DUBOIS-TAINE (G), 1997- *La programmation urbaine*, in Urbanisme n°294 juin, pp 65-69.

DURAND LASSERVE (P), TRIBILLON (JF), 1983- *La production foncière et immobilière dans les villes des pays en développement*, Hérodote n° 31, pp 9-37.

FREBAUL (J), 1997- *Nouvelles priorités pour l'aménagement*, in Urbanisme n°294 juin, pp 79-81.

GDOURA (M), 1987- *Production et financement du logement en Tunisie*, Revue tunisienne de l'équipement n° 60 avril -mai –juin, pp9-34.

GEORGES (A), 1993- *Pour une écologie urbaine des transports*, in Annales de la Recherche Urbaine, n°59-60, pp146-151.

GHORBAL (M), 1982- *Planchers poutrelles précontraints,* Revue Tunisienne de l'Equipement, n° 42, pp 52-53

HAMOUNI (H), 1985- *Mellassine : aménagement et équipement*, Revue Tunisenne de l'Equipement n°53-54, 14 année, pp 23-25.

JAILLET (MC), 1989- *Les pavillonneurs, la production des maisons individuelles dans la région toulousaine,* CNRS.

JEDIDI (M), 1987- *Les logements de la SPROLS et leur contenu social à travers l'étude du cas tunisois*, in Revue tunisienne de géographie, n° 15, pp 67-115.

KARRAY (N), 1981- *Les plans d'aménagement entre leurs gestionnaires et leurs planificateurs*, Revue Tunisienne de l'Equipement n° 37, 10 année juillet-août-septembre, pp7-13.

KARRAY (N), 1981- *La politique tunisienne d'aménagement urbain*, Revue Tunisienne de l'Equipement, pp 11-18.

KASYNSKI (N), 1984- *Observation foncière et division économique et sociale de l'espace*, Etudes Foncières, n° Spécial sur la rente foncière urbaine.

KETARI (T), 1982- *Le plâtre et ses applications dans le bâtiment*, Revue Tunisienne de l'Equipement n° 42, pp 56-60.

LAARMANE (F), 1983- *La formation du prix des terrains à bâtir*, Etudes Foncières n° 21.

LABORIE (JP), 1997- *L'étalement urbain et le retour de la domination des infrastructures de transport dans la planification urbaine*, Revue de Géographie de Lyon, Volume 72, n° 2.

LAKJAA (A), 1997- *L'habiter identitaire : Eléments pour une problématique d'une urbanité en émergence*, in Insaniyat n° 2, pp 77-103.

LAHZAM (A), 1993- *Les marchés immobiliers et croissance économique au Maroc : problématique urbaine*, Annales marocaines d'économie n° 3.

LAVERGNE (M), 1994- *Nouvelles territorialités, nouvelles identités dans le monde arabe*, Le Courrier du CNRS n°82, pp 79-81.

LORRAIN (D), 1998- *Administrer, gouverner, réguler*, Les Annales de la Recherche Urbaine n° 80-81, pp 85-92.

MADANI (M), 1997- *L'habiter : contrainte ou liberté ? Une recherche sur la maison individuelle oranaise*, Insaniyat n°2, automne 1997.

MICHEL (J), WARVIER(B),1989- *Du schéma régional au dessin de l'ilot, la conception spatiale, in Les villes nouvelles en France*, Groupe de travail constitué sous la présidence de J.E ROULLIER, Economica, 360p.

NAVEZ-BOUCHANINE (F), 1988- *Usage et appropriation de l'espace dans les quartiers résidentiels de « luxe » au Maroc*, in Habitat, Etat, Société au Maghreb, éd du CNRS, pp 281-298.

MIOSSEC (JM), 1988- *La politique d'habitat en Tunisie depuis l'indépendance*, in Habitat, Etat, Société au Maghreb, éd du CNRS, pp 17- 25.

OSMONT (A), 1998- *La « gouvernance » concept mou, politique ferme*, Les Annales de la Recherche Urbaine n° 80-81, pp 19-26.

RENARD (V), 1994- *Economie foncière et immobilière*, La ville n° 81, le Courrier du CNRS, pp 104-105.

RAYMOND (H), 1974- *Habitat, modèles culturels et architecture*, Architecture aujourd'hui n° 174.

WIEL (M), 1996- *La mobilité dessine la ville*, Revue Urbanisme n° 289, juillet/août 1996.

YAICHE (M), BELLAG (S), 1982- *Briques de terre,* Revue Tunisienne de l'Equipement n°42, pp 87-89.

COMMUNICATIONS A L'OCCASION DE COLLOQUES, SEMINAIRES, TABLES RONDES

ABBES (A), 1998- *Etude environnementale : géologie, hydrologie, hydrographie et pollution de Sebkhet Sijoumi (Tunis Sud),* Communication à la journée d'étude sur Sebkhet Sijoumi et son ancienne décharge, Parc Ennahli, juin 1998, 12 p.

AMEUR (M), 2000- *Les associations de quartiers : un nouvel acteur en milieu urbain,* Communication à la table ronde sur la gouvernance et société civile au Maghreb, Rabat, pp 59-79.

BEN AMOR (A), 1986- *La politique de l'Agence Foncière d'Habitation en Tunisie,* Communication au symposium sur la gestion foncière au Maroc et en Tunisie, Banque , Mondiale et PNUD, Barcelone septembre 1986.

BENCHEIKH (A), 2000- *Gouvernance des villes au Maroc : éléments d'une réflexion prospective,* Communication à la table ronde sur la gouvernance et société civile au Maghreb, Rabat, pp 183-191.

BEN DHIA (MH), 1990- *Une expérience d'utilisation des blocs de terre stabilisée à l'ENSET,* Communication à la journée d'étude sur le thème « aménagement et habitat rural », Ministère de l'Equipement et l'Habitat, PNUD, Bizerte, juin 1990.

BEN JAAFAR (E), 1994- *Entre exclusion et intégration, la voie de la nouvelle citadinité : cas de la commune de l'Ariana,* Actes du séminaire sur l'exclusion sociale au Maghreb, Cahiers du CERES, série sociologie n° 24.

BENNASR (A), 1998- *La répartition des prix fonciers urbains à Sfax*, in Géographie et Développement, n° 14, pp 25-48

BEN SALAH (H), 1989- *L'Etat et la promotion immobilière, Actes du colloque sur le droit de la promotion immobilière,* Collection Forum des Juristes, Volume 1, Faculté de Droit et des Sciences Politiques, Tunis, pp 165-183.

CHABBI (M), 1980- *« Aspirations » et structures de l'espace résidentiel,* Séminaire international de Hammamet organisé par le « Social Science Research Council »et le Centre Culturel International de Hammamet, juin 1976, Collection Horizon Maghrébin, CERES, pp 219-227.

CHABBI (M), 1986- *Une nouvelle forme de promotion foncière à Tunis : le lotissement clandestin,* Communication au Symposium sur la gestion foncière au Maroc et en Tunisie, Banque Mondiale et le PNUD, Barcelone, pp107-121.

CHABBI (M) 1997- *Accès des populations à faibles revenus au sol urbain,* Communication aux journées d'études « Ville de demain : mutations et défis », Tunis décembre 1997, pp 177-190.

JERIDI (A), 1997- *L'écosystème urbain : perspective et prospective d'ONG,* Communication aux journées d'études « Ville de demain : mutations et défis », Tunis décembre 1997, pp 90-107.

CHERIF (A), 1989- *L'évolution de la promotion immobilière,* Actes du colloque sur le droit de la promotion immobilière, Collection Forum des Juristes, Volume 1, Faculté de Droit et des Sciences Politiques, Tunis 1989, pp 19-51.

ECREMENT (B), 1997- *Planification urbaine, décentralisation, financement du développement local* , Conférence au cycle Urbascopie, ENAU, 9p.

FAHMY (NAH), 19XX- *Genèse et développement des villes nouvelles en Egypte : proposition pour des solutions alternatives*, Communication au colloque organisé par le CNRS sur le Développement socio-économique de villes nouvelles égyptiennes.

FERCHICHI (B), 1989- *La promotion immobilière à l'épreuve du droit foncier,* Actes du colloque sur le droit de la promotion immobilière, Collection Forum des Juristes, Volume 1, Faculté de Droit et des Sciences Politiques, Tunis 1989, pp 109-127.

FRADI (A), 1999- *Stratégie et conditions d'habitat,* Communication à la Conférence nationale sur la population et le développement, Tunis septembre 1999, 15 p.

GDOURA (M), AOUDID (A), 1990- *Présentation et évaluation des projets d'habitat rural*, Communication à la journée d'étude sur le thème « aménagement et habitat rural », Ministère de l'Equipement et l'Habitat, PNUD, Bizerte, juin 1990, pp 97-102.

GDOURA (M), 1997- *Habitat II : stratégie mondiale et africaine, actions nationales*, Communication aux journées d'études « Ville de demain : mutations et défis », Tunis décembre 1997, pp 124-144.

HADJ TAIEB (M), 1989- *Relations entre promotion immobilière et organismes financiers*, Actes du colloque sur le droit de la promotion immobilière, Collection Forum des Juristes, Volume 1, Faculté de Droit et des Sciences Politiques, Tunis 1989, pp 53-68.

HIZEM (S), 1996- *Aspects juridiques de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire*, Colloque organisé par URBAMA, CHEAM, CERAM à Tours.

KHAROUFI (M), 2000- *Espaces urbains, pouvoirs et mouvements sociaux au Maghreb*, Communication à la table ronde sur la gouvernance et société civile au Maghreb, Rabat, pp 35-57.

KHAROUFI (M), 2000- *Gouvernance et sociétés civiles : les mutations urbaines au Maghreb*, Note introductive de la table ronde sur la gouvernance et société civile au Maghreb, Rabat, pp11-17.

MACCARNEY (PL), 2000- *Considérations à propos de la notion de gouvernance : nouvelles perspectives pour les villes dans les pays en développement*, Communication à la table ronde sur la gouvernance et société civile au Maghreb, Rabat 1997, pp19-33.

MUKHTAR (H), 1987- *Vers une utilisation optimale des villes nouvelles dans la région du Grand Caire*, pp 97-185.

MIOSSEC (JM), 1996- *La mosaïque urbaine tunisienne : entre urbanisme réglementaire, urbanisme opérationnel et pratiques spontanées entre le local et la Banque mondiale, via l'Etat,* Colloque organisé par URBAMA, CHEAM, CERAM à Tours.

NOUIRA (P), 1989- *Rapports promoteurs immobiliers administration,* Actes du colloque sur le droit de la promotion immobilière, Collection Forum des Juristes, Volume 1, Faculté de Droit et des Sciences Politiques, Tunis 1989, pp 177- 184.

SIGNOLES (P), 1994- *Acteurs publics et acteurs privés dans le développement des villes du monde arabe*, Communication présentée au colloque organisé par la Fondation G. AGNELLI, Turin, décembre 1994, 55 p.

SIGNOLES (P), 1978- *Les formes d'urbanisation périphériques au Maghreb,* Travaux de la table ronde urbanisation, réseaux urbains et régionalisation au Maghreb, ERA 706, Université de Tours.

ARTICLES DANS LES REVUES DE PRESSE ET QUOTIDIENS

AKROUT (M), 1995- *Mon royaume pour un... logement,* L'Economiste Maghrébin n° 128, avril 1995.

BELHASSINE (O), 2001- *Voilà pourquoi l'ARRU a vu le jour*, La Presse de Tunisie, 21octobre 2001.

BESHASSINE (O), 2001- *Stratégie de développement de la ville de Tunis, capitale méditerranéenne*, La Presse de Tunisie, 6 octobre 2001.

BELHASSINE (O), 1997- *Enquête : le succès de la villa en Tunisie,* Presse Magazine n° 497 du 20 avril 1997.

BEN ALI (A), 1997- *Quelle stratégie pour le logement social en Tunisie,* Revue l'Expert n° 21 mars 1997.

BEN GAIED (A), 2000- *Habitat : le plus qui manque,* La Presse de Tunisie, 21 mars 2000.

BEN MAHMOUD (S), 1994- *Urbanisme et habitat...à venir,* La Presse de Tunisie, 21 avril 1994.

BEB NSSIR (C), 2001- *Immobilier : il y a le feu à la maison,* Le Quotidien, 10 mai 2001.

BEN TIBA (M), 2001- *Bâtiment : les bâtisseurs en conclave,* L'Economiste Maghrébin n° 292, juillet/août 2001.

BERGAOUI (F), 1998- *Accès au sol urbain : quelle contribution communale au profit des économiquement faibles,* La Presse de Tunisie, 21 décembre 1998.

BOUMIZA (K), TRABELSI (S), 2001- *Habitat, le coût et le prix du logement en Tunisie,* La Presse de Tunisie, 12 octobre 2001.

BOURKHIS (T), 1998- *Financement de l'habitat : expérience de la Tunisie,* La Presse Economie,25 mars 1998.

CHAHED (C), 1997- *Nouvelle loi sur les zones industrielles, l'AFI fait peau neuve,* La Presse de Tunisie, 1e mai 1997.

CHEMILIER-GENDREAU (D), 1995- *L'immobilier, comme les arbres ne monte pas jusqu'au ciel,* L'Economiste Maghrébin n° 133, juin 1995.

DRISS (A), KRIMI (K), 2001- *Habitat et promotion immobilière,* L'Economiste Maghrébin n° 292, juillet/août 2001.

EZZIRI (N), 2001- *Les raisons de l'échec des banques commerciales dans le financement des crédits logements,* Echourouk, 11 avril 2001 (texte en arabe).

ESSOUSSI (H), 1991- *Spécial gouvernorat de Ben Arous : cité El Mourouj, la ville du futur,* Le Renouveau, septembre 1991.

KADA (M), 2001- *Logement social : la SPROLS révise ses prix à la baisse,* Le Quotidien, 12 juin 2001.

KEFIFI (W), 2001- *Logement : comment parer à la flambée des prix,* Le Quotidien, 14 décembre 2001.

MARROUKI (M), 1999- *Deux pôles industriels pour la promotion de la technologie,* Entretien avec le PDG de l'Agence Foncière Industrielle, La Presse Economie, mai 1999.

MABROUK (R), 1993- *Le logement social : ce qui va changer,* Le Temps, 30 juillet 1993.

OUERGHI (N), 1986- *Rénovation des quartiers SNIT, assainissement des quartiers prioritaires*, La Presse de Tunisie, 14 janvier 1986.

RASSAA (F), 1998- *Urbanisme : la nécessaire compréhension du mécanisme de fonctionnement de nos villes*, La Presse de Tunisie, 20 février 1998.

ZOUARI (F), 1998- *Construction : des effets heureux de la désobéissance administrative...les tunisiens champions du monde*, Jeune Afrique n° 1932, janvier 1998.

ZAHAR (T), LAHMAR (R), 2001- *Promotion immobilière : état des lieux et perspectives d'avenir*, Réalité édition spéciale, avril 2001.

Principaux documents cartographiques et photographiques utilisés

Tunis, Carte topographique 1/25 000e
Office Topographie Cartographie 1983 ;

Plan d'aménagement de la Commune d'El Mourouj, Ministère de l'Equipement et de l'Habitat, Direction de l'Urbanisme, Ech 1/5 000, novembre 1994.

Plan de lotissement d'El Mourouj 2, Comité du quartier d'El Mourouj 2, 1990.

Atlas du Grand Tunis
DGGAT/URAM-URBACONSULT- 1996.

Plan de la ville de Tunis
Edition Turki 1996.

Photographies aériennes du Grand Tunis, Mission 1988 TU/871-100
Office Topographie et Cartographie, 1988.

Annexes

Questionnaire I : Construction logement individuel

1- Dénomination de la cité ou résidence :

2- Situation à El Mourouj : M1 M2 M3 M4 M5

3- Profession du propriétaire :

4- Avez-vous choisi d'habiter à El Mourouj

oui ☐ non ☐

5- Lieu d'habitation avant de vous installer à El Mourouj :

6- Disposez –vous d'un moyen de locomotion (voiture)

oui ☐ non ☐

7- Superficie totale du lot de terrain acheté :

8- Prix d'achat du m2 de terrain :

9- Avez-vous choisi l'emplacement du terrain sur le plan de lotissement AFH ?

oui ☐ non ☐

10- Avez-vous acquis le lot de terrain par tirage au sort :

oui ☐ non ☐

11-Date acquisition du terrain :

12- Date du début des travaux construction :

13- Construction achevée actuellement :

oui ☐ non ☐

14- Finition en cours :

oui ☐ non ☐

15- La construction est constituée de :

Un seul niveau ☐

Deux niveaux ☐

Trois niveaux ☐

16- Avez-vous eu recours aux services d'un architecte :

oui ☐ non ☐

17- Avez-vous orienté l'architecte dans la conception du plan

oui ☐ non ☐

18- Avez-vous entrepris des modifications dans la construction

oui ☐ non ☐

19- Avez-vous sollicité un crédit pour l'achat du terrain :

oui ☐ non ☐

20- Avez-vous sollicité un crédit pour la construction :

oui ☐ non ☐

21- Organisme ayant financé :

Achat du terrain		Construction villa	
Caisse de sécurité sociale	☐	Caisse de sécurité sociale	☐
Banque de l'habitat	☐	Banque de l'habitat	☐
Autre (.....)	☐	Autre (.....)	☐

22- Travaux de construction réalisés par :

Entreprise de bâtiment ☐

Petit tâcheron ☐

Autres (.....) ☐

23- Coût total des travaux de construction

☐ Moins de 20 000 dinars

☐ De 20 000 à 60 000 dinars

☐ Plus de 60 000 dinars

Questionnaire II : Equipements et transports urbains

1-Identification de l'enquêté

Profession

Résidence

2-Quelle appellation peut-on donner à El Mourouj

☐ Banlieue de Tunis
☐ Ville nouvelle
☐ Nouveau quartier résidentiel

3-Les équipements socio-collectifs et de loisirs à El Mourouj sont :

suffisant ☐ insuffisant ☐

4-Pensez-vous qu'il existe un retard dans la réalisation des équipements à El Mourouj

oui ☐ non☐

5-Quels sont les équipements importants et qui n'ont pas été selon vous réalisés à El Mourouj

a.....
b.....
c.....

6-Les unités de commerces (magasins) sont nombreuses et réparties d'une façon anarchique à El Mourouj

oui ☐ non ☐

7-Faut-il interdire l'ouverture de ce genre d'unités sur les voies principales ?

oui ☐ non☐

8-Faut-il penser à l'ouverture d'un grand magasin (type supermarché) à El Mourouj ?

oui☐ non☐

9-Le souk hebdomadaire de fruits, légumes et vêtements fripés est :

☐ indispensable
☐ non indispensable
☐ doit être transféré

10-Il faut penser à construire un marché municipal à El Mourouj

oui ☐ non☐

11-Le site réservé au souk hebdomadaire des voitures d'occasion est :

- ☐ à sa place
- ☐ il faut penser à un autre site

12-Le site réservé au parc à ferraille est :

- ☐ à sa place
- ☐ il faut penser à un autre site

13-La circulation durant les heures de pointe à El Mourouj est difficile à cause :

- ☐ réseau routier inadéquat
- ☐ accroissement du nombre de véhicules
- ☐ plan de circulation qui ne convient pas

14- Le transport public à El Mourouj est :

- ☐ suffisant
- ☐ insuffisant

15-Quelles sont les solutions qu'il faut adopter pour résoudre le problème du transport urbain à El Mourouj

- ☐ renforcer le parc bus du transport public
- ☐ renforcer et encourager le transport urbain privé
- ☐ réaliser l'extension de la ligne du métro

16-En empruntant l'artère principale d'El Mourouj, le métro risque de compliquer la circulation aux heures de pointe

oui ☐ non ☐

17-Quelle solution faut-il adopter pour le croisement Avenue des Martyrs et la GP3 :

- ☐ réaliser un tunnel souterrain
- ☐ réaliser un passage aérien
- ☐ réaliser de nouvelles entrées et sorties

18-Les lieux animés et commerciaux à El Mourouj sont :

- ☐ nombreux
- ☐ peu nombreux

19-Quel est selon vous le point central animé à El Mourouj qui attire la population :

.....

20- Le mobilier urbain à El Mourouj est :

- ☐ suffisant

- ☐ insuffisant
- ☐ exige un entretien

21-Les espaces verts et jardins publics à El Mourouj sont :

- ☐ suffisants
- ☐ insuffisants

22- Les services assurés par la municipalité d'El Mourouj sont :

- ☐ suffisants
- ☐ insuffisants

Fiche dépouillement promoteurs immobilier privé

1- Identification du promoteur

Raison sociale :

Adresse :

Tel : Fax :

PDG :

2 - Caractéristiques du projet immobilier

Nom du projet :

Lieu : Gouvernorat :

☐ Complexe résidentiel ☐ Résidences + Bureaux

☐ Résidences +commerces ☐ Bureaux

Type de logements .

☐ Collectif

☐ Semi-collectif

☐ Individuel

Nombre de logements à construire

Catégories de logements

☐ Logement social .

☐ Logement économique.

☐ Logement de standing.

3 -Indictions relatives aux commodités :

☐ chauffage central	☐ parc de jeux enfants	☐ faïences 1er choix
☐ gaz de ville	☐ téléphone.	☐ qualité finition.
☐ Interphone	☐ parabole.	☐ confort sécurité.
☐ Ascenseur	☐ parking.	☐ réseau informatique
☐ Clôture.	☐ Menuiserie aluminium	☐ garage individuel.
☐ Espace vert.	☐ Menuiserie 1er choix	

4-Indications concernant la proximité de certains équipements:

oui ☐	non ☐
☐ Lycée	☐ Centre commercial.
☐ Ecole.	☐ Avenue principale
☐ Marché	☐ Boutique
☐ Université	☐ PTT
☐	☐

Aéroport. Autoroute.

☐ Centre ville. ☐ Mer.

☐ Parc urbain ☐ Jardin d'enfant.

5- Etat d'avancement de projet :

☐ Projet en cours de construction

☐ Remise des clés immédiate

☐ Logement témoin existant

☐ Projet achevé.

6- Financement du projet et conditions de vente.

Préfinancement oui ☐ non ☐

Crédit accepté. oui ☐ non ☐

Indication concernant le prix du logement.

oui ☐ non ☐

Indication concernant la superficie du logement

oui ☐ non ☐

Indication concernant le coût du m2 construit

oui ☐ non ☐

7- Indications concernant l'architecture.

oui ☐ non ☐

8- Support publicitaire utilisé :

☐ Presse quotidienne. ☐ Autre.

☐ Spot TV ☐ Prospectus.

Fréquence portion presse.

☐ Quotidiennement

☐ Une fois par semaine.

☐ Une fois par mois.

Présentation du projet

☐ Photographies . ☐ Plan architectural

☐ Maquette.

☐ Plan masse.

9- Autres indications

Liste des sigles utilisées

AFH : Agence Foncière d'Habitation

APAL : Agence de protection et d'aménagement du littoral

API : Agence de promotion de l'industrie

ARRU : Agence de réhabilitation et rénovation urbaine

AUGT : Agence d'urbanisme du Grand Tunis

CPSCL : Caisse des prêts et de soutien aux collectivités locales

CNEL : Caisse nationale d'épargne logement

CNSS : Caisse nationale de sécurité sociale

CNRPS : Caisse nationale de retraite et prévoyance sociale

DGAT : Direction générale de l'aménagement du territoire

DAT : Direction de l'aménagement du territoire

FCCL : Fonds commun des collectivités locales

FNAH : Fonds national de l'amélioration de l'habitat

FSN : Fonds de solidarité nationale

FOPROLOS : Fonds de promotion du logement social

FIAT : Fonds d'intervention pour l'aménagement du territoire

INS : Institut national de statistiques

MEAT : Ministère de l'environnement et de l'aménagement du territoire

MIN : Marché d'intérêt national

OIF : Observatoire immobilier et foncier

ONAS : Office national de l'assainissement

PAU : Plan d'aménagement urbain

PAD : Plan d'aménagement de détail

PIF : Plan d'intervention foncière

PACT : Plan d'aménagement de la commune de Tunis

PIC : Plan d'investissements communaux

PGU : Plan de gestion urbaine

PDR : Plan de développement régional

PDRT : Plan directeur régional de transport

PNRLR : Programme national de résorption des logements rudimentaires

RCD : Rassemblement constitutionnel démocratique

RGPH : Recensement général de la population et de l'habitat

PRF : Périmètre de réserve foncière

PRA : Plan régional d'aménagement

SDA : Schéma directeur d'aménagement

SDVT : Stratégie de développement de la ville de Tunis

SMLT : Société du métro léger de Tunis

SNAT : Schéma national d'aménagement du territoire

SDATN : Schéma directeur d'aménagement du territoire national

SEPTS : Société des études et de promotion de Tunis Sud

STEG : Société tunisienne de l' électricité et de gaz

SONEDE : Société nationale de l'exploitation et de la distribution des eaux

SNIT : Société nationale immobilière de Tunisie

SCOL : Société coopérative ouvrière de logements

SMLT : Société métro léger de Tunis

SNT : Société nationale des transports

SPROLS : Société de promotion des logements sociaux

TUT : Transport urbain de Tunisie

UTICA : Union tunisienne de l'industrie du commerce et de l'artisanat

UVT : Unité de voitures particulières

Liste des figures

Fig 1 : La concentration des activités économiques le long de la côte orientale 23
Fig 2 : Schéma d'armature urbaine : Hypothèses A et B (1970)..... 26
Fig 3 : L'habitat spontané au milieu des années 70 dans le District de Tunis..... 28
Fig 4 : L'urbanisation dans le District de Tunis entre 1975 et 1985 (en hectares)..... 29
Fig 5 : Le Schéma directeur d'aménagement du territoire national de 1997..... 36
Fig 6 : Le Plan régional d'aménagement (PRA) de 1977.....40
Fig 7 : Le Plan d'aménagement de la commune de Tunis de 1978..... 46
Fig 8 : Le Schéma directeur d'aménagement (SDA) du Grand Tunis..... 50
Fig 9 : La croissance spatiale dans le Grand Tunis..... 52
Fig 10 : Production de logements durant la période 1973-95..... 61
Fig 11 : Production de logements par secteurs entre 1973 et 1995..... 62
Fig 12 : Evolution de la production de logements dans le secteur privé.....62
Fig 13 : Evolution des investissements dans le logement entre 1973 et 1995..... 62
Fig 14 : Evolution des investissements dans le logement par secteurs entre 1973 et 1995.....63
Fig 15 : Evolution par type de logements en Tunisie entre 1975 et 1994 (en milliers).....68
Fig 16 : Situation d'El Mourouj dans la périphérie sud de Tunis.....72
Fig 17 : Situation d'El Mourouj dans le Grand Tunis..... 81
Fig 18 : Le réseau routier dans le gouvernorat de Ben Arous..... .83
Fig 19 : Le cadre physique et naturel de l'agglomération tunisoise..... 85
Fig 20 : Evolution de la population communale du Grant Tunis..... 89
Figg 21 :Evolution de la croissance urbaine dans le Grand Tunis..... 90
Fig 22 : Répartition par gouvernorat des logements construits entre 1984 et 1994..... 90
Fig 23 : Le réseau urbain dans le Grand Tunis.....95
Fig 24 : Les zones industrielles dans le gouvernorat de Ben Arous.....99
Fig 25 : L'agriculture dans le gouvernorat de Ben Arous.....101
Fig 26 : Répartition des terres agricoles labourables et irriguées dans le Grand Tunis (en ha)....103
Fig 27 : Structure spatiale d'El Mourouj à partir de photographies aériennes..... 108
Fig 28 : Cité Avicenne réalisée par la SNIT (logement individuel de type L 23).....123
Fig 29 : Vente aux enchères publiques de lots de terrains par l'AFH 124
Fig 30 : Vente de lots de terrains communaux aux enchères publiques.....125
Fig 31 : Annonce publicitaire de vente de terrains allotis par un promoteur immobilier privé à la Manouba et Sidi Hassine.....128

Fig 32 : Annonce publicitaire de vente de terrains allotis par un promoteur immobilier privé au Nord de l'Ariana.....120
Fig 33 : Vente de lots de terrains à usage industriel allotis par des promoteurs immobiliers privés à Sidi Thabet et Mnihla.....130
Fig 34 : Exemple d'annonce de vente de lots de terrains viabilisés par des promoteurs immobiliers privés dans les secteurs Ouest et Sud du Grand Tunis.....131
Fig 35 : Exemples d'annonces publicitaires de vente de terrains à bâtir par des particuliers (lotisseurs occasionnels).....133
Fig 36 : Vente de lots de terrains allotis par des particuliers et des promoteurs privés à proximité d'El Mourouj..... 134
Fig 37 : Carte des prix des terrains à bâtir à Tunis en 1979..... 137
Fig 38 : Carte de la répartition des valeurs foncières dans le Grand Tunis (2000)..... 140
Fig 39 : Réserve foncière de l'AFH dans les secteurs Ouest et Sud du Grand Tunis..... 148
Fig 40 : Exemple de trames assainies aménagés par l'AFH à El Morouj 2.....155
Fig 41 : Plan de lotissement d'El Mourouj.....160
Fig 42 : Schéma général du plan d'aménagement d'El Mourouj.....162
Fig 43 : Programme et réalisations de la SNIT entre 1969 et 1979.....177
Fig 44 : Programmation et réalisation de logements SNIT par type entre 1969 et 1979.....179
Fig 45 : Réalisation de la SNIT par type de logements entre 1969 et 1979.....179
Fig 46 : Exemple de programmes de logements sociaux de la SNIT dans le Grand Tunis.....180
Fig 47 : Investissements engagés par la SNIT entre 1985 ET 1993 (en millions de dinars).....181
Fig 48 : Réalisations de la SNIT par type de logements pour la période 1985-1993.....182
Fig 49 : Assemblage de logements sociaux préfabriqués de type Tamburini à El Mourouj.....187
Fig 50 : Plan du prototype L 23 à El Mourouj 1.....189
Fig 51 : Appartement de type « Folla » construit par la SNIT en 1980.....194
Fig 52 : Investissement de la SPROLS entre 1978 et 1984 (en millions de dinars).....198
Fig 53 : Production de logements par les organismes de sécurité sociale entre 1985 et 1994.....198
Fig 54 : Logements réalisés par la SPROLS pour la période 1992-2000.....199
Fig 55 : Plan masse de la cité SPROLS à la Nouvelle Médina à Ben Arous.....203
Fig 56 : Plan du RDC de la cité SPROLS à la Nouvelle Médina.....204
Fig 57 : Plan du RDC et de l'étage courant à la cité SPROLS de la cité Rommana.....205
Fig 58 : Plan masse de la Cité SPROLS de la Manouba.....209
Fig 59 : Principe de combinaison et prototype A de la cité SPROLS à El Menzah VIII.....210
Fig 60 : Production de logements par les organismes de sécurité sociale (1985 et 1994).....211
Fig 61 : Façade latérale Est et plan du RDC de la résidence El Birouni à El Mourouj.....217
Fig 62 : La SIMPAR le seul promoteur immobilier côté à la bourse de Tunis..... .231

Fig 63 : L'Immobilière de l'Avenue, filiale de la Société Tunisienne de Banque.....232
Fig 64 : Investisseurs arabes de plus en plus attirés par l'immobilier en Tunisie.....233
Fig 65 : Offre de produits immobiliers par des promoteurs privés.....235
Fig 66 : Le logement de standing vertical, un créneau porteur dans le quartier Ennassr.....237
Fig 67 : Production de logements de standing à proximité des stations touristiques.....238
Fig 68 : Appartements de standing à Ennassr II..... 239
Fig 69 : Accroissement des immeubles à usage de bureaux dans le centre de Tunis..... 240
Fig 70 : Promoteurs immobiliers à la recherche de terrains à bâtir..... 242
Fig 71 : Promoteurs immobiliers privés produisant des logements individuels extensibles..... 246
Fig 72 : ESSOUKNA, principal promoteur immobilier privé opérant à El Mourouj..... 250
Fig 73 : Types de logements vendus par le Groupe le Logement à El Mourouj..... 251
Fig 74 : Types de logements vendus par la SIMPAR et sa filiale EL MADINA à El Mourouj...252
Fig 75 : Promoteurs immobiliers privés produisant du logement collectif à El Mourouj..... 253
Fig 76 : Vue d'ensemble et plan de duplex de standing à El Mourouj IV..... 255
Fig 77 : Plan d'un appartement de 4 pièces dans un ensemble résidentiel à El Mourouj V.....256
Fig 78 : Ensemble résidentiel collectif construit par un promoteur privé à El Mourouj V.....257
Fig 79 : Utilisation de la rubrique des annonces publicitaires par les promoteurs privés pour la commercialisation de leurs produits.....263
Fig 80 : Utilisation d'Internet par les promoteurs immobiliers privés..... 264
Fig 81 : Publicité insistant sur le prix du m2 et du site d'El Mourouj 265
Fig 82 : Localisation des principaux types de logements à El Mourouj II.....271
Fig 83 : Logements individuels : villas jumelées ou en bande continue de plus en plus chères...290
Fig 84 : Fluctuation du prix des logements vendus par les promoteurs privés.....293
Fig 85 : Prix du m2 construit passant de 450 à 490 dinars en l'espace d'un an.....297
Fig 86 : Procédure de vente aux enchères publiques de terrains viabilisés par l'AFH.....299
Fig 87 : Promoteur immobilier accordant des remises spéciales sur le logement.....304
Fig 88 : La SOVIPEL, une filiale de la BH spécialisée dans la reprise des projets non achevés..308
Fig 89 : Types de crédits accordés par la BH.....313
Fig 90 : Le plan épargne logement de la BH.....315
Fig 91 : Exemple de plan épargne logement d'une banque commerciale.....322
Fig 92 : Les sociétés de leasing intéressées par le secteur immobilier.....324
Fig 93 : Intervention du FOPROLOS en faveur du logement social.....326
Fig 94 : Exemples de promoteurs immobiliers privés dans le logement social.....330
Fig 95 : Les villes nouvelles autour du Caire.....342
Fig 96 : Limitation de l'urbanisation dans le bassin de Tunis.....344

Fig 97 : Urbanisation en couronne en dehors de Tunis 346
Fig 98 : Urbanisation en dehors du bassin de Tunis axée sur deux centres.....347
Fig 99 : Aménagement des berges Nord du Lac de Tunis.....349
Fig 100 : Aménagement des berges Sud du Lac de Tunis.....350
Fig 101 : Zoning axé sur l'habiter dans un lotissement récent à El Mourouj.....353
Fig 102 : Zoning axé sur l'habiter dans la ville nouvelle du 15 mai dans le Caire.....354
Fig 103 : Principaux axes de la voirie à El Mourouj.....356
Fig 104 : Ilots de formes diverses caractérisés par de l'habitat individuel isolé autour d'un centre commercial à El Mourouj 1.....362
Fig 105 : Ilots de formes diverses caractérisés par de l'habitat individuel isolé et dense à El Mourouj 1.....363
Fig 106 : Ilot de formes diverses caractérisés par de l'habitat individuel et dense autour d'équipements publics à El Mourouj 1.....365
Fig 107 : Carte de la répartition des établissements scolaires du 1e et 2e cycle du secondaire à El Mourouj.....392
Fig 108 : Espaces verts et jardins publics existants et programmés à El Mourouj.....399
Fig 109 : Carte des nuisances de l'ancienne décharge publique.....410
Fig 110 : Les risques de pollution de la Sebkha de Sijoumi.....411
Fig 111: Evolution mensuelle des déchets au cours de l'année 1987 (en tonnes).....412
Fig 112 : Les scénarios d'aménagement de la décharge en parc publique proposés par le comité des habitants d'El Mourouj 2.....418
Fig 113 : Concurrence entre les deux associations d'El Mourouj 2 à travers les logos.....420
Fig 114 : Affiche publicitaire d'un magasin spécialisé dans la quincaillerie.....462
Fig 115 : Répartition modale des déplacements quotidiens dans le Grand Tunis.....474
Fig 116 : Evolution de la répartition modale en pourcentage.....474
Fig 117 : Evolution des déplacements motorisés par motif (en %).....475
Fig 118 : Evolution du nombre de voyageurs de la SNT entre 1985 et 1997 (en million).....477
Fig 119 : Evolution du nombre de voyageurs transportés par le métro et le TGM (en million)...478
Fig 120 : Evolution du parc bus de la SNT entre 1980 et 1987.....483
Fig 121 : Evolution du nombre de voyageurs transportés par la SNT entre 1981 et 1987 (en million).....484
Fig 122 : Evolution des immatriculations totales entre 1991 et 1996 en Tunisie.....491
Fig 123 : Répartition du parc routier de la Tunisie en 1996.....492
Fig 124 : Evolution des ventes de voitures 4 CV (populaires) pour trois marques principales....495
Fig 125 : Répartition horaire du trafic motorisé à l'Avenue des Martyrs (poste 9).....499

Liste des tableaux

Tab 1 : Chronologie de la planification spatiale dans le Grand Tunis.....55
Tab 2 : Prévisions et réalisations de logements durant la décennie 1962/72.....58
Tab 3 : Production de logements durant la période 1973/1986.....59
Tab 4 : Offre et demande de logements dans le Grand Tunis entre 1977 et 1981.....59
Tab 5 : Intervention du FSN de 1993 à la fin de 2001.....66
Tab 6 : Classification des logements en 1994.....67
Tab 7 : Performances régionales en matière de production de logements.....67
Tab 8 : Répartition des ménages selon le nombre de pièces (en %).....68
Tab 9 : Ménages et équipements de confort.....69
Tab10 : Evaluation des conditions d'habitat des ménages en milieu urbain (1994).....70
Tab11 : Programme de logements à El Morouj 1,2 et 3.....73
Tab12 : Evolution de la population du Grand Tunis entre 1984 et 2000.....88
Tab13 : Evolution de la population communale du Grand Tunisentre 1984 et 1994.....88
Tab14 : Evolution de la population communale du gouvernorat de Ben Arous (84 et 94).....94
Tab15 : Types d'activités dans les zones industrielles de Bir Kassaa 1 et 2.....96
Tab16 : Les quartiers d'habitat spontané dans la commune d'El Mourouj.....103
Tab17 : Production foncière des promoteurs privés dans l'agglomération tunisoise.....126
Tab18 : Types de lots commercialisés par l'AFH.....149
Tab19 : Superficies acquises et vendues par l'AFH de 1989 à 1995.....150
Tab20 : Evolution des prix de terrain aménagés par l'AFH à El Mourouj et vendus à u promoteur privé.....152
Tab21 : Les cités résidentielles programmés à El Mourouj.....158
Tab22 : Les types de logements et le nombre de niveaux.....161
Tab23 : Réalisations de la SNIT par régions entre 1969 et 1979.....181
Tab24 : Programme de réalisations de la SNIt pour la période 1988/91.....184
Tab25 : Comparaison des coûts de construction (coût unitaire en dinars).....185
Tab26 : Appels d'offres en vue de la construction de logements à El Mourouj (1988-1999).....190
Tab27 : Les loyers de la SPROLS en janvier 1984.....200
Tab28 : Répartition des logements SPROLS destinés à la location en 1983.....200

Tab29 : Types d'appartements construits par la SPROLS 208
Tab30 : Programme de réalisation de la SPROLS pour l'année 1999.....212
Tab31 : Etat des logements vendus par la SPROLS en 1999.....212
Tab32 : Programme de réalisation de la SPROLS pour l'année 2000.....213
Tab33 : Les ensembles résidentiels construits la SPROLS à El Mourouj.....214
Tab34 : Détail d'un appartement du type 2 pièces plus salon.....214
Tab35 : Liste des malfaçon observées dans les logements SPROLS à El Mourouj 2 et 5.....218
Tab36 : Projets immobiliers réalisés par les privés à El Mourouj.....247
Tab37 : Cité Mouna 1 réalisée par Essoukna à El Mourouj2 en 1988.....260
Tab38 : Exemple de taille de différents types de lotissements 269
Tab39 : Exemple de prix d'appartements du type 2 pièces plus salon, proposés par les promoteurs privés à El Mourouj.....289
Tab40 : Prix proposé par la SNIT pour des appartements du type 2pièces plus salon.....289
Tab41 : Exemple de prix d'appartement du type trois pièces plus salon proposés par.....291
Tab42 : Différents prix d'appartements destinés à la vente.....292
Tab43 : Prix des logements sociaux homologués en 1993.....294
Tab44 : Sous-détail du prix de vente de logements social vertical entre 1985 et 2001.....295
Tab45 : Principales composantes entrant dans la formation du prix des logements neufs.....296
Tab46 : Evolution du coût et de l'indice du coût du m2 d'un logement économique SNIT.....296
Tab47 : Evolution du prix des matériaux de construction entre 1981 et 2000.....301
Tab48 : Dépenses annuelles moyennes des ménages tunisiens.....310
Tab49 : Bilan de la CNEL de sa création jusqu'à sa transformation en banque en 1989.....311
Tab50 : Les catégories d'épargne logement actuelles de la BH.....314
Tab51 : Nouveau plan épargne logement de la BH.....317
Tab52 : Financement de l'habitat par la BH.....318
Tab53 : Les nouveaux taux de crédits applicables par la BH.....319
Tab54 : Exemples de plans épargne logement de banques commerciales tunisiennes.....321
Tab55 : Principaux promoteurs engagés dans des logements sociaux à El Mourouj.....329
Tab56 : Simulation du sous-détail du prix de vente du logement social vertical.....332
Tab57 : Profil des personnes enquêtées.....373
Tab58 : Aspirations des personnes enquêtées en matière d'équipements.....374
Tab59 : Plan d'investissement communaux durant le VIII Plan 1992-1996.....387
Tab60 : Programmation et besoins réels en équipements sanitaires.....393
Tab61 : Programmation des équipements culturels et sportifs par l'AFH.....393
Tab62 : Espaces verts programmés par l'AFH.....398
Tab63 : Espaces verts et nombre d'habitants.....398
Tab64 : Les établissements d'enseignements et de formation du secteur privé.....404

Tab65 : Répartition des principales spécialités privées du secteur de la santé.....405
Tab66 : Quantités de déchets prévues et déversées dans la décharge (1985 et 1987).....412
Tab67 : Prix des appartements de la résidence Mouna 1.....438
Tab68 : Dépenses du syndic de la résidence Mouna 1.....440
Tab69 : Répartition des cotisations mensuelles en 1991, 1998, 1999.....443
Tab70 : Rapport financier du syndic de la Cité Mouna 1 (1992).....444
Tab71 : Rapport financier du syndic de la Cité Mouna 1 (1992).....445
Tab72 : Exemples de transformations effectuées par les habitants dans des appartements.....449
Tab73 : Types de modifications dans les studios à Mouna 1.....450
Tab74 : Relevé des activités de commerce dans certains quartiers d'El Mourouj.....456
Tab75 : Principaux magasins à rayons multiples à El Mourouj.....459
Tab76 : Les grandes chaînes de distribution autre que l'alimentation à El Mourouj.....464
Tab77 :Relevé des activités de réparations et production artisanale (tronçon de la GP3).....465
Tab78 : Evolution du parc bus de la SNT entre 1995 et 2001.....476
Tab79 : Les lignes en services du réseau du métro léger de Tunis.....478
Tab80 : Lignes bus de la SNT desservant El Mourouj.....479
Tab81 : Voitures 4CV vendues par les concessionnaires entre 1994 et 2001.....494
Tab82 : Prix publics de certaines marques de voitures dites « populaires ».....495

Liste des planches photographiques

Pl 1 : El Mourouj , un espace périphérique encore en chantier.....92
Pl 2 : Une densification des espaces résidentiels par la multiplication de l'habitat vertical.....93
Pl 3 : Ensemble de « douars » et terres en friche à proximité d'El Mourouj 2.....102
Pl 4 : Les vestiges d'une ancienne activité agricole sont encore présentes à El Mourouj notamment une cave de vinification.....104
Pl 5 : Reboisement et transformation d'une partie des berges de la Sebkha de Sijoumi en parc urbain.....106
Pl 6 : Poussée de l'urbanisation aux abords de la Sebkha de Sijoumi.....109
Pl 7 : Logements préfabriqués individuels de type Tamburini à El Mourouj 3.....188
Pl 8 : Logements économiques en bandes réalisés par la SNIT à El Mourouj3.....192
Pl 9 : Ensembles résidentiels collectifs réalisés par la SNIT à El Mourouj 1.....193
Pl 10 : Logements de standing réalisés par la SNIT à El Mourouj1.....195
Pl 11 : Une nouvelle stratégie de la SPROLS à El Mourouj 2 : de petites résidences ne dépassant pas la cinquantaine de logements.....207
Pl 12 : Des appartements exigus avec des balcons très réduits.....216
Pl 13 : Logements individuels de type pavillonnaire à El Mourouj 2.....273
Pl 14 : Extension verticale de logements populaires à El Mourouj 2 bis (Trames assainies)....275
Pl 15 : Mélange de différents styles architecturaux.....278
Pl 16 : Construction par étapes et allongement du rythme de réalisation des logements.....280
Pl 17 : L'utilisation de la brique dans la construction pose le problème de l'isolation thermique des nouvelles résidences 371
Pl 18 : Carence en équipements sportifs pour jeunes : utilisation des esplanades et des terrains vagues en tant qu'espace de jeux.....395
Pl 19 : Souk hebdomadaire et marché des voitures d'occasion.....402
Pl 20 : Regroupement des cabinets médicaux dans les complexes commerciaux.....406
Pl 21 : Un espace récréatif et de jeux pour enfants sur le site de l'ancienne décharge 421

Pl 22 : Un espace de jeux réalisé par l'Association des habitants d'El Mourouj 2.....422
Pl 23 : Transformation des séchoirs dans une résidence collective (El Mourouj2).....431
Pl 24 : Transformation des façades de logements à la cité Pergola (El Mourouj 3).....435
Pl 25 : Extension de logement individuel à la cité Pergola (El Mourouj 3).....436
Pl 26 : Aménagement du jardin central commun de la résidence Mouna 1 441
Pl 27 : Aménagement de l'entrée principale de la résidence Mouna 1.....442
Pl 28 : Transformation du séchoir en l'intégrant à la cuisine Résidence Mouna 1.....452
Pl 29 : Installation des commerces et services le long de l' avenue des Martyrs.....457
Pl 30 : Installation des épiceries de proximité dans les nouveaux quartiers d'habitation.....458
Pl 31 : Locaux et magasins aménagés dans les centres commerciaux qui n'attirent pas les commerces et services.....460
Pl 32 : L'implantation des grandes chaînes de distribution à El Mourouj.....461
Pl 33 : Aménagement de locaux et magasins destinés à la location.....462
Pl 34 : Villa ou étage de villa transformé en jardin d'enfants et garderie.....465
Pl 35 : Stationnement des voitures devant une résidence faute de place dans le parking.....496
Pl 36 : Accroissement du taux de motorisation et congestionnement de la circulation aux heures de pointe dans les principaux carrefours d'El Mourouj.....500

PLAN DE LA THESE

Introduction générale.....1

PARTIE I - CROISSANCE URBAINE ET EXPERIENCES DE PLANIFICATION SPATIALE A TRAVERS L'EXEMPLE DU GRAND TUNIS 14

Chapitre 1- PRIMAUTE DE LA COMPOSANTE HABITAT DANS LA POLITIQUE DE PLANIFICATION SPATIALE ET AMENAGEMENT URBAIN EN TUNISIE.....15

Introduction.....16

I-LES ORIENTATIONS DE LA POLITIQUE GENERALE ET SES INCIDENCES SUR LA PLANIFICATION SPATIALE ET URBAINE.....**17**

A- Les lendemains de l'indépendance et l'impact du dirigisme planifié.....19

B- La planification de tendance libérale à partir des années 70 et ces incidences sur la planification spatiale et urbaine 21

C- Les nouvelles dispositions relatives à l'aménagement du territoire et l'urbanisme à partir des années 90.....30

II-LES EXPERIENCES DE PLANIFICATION SPATIALE ET URBAINE DANS LE GRAND TUNIS.....**37**

A- De l'urbanisme colonial à l'élaboration du Plan directeur du Grand Tunis en 1962.....37

B- Le District de Tunis : une tentative de maîtrise de la croissance urbaine à travers la réalisation du Plan régional d'aménagement (PRA).....39

C- Le Plan d'aménagement de la Commune de Tunis de 1978 : s'inscrire dans le cadre des directives du PRA.....43

1- L'adoption d'une politique de pôles urbains.....44

2- Développer prioritairement l'urbanisation en direction du Sud et stabiliser les fronts de l'urbanisation au Nord et à l'Ouest.....45

3- Mettre en place un système de transport urbain adapté au développement futur de la ville.....45

4 – La création d'une ceinture verte.....47

D- La stratégie de renforcement des attributions de la capitale.....47

1- Le Schéma directeur d'aménagement (SDA) du Grand Tunis 47

2- Stratégie de développement de la ville de Tunis.....53

III- UN DESENGAGEMENT PROGRESSIF DE L'ETAT DU SECTEUR DE L'HABITAT AU PROFIT DES PRIVES.....**55**

A-Les principales étapes du désengagement de l'Etat.....56

1- La période de 1956 à 1972 : un grand déficit en matière de logements.....57

2- Le boom immobilier de 1973 à 1986.....58

3- L'ajustement structurel et désengagement de l'Etat du secteur de l'habitat 60

B- La réhabilitation et l'intégration de l'habitat vétuste et insalubre.....63

1- L'amélioration et la réhabilitation des quartiers populaires.....64

2- L'élimination des logements rudimentaires en milieu rural.....65

C- Les secteurs périphériques du Grand Tunis : un exemple de forte croissance en matière d'espace bâti.....66

1- Importance du logement individuel et progression des habitations collectives.....70

2- El Mourouj : une opération d'urbanisation d'envergure réalisée par l'AFH.....71

Conclusion.....75

Chapitre 2-EL MOUROUJ : UN NOUVEAU QUARTIER RESIDENTIEL PROGRAMME DEPUIS LA FIN DES ANNEES 70 DANS LA PERIPHERIE MERIDIONALE DU GRAND TUNIS.....77

Introduction.....78

I – PORTION D'UNE PLAINE ALLUVIALE EN VOIE D'URBANISATION.....**80**

A- Une situation privilégiée à proximité du centre de Tunis.....80

B- Diversité des paysages naturels entourant El Mourouj.....84

II – UN ESPACE DE FORTEMENT URBANISE A PROXIMITE D'UNE ZONE DE TRADITION INDUSTRIELLE **88**

A - Dynamique urbaine de la périphérie Sud du Grand Tunis.....88

B - Forte concentration des activités industrielles et des équipements dans le gouvernorat de Ben Arous.....96

1- Une activité industrielle ancienne et dynamique 96

2- L'installation de plusieurs équipements à El Mourouj.....98

III – UNE FORTE PRESSION FONCIERE SUR LES FRANGES AGRICOLES ET NATURELLES D'EL MOUROUJ.....**100**

A-L'espace agricole face à la progression de l'urbanisation.....100

B- La conquête et l'exploitation des espaces naturels 105

Conclusion.....111

PARTIE II : LE LOGEMENT POINT FOCAL DES STRATEGIES ET LOGIQUES DES DIFFERENTS ACTEURS DE LA PLANIFICATION URBAINE.....113

Introduction.....114

Chapitre 1-L'IMPACT DU SYSTEME DE PRODUCTION FONCIERE SUR LA POLITIQUE DE GESTION URBAINE DANS LE GRAND TUNIS.....116

I – LA COMPLEXITE DU SYSTEME FONCIER EN TUNISIE.....**118**

A- L'évolution récente du système foncier à la lumière de la croissance urbaine.....118

B- Dispositions réglementaires et l maîtrise foncière.....119

II. UN SYSTEME FONCIER DOMINE PAR LA FILIERE PUBLIQUE.....**122**

A- L'omniprésence de la filière publique et le faible engagement de la filière légale privée.....122

B-Prolifération de la filière illégale et clandestine à partir des années 70.....132

III- L'EVOLUTION RECENTE DU MARCHE FONCIER **136**

A- Le marché foncier en tant que moteur de l'urbanisation.....138

1. Fortes valeurs foncières dans le centre de Tunis et le secteur Nord 139

2. Des valeurs foncières relativement moyennes dans la couronne péricentrale.....141

3. Des valeurs foncières relativement basses dans la ceinture agricole 142

B- La multiplicité des facteurs entrant dans la formation des prix des terrains urbanisables.....143

IV- BAISSE DE L'OFFRE FONCIERE PUBLQUE ET ACCROISSEMENT DE LA DEMANDE **145**

A- Augmenter l'offre de terrains aménagés et viabilisés en vue de lutter contre la spéculation foncière.....146

B- Coût de production des terrains à bâtir de plus en plus excessifs.....151

1-des coûts d'acquisition des terrains et d'aménagement de plus en plus croissants.....151

2-Les coûts de fonctionnement et d'études.....151

C-Vente des terrains viabilisés par l'AFH 151

D- Stratégie à long terme de l'AFH dans le Grand Tunis.....154

V. IMPORTANCE DE L'INTERVENTION DE L'AFH DANS LA PERIPHERIE SUD DE LA CAPITALE.....**157**

A- Programmation d'une grande zone résidentielle dans la zone d'El Mourouj.....157

B- Aménagement de plusieurs lotissements par l'AFH à El Mourouj.....158

1.El Mourouj :Un mixage entre l'habitat individuel et l'habitat collectif.....159

2. Difficultés d'application de la réglementation et des normes standards dans les pays en développement.....165

Conclusion.....169

Chapitre 2-DESENGAGEMENT PROGRESSIF DE L'ETAT DE LA PRODUCTION DE LOGEMENTS.....171

Introduction.....172

I. -LA SNIT OPERATEUR UNIQUE DE L'ETAT EN MATIERE DE PRODUCTION DE LOGEMENTS DESTINES A LA VENTE.....**174**

A. Evolution du rôle de la SNIT.....174

1- L'action de la SNIT de sa création jusqu'en 1974 : des attributions très vastes dépassant le cadre de la promotion immobilière.....175

2- La SNIT principal producteur de logements sociaux à partir de 1969.....176

3- Désengagement progressif de la SNIT au profit des privés à partir de 1985.....181

B. Stratégie de production de la SNIT à El Mourouj.....184

1- Production de logements sociaux individuels denses.....184

2- Production de logements économiques et sociaux en hauteur.....186

II- LE ROLE GRANDISSANT DES CAISSES DE SECURITE SOCIALE DANS LA PROMOTION DU LOGEMENT.....**196**

A- La phase de démarrage de la SPROLS en 1978 : la construction de logements sociaux destinés à la location.....197

B- Le changement de vocation de la SPROLS.....206

1-Une concentration des programmes de construction de la SPROLS dans le Grand Tunis.....211

2- Une qualité de la production qui n'est pas sans reproches.....218

Chapitre 3-CONSOLIDATION DU RÔLE DES PROMOTEURS IMMOBILIERS PRIVES ET DES MENAGES DANS LA PRODUCTION DE LOGEMENTS.....222

Introduction.....223

I-EVOLUTION DE LA REGLEMENTATION DE LA PROMOTION IMMOBILIERE PRIVEE.....**224**

A - Les insuffisances de la loi de 1974 et son amendement en 1977 et 1990.....224

B- Situation actuelle de la profession de promoteur immobilier privé.....226

1- Concentration des projets immobiliers dans l'agglomération tunisoise.....228

2- Profil des promoteurs immobiliers privés 229

3- Un marché immobilier dominé par le logement en hauteur.....234

4- Principaux problèmes rencontrés par les promoteurs immobiliers privés 236

II- EL MOUROUJ : UN SITE QUI ATTIRE LA PROMOTION IMMOBILIRE PRIVEE.....**245**

A- Diversité des profils des promoteurs immobiliers qui exercent à El Mourouj.....249

B- Prédominance du logement collectif.....249

C- Exemples de résidences destinées à l'habitat construites par des promoteurs privés.....254

D- Caractéristiques des logements produits par les promoteurs immobiliers.....258

E- Techniques de commercialisation employées par les promoteurs immobiliers.....261

III- DYNAMISME DE LA PRODUCTION DE LOGEMENTS INDIVIDUELS PAR LES MENAGES.....**266**

A- Un engouement pour l'appropriation d'un logement individuel.....267

1- L'affirmation de la citadinité par le biais du logement.....267

2- Des modalités et des prix fonciers qui ne sont pas à la portées de toutes les catégories sociales.....269

3- Une hétérogénéité de catégories sociales impliquées dans la dynamique de construction.....270

B- Les principaux types morphologiques de logements et organisation matérielle et financière de la construction.....272

1- Prédominance du type pavillonnaire 272

2- Une hiérarchisation de l'espace logement en fonction des revenus.....274

3- Une conception architecturale à problèmes 276

C- Organisation et financement du logement.....277

1- Un rythme de réalisation assez long et des logements construits au rythme de l'épargne et des prêts.....279

2- Des coûts de construction très variables.....281

Conclusion.....283

Chapitre 4-RENCHERISSEMENT DU COUT DE L'IMMOBILIER ET SYSTEME DE FINANCEMENT DU LOGEMENT DOMINE PAR LE SECTEURPUBLIC.....285

Introduction.....286

I-LA SPIRALE HAUSSIERE DU COUT DU LOGEMENT.....287

A- Des prix du logements de plus en plus prohibitifs.....288

B- Importance des composantes coût du terrain et coût de construction dans la formation du prix du logement collectif 298

1. Hausse du coût du terrain du fait de sa rareté et de la spéculation 298

2. Le coût de construction représente une composante essentielle du prix du logement 300

3. Les charges indirectes 301

C- Les coûts cachés et leur impact sur la productivité dans le bâtiment 303

D-Quelle marge bénéficiaire réelle réalisée par les promoteurs immobiliers du secteurs public et privé ?.....306

II. UN SYSTEME DE FINANCEMENT DU LOGEMENT DOMINE PAR LE SECTEUR PUBLIC.....**309**

A- L'instauration de l'épargne logement.....310

1-Une faible capacité d'épargne des ménages tunisiens.....310

2-La Banque de l'Habitat : collecter le maximum d'épargne des ménages 311

3- Budgets des ménages alourdis par les crédits.....316

4- Les crédits de préfinancement des promoteurs immobiliers 317

B- Le financement du logement par les caisses de sécurité sociale et les banque commerciales.....319

1- Les crédits-logement octroyés par les caisses de sécurité sociale 319

2- Le financement du logement par les banques commerciales 321

III.-LOGEMENT SOCIAL : FAIBLESSE DE L'OFFRE ET COUT EXHORBITANT.....**323**

A. La politique d'encouragement et d'aide pour la réalisation de logements sociaux.....323

B. Financement du logement social.....325

1. Le FOPROLOS : aider le financement de projets de construction de logements sociaux neufs.....326

2. Baisse du taux d'intérêt des crédits FOPROLOS.....328

Conclusion.....334

Partie III : GOUVERNANCE,COMPETENCES ET MOBILITE DANS LES NOUVEAUX QUARTIERS RESIDENTIELS DE LA PERIPHERIE TUNISOISE A TRAVERS L'EXEMPLE D'EL MOUROUJ.....336

Chapitre 1- EL MOUROUJ : NOUVEAU QUARTIER RESIDENTIEL EN GESTATION DANS LA PERIPHERIE SUD DU GRAND TUNIS.....339

Introduction.....340

I-LA GESTION ET LE CONTROLE DE LA CROISSANCE URBAINE AUTOUR DE TUNIS **343**

A-De l'exemple du Plan régional d'aménagement de Tunis à l'aménagement des berges du lac de Tunis.....343

B- La conception des nouveaux quartiers résidentiels à travers l'exemple d'El Mourouj.....351

1- Un urbanisme basé essentiellement sur le zoning privilégiant la fonction de l'habiter.....352

2- Un traitement du réseau de voirie qui n'a pas pris en compte l'accroissement de la circulation automobile 355

C- Incohérence des éléments de la composition urbaine.....358

1- La conception spatiale à l'échelle du quartier 359

2- Absence de toute coordination entre les différents intervenants au niveau de la conception spatiale à l'échelle de l'îlot.....360

D- Des formes et des modèles architecturaux qui ne tiennent pas compte de la réalité socio-culturelle.....364

II- UN RECOURS LIMITE AUX INNOVATIONS TECHNOLOGIQUES EN MATIERE DE CONSTRUCTION ET DE BATIMENT.....**367**

A- Introduction récente de certains procédés technologiques avancés de construction.....368

B- Des problèmes d'isolation et un recours de plus en plus croissant aux appareils de climatisation.....370

III-ASPIRATIONS EN MATIERE D'EQUIPEMENTS DES NOUVEAUX RESIDENTS : TRANSPORT ET ESPACES RECREATIFS.....**372**

A – Réaliser encore plus des espaces culturels et récréatifs pour les jeunes et un transport de masse pour les déplacements quotidiens.....373

B- Absence d'une véritable centralité à El Mourouj du fait de la mauvaise répartition des équipements.....375

Chapitre 2-QUELLE GOUVERNANCE URBAINE DANS LES NOUVEAUX QUARTIERS RESIDENTIELS DANS LA PERIPHERIE TUNISOISE 380

INTRODUCTION.....381

I-GESTION URBAINE : RELATION ENTRE GOUVERNANTS ET GOUVERNES.....**382**

A- La gouvernance urbaine et son application au cas de la Tunisie.....382

B- Renforcement du pouvoir de la commune dans la politique urbaine 385

C- L'implication des comités de quartier pour le soutien des collectivités locales.....387

II- LA MISE EN PLACE DE L'EQUIPEMENT DE BASE A EL MOUROUJ.....**389**

A- Décalage entre programmation et réalisation dans le secteur public pour ce qui est de l'équipement socio-collectif.....389

1- Surdensification des classes dans les écoles primaires.....391

2- Exiguïté et surcharge des établissements d'enseignement secondaire.....391

3- Equipement de santé et de soins : secteur public à la traîne 393

4 - L'équipement de culture et de sport : un grand vide.....394

B- Equipement administratif en voie d'installation.....395

C-Très peu d'espaces verts récréatifs.....397

D- Aménagement et exploitation de l'espace public par les collectivités.....400

1-Trouver un site qui convient au souk hebdomadaire.....400

2-Le marché des voitures d'occasion : une activité gênante.....401

3-La décharge municipale transformée en parc urbain.....403

E- Dynamisme des privés dans les secteurs de l'enseignement et celui de la santé.....404

1- Multiplication des institutions d'enseignement privé à El Mourouj.....404

2- Ouverture d'un grand nombre de cabinets de médecins.....404

III- STRUCTURES ASSOCIATIVES ET GESTION URBAINE : L'EXPERIENCE DE L'ASSOCIATION DU QUARTIER D'EL MOUROUJ 2.....**407**

A- La décharge municipale de Henchir Lyhoudia à l'origine de la création de l'Association du quartier d'El Mourouj II.....408

B- Mobilisation de la population et naissance du comité de quartier d'ElMourouj II.....413

C- Les premières actions concrètes du comité.....414

D- La sensibilisation des jeunes aux problèmes de l'environnement.....416

E- Naissance d'une nouvelle association concurrente en 1995.....419

Conclusion.....423

Chapitre 3-COMPETENCES DES HABITANTS A L'ECHELLE DES UNITES DE VIE INDIVIDUELLES ET COLLECTIVES ET DEPLOIEMENT SUR L'ESPACE PUBLIC.....425

Introduction.....426

I-LES AJUSTEMENTS DE L'ESPACE HABITE AU MODE DE VIE.....**427**

A-Culture domestique et espace de vie.....427

B-Les transformations opérée sur l'habitat individuel.....429

1-La transformation systématique du logement par l'accroissement de la superficie bâtie.....430

2- Les mobiles expliquant ses transformations et aménagement.....432

3- Les transformations relatives à la façade de la maison et à la clôture.....434

II- LA GESTION DE LA COPROPRIETE DANS L'HABITAT COLLECTIF A EL MOUROUJ.....**434**

A- Présentation de la résidence Mouna 1.....438

1-Profil des résidents copropriétaires.....438

2-Organisation de la gestion de la résidence.....439

B- L'intervention au niveau des logements collectifs 448

III- LE DEPLOIEMENT DES COMPETENCES SUR L'ESPACE PUBLIC.....**453**

A- Les mobiles à l'origine de ces initiatives.....453

B-L'implantation des commerces et service le long des principales artères et aux carrefours 455

Conclusion.....468

Chapitre 4-MOBILITE QUOTIDIENNE ET SON IMPACT SUR LE MODE DE VIE DANS UN ESPACE EN VOIE D'URBANISATION 470

Introduction.....471

I- LES ESPACES PERIPHERIQUES FACE A LA COMPLEXIFICATION DES MOBILITES QUOTIDIENNES.....**473**

A- Intensification de la mobilité quotidienne dans le Grand Tunis 473

1- Principales caractéristiques de la mobilité dans le Grand Tunis.....473

2-Mobilité et structure du trafic à El Mourouj.....475

B- Les transports publics collectifs dans le Grand Tunis.....476

1-Un système dominé par le réseau bus de la SNT.....476

2-L'offre publique de transport collectif à El Mourouj.....479

C- Libéralisation des transports et introduction des privés dans le transport collectif urbain.....483

1-L'offre de transport collectif urbain de la TUT sur la ligne d'El Mourouj.....485

2-Principales caractéristiques de la clientèle TUT sur la ligne d'El Mourouj.....485

D- Quelles solutions pour une exploitation efficiente des transports collectifs à El Mourouj.....487

II- INFRASTRUCTURE ROUTIERE ET ACCROISSEMENT DE LA MOTORISATION DES MENAGES DANS LE GRAND TUNIS.....**489**

A-Réalisation de plusieurs ouvrages routiers pour désengorger le centre et accroissement du parc automobile.....489

B-Accroissement de la motorisation à travers le phénomène « voiture populaire ».....492

1-Une importation des voitures populaire au goutte-à- goutte.....493

2-Des démarches compliquées pour l'acquisition de ce type de voitures.....497

C-Les conséquences de l'accroissement de la motorisation des ménages.....498

1-Saturation de la circulation aux heures de pointe.....498

2-Impact de la voiture particulière sur le mode de vie.....501

Conclusion.....503

CONCLUSION GENERALE.....505

Résumé

Le début des années 70 a été marqué par une forte accélération de la croissance urbaine en Tunisie en particulier dans le Grand Tunis. Cette croissance s'est manifestée par un étalement spatial de l'agglomération tunisoise vers le Nord et l'Ouest qui s'est distingué surtout par la prolifération de l'habitat spontané. Face à une telle situation, les pouvoirs publics ont pris la décision d'orienter la dynamique spatiale vers la périphérie méridionale, traditionnellement connue par ses activités industrielles. C'est dans ce contexte que s'inscrit le nouveau quartier résidentiel d'El Mourouj qui a vu le jour à partir des années 1980 et qui constitue une opération d'urbanisme d'envergure. Plusieurs acteurs du développement urbain vont « s'affronter » sur ce territoire en gestation avec des logiques et des stratégies souvent contradictoires. Les pouvoirs publics qui représentent le principal acteur à travers ses différentes institutions et organismes ont exercé durant les trois dernières décennies le monopole de la gestion et l'offre foncière, de la production et du financement du logement. Ils ont essayé de développer un modèle d'aménagement urbain privilégiant la mixité des quartiers d'habitation d'un point de vue contenu social et encourageant les constructions verticales afin d'atténuer la « déferlante urbaine ». Cette politique qui vise à réduire la consommation de l'espace ne cadre pas avec l'engouement des ménages qui préfèrent les logements individuels et procèdent souvent à de multiples transformations dans les nouvelles habitations qu'ils acquièrent dans le but de les adapter à leurs coutumes et mode de vie quotidiens. Avec le désengagement progressif de l'Etat du secteur de l'habitat, les promoteurs immobiliers privés vont s'imposer sur la scène de la production du cadre bâti et ils vont profiter de l'augmentation des coûts fonciers et des fluctuations du marché immobilier pour réaliser des marges bénéficiaires appréciables. A travers notre recherche, nous avons essayé de monter que l'absence de coordination entre les différents opérateurs du secteurs public et privé, le cloisonnement qui existe au niveau de l'administration et la mise à l'écart des citoyens dans la gestion des affaires quotidiennes de la cité, expliquent les retards dans la réalisation des équipements de base comme c'est le cas de la ligne de métro à El Mourouj et les difficultés de gouvernance communale dans ces nouvelles banlieues en recomposition de la périphérie du Grand Tunis.

Mots clefs : Acteurs du développement urbain, planification spatiale, quartier résidentiel, gestion foncière, production du cadre bâti, habitat vertical, marché immobilier, gouvernance communale.

Abstract

Earlier 70's have been marked by a big acceleration of urban growing in Tunisia, particularly in the Great Tunis. This growing appeared in the form of a spread out of the agglomeration of Tunis towards the North and the West by the proliferation of the spontaneous housing. In front of such situation, the authorities decided to orientate space dynamics towards the meridian outskirts, known traditionally for their industrial activities. The new residential area of "El Mourouj" is in keeping with this context; created in the 80's it constitutes a wide-ranging operation of urbanism. Many actors of the urban development will confrontate in this territory in gestation with strategies and lines of arguments always contradictory public powers representing the principal actor through its different institutions and organizations has practiced along the three last decades the monopole of management and offer, construction and financing of the land. (housing). They tried to precede to the development of an urban model which privilege the mixed quarters of housing from/the point of view social content and encouraging the vertical constructions do to avoid the " urban invasion". These policies, which aim to reduce the space consumption, don't match with the household. Infatuation who prefer individual houses and often do many transformations in their new inhabitations they purchase in order to adapt them to their daily custom and way of life. With the gradual disengagement of state from housing, the private property developers will impose themselves in the scene of built-up site and will make profit of the raising prices of and market fluctuations of real estate to realize perceptible profit margin. Through our research, we tried also to show that there is a lack of coordination among different operators from public and private sectors, the partitioning which exist at the level of administration and the purchasing out of citizen from the management of daily affairs of the city, explains the delay which occurred in the carrying out of basic equipment such as the case of metro line of El Mourouj and the difficulties of communal ruling in this news suburbs in recombining of the periphery of Great Tunis.

Key-Word: Actors urban development, spatial planification, residential area, realestate management, built-up site, vertical housing, real-estate market, communal ruling.