



RÉPUBLIQUE TUNISIENNE
MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DE L'HABITAT
ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
LA DIRECTION GÉNÉRALE DE L'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE

NOTE D'ORIENTATION POUR L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE EN TUNISIE



NOTE D'ORIENTATION

PRÉPARÉ PAR :
ADEL BEN YOUSSEF FASTLANE
CONSULTING & RESEARCH (FCR) ©

PRÉPARÉ POUR :
SDATN MEHAT

ADRESSE :
CENTRE EL OMRANE 162 AVENUE DE
L'UMA SOUKRA 2036 TUNIS

NOUS CONTACTER :
TEL : +216 24 111 901
E : ADEL.BENYOUSSEF@GMAIL.COM
WEB: WWW.FASTLANE-CR.COM

Compte tenu des impacts importants du COVID-19 et de la pandémie en cours, le document a été réactualisé en septembre 2020 afin de tenir compte des principales leçons à tirer pour les politiques d'aménagement du territoire. Ces modifications se présenteront sous format d'encadré à la fin des orientations générales.

CONTEXTE DE L'ÉTUDE

Dans le cadre de ses préparations pour un troisième Schéma Directeur d'Aménagement du Territoire National (SDATN), le Ministère de l'Équipement, de l'Habitat et de l'Aménagement du Territoire (MEHAT), (la Direction Générale de l'Aménagement de Territoire - DGAT) a commandé l'élaboration d'une note d'orientation pour l'Aménagement du Territoire en Tunisie.

Afin de prendre en compte les aspirations des populations locales et de tenir compte des avis des hommes de terrain, six ateliers régionaux ont été organisés pour préparer ladite note. Chaque atelier régional a réuni en moyenne quatre gouvernorats. Ces débats ont été organisés en présence des représentants du MEHAT, les représentant des élus du peuple, des élus municipaux, des maires d'une trentaine de villes, les représentants des organisations nationales (UGTT, UTICA, UTAP...), les représentants de la société civile, des universitaires et des consultants. Les panels présents sont de 124 personnes à Tabarka, 111 personnes à Mahdia, 96 personnes à Gafsa, 132 personnes à Djerba, 111 personnes à Hammamet et 96 personnes à Bizerte.

Les orientations générales contenues dans cette courte note sont l'expression du travail de plusieurs experts mobilisés pour la mission et de la large consultation qui a eu lieu durant la période (novembre 2018 - septembre

2019). Les orientations de synthèse ont pour objectif de fournir des pistes d'analyse et des éléments de guidage afin qu'elles soient prises en charge lors de la réalisation des futurs projets d'aménagement du territoire en Tunisie. Nous nous sommes restreints ici à évoquer une quinzaine d'orientations générales alors que les débats régionaux ont fait sortir plus d'une centaine de recommandations (liste jointe dans les annexes).

D'une manière générale, il convient de souligner que de nombreux documents stratégiques sectoriels existent de nos jours. Pour la plupart, ils tracent des visions et des projections allant de 2030 jusqu'en 2050. Ces documents et études sont d'une importance cruciale. L'aménagement du Territoire devrait prendre en compte et s'appuyer sur les résultats de l'ensemble de ces études et les enrichir de deux manières. D'une part, ces études et stratégies font faiblement références aux travaux des autres secteurs. Une vision transversale manque dans la plupart de ces travaux et il est grand temps de la mettre en premier plan. D'autre part, rarement ces études font état d'une cible à très long terme (par exemple 2050). La prise en compte d'une cible à très long terme devrait conduire à envisager des changements structurels. Les projets d'aménagement du territoire doivent prendre en compte ces deux points : développer une vision globale et à long très terme (2050) permettant de coordonner tous les acteurs.



Nous nous sommes restreints ici à évoquer une quinzaine d'orientations générales alors que les débats régionaux ont fait sortir plus d'une trentaine de recommandations

1. UNE MISE EN PERSPECTIVE HISTORIQUE

L'aménagement du territoire peut être défini comme « l'ensemble des choix, des orientations et des procédures fixés à l'échelle nationale ou régionale pour organiser l'utilisation de l'espace à même d'assurer notamment la cohérence dans l'implantation des grands projets d'infrastructures, d'équipement publics et des agglomérations¹ ».

La constitution du 27 janvier 2014 a mis l'accent sur l'importance de la consécration de l'équilibre régional. L'Etat doit agir « en vue d'assurer la justice sociale, le développement durable et l'équilibre entre les régions, en tenant compte des indicateurs de développement et du principe de l'inégalité compensatrice. Il assure également l'exploitation rationnelle des ressources nationales² ». Dans le chapitre sept de sa deuxième constitution, relatif au pouvoir local, la Tunisie s'est engagée dans une démarche de décentralisation tout en respectant l'unité de l'Etat. D'ailleurs, l'article 14 de la constitution prévoit que « L'Etat s'engage à renforcer la décentralisation et à la mettre en œuvre sur l'ensemble du territoire national, dans le cadre de l'unité de l'Etat³ ». La constitution a énoncé également la nécessité de suivre une **démarche participative** dans l'élaboration des Schémas de l'Aménagement du Territoire. Dans le même sens, le code des collectivités locales exige l'adoption d'une approche participative dans la conception, l'élaboration, la mise en œuvre et **l'évaluation des plans d'aménagement**⁴. Deux schémas nationaux de l'aménagement du territoire ont été élaborés jusqu'à présent : le Schéma National de l'Aménagement du Territoire du 1984 et le Schéma Directeur d'Aménagement du Territoire National du 1995.

Alors que le premier Schéma de 1984 a mis l'accent sur l'importance du l'équilibre régional, le deuxième schéma de 1995 a été orienté pour renforcer la compétitivité des grandes agglomérations du littoral. Compte tenu des transformations écologiques, technologiques, sociétales et de gouvernance, la mise en place d'un nouveau Schéma Directeur d'Aménagement du Territoire National (SDATN) constitue une nécessité et une urgence politique, sociale et économique.

En dépit d'un effort important fourni par le secteur public

et privé pour promouvoir le développement économique du pays, la Tunisie est restée depuis l'indépendance confrontée à un problème de disparités régionales entre d'une part le littoral et l'intérieur du pays, et d'autre part, entre le milieu rural et le milieu urbain. Par ailleurs, l'exploitation actuelle des ressources et l'urbanisation croissante ne semble pas obéir au critère de la soutenabilité.

Le développement économique et l'occupation de l'espace sont les résultats d'une action volontaire des acteurs économiques cherchant leurs propres intérêts et des stratégies individuelles d'implantation dans les zones où les opportunités économiques sont les plus importantes. Ceci a conduit à « **une concentration des activités et de la population dans les parties du territoire les mieux équipées, les plus fortement intégrées et où le tissu des relations économiques est déjà le plus dense** ». Une volonté politique de rééquilibrage et de redéploiement des ressources s'est alors manifestée depuis l'indépendance pour corriger les défaillances du marché. Les prochains paragraphes proposent une perspective historique, de manière succincte, avant d'examiner les enjeux du prochain SDATN.

L'aménagement du territoire en Tunisie a été caractérisé depuis l'indépendance par quatre périodes distinctes.

>1.1. La période des années 60 :

Après l'indépendance, la jeune république tunisienne a tenté de planifier l'évolution de son économie avec une intervention forte de l'Etat compte tenu de la faiblesse des acteurs privés. La primauté de la planification économique était clairement affichée. Trois objectifs ont caractérisé les politiques publiques jusqu'à la fin des années soixante.



¹ Article 2 CATU

² Article 12 Constitution

³ Article 14 Constitution

⁴ Article 29 CCL

Objectif 1:
Consolidation du marché

- La consolidation du marché intérieur en vue de minimiser le danger résultant d'une concentration excessive de l'appareil productif à Tunis

Objectif 2:
Promotion de l'industrie

- La promotion de l'industrie par la création de pôles de développement introduisant une nouvelle dimension spatiale et inscrivant l'équilibre régional comme objectif à atteindre.
- Cellulose à Kasserine 1960
- S. Sucre à Béjà (1961),
- T. Phosphates à Sfax (1963),
- Raffinage à Bizerte (1964)
- El Fouledh à Menzel Bourguiba (1964)
- I.C.M à Gabès (1973)

Objectif 3:
Mise en valeur agricole et de l'infrastructure

- La mise en valeur agricole à travers des travaux de C.E.S., de plantations,
- La création d'offices de développement et de mise en valeur, etc.),
- Le renforcement des infrastructures et grands équipements (routes, pistes agricoles, etc.).
- L'amélioration des conditions de vie tant à la campagne qu'en ville
- Les travaux d'adduction et d'alimentation en eau potable, d'assainissement,
- L'habitat.

> 1.2. La période des années 70-80 :

En cohérence avec la conjoncture internationale, la Tunisie a choisi pendant les années soixante-dix de s'ouvrir au marché mondial et de faire de l'aménagement

du territoire un support au développement de l'économie nationale. Une batterie de réformes juridiques et institutionnelles a été lancée pour répondre à cet objectif qui est « **le développement de l'économie libérale et l'ouverture sur le marché mondial** ».

Mesure n°1:
Encouragement de l'Initiative privée

- l'encouragement de l'initiative privée tout en s'appuyant sur l'apport du secteur public consolidé et en préservant les coopératives encore fonctionnelles ou celles créées dans le cadre des agro-combinats, des fermes pilotes et autres coopératives de services.

Mesure n°2:
La Réforme Juridique

- la loi 68-3 du 8 mars 1968
- la loi 69-35 de juin 1969
- la loi 72-38 du 27 avril 1972
- Impact économique positif contre un impact spatial caractérisé par une aggravation des disparités régionales.
- La loi 73-82 du 31 décembre 1973 (F.O.P.R.O.D.I.)
- La loi 74-74 du 3 août 1974
- suscité une dynamique de création d'unités industrielles de petites et moyennes tailles

Mesure n°3:
La Réforme institutionnelle

- Emergence de l'aménagement du territoire
- création d'un département d'Aménagement du Territoire.
- CIAT décret 70-274 du 7 Août 1970
- création du District de Tunis
- création de Sociétés Nationales
- Apparition des Agences foncières
- **Arsenale** d'études d'AT

> 1.3. Le premier SNAT de 1985 :

Les prévisions démographiques faite par le Schéma National de l'Aménagement du Territoire (SNAT) laissaient présager d'une évolution pouvant atteindre les 180 mille habitants par an. « En 2001, la population du littoral Est (de Bizerte à Sfax) était les deux tiers du total

national ». La conséquence était que le territoire national a connu deux types d'évolution : un territoire intégré attractif mais qui souffre depuis des décennies d'une forte densification et de pression démographique, et un territoire sous-équipé et répulsif. Une division claire du territoire avec des problématiques différenciées est apparue.

Cette évolution pouvait engendrer une situation « si elle n'est pas maîtrisée aboutissant inévitablement à un développement plus inégal pouvant devenir irréversible »⁵. Le SNAT posait la question de la nécessité d'une politique volontariste en matière d'aménagement du territoire. Le SNAT a aussi souligné l'importance de mettre une stratégie afin de surmonter les approches sectorielles et constituer « un cadre de cohérence pour le développement harmonieux et concerté de tous les secteurs ». Le SNAT, est une recommandation du VI plan de développement économique et social qui visait la réalisation de l'équilibre entre les régions.

L'étude a été lancée en novembre 1982. L'objectif principal était la prise en considération du facteur espace dans la planification économique. Cette stratégie « constitue un cadre de cohérence et un cadre de référence permettant d'orienter les actions d'aménagement du territoire dans le sens souhaité et d'effectuer des arbitrages basés sur la prise en considération de données spatiales d'importance nationale ou régionale dans les plans de développement économique et social »⁶.

D'autres mesures devaient être mises en place pour faire réussir cette stratégie et ce cadre de référence. D'une part des mesures juridiques comme la promulgation du Code de l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme (CATU) en 1994 et un code foncier qui n'a pas vu le jour jusqu'à aujourd'hui. Et d'autre part, des mesures institutionnelles comme la mise en place d'une structure permanente de coordination et des actions permanentes « de vulgarisation et de persuasion du citoyen tunisien car, sans sa conviction et par la suite sans adhésion, le but recherché ne sera pas atteint »⁷. L'étude du SNAT a abouti à quatre conclusions importantes :

- Premièrement, un nouveau découpage territorial en 6 régions. Chaque région est articulée autour d'au moins une grande ville.
- Deuxièmement, un renforcement de l'infrastructure afin d'atteindre un équilibre entre les régions et au sein d'une même région.
- Troisièmement, la création de pôles de développement économique et urbain pouvant rayonner sur la région entière.

- Quatrièmement, le renforcement de chaque pôle par une armature secondaire de centres régionaux qui auront comme mission principale de soutenir l'activité agricole et les activités en relation.

1.4. Le deuxième SDATN 1995-2007 :

Dix ans après l'achèvement de l'étude du SNAT, la Tunisie a lancé le deuxième Schéma Directeur d'Aménagement du Territoire National (SDATN), un nouveau document, complètement différent du premier, qui sera achevé en 2007. Une nouvelle démarche, une nouvelle conception et de nouvelles options sont affirmées. Un choix justifié par les mutations démographiques, sociales et économiques qu'a connu la Tunisie depuis l'élaboration du SNAT.

Le SDATN a souligné la nécessité de faire une rupture totale avec les orientations du SNAT puisque le contexte socio-économique n'est plus celui des années 80. Les problématiques notamment territoriales ne sont plus les mêmes. De nouveaux enjeux se présentent comme primordiaux.

L'évolution démographique est plus stable que prévue. Une croissance économique importante permettant de faire passer « la Tunisie à un statut de pays émergent ». Le SDATN posait donc la question : « quelle est la dimension territoriale de cette croissance ? Quels sont les problèmes majeurs qui seront soulevés et auxquels il faudra apporter des réponses en termes de gestion du territoire ? »

La Tunisie a signé le traité de libre-échange avec l'Union Européenne en 1995. Cette décision politique a eu un effet important sur les orientations territoriales. A l'inverse des pays asiatiques qui ont lancé leur renaissance économique essentiellement sur une activité industrielle intensive protégée par des barrières douanières rigides, la Tunisie a été confrontée à un contexte ouvert à la concurrence avec les pays européens. Certainement, une mise à niveau a été mise en place avant d'entamer cette coopération avec la rive nord de la méditerranée.

Les objectifs généraux du SDATN s'articulaient autour de cinq piliers :

⁵Ministère de l'Équipement et de l'Habitat, Direction Générale de l'Aménagement du Territoire, Schéma National d'Aménagement du Territoire, Volume n°1, 1985.

⁶Ministère de l'Équipement et de l'Habitat, Direction Générale de l'Aménagement du Territoire, Schéma National d'Aménagement du Territoire, Volume n°1, 1985.

⁷Ministère de l'Équipement et de l'Habitat, Direction Générale de l'Aménagement du Territoire, Schéma National d'Aménagement du Territoire, Volume n°1, 1985.

- **L'intégration nationale** : c'est du ressort de l'Etat de veiller à l'équité et l'unité et de mettre en place les investissements et les infrastructures nécessaires qui assurent le développement et l'interconnexion du pays ;
- **Le respect du milieu** : la Tunisie se trouve dans une région fragile. Cette contrainte forte nécessite de la prendre en considération lors de la planification territoriale.
- **L'ancrage historique et social** : mis à part le volet économique et environnemental, l'aspect culturel et social représente aussi un pilier fondamental de la planification territoriale.
- **L'efficacité Urbaine** : la ville représente le milieu le plus riche d'histoire et d'échange économique. Elle représente une condition importante pour la réussite des politiques d'aménagement du territoire.
- **Les qualifications et les compétences** : le SDATN en tant que document prospective « était très clair sur la nature de coopération avec l'Union Européenne. La Tunisie doit bénéficier d'une position très avancée dans la chaîne de production industrielle. Le risque évident serait que la Tunisie soit confinée dans les tâches d'exécution banales, en bout de chaîne de la sous-traitance »⁸. Cela nécessite un système de formation très efficace et orienté vers les besoins des industriels. Le SDATN considèrerait l'équilibre régional comme concept dépassé et n'a plus de fondement.

Depuis cette période, et en dépit des évolutions sociales (la révolution de 2011), économiques et institutionnelles, la Tunisie n'a pas élaboré un nouveau SDATN. Ceci n'a été remis à l'ordre du jour que très récemment. Mais avant de se lancer dans un nouveau SDATN, force est de reconnaître qu'une évaluation des politiques d'aménagement du territoire et de leur efficacité est nécessaire et s'impose.

1.5. Une nécessaire évaluation des politiques d'Aménagement du territoire en Tunisie

En 2006, la Direction Générale de l'Aménagement du Territoire (DGAT) a lancé une étude sur l'évaluation des instruments de l'aménagement du territoire. Six ans après, une deuxième étude d'évaluation des politiques d'aménagement du territoire en Tunisie a été réalisée. Ces deux études ont cherché à caractériser les principaux

problèmes de l'aménagement du territoire. Une des conclusions chocs de ces études est que « **la Tunisie ne s'est jamais dotée d'une véritable politique d'Aménagement du Territoire. La planification territoriale se fait par plusieurs départements** »⁹.

On peut citer deux modes de planification « territoriales » adoptés actuellement :

A - L'aménagement du territoire : Mis en place par la Direction Générale de l'Aménagement du Territoire (DGAT). Cette administration a été rattachée à plusieurs ministères. Actuellement rattachée au ministère de l'Équipement, de l'Habitat et de l'Aménagement du Territoire (ministère sectoriel), elle ne dispose ni de prérogatives ni de moyens de mise en œuvre des plans programmes des Schémas Directeurs d'Aménagement (SDA). De plus, aucun Schéma Directeur d'aménagement n'a été décrété comme il est stipulé par le CATU de 1994. Juridiquement un SDA est opposable à l'administration. D'un point de vue technique, le SDA est mieux développé en termes de politiques d'Aménagement du Territoire que le plan de développement économique et social. Des questions comme la complémentarité régionale et l'équilibre territorial y sont mieux abordées et traitées.

B - La planification socio-économique : elle ne peut être une véritable politique d'aménagement du territoire, dès lorsqu'elle est dépourvue de la dimension spatiale. C'est un programme élaboré dans le cadre des plans de développement économique et social tous les 5 ans et qui se caractérise par une planification sectorielle au détriment d'une planification transversale.

Mis à part le chapitre « développement régional » qui traite en partie de la dimension territoriale, les objectifs du plan de développement sont peu territorialisés. La dimension régionale et sectorielle est davantage privilégiée que la cohérence et la complémentarité régionale. Profitant des préparatifs pour l'élaboration du futur SDATN, une synthèse concise sur l'évaluation des politiques sectorielles poursuivies ces dernières années devrait être élaborée. Cette demande fait l'unanimité de tous les acteurs économiques et sociaux dans les régions.

⁸ Ministère de l'Équipement et de l'Habitat et de l'Aménagement du Territoire, Direction Générale de l'Aménagement du Territoire, Schéma Directeur d'Aménagement du Territoire National, Volume n°1, 2007.

⁹ Ministère de l'Équipement et de l'Habitat et de l'Aménagement du Territoire, Direction Générale de l'Aménagement du Territoire, Evaluation de la politique d'aménagement du territoire en Tunisie, 2012.

ZONES DE DEVELOPPEMENT REGIONAL

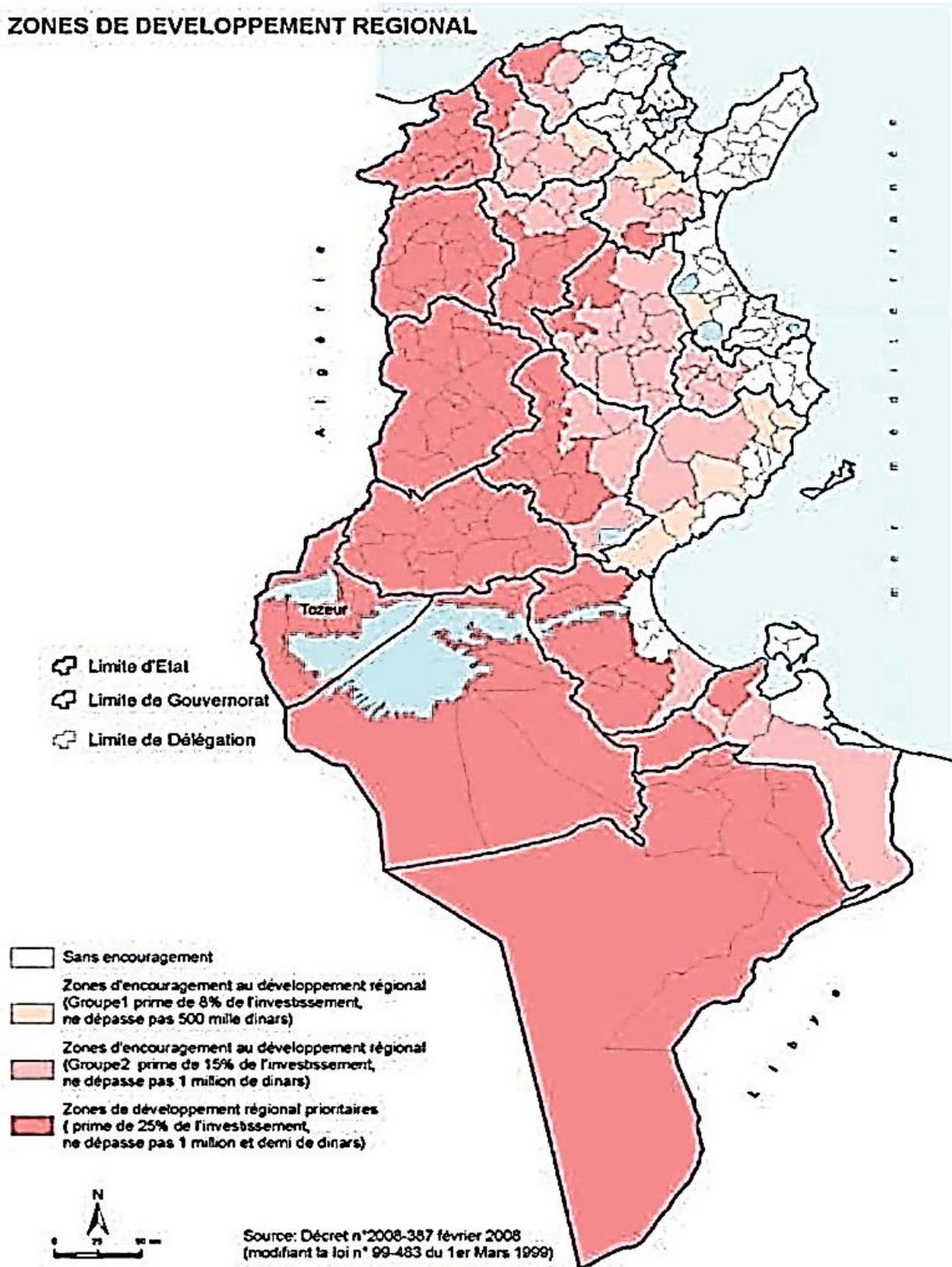


Figure 1 : Découpage des zones d'encouragement économique et de développement régional (Source : Décret 2008-387 de février 2008).

2. LES ORIENTATIONS GENERALES

D'une manière générale, trois changements majeurs seront au centre des préoccupations durant les 30 prochaines années (jusqu'en 2050) et qui contribueront à la modification en profondeur de nos modes de vies et notre rapport avec l'espace et le territoire national : les changements démographiques, les changements technologiques et les changements climatiques. Ces changements conduisent à redéfinir notre rapport avec l'espace et à remodeler les politiques d'aménagement du territoire.

> Démographie :

D'un point de vue démographique, la population tunisienne a atteint 10,982 millions d'habitants en 2014. Les projections font état d'une population aux alentours de 15 millions d'habitants en 2050. Le taux de croissance de la population a fortement baissé et est passé de 2,35% durant la période 1984-1994 à 1,21% entre 1994-2004 et 1,03% entre 2004-2014. La Tunisie ayant effectué sa transition démographique, le taux d'accroissement naturel est devenu très faible et se situe à 1,03% sur la période 2004-2014. L'indice de fécondité est de 2,13 en 2015. Mais l'évolution significative concerne le vieillissement de la population tunisienne. Les personnes de plus de 60 ans sont passées de 5,5% du total en 1966 à 11,4% en 2014. Cette proportion est amenée à augmenter de manière significative dans les années à venir. Dans le même temps, la proportion des moins de 15 ans ne représente plus que 24,3% de la population totale en 2014 alors qu'elle était de 46,5% en 1966. Ces évolutions démographiques nécessitent de repenser les besoins !

> Climat :

D'un point de vue climatique, le récent rapport du Groupe Intergouvernemental d'Etudes sur le Climat (GIEC) (2019) indique clairement un changement radical des conditions de vie sur terre. La Tunisie se trouve ainsi au centre de nombreuses vulnérabilités. Son littoral est menacé avec la montée du niveau de la mer et le recul des plages. Une réduction anticipée de la pluviométrie impliquant un stress hydrique accentué, un changement

dans les systèmes pastoraux et des modifications dans le type des cultures. Une augmentation sensible des journées chaudes et une diminution des journées froides avec des répercussions sur la santé des individus. Des plans d'atténuation et d'adaptation sont en cours d'élaboration afin de lutter contre les effets des changements climatiques (La troisième communication présentée par la Tunisie au sein de la convention des nations unies sur les changements climatiques détaille ces mesures). Les changements climatiques dont l'ampleur reste à déterminer et qui seront subis impliqueront une modification substantielle de notre rapport au territoire et à son aménagement.

> Technologie :

D'un point de vue technologique, il existe un consensus de nos jours pour affirmer que nous vivons un Tsunami technologique. Parmi ces technologies, les technologies numériques sont entrain de modifier notre civilisation et nos modes d'interaction. La digitalisation a presque touché tous les pans de l'économie mondiale et a fortement modifié l'économie tunisienne. Avec un équipement presque total, la population tunisienne est connectée au monde virtuel avec ses potentialités et ses défis. Ceci a amené une modification des modes de transactions et de commerce, de modes d'éducation, d'accès à l'information, des modes d'administration et plus généralement les interactions sociales. Dans ce contexte, la digitalisation de l'administration est inéluctable. La stratégie digitale 2020, la loi sur les start-up, l'université virtuelle de Tunis... sont autant de facettes de cette modification en profondeur que provoquent les technologies. L'avènement de l'Intelligence Artificielle, des données massives, de l'internet des objets, des drones... vont accentuer le poids des technologies dans nos vies courantes et oblige les États à s'adapter aux nouvelles données. Cette déferlante technologie n'est pas neutre sur les visions de l'aménagement du territoire et seront un des éléments structurants.

Partant ces constats cinq grandes recommandations pour l'aménagement du territoire sont développés dans les prochains paragraphes.



THEME 1

REPENSEZ NOS VILLES

« ACCROÎTRE L'ATTRACTIVITE ET LA RESILIENCE DES VILLES TUNISIENNES »

La Tunisie est de loin le pays le plus urbanisé de l'Afrique du Nord. Plus des trois-quarts des habitants vivent dans des zones urbaines. Cette urbanisation croissante ne cesse de progresser et a conduit à l'éclosion d'un nombre important de villes de petites et moyennes tailles. La métropolisation des trois espaces – Grand Tunis, Grand Sousse et Grand Sfax adoptée à la fin des

années 80 ne semble pas avoir pleinement réussi. L'enjeu de la prochaine période est d'orienter la qualité de l'urbanisation et de maîtriser le développement des centres urbains dynamiques (notamment dans les régions). Trois chantiers prioritaires sont proposés comme axes orientations générales pour la prochaine période.

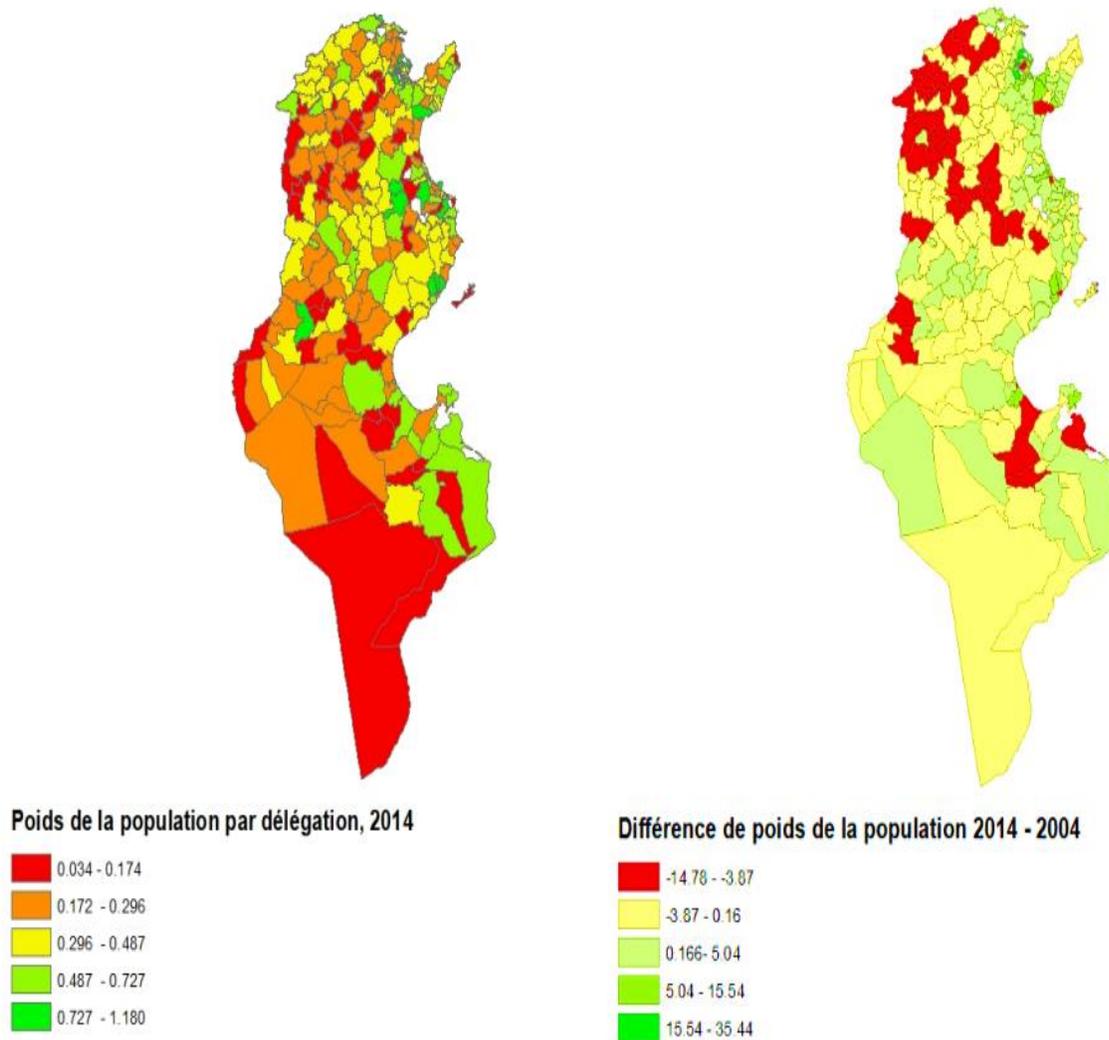


Figure 2 : Population par délégation et différence de poids de la population calculées à partir du RGDP 2014

> Repenser le développement des villes moyennes afin de réaliser un contrepoids au développement unilatéral du grand Tunis

Si la ville demeure l'échelle pertinente pour les politiques d'aménagement du territoire, force est de reconnaître que le modèle actuel de développement de nos villes a été mis à mal depuis la révolution de 2011. L'aménagement anarchique de quartiers à la périphérie des villes, l'urbanisation de zones protégées et des terres agricoles, le non-respect du cadre réglementaire en matière d'urbanisme a conduit à un dérapage dans l'extension du périmètre de la plupart de nos villes. Redéfinir les stratégies de développement de nos villes et surtout repenser leurs modèles de croissance est une urgence nationale. D'une part, il est nécessaire de limiter les zones urbaines et périurbaines, et d'autre part, il devient urgent de repenser les modèles de développement de nos villes selon les aménités offertes aux citoyens.

Le futur SDATN, l'un des principaux projets futurs

d'aménagement du territoire nécessitera de prendre en compte les études actuelles sur les villes tunisiennes et de donner de la cohérence à leurs extensions dans le cadre de la poursuite des objectifs de développement durable et de la croissance inclusive. La saturation du littoral et la faible réserve foncière de certaines zones amènent à définir de nouvelles orientations. Ceci passe par exemple par consacrer davantage de réserves foncières aux infrastructures vertes et aux biens communs permettant une reconsidération de la biodiversité au sein des villes. Dans cette réflexion, une attention particulière devrait être accordée aux villes situées à proximité des trois grandes métropoles (Tunis, Sfax et Sousse). L'éclosion d'une série de villes relais pourrait être une stratégie de développement local importante à suivre permettant de réaliser la continuité territoriale et le développement économique.

> Consolider le Grand Tunis comme un pôle de classe mondiale : finaliser le métropolisation de Tunis

Accroître la compétitivité internationale du pays passe par la capacité à proposer des territoires dynamiques ayant des atouts équivalents à ceux proposés par certains pays proches dans la région euro-méditerranéenne. Force est de constater l'émergence d'une concurrence féroce entre plusieurs métropoles dans l'espace méditerranéen ayant des populations entre 1 et 5 millions (Alger, Casablanca, Marseille, Rome, Alexandrie...). La plupart de ces villes proposent des écosystèmes dynamiques aux investisseurs et un cadre de vie agréable (qualité de la vie élevée) avec des offres de services de plus en plus raffinés à leurs habitants.

Les composantes de l'attractivité sont connues : outre les cadres légaux du travail et de l'investissement, l'offre du foncier et des bureaux, les infrastructures de transport, la qualité des services d'aéroports et des ports, l'offre culturelle et de loisirs, les infrastructures de santé et d'éducation, la qualité environnementale ... sont considérés aujourd'hui comme les principaux attributs de la compétitivité des villes.

Le Grand Tunis possède, en partie, ces attributs de la réussite pour être un espace de classe mondiale et attirer les investisseurs, les jeunes créateurs et les élites. Cette locomotive de l'économie tunisienne devrait se doter d'un schéma clair de développement et d'extension sur

une longue période (horizon 2050) avec des ambitions affichées. La majeure partie des communes du grand Tunis ont d'ores et déjà leurs plans d'aménagement urbain pour les 10 prochaines années (adoptés en 2018). Il s'agit de fournir de la cohérence globale et de cultiver les spécificités du Grand Tunis tout en rattrapant certains retards.

Outre le diagnostic des principales faiblesses, il s'agira de proposer également des domaines de spécialisations économiques et d'assurer une cohésion sociale dans la capitale. Il s'agira également de mieux rationaliser l'usage des ressources - notamment la terre (le foncier) - et de promouvoir une densification planifiée avec une qualité des infrastructures adéquate. Le désengorgement du trafic automobile, l'amélioration des offres de services de transports, l'amélioration de la qualité environnementale par des projets d'envergure sont des points clés dans cette réflexion. En outre, il s'agira de réaliser ces améliorations dans le respect des écosystèmes caractéristiques de la ville de Tunis et de ses environs (les milieux humides). Ces réflexions devront prendre en compte les travaux de l'Agence Urbaine du Grand Tunis.

> Vers l'émergence d'une nouvelle ville administrative ou une « capitale politique » ?

Une des pistes de réflexion concernant la décongestion de la ville de Tunis serait la mise en place d'une nouvelle capitale (cité) administrative et politique. Cette optique est clairement envisagée pour la Tunisie, en suivant l'exemple de nombreux pays dans le monde. En effet, la congestion de la ville de Tunis et son centre a conduit à envisager à déplacer les administrations publiques du centre-ville vers un (quartier- ville) dont la localisation parfaite n'est pas encore déterminée. Pour certains, cette nouvelle ville pourrait contenir, à terme, jusqu'à 600 000 habitants.

Actuellement, ce projet fait partie des 20 projets structurants proposés au titre des investissements en mode Partenariat Public Privé par la présidence du gouvernement en 2018. Plusieurs optiques sont en discussion, une localisation proche de la capitale (à moins

d'une heure de route) comme des possibilités d'excentrer le développement administratif vers le centre du pays (Enfidha ou encore Kairouan) qui ont d'ores et déjà les infrastructures nécessaires - en termes de proximité des aéroports (Enfidha et Monastir), d'accès aux ports (Sousse et Radès) et d'accès aux autoroutes (vers le nord, vers le sud et vers le centre du pays).

Le troisième SDATN, au-delà de l'opportunité de l'émergence d'une nouvelle ville-cité, devrait permettre de discuter les impacts de l'émergence d'autres nouvelles villes pour rééquilibrer le développement vers le centre du pays. La nouvelle capitale est une de ces optiques de construire une ville relais pour tirer la dynamique économique vers l'intérieur du pays. Cette localisation admet également un impact en termes de localisation des zones logistiques comme nous le discuterons plus tard.

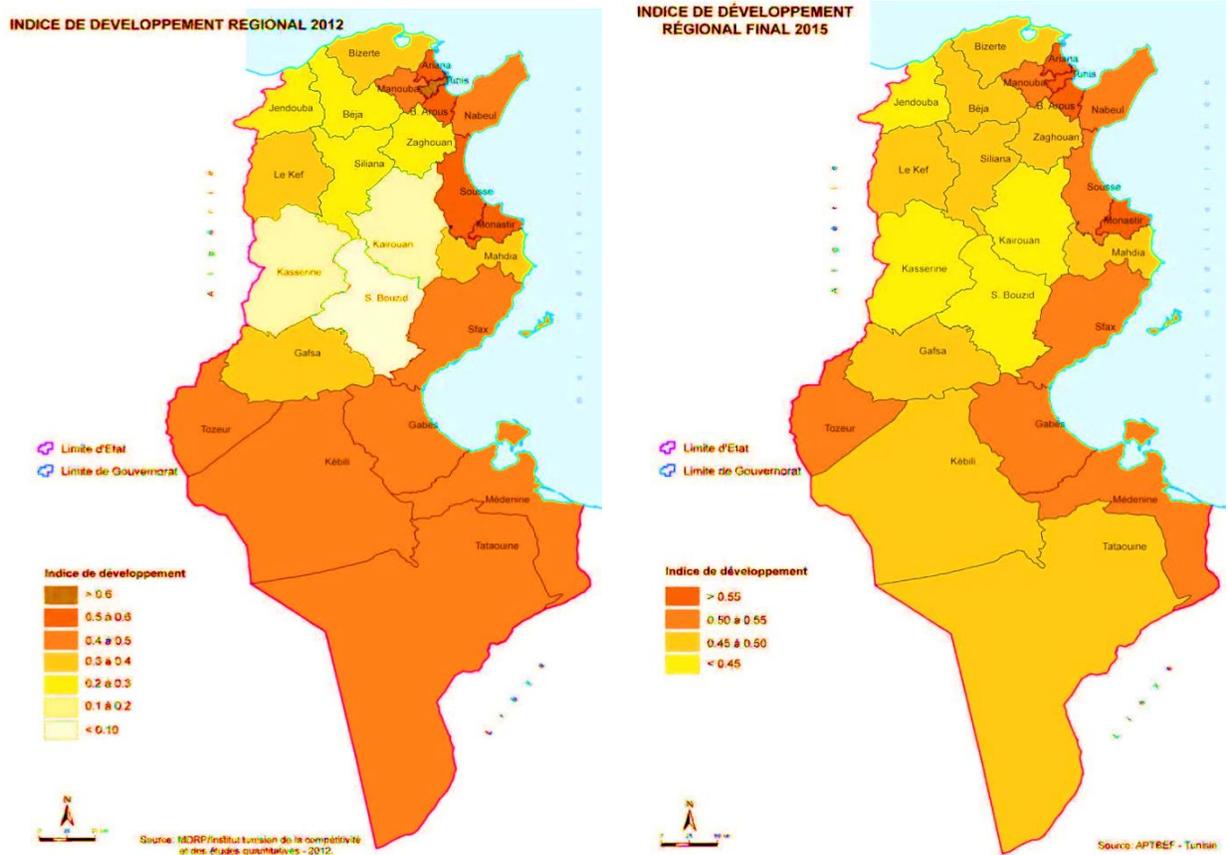


Figure 3 : Indices de développement régional pour les années 2012 et 2016
(Source : Carte Nationale d'infrastructure et des grands équipements collectifs à l'horizon 2030, Année 2019.)

LEÇON N°1

PROMOUVOIR LES « VILLES SECONDAIRES » ET LES VILLES « DURABLES ET CIRCULAIRES » DANS UN MONDE POST COVID-19

La crise du COVID-19 a forcément marqué les esprits et marquera un tournant dans la manière de penser nos villes. Les pandémies ont fortement affecté l'aménagement du territoire et le développement des villes dans le passé. Le COVID-19 laissera, sans nul doute, sa trace dans les politiques de la ville future. En effet, le concept de ville résiliente aux « pandémies » sera au

centre des préoccupations futures. La maladie a été particulièrement meurtrière dans les villes et les grandes agglomérations où la concentration des individus est plus élevée. L'exemple marquant de la Ville de New York et son incapacité à faire face à la maladie demeurera dans les annales.

> Limiter la concentration dans les villes et privilégier le développement des villes secondaires

Les mesures de confinement ou de restriction des déplacements, visant à ralentir la progression du COVID-19, ont plus sévèrement frappées les villes et leurs économies. A la veille de l'entrée en vigueur de ces restrictions, des scènes de citadins fuyant les grandes agglomérations, un peu partout dans le monde, ont été des facteurs de transmission de la maladie à tout le pays. Mais ces scènes de fuite des villes montrent aussi d'un mode de contamination des grandes villes (avec des liaisons aériennes internationales) vers les petites villes et les zones rurales. Limiter les contaminations par un système de sas entre les villes est une priorité pour le monde post-COVID-19.

Une meilleure répartition de la population dans le territoire national est une stratégie de minimisation des risques face aux menaces épidémiques et sanitaires. Ceci

passera par le renforcement de l'attractivité des villes moyennes et surtout des zones rurales. La crise du confinement et la seconde vague du COVID-19 plaident en faveur de la promotion des villes secondaires et les villes de taille moyenne comme stratégie de résilience à d'autres épisodes pandémiques. Ceci est particulièrement vrai avec la confirmation des tendances de e-travail, e-éducation, e-administration et e-santé. L'épisode du COVID-19 a été également marqué par des dépassements importants en matière de construction anarchique. Ceci invite à mettre en place des mécanismes de contrôle et de gouvernance efficace des espaces urbains afin de préserver les ressources naturelles. Les limites de la concentration des moyens dans le grand Tunis et la nécessité d'établir une « nouvelle ville administrative » afin de limiter la pression sur le grand Tunis sont également clairement établis.

> Accélérer l'investissement dans la durabilité de la ville et dans son fonctionnement circulaire

Une autre leçon à tirer de la crise de confinement concerne une modification des habitudes et des préférences des consommateurs et des citoyens qui s'insère dans la durée. Le travail à distance a été exploré sérieusement, l'achat en ligne et à distance a connu une croissance sans précédent, la conférence en ligne est devenue une « nouvelle normalité ». Dans un monde post COVID, il conviendra de s'intéresser aux répercussions de ces évolutions des modes de vie. La fermeture de restaurants et de cafés a incité la population tunisienne à cuisiner davantage chez elle et à mieux gérer la nourriture. Les citoyens ont commencé à consommer des produits durables. Cela a eu un fort impact sur la quantité de déchets et une meilleure qualité nutritionnelle. Ces boucles courtes et cet impact environnemental minimisé

invitent à infléchir les évolutions des villes vers davantage de durabilité. La crise du COVID-19 a permis aux tunisiens d'explorer un changement qualitatif dans leur rapport aux ressources et à prendre du recul quant à la nécessité de leurs déplacements. Ces changements pendant le COVID-19 permettent de se poser la question du développement de villes durables. Transformer les villes tunisiennes en villes « circulaires », et villes durables sont une évidence dans un monde post COVID-19.



THEME 2

INVESTIR DANS LES INFRASTRUCTURES NÉCESSAIRES

« REPENSEZ L'OFFRE GLOBALE DES INFRASTRUCTURES SUR LA BASE D'UN MAILLAGE OPTIMAL DU PAYS »

Compte tenu des évolutions signalées dans la première partie des recommandations, il convient de réfléchir à l'offre globale des infrastructures et à leur évolution dans le temps face aux défis démographiques, climatiques, technologiques et sanitaires. Plus de soixante ans après l'indépendance, une amélioration sensible des infrastructures est observée sur le territoire tunisien. Toutefois, il convient de se poser la

question du maillage optimal du territoire et de l'offre des infrastructures les plus adaptées aux citoyens. L'évolution rapide de la demande de transport, la nécessité de passer à une économie à bas carbone et d'envisager des transports propres – notamment en réhabilitant les chemins de fer sont des voies à explorer. Trois axes de réflexion sont suggérés ici pour les futures politiques d'aménagement du territoire.

> Élaborer un maillage optimisé et des infrastructures et des modes de transport de qualité

Le maillage des routes et des autoroutes ne cesse de s'améliorer avec l'ouverture prévue de l'autoroute vers Ras Jédir (en juin 2020), la réalisation projetée de l'autoroute vers Gafsa et Kasserine (avec une première étape s'arrêtant à Jelma) ainsi que l'autoroute vers Jendouba. La carte des autoroutes et des routes converge vers un maillage optimisé et seuls des bretelles rapides seraient nécessaires dans un avenir proche. L'objectif à terme pour les 30 prochaines années consisterait à raccourcir les temps de parcours du sud au nord et de l'est à l'ouest par un maillage optimal du territoire. L'enjeu est également le désenclavement de certaines régions intérieures par des voies rapides jusqu'aux autoroutes et des liaisons vers les routes et les couloirs internationaux.

Une réflexion de fond devrait être engagée quant aux modes de transport et à leur place dans le développement du pays. Les évolutions actuelles vers un transport quasi-exclusivement terrestre et par la voie automobile empruntée par la Tunisie devrait être discutée dans le contexte des évolutions technologiques et sociales soulignées. L'abandon du tout automobile par nombre de pays, l'émergence de la voiture électrique, un avenir

allant vers des voitures autonomes, le rétablissement du transport ferroviaire et maritime, l'abandon de la voiture dans le centre des villes, la généralisation des péages périurbains nous conduisent à réfléchir sur nos modes de transport dans le moyen et le long terme...

L'enjeu des trente prochaines années concernera la capacité du pays à organiser et réorganiser la mobilité. Favoriser le transport propre, modifier les habitudes des individus et leurs demandes de mobilité, finaliser le maillage autoroutier et routier, utiliser les données des personnes pour organiser au mieux l'offre de transport sont autant de problématiques qui seront au menu des décideurs dans un contexte de changement démographique, climatique et social.

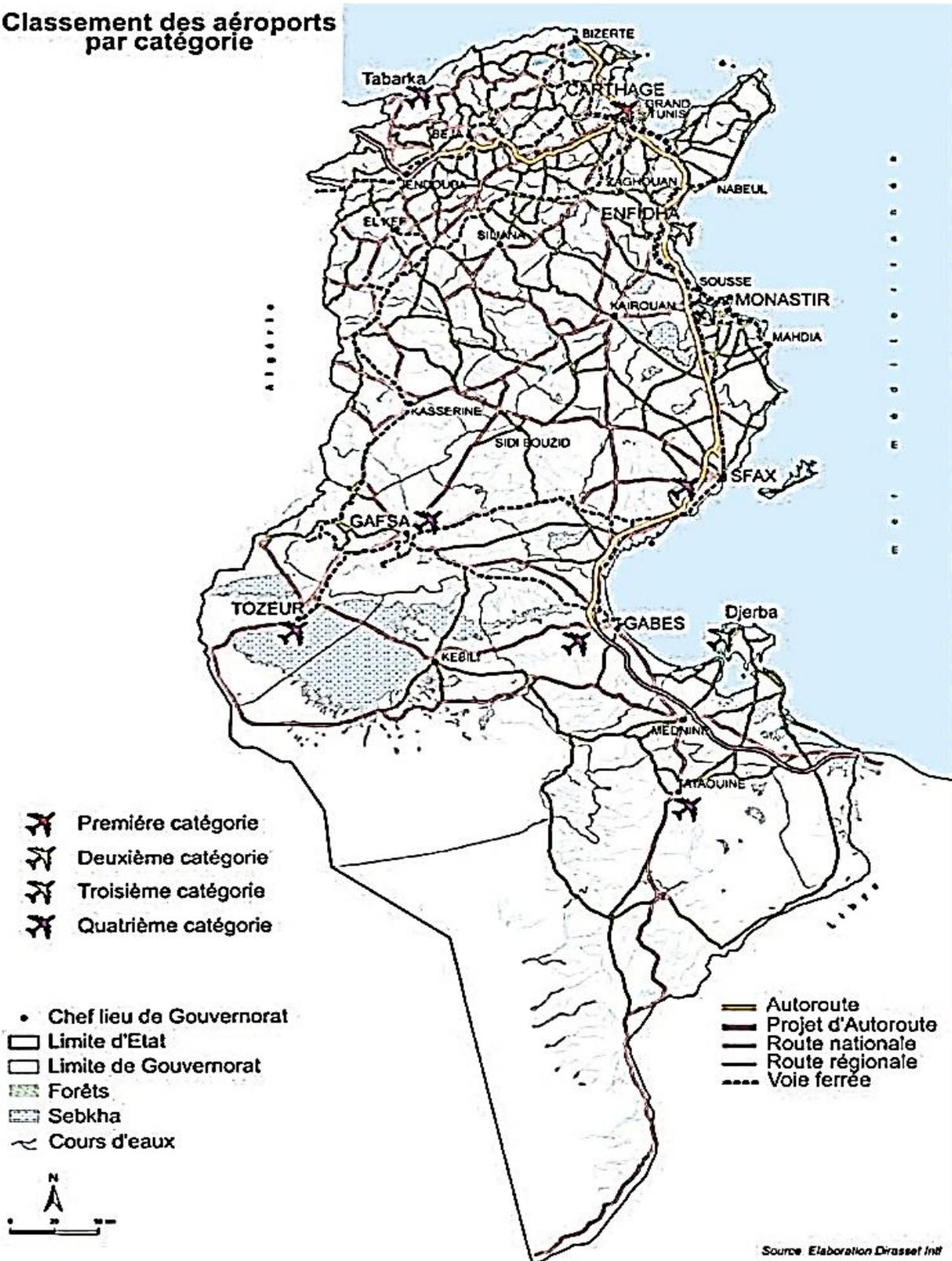
Par ailleurs, il convient de constater que l'amélioration des états des routes et le désenclavement des villes n'a fait qu'augmenter la demande de transport et a augmenté les distances moyennes parcourues. Les manières de lutter contre cet « effet rebond » de transport doivent être clairement envisagées.

> Vers une meilleure offre de services publics dans le cadre de la décentralisation

La mise en place d'un Etat moderne a été considérée pendant longtemps comme synonyme d'un droit pour tous les citoyens d'accéder à une offre de services publics

– ou quasi publics – dans tout le territoire national. Ainsi, la fourniture d'eau potable, d'électricité et l'accès à l'école primaire sont quasiment acquis pour la totalité du

Classement des aéroports par catégorie



Source: Elaboration Drasset Int

Figure 4 : La carte des aéroports et leur répartition sur le territoire national

(Source : Carte Nationale des infrastructures et des grands équipements collectifs à l'horizon 2030, Année 2019)

territoire et pour tous les tunisiens. Toutefois, les évolutions technologiques et sociétales mentionnées font évoluer le panier de base des services publics et les besoins des citoyens. L'accès à l'Internet – et par conséquent aux services publics en ligne - l'accès aux services bancaires sont quasiment des fondements à l'accès à la citoyenneté.

Dans ce cadre, il conviendra d'engager une réflexion sur les évolutions du panier des services de base dans le contexte des évolutions technologiques et la manière dont l'Etat moderne devrait les fournir. De nombreux services comme les télécoms ou encore le transport sont passés à des sociétés mixtes ou à des opérateurs privés. Des partenariats privés publics (PPP) sont aujourd'hui battis pour assurer un bon nombre de services (gestion des autoroutes, gestion des hôpitaux, gestion des écoles...). Par ailleurs, les tendances récentes de fournir

les nouveaux services publics à toute la population par la voie numérique imposent une autre considération de l'Internet et des réseaux et de leur offre à l'échelle nationale.

Les répercussions des évolutions démographiques et de l'urbanisation croissante sur cette offre de services doivent être analysées. Une réflexion particulière devrait être conduite et approfondie en matière de carte sanitaire et d'accès aux soins dans le contexte d'un vieillissement progressif de la population tunisienne. Il est également demandé de réfléchir sur les évolutions de l'implantation de nos écoles, de nos lycées et des universités dans le contexte d'une montée en puissance de l'enseignement privé. Des projections en fonction de scénarii avec des hypothèses plausibles sont demandées avec plusieurs couches de services et leur superposition.

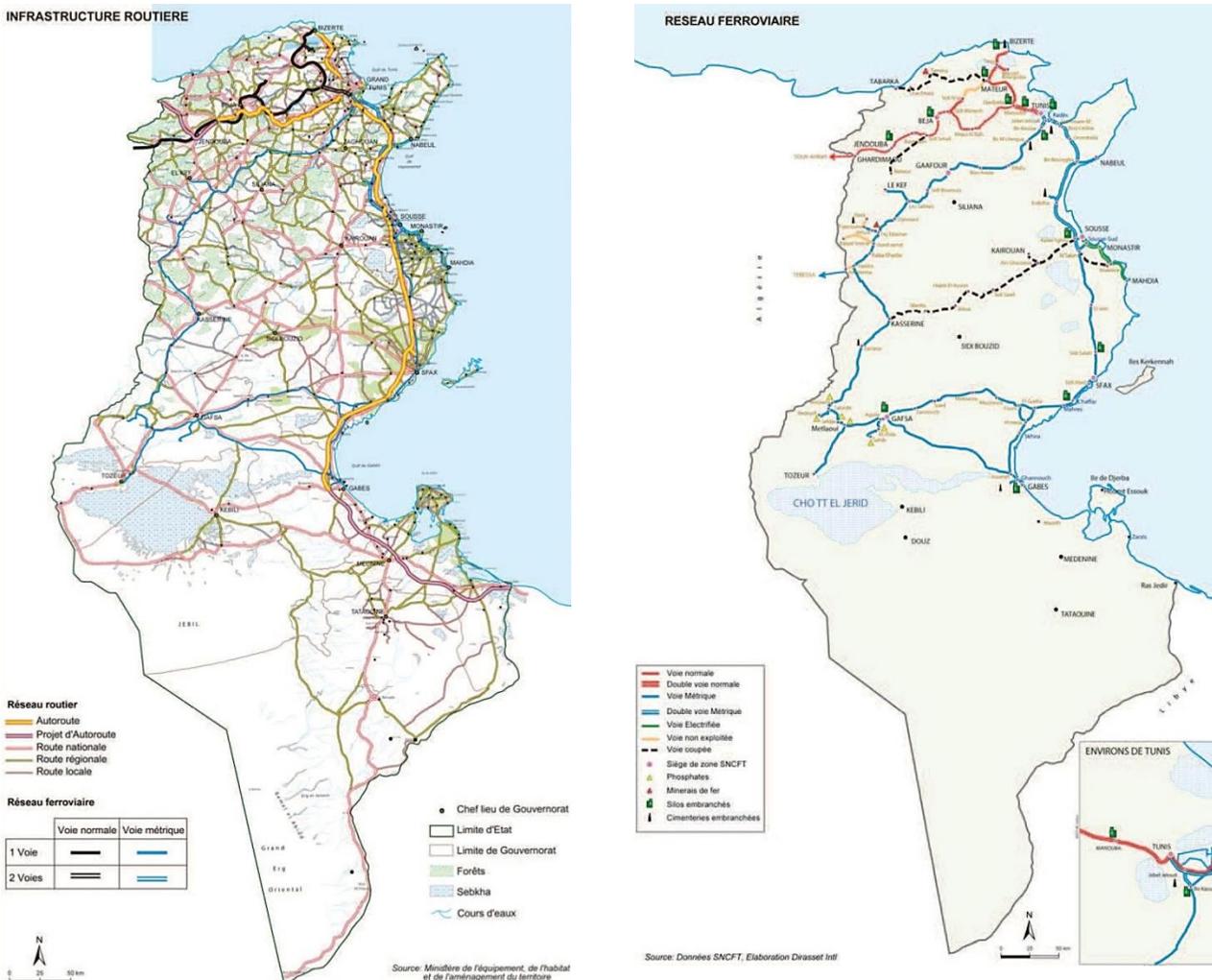


Figure 5 : Carte Nationale des routes et des chemins de fer en Tunisie
 (Source : Carte des infrastructures et des grands équipements collectifs à l'horizon 2030, Année 2019)

> Un rôle croissant des collectivités locales dans le processus de décentralisation et d'aménagement du territoire

La décentralisation est un processus irréversible en Tunisie. Les collectivités territoriales seront amenées à jouer à l'avenir un rôle majeur dans de nombreuses questions et seront dotées de compétences élargies. Une de ces compétences concerne la gestion des ressources et la planification urbaine et l'aménagement du territoire. Les compétences seront partagées et la délégation des services s'effectuera à l'avenir sur plusieurs étapes. Ce processus n'est pas neutre sur l'aménagement du territoire et sur sa cohérence globale.

Si le niveau communal a été achevé et déterminé par la mise en place de 350 municipalités couvrant l'ensemble du territoire national, les deux autres niveaux (découpage et responsabilités) demeurent en suspens !

L'aménagement du territoire dans le contexte de la décentralisation nécessite d'être repensé avec des propositions d'articulation bien déterminée allant du local au national. Les principes de subsidiarité et d'équité devraient être clairement intégrés dans cette réflexion.

Une vision de cette articulation et surtout des propositions de partage des compétences dans une vision d'unité du pays et du territoire ainsi que des modèles de partage des responsabilités allant vers une plus grande simplification administrative sont demandées. Le travail actuel du Ministère des Affaires Locales et de l'Environnement (MALE) relatif à la prospection sur ce point devrait être pris en compte.

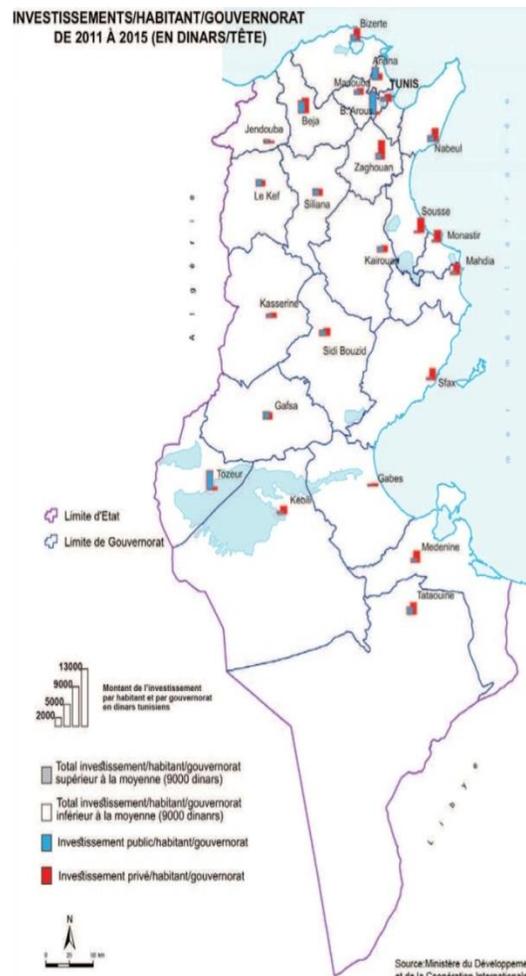
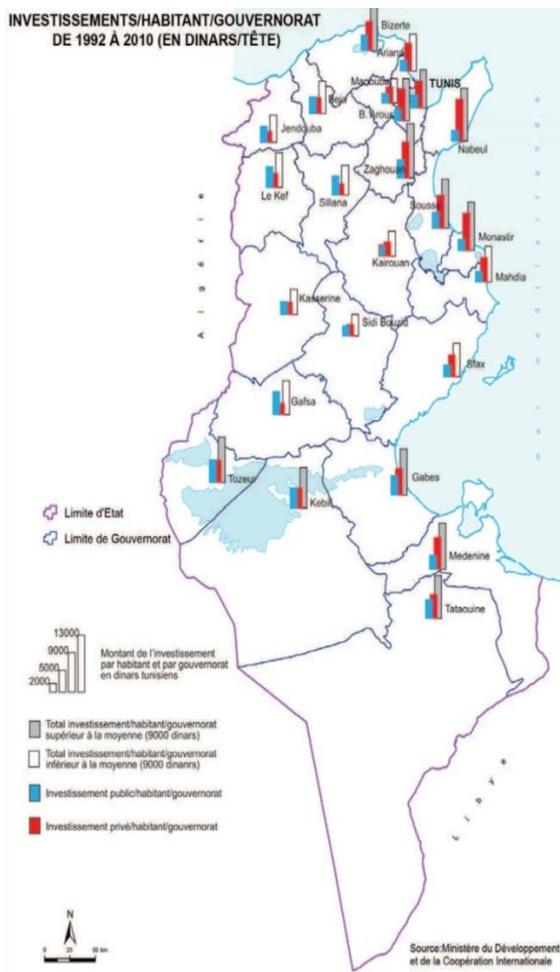


Figure 6 : Évolution des investissements par habitant et par région

(Source : Carte Nationale d'infrastructure et des grands équipements collectifs à l'horizon 2030, Année 2019.

LEÇON N°2

DES INFRASTRUCTURES MAL REPARTIS SUR LE TERRITOIRE NATIONAL ET SOUS DIMENSIONNES POUR DES SITUATIONS D'URGENCE

La crise de confinement et celle liée à la seconde vague du Covid-19 ont mis à nu la capacité de nos infrastructures à répondre à des situations

d'urgence. Les impacts ont été particulièrement importants sur les services sanitaires, les services de transport et sur les services digitaux.

> Repenser la mobilité de manière globale : fragilité des transports publics et relance de la voiture individuelle

Pendant le confinement, les transports publics ont presque cessé de fonctionner. Une restriction sur la circulation des voitures a été observée. Avec le début de l'assouplissement des mesures de confinement, le système de transport public a commencé à fonctionner à nouveau avec de nouvelles normes sanitaires. Mais, la peur d'utiliser les transports publics pour des raisons évidentes a entraîné une plus grande utilisation des voitures particulières, ce qui aurait des effets négatifs sur l'environnement et les changements climatiques. L'augmentation de l'utilisation de la voiture se traduira

par une augmentation des émissions de gaz à effet de serre, une détérioration de la qualité de l'air, une augmentation des inégalités entre les personnes, un découragement des nouvelles formes de mobilités douces (marche à pieds, vélos, trottinettes, vélos électriques...). Le COVID-19 a remis en selle la voiture individuelle ! Mais dans le même temps, il a incité à penser à un schéma global de la mobilité et de penser à l'investissement dans les infrastructures collectives de transports en commun de qualité et sécurisés.





> Investir dans Les infrastructures de santé et réviser la carte sanitaire

Le COVID-19 nous a appris qu'il existe un besoin urgent d'investir dans des infrastructures de santé capables de faire face à ce type de pandémie dont la probabilité d'occurrence dans le futur ne cesse d'augmenter. La capacité hospitalière est très loin des normes internationales le manque d'investissement durant les 30 dernières années a été criant. La crise du COVID-19 peut être interprétée comme un test de capacité au niveau

international des systèmes de santé. Cette crise a également montré de manière flagrante l'inégalité régionale des équipements médicaux. Certaines régions avaient zéro lit de réanimation ! Les déserts médicaux sont apparus avec des régions de l'ouest et au sud faiblement dotés et incapables de gérer leurs malades. Le prochain SDATN devrait tenir compte de ces écarts et proposer un moyen de les corriger.

> Promouvoir les investissements dans des infrastructures numériques

Globalement, les réseaux numériques ont tenu durant la crise de COVID-19 grâce aux efforts des opérateurs privés. L'engouement des populations et des entreprises sur l'Internet n'a pas impliqué un effondrement ou une saturation des réseaux. Toutefois, la faiblesse des infrastructures et des équipements a pesé sur les choix de la non pratique de la e-éducation, du faible recours au travail à distance et à la e-médecine. La crise du COVID-19 a montré clairement que les infrastructures devraient être calibrées sur des situations de crise. La virtualisation n'est pas un choix mais une nécessité forte pour le futur. La digitalisation a permis aux tunisiens de communiquer, de

s'informer, d'acheter en ligne, de faire leurs démarches administratives en ligne, de travailler en ligne et de consulter les médecins en ligne. Mais là encore le volume globale des usages productifs a été faible et les inégalités d'infrastructures se sont manifestées avec une grande acuité.

Un changement significatif a été opéré en termes de prestation de services pendant la période de confinement (e-éducation, e-santé, e-commerce, e-gouvernance, etc.). Cette mutation aura ses répercussions sur la manière de penser l'urbanisation et sur l'aménagement du territoire.

THEME 3

LA COMPÉTITIVITÉ RÉGIONALE AU CENTRE DU DÉVELOPPEMENT

« AUGMENTER LA COMPÉTITIVITÉ DES RÉGIONS ... DANS UNE LOGIQUE DE COMPLÉMENTARITÉ TERRITORIALE »

Compte tenu des évolutions signalées, il conviendrait de se poser la question de l'équilibre régional et de la compétitivité des régions. Force est de reconnaître de nos jours un recul croissant de la mondialisation – telle qu'elle a été pratiquée dans le 20ème siècle – et le retour en force des économies régionales et locales. Les contraintes environnementales

et économiques modernes imposent de raccourcir les chaînes de production et de valeur, de limiter les transports des marchandises et de privilégier les acteurs locaux. Dans cette perspective, de nouveaux concepts comme l'économie circulaire, l'économie sociale et solidaire, l'économie de proximité sont des voies à explorer.

> Valoriser les atouts et les spécificités de chaque région

Un développement régional harmonieux, nécessite de repenser la complémentarité entre nos diverses régions et de bâtir un développement économique autour des principaux atouts de chaque région. L'émergence de pôles régionaux spécialisés – de pôles d'excellence – est fortement recommandée.

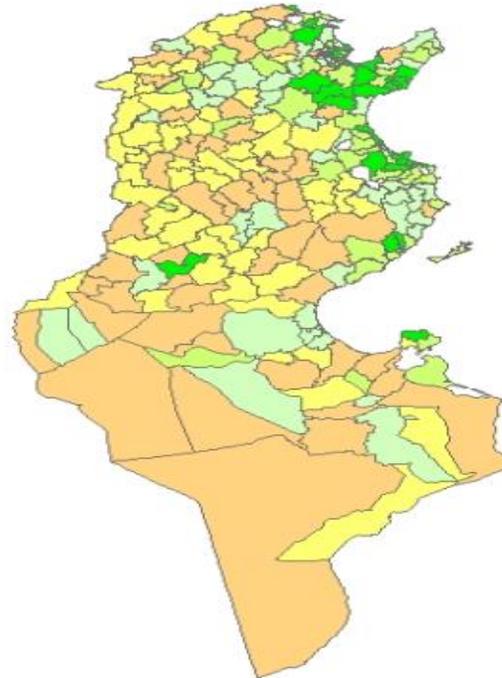
Les pôles régionaux sont à la fois des centres d'excellence autour des savoir-faire régionaux attirant les capitaux et les compétences vers la région. Ces pôles d'excellence devraient être construits autour des ressources existantes et avoir un fort ancrage local pour garantir leur réussite. Ils doivent également permettre un afflux technologique permettant d'augmenter la qualité, un afflux des compétences et de profils afin d'augmenter la valeur ajoutée des produits et d'augmenter les débouchés des produits fabriqués localement. Le capital immatériel - faiblement valorisé - devrait être au centre des stratégies de développement local. Le capital immatériel demeure faiblement mobilisé et exploité de nos jours en Tunisie. Construire des écosystèmes entrepreneuriaux et une

offre de main d'œuvre qualifiée en recourant à des antennes universitaires spécialisées devraient être envisagées.

Force est de constater que dans ce cadre, le raccourcissement des chaînes de transformation est recommandé – bâtir des stratégies pour transformer les produits locaux sur place et éviter les transports inutiles vers d'autres zones du pays sont des pistes qui devraient être clairement évoqués.

Plus généralement, ces pôles d'excellence et de rétention des populations locales autour de leur économie locale – devraient permettre l'éclosion d'une économie locale (circulaire, sociale et solidaire). Certains éléments de ces pôles existent d'ores et déjà et nécessitent d'être consolidés. Il s'agira essentiellement de détailler les stratégies de renforcement de ces pôles par la provision du capital humain nécessaire, l'innovation et l'amélioration des débouchés.





Petite, moyenne ou grande entreprises par 10000 habitants

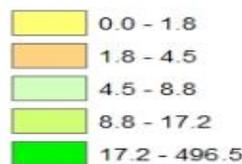


Figure 7 : Répartition des entreprises sur le territoire national à partir du RGDP de 2014
(Source INS – Calcul des auteurs)

> Développer une nouvelle vision de la politique industrielle...et de l'aménagement des zones industrielles et des parcs technologiques

L'aménagement du territoire est en perpétuelle co-évolution avec la dynamique économique d'un pays. Face à la montée en puissance de l'industrie à la fin des années 80 et 90, une forte demande d'aménagement de zones industrielles dans le pays a été constatée. Ces zones industrielles, dont la localisation et le maillage nécessitent d'être réexaminés sont à revoir, ont été mises en œuvre selon en fonction des besoins des industriels et à la demande des communes.

De nos jours, en Tunisie il existe plus de 100 zones industrielles réalisées par l'Agence Foncière industrielle (AFI) depuis sa création en 1973, couvrant une superficie

totale de 3000 ha environ réparties entre les grands centres urbains du littoral et les régions de l'intérieur. En outre, plus d'une dizaine de parcs technologiques sont en place de nos jours. L'offre de services pour ces parcs ne cesse de se développer.

Les évaluations des zones industrielles et des parcs technologiques montrent des limites à cette dynamique et incitent à revoir le concept et le développement industriel à l'aube de l'industrie 4.0.¹⁰ De même, la forte interconnexion entre industrie et services de nos jours (par exemple dans les industries des télécoms) nous questionne sur l'aménagement optimal (offres de

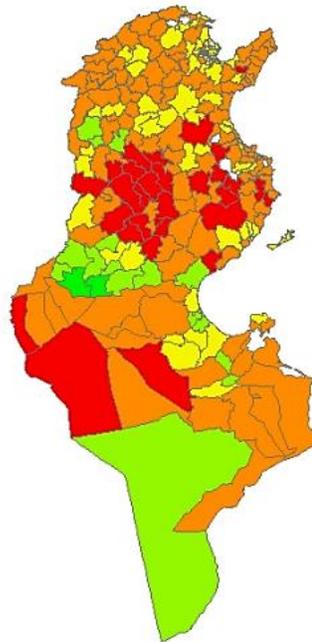
¹⁰Ben Youssef Adel, Nawsheen Elaheebocus, Hatem Mhenni et Ludovic Ragni (2013). "Are Technoparks High Tech Fantasies? Lessons from Tunisian experience", *European Review of Industrial Economics and Policy*, Mars 2013. (ISSN: 2109-9480)

> Développer les zones frontalières : du motif sécuritaire à l'émergence de pôles d'exportations dynamiques

Les enjeux sécuritaires et de développement local des zones frontalières revêtent une importance capitale dans l'aménagement du territoire tunisien. Si la majeure partie de la zone frontalière est déclarée de nos jours zone prohibée – zone militaire – dans un futur proche elle sera une zone sensible pour deux raisons essentielles.

D'une part, ces zones seront des zones de développement économique non négligeable vers nos pays voisins (Algérie et Lybie). Point de passage et de développement d'une économie parallèle, elles peuvent devenir des pôles de développement local avec une formalisation de l'économie informelle et des zones d'exportation vers le reste de l'Afrique sub-saharienne des produits locaux (en rejoignant la transsaharienne et les axes autoroutiers principaux – notamment en Algérie).

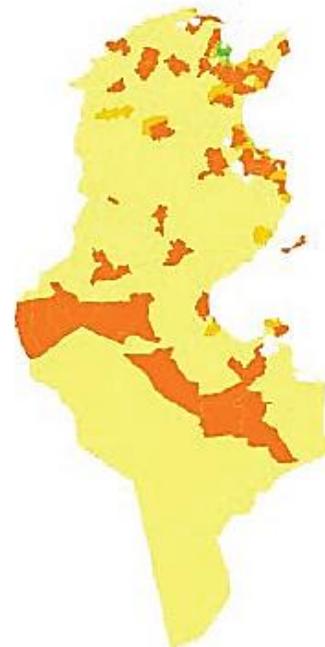
D'autre part, ces zones sont des zones de sécurité et sont au premier front face à une immigration clandestine et une immigration climatique qui ne cessera de se développer dans un avenir proche. Selon les divers rapports des Nations Unies, d'ici 2050 on s'attend à observer plus 250 millions de réfugiés climatiques. Une pression forte sera alors constatée sur nos frontières au sud et à l'est du pays. Point de passage ou point d'attraction, les zones frontalières devraient être aménagées en fonction de ces dynamiques futures. De plus, avec les risques de dilution de nombreux États sub-sahariens face aux changements climatiques, le risque terroriste ne cessera d'augmenter dans des espaces non contrôlés par des États.



Salaire median, secteur privé année 2014



Figure 9 : Répartition du salaire médian dans les diverses régions à partir du RGPH de 2014
(Source INS – Calcul des auteurs)



Taux d'emploi des diplômés. RGPH 2014

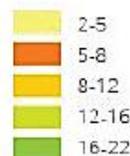


Figure 10 : Taux d'emploi des diplômés, RGPH 2014

> Déterminer et aménager les zones logistiques optimales

Sous les effets du développement économique et technologique, la localisation des zones logistiques du pays devrait être revue. L'émergence de zones logistiques optimales en Tunisie est une priorité pour garantir un développement harmonieux et assurer une compétitivité à nos entreprises. Les zones logistiques permettent à la fois l'émergence de zones d'activités économiques prioritaires pour la fourniture de biens et de services, mais également des relais et des nœuds centraux dans le maillage du territoire national.

Plusieurs études sont conduites - ou en cours de réalisation - proposent des conclusions claires sur le nombre, l'étendue et les caractéristiques des zones logistiques. L'aménagement des zones logistiques, de par son caractère volontaire, est un élément structurant de l'espace. Il dépend en grande partie de la logique des acteurs privés, mais également de l'offre des moyens de

transports et de ses relais avec les ports et les aéroports nationaux. Un maillage optimal supposerait non nécessairement leur localisation sur la bande du littoral. Par ailleurs, force est d'admettre que l'établissement d'une zone logistique de dimension mondiale liée à un port en eaux profondes et à un aéroport international où l'activité de FRET est au premier plan est primordiale pour la compétitivité du pays et reste parmi les options possibles.

Une réflexion sur les options stratégiques en matière de zones logistiques et leurs localisations en fonction des points multimodaux envisagés. De ce point de vue, il conviendrait d'engager une réflexion critique sur les études existantes et leurs conclusions et de proposer une vision argumentée tenant compte des évolutions technologiques et sociétales anticipées.



Figure 11 : Flux total de camions par an à l'horizon 2025 (Source : Union Européenne 2018¹¹)

¹¹ Union Européenne (2018), « Rapport sur l'Assistance Technique pour la facilitation des flux commerciaux au travers du développement des ports et des zones logistiques en Tunisie, Avril 2018.

> Résoudre le problème de l'occupation des sols et les problèmes fonciers

Un des plus grands problèmes rencontrés de nos jours concerne la réserve foncière dans la plupart des régions. De nombreuses terres admettent encore un statut fragile ou peu spécifié. Les débordements et les dépassements fragilisent de jour en jour les réserves foncières. La résolution de ce problème est fondamentale pour un aménagement optimal du territoire sachant que le plan de développement de la Tunisie pour la période 2016-2020 prévoit l'élaboration d'un code unique des affaires foncières et la mise en place d'une instance chargée du contentieux de l'État en vue de consacrer le principe de la transparence et de l'indépendance du chargé général du contentieux de l'État.

D'une part, la préservation des terres agricoles est un enjeu politique et d'auto-détermination. Dans un contexte de raréfaction des ressources, assurer la sécurité alimentaire est redevenu un enjeu majeur pour de nombreux pays. L'agriculture et l'industrie agro-alimentaire jouent un rôle prépondérant dans ce sens. La

préservation des terres agricoles – notamment les plus fertiles – est un enjeu de souveraineté nationale.

D'autre part, le statut des terres internationales où l'absence de titres de propriété clairs entrave le développement de nombreuses régions et communes. Clarifier les droits de propriété permet une meilleure occupation des sols et un meilleur aménagement du territoire. Sortir de l'aménagement subi à un aménagement voulu est une urgence.

Enfin, le développement urbain en Tunisie a toujours été caractérisé par une occupation horizontale des sols et faiblement par la verticalité, notamment dans les zones les plus urbanisées. Une modification des statuts de l'occupation des sols par une meilleure exploitation de la verticalité dans des zones délimitées devrait être clairement exposée. La densification des métropoles pourrait passer par une meilleure exploitation de la verticalité.



LEÇON N°3

LE DEVELOPPEMENT DE POLES INDUSTRIELS DES PRODUITS SANITAIRES ET MEDICAUX ET LA NECESSITE DE PRESERVER LES TERRES AGRICOLES POUR ASSURER L'AUTOSUFFISANCE ALIMENTAIRE

La crise du Covid-19 a également été une crise qui a permis de montrer l'existence de savoirs faire à consolider. De nombreuses initiatives ont été très fructueuses pour limiter les effets de la première vague

du COVID-19. Autour de ces expériences, il existe un potentiel de développement de clusters industriels, de filières économiques et d'emploi. Cette crise a montré certains atouts à consolider dans le futur.

> Il existe une opportunité importante de devenir un acteur important dans la production de produits sanitaires et pharmaceutiques pour satisfaire la demande nationale et mondiale

La crise du COVID-19, a offert des opportunités aux industriels du secteur du textile de changer leur production et de se réorienter vers la production des masques et d'autres produits pour les hôpitaux (blouses, gonds, etc...). En effet, alors qu'il existait une certitude sur la capacité des masques à limiter la progression de la pandémie, l'économie mondiale en manquait de manière très importante. Certaines entreprises tunisiennes, grâce à leur réactivité et leur savoir -faire ont pu se spécialiser. D'autres, ont augmenté fortement leur capacité. De son côté, le secteur pharmaceutique, avec

une bonne base industrielle en Tunisie a pu produire de nombreux médicaments qui étaient fortement demandés. La crise du COVID-19 montre que le cluster médical, pharmaceutique et de production de produits sanitaires est un cluster qui pourrait être parmi les locomotives du développement futur de la Tunisie. Résoudre les problèmes administratifs et encourager l'investissement permettrait une consolidation d'un secteur vital pour notre économie. Ce secteur a une capacité importante d'emploi (avec ou sans qualifications).

> Les circuits logistiques seront réorganisés autour de pôles régionaux, la production locale est à encourager

Partout dans le monde, les restrictions de voyage et du commerce ont obligé les chaînes d'approvisionnement de se réorganiser. La recherche de produits locaux et de services locaux pour compenser les pénuries frappantes les produits et services importés a conduit à une résurgence de l'idée d'économies locales efficaces. Dans un post COVID-19, les pôles logistiques mondiaux

réémergeront au niveau régional et le modèle de chaîne d'approvisionnement sera axé sur l'optimisation. La Tunisie devrait investir dans les chaînes d'approvisionnement en les rendant plus adaptables et en renforçant la coopération régionale. La technologie jouera un rôle majeur dans les chaînes d'approvisionnement.

> La nécessité de repenser la sécurité alimentaire en diversifiant l'agriculture

Cela a posé un certain nombre de défis aux villes et aux gouvernements locaux qui sont contraints de faire face aux changements rapides de la disponibilité alimentaire des populations urbaines. La mise en danger de la sécurité alimentaire dans les zones urbaines pendant la pandémie nous a fait prendre conscience de l'importance du développement de l'agriculture dans les zones urbaines. Le développement de l'agriculture dans les zones urbaines contribuerait non seulement à fournir de la nourriture, mais aussi à réduire la pollution de l'air dans les zones congestionnées et permettrait aux populations de vivre

dans cet aspect. À cet égard, des investissements devraient être faits dans la culture des fruits et légumes dans les villes. La culture de l'agriculture dans la structure des zones urbaines peut rapprocher la verdure et la faune de la maison.

La crise du COVID-19 a plus que jamais une répercussion sur la manière de gérer les terres agricoles – surtout – celles dans les ceintures des villes. L'autosuffisance alimentaire est remise en selle et avec elle, la considération de la nature des terres et l'occupation des sols.

THEME 4

LA GESTION DES RESSOURCES NATURELLES ET LA RÉSILIENCE CLIMATIQUE

« **PRESERVER NOS RESSOURCES NATURELLES ET ACCROÎTRE LA RÉSILIENCE CLIMATIQUE DE NOTRE TERRITOIRE** »

Le développement économique tunisien sera confronté à de nouvelles contraintes fortes en matière environnementales et climatiques dans les années à venir. Avec un changement climatique, dont les effets sont d'ores et déjà perçus par les populations, il devient nécessaire de définir les contours d'une économie à faible usage en ressources fossiles – une économie neutre en carbone ! La Tunisie, s'est engagée à réduire

d'ici 2030 l'usage du CO₂ de 41% par rapport à 2010 ! Ce choix nous oblige à modifier notre mix énergétique et notre manière de penser le développement économique et social. L'usage des « énergies renouvelables » devrait passer à hauteur de 30% d'ici 2030 et de nouvelles cibles nécessitent d'être définies à l'horizon 2050 ! Nous proposons trois orientations stratégiques majeures à discuter.

> **Accroître la résilience du territoire national aux changements climatiques**

Le changement climatique est une réalité palpable dans notre pays. La dernière décennie a été caractérisée par l'occurrence d'une série d'événements extrêmes peu habituels dans le territoire tunisien comme dans le reste du monde d'ailleurs. Des pluies torrentielles dans un temps limité, des mini tornades, des sécheresses prolongées, une érosion du sol et des vagues d'extrêmes chaleurs ont montré les limites de notre conception des espaces urbains. Par ailleurs, l'élévation des niveaux de la mer menace d'ores et déjà de nombreuses zones côtières (Ghar el Melh, Djerba, Zarzis, Hammam-Lif...). Le recul moyen des plages est estimé de 0,5 à 1,5 mètres par an en Tunisie. Dans certains endroits l'effet est plus prononcé.

Les températures moyennes ont augmenté de plus de 1°C et on s'attend à une augmentation de 2° à 5°C d'ici la fin du siècle (voir à l'horizon 2100). Cette augmentation s'accompagnera par une diminution de la pluviométrie de l'ordre de 20%. La productivité des sols sera fortement affectée et de nouvelles problématiques émergeront. En

outre, de nombreuses projections montrent que les effets des changements climatiques sont davantage prononcés dans les villes. Ceci conduit à la nécessaire prise en compte dans les extensions des villes actuelles du risque de changement climatique et de mettre en place des stratégies de résilience. Ces stratégies devraient d'abord mettre l'accent sur les risques d'inondations et sur les vagues d'extrêmes chaleurs – avec une température moyenne supérieure de 4 à 5°C à l'arrière-pays.

Il y a lieu donc de tenir compte de manière détaillée des impacts des changements climatiques sur nos territoires et de réajuster l'aménagement du territoire pour accroître sa résilience. Ceci passe par une revue de l'offre des infrastructures et de leur proximité aux zones de vulnérabilité, à la considération des problématiques des ressources hydriques et énergétiques, et de l'aménagement des extensions des villes, à l'aménagement des réseaux des eaux pluviales et par une végétalisation des villes...

> **Préserver le littoral Tunisien et adopter une approche préventive**

Le littoral tunisien est caractérisé par une grande biodiversité marine et humaine, il abrite également une grande part des terres irriguées, et constitue ainsi un atout majeur pour l'agriculture du pays. L'étude de la carte des vulnérabilités du littoral tunisien au changement climatique qui a été élaborée en 2012 par l'Agence de

Protection et d'Aménagement du Littoral (APAL) et le Programme des Nations Unies pour le Développement (PNUD) a mentionné que le littoral tunisien est particulièrement vulnérable à une élévation du niveau de la mer. Les risques liés à cette élévation menacent le potentiel productif du secteur de l'agriculture en affectant

les terres agricoles littorales et en entraînant des pertes par érosion ou par salinisation des terres et en attaquant les infrastructures en place. Le milieu oasien maritime encourt le même risque de salinisation des nappes et de retrait de la ligne de côte.

On estime à environ 3000 ha des côtes urbaines tunisiennes qui sont menacées de submersion engendrée par une élévation du niveau de la mer. Une grande partie de ces côtes accueille des grandes agglomérations

résidentielles urbaines menaçant un grand nombre d'habitants. Les infrastructures côtières sont également menacées par une élévation accélérée du niveau de la mer. Le secteur du tourisme figure parmi les secteurs stratégiques de développement qui seront également affectés par ce phénomène. Les infrastructures touristiques risquent d'être fortement endommagées et un déclassement de certains hôtels peut être conduit entraînant une perte d'emplois importante.

> Préserver un capital naturel critique et notamment les terres agricoles

Le capital naturel tunisien est fortement endommagé et une plus grande prise en compte de ce capital et de son rôle dans le développement économique et social devrait être réalisée. Ceci passe par une plus grande préservation des écosystèmes, de la biodiversité et la préservation des ressources en eau et des terres agricoles.

Le risque de grands incendies des forêts s'accroît à cause de l'augmentation des températures. Les pertes des superficies forestières d'ici 2030 peuvent atteindre une superficie d'environ 180.000 hectares. Les écosystèmes steppiques du Centre et du Sud du pays verront leurs fonctions pastorales diminuer au centre du pays, voire disparaître au Sud. Les troupeaux se rabattront sur les parcours du Nord, alourdissant davantage leur charge et augmentant ainsi le taux de leur surpâturage. Dans le cas de changements climatiques, si aucune action d'amélioration de la production des parcours n'est entreprise, la contribution des écosystèmes steppiques devrait s'annuler à l'horizon 2050.

Avec une disponibilité des ressources renouvelables d'eau douce de l'ordre de 385 m³ par an et par habitant, la Tunisie est déjà en situation de stress hydrique. Cette situation s'aggraverait dans les années à venir sous l'effet des changements climatiques, avec une baisse des ressources en eaux conventionnelles estimée à environ 28 % à l'horizon 2030. La diminution des eaux de surface avoisinerait 5% au même horizon. Par ailleurs, suite à l'élévation attendue du niveau de la mer, les pertes par salinisation des nappes côtières due à l'élévation du

niveau de la mer seraient d'environ 50% des ressources actuelles, à l'horizon 2030, soit près de 150 millions de m³.

La Tunisie perd, chaque année, près de 20.000 hectares de terres fertiles cultivables à cause de l'érosion, de l'expansion urbaine flagrante dans presque toutes les régions du pays, de la salinité et du désherbage. Le Kef et Siliana (nord-ouest) sont en tête de la liste des régions où les terres sont menacées d'érosion avec des pourcentages respectifs de 48 et 46%. En 2016, la direction générale de l'aménagement et de la préservation des terres agricoles a montré qu'environ 47% des terres agricoles en Tunisie sont menacées par l'érosion qui a pour conséquence de réduire la couche arable de manière organique et de réduire ainsi la fertilité des terres dont actuellement, la baisse de la fertilité du sol se situe à 0,5% dans beaucoup de régions, contre 2,5% auparavant.

Il y'a lieu donc de considérer la mise en place de projets de transfert et de réutilisation des eaux usées traitées et de la sécurisation de l'alimentation en eau des grands centres urbains, notamment le Grand Tunis, le Cap-bon, le Sahel et Sfax. Afin de préserver les écosystèmes et les terres agricoles, il est nécessaire de prendre en considération la nécessité d'un aménagement des parcours et des nappes alfatières dégradées dans les régions Centre et Sud, de la consolidation biologique des ouvrages de lutte contre l'ensablement et la désertification dans le sud tunisien ainsi que la gestion des sols de culture et la réhabilitation des terrains dégradés.



LEÇON N°4

LA TRANSITION ECOLOGIQUE EST UNE NECESSITE MISE EN EVIDENCE PAR LE COVID-19

Pour beaucoup, la crise du COVID-19 a été très fortement liée à une crise de régulation environnementale. Bien que le doute plane sur

l'origine du coronavirus, il existe une relation entre le développement humain, le rétrécissement des habitats naturels des espèces et la pandémie.

> Accroître la résilience climatique des villes

Les villes ont été les plus durement touchées par le COVID-19, car la plupart des cas signalés se sont produits dans les zones urbaines. Cela est dû à la forte concentration de personnes dans les villes, qui a également un impact sur l'environnement. Compte tenu des leçons tirées du COVID-19, les villes doivent être le lieu de mise en œuvre d'une politique de reprise verte et durable, afin de lutter contre le changement climatique et

d'éviter de futures pandémies. Le COVID-19 a révélé les inégalités et les vulnérabilités du système urbain, il peut également être vu comme un moyen de repenser l'urbanisme et de passer à un urbanisme résilient. Il y a eu de nombreux changements dans l'environnement depuis l'apparition du COVID-19, en particulier pendant le confinement afin d'empêcher la propagation du COVID-19.

> Les enjeux climatiques sont des enjeux de santé publique

En Tunisie, comme dans le reste du monde, une réduction de la pollution de l'air a été constatée lors du confinement. La qualité de l'air s'est considérablement améliorée pendant le confinement en Tunisie. La concentration de dioxyde d'azote (NO₂), de dioxyde de soufre (SO₂) et de monoxyde de carbone (CO) produits principalement par les véhicules et les activités industrielles a diminué de 40% en mars et avril 2020 dans la plupart des régions de la Tunisie, par rapport à la même période en 2019. Alors que l'ozone a connu une croissance d'environ 20% dans le Centre Ouest de la Tunisie et une

légère baisse de 10% dans le Nord-Ouest et le Sud de la Tunisie (INM, 2020). La qualité de l'air a un effet direct sur la santé et cause des maladies respiratoires et non respiratoires. De plus, une certaine causalité est trouvée entre ces pollutions et la transmission des virus et la propagation des maladies. Investir dans un développement durable a un dividende clair sur la santé publique. Investir dans la durabilité est clairement synonyme de dépenses médicales évitées. Le coût de la non action sera d'autant plus grand que ces dépenses seront retardées.

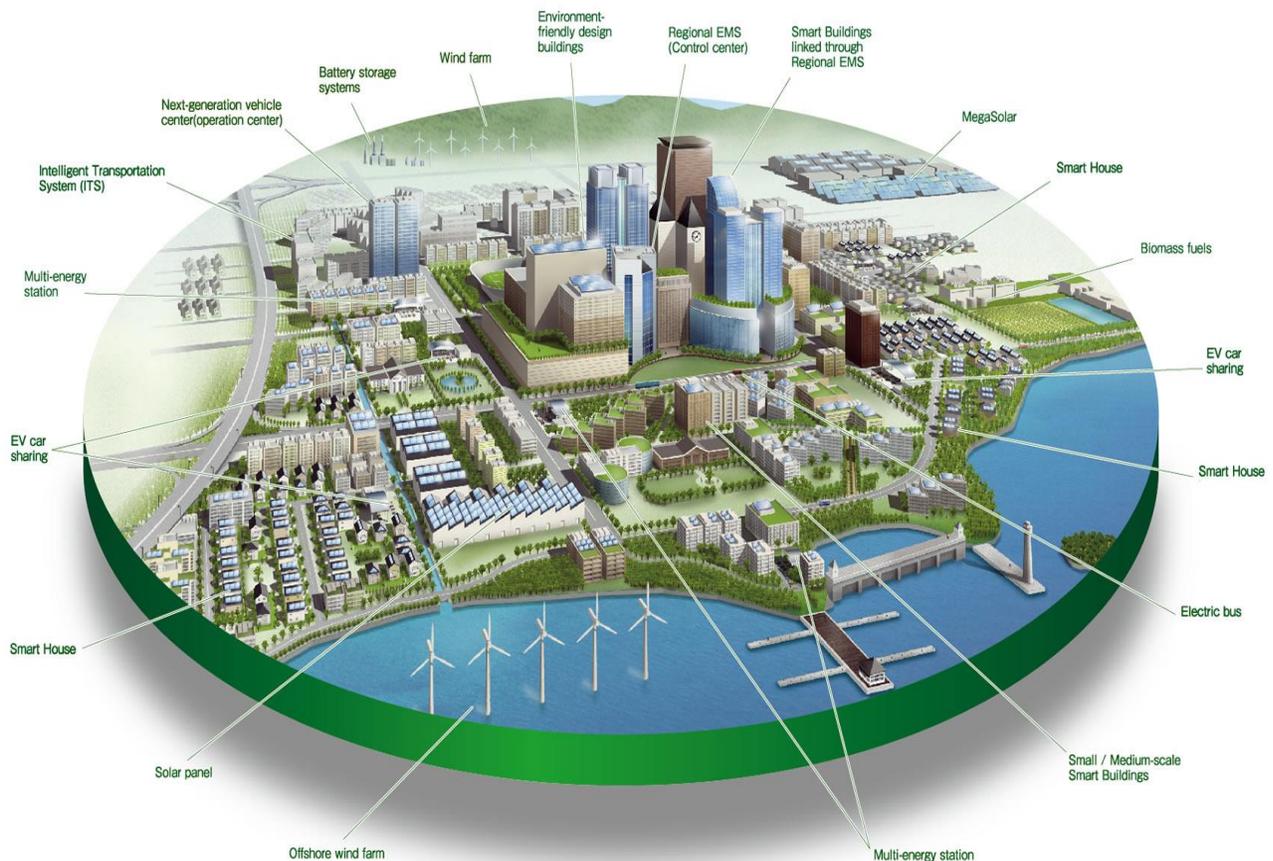


> Repenser la mobilité, les systèmes de transport et le système énergétique

Le COVID-19 nous a appris que la conception et la planification des villes sont très importantes, et c'est là que l'attention doit être portée. Le développement urbain en Tunisie a la chance de vivre une transition historique avec de nombreux avantages. Cette transition devrait se concentrer sur la sortie de la crise pandémique en tenant compte du changement climatique et en s'appuyant sur un développement durable, résilient et respectueux de l'environnement. Une des priorités est le système de mobilité et de transport public sécurisé et performant. Cette transition nécessite un investissement et un engagement de la part du gouvernement. L'innovation et

la numérisation sont les clés de cette réorientation. La Tunisie devrait se concentrer sur l'investissement dans les transports et relier le logement aux transports, en utilisant des ressources renouvelables, l'énergie verte, en investissant dans des infrastructures vertes pour récolter les avantages des solutions fondées sur la nature.

Enfin, la sortie de crise du COVID-19 doit se faire de manière très globale et participative, notamment en donnant la parole aux communautés urbaines, en particulier les plus vulnérables.



THEME 5

LA GOUVERNANCE DU TERRITOIRE

« **DEFINIR UN CADRE INSTITUTIONNEL ADEQUAT ET UNE GOUVERNANCE COHERENTE A L'AMENAGEMENT UD TERRIOIRE** »

Le SDATN constitue le cadre général à respecter au niveau des orientations dans l'élaboration des autres documents de l'aménagement spatial. Le Code de l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme (CATU) a pour objectif de mettre en place un cadre réglementaire pour l'adoption d'une stratégie nationale de l'aménagement du territoire afin d'assurer une certaine cohérence entre les acteurs, les actions, les programmes et les documents de l'aménagement du territoire. Le CATU vise également à inciter les collectivités locales à une plus grande participation à l'élaboration des différents schémas directeurs d'aménagement. La nouvelle constitution du 27 janvier 2014 donne aujourd'hui plus d'importance aux collectivités locales et à la décentralisation à travers la consécration du chapitre sept au « pouvoir local » ; un chapitre qui promet un avenir propice en matière de gouvernance locale et démocratie participative. Le code des collectivités locales (CCL) met l'action sur l'importance de la participation citoyenne dans l'élaboration, la mise en œuvre et l'évaluation des autres documents de l'aménagement du

territoire. Par ailleurs, les articles 113 jusqu'à l'article 125 du CCL relatives au titre III « De l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du développement durable » soulignent le rôle des autorités locales, des collectivités locales et des districts à la préparation des plans d'aménagement et de développement du territoire. Le CATU insiste par ailleurs sur la nécessité de tenir compte dans les actions de l'aménagement de l'élément environnemental et de l'impératif de la protection des sites culturels et naturels.

Atteindre les objectifs du code semble aujourd'hui difficile ; le cadre juridique actuel de l'aménagement du territoire semble être dépassé et se caractérise par une approche sectorielle et souffre de l'absence d'un organisme fort, capable de converger toutes les politiques sectorielles vers une nouvelle approche transversale en matière d'aménagement du territoire. Dès lors, les travaux sur le futur SDATN nécessitent d'approfondir cet aspect institutionnel, législatif et juridique. Trois axes de réflexions sont proposés.

> Définir un cadre juridique clair et accroître le caractère applicatif des orientations de l'aménagement du territoire

D'emblée le CCL ou encore le CATU s'est caractérisé par une faible application. Aucun schéma n'est entré en vigueur faute de la non approbation par décrets. Force est de constater l'existence d'un flou quant au mode d'approbation du schéma directeur national. L'article 7 prévoyait une approbation par décret mais ce texte visait les schémas des agglomérations urbaines et des zones sensibles.

Au-delà de la question de l'approbation, se pose la question de l'opposabilité du schéma et de sa mise en cohérence avec le reste des documents de l'aménagement du territoire. Après avoir supprimé l'ancien fond d'intervention pour l'aménagement du territoire (F.I.A.T) instauré par l'article 62 de l'ancien code

de l'urbanisme de 1979, le CATU reste muet sur les modalités de financement de la politique d'aménagement du territoire.

Le code de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme constitue la pierre angulaire de l'aménagement du territoire en Tunisie. Il se caractérise par plusieurs insuffisances notamment en matière de décentralisation et de coordination interministérielle d'où l'intérêt du processus de la révision du code déjà lancé par le ministère de l'équipement de l'habitat de l'aménagement du territoire. La version actuelle du CATU se caractérise par des flottements terminologiques générateurs d'incertitude.

Le 3ème SDATN devrait inclure une réflexion sur ces éléments. Il convient de proposer des pistes pour améliorer le caractère applicatif du SDATN et sa force réglementaire. En outre, des propositions de

simplifications administratives (voire législatives) pourraient être proposées pour rendre le SDATN au plus haut niveau d'adossement politique.

> Simplifier les démarches et augmenter la concertation autour de la politique d'aménagement du territoire

L'architecture institutionnelle de l'aménagement du territoire en Tunisie se caractérise par une multiplication des acteurs et des instances. L'action de ces instances admet un déficit de concertation et de coordination. La répartition et la distribution des rôles demeurent floues et instables. Ceci bloque la mise en place d'une gestion stratégique cohérente.

L'architecture institutionnelle de l'aménagement du territoire. C'est à lui qu'incombe l'élaboration du schéma directeur d'aménagement du territoire national (SDATN). Mais d'autres administrations centrales et déconcentrées interviennent aussi dans le domaine de l'aménagement du territoire.

Les administrations centrales et les administrations déconcentrées travaillent dans une logique de spécialisation sectorielle et fonctionnelle engendrant un cloisonnement des documents de l'aménagement du territoire et un manque de coordination et de cohérence voire même des contradictions et des chevauchements. Le ministère de l'équipement, de l'habitat et de l'aménagement du territoire est actuellement le pivot de

Malheureusement, le SDATN est souvent ignoré ou pris partiellement en considération par les acteurs sectoriels. Le comité interministériel pour l'aménagement du territoire a été créé afin de remédier aux effets de la spécialisation sectorielle des ministères. Ce comité avait pour objectif au départ la coordination, la concertation et la cohérence des actions des acteurs. Toutefois, en pratique, les réunions du comité sont irrégulières et trop espacées. Son rôle est resté donc inefficace et insuffisant.

La démarche des administrations centrales en matière d'aménagement du territoire apparaît marquée par un manque de concertation avec la société civile et avec les collectivités concernées. Dans ce sens, le nouveau cadre juridique tunisien –la constitution et le code des collectivités locales - instaure la décentralisation et la participation citoyenne dans la nouvelle gouvernance territoriale afin de promouvoir un aménagement du

territoire concerté et durable. Des pistes d'amélioration de la coordination entre les acteurs en simplifiant les démarches et en augmentant le volet concertation sont nécessaires. Ces pistes permettraient de proposer une nouvelle politique ou de nouvelles orientations de politique d'aménagement du territoire avec une redéfinition des tâches institutionnelles de chaque sous composante.



LEÇON N°5

UNE REPARTITION EQUILIBREE DES ROLES ENTRE UN ÉTAT CENTRAL PROTECTEUR ET LES POUVOIRS LOCAUX AUX CAPACITES DE GESTION DE PROXIMITE EFFICIENTE

> Un État central qui assure une protection à tous ses citoyens est fondamental pour faire face aux menaces et aux crises

Les gouvernements nationaux ont joué un rôle essentiel dans la gestion de la crise du confinement. La crise a nécessité une approche systématique et unifiée et mobiliser les ressources nécessaires pour face à la menace. Les armées ont été mobilisées. Des décisions de couvre-feu, de restrictions des libertés, des contrôles de données ont été décrétées. L'État protecteur a été aussi au centre de la mise en place d'un système d'aide et de

revenus aux plus démunis. En Tunisie, de nombreux pouvoirs ont été transférés, de manière momentanée, au chef du gouvernement pour prendre les décisions rapides qui s'imposent dans ce contexte. Sans une réponse forte de la part de l'État, le bilan de la catastrophe aurait pu être très élevé. Ceci est porteur d'un message en terme du rôle central de l'État et surtout de la nécessité de recourir à un système de prise de décision rapide en cas de crise.

> Mais les situations dans les régions sont très contrastées et des mesures régionales se sont imposées comme la norme au niveau mondial

Cependant, le COVID-19 a clairement démontré qu'en plus de l'importance des gouvernements nationaux et des États, les collectivités locales et des pouvoirs décentralisés ne doivent pas être marginalisés. En effet, les collectivités locales ont été celles qui ont fait face aux défis pendant le COVID-19 en répondant de manières différenciées à des situations complètement différentes. A titre d'exemple, certaines régions n'ont pas été touchées dans la première vague. Les pouvoirs locaux avaient pour tâche de sauvegarder la situation. D'autres étaient en situation de saturation des hôpitaux et il fallait

répondre pour permettre aux travailleurs dans le secteur sanitaire de faire face à la situation. Dans de nombreux cas, des divergences de point de vue ont éclaté entre le pouvoir central et les pouvoirs locaux un peu partout dans le monde et en Tunisie également. Le COVID-19 a permis de saisir la fragilité de l'équilibre dans la répartition des tâches entre pouvoir central et pouvoir local et devrait aider à mieux gérer la transition de gouvernance dans le pays. Le futur SDATN devrait aborder et anticiper ce type de situations.

> Des simplifications administratives et une nouvelle politique urbaine sont nécessaires pour limiter les impacts négatifs des crises futures

Les villes dotées d'une meilleure gouvernance ont mieux géré la situation dans le monde. Ainsi, le COVID-19 est entrain de conduire à repenser les modèles de gouvernance spatiale. A cet égard, la Tunisie devrait s'attacher à encourager les villes à s'impliquer davantage dans le processus de décision, à créer plus de place plus importante pour les habitants et les acteurs de la vie urbaine en général. La Tunisie a bien géré la première vague grâce aux efforts des acteurs non-étatiques, aux

associations et à la société civile. Son implication a été exemplaire et elle a pallié les insuffisances du pouvoir dans de nombreux cas. Optimiser les apports des acteurs étatiques et leur permettre d'intervenir dans tous les domaines du développement économique et social devrait être consolidé. La rénovation de la gouvernance devrait être une priorité pour la Tunisie lors de la période post COVID-19.

ANNEXE 1

LISTE DES ETUDES QUI NECESSITENT D'ETRE PRISE EN COMPTE POUR LES ORIENTATIONS FUTURES (A LONG TERME)

Depuis sa création en 1969, la direction générale de l'aménagement du territoire n'a cessé d'œuvrer pour concrétiser son rôle essentiel de coordinateur et de meneur des actions des différents secteurs pour la mise en œuvre de la politique nationale de l'aménagement du territoire à travers les études stratégiques et thématiques élaborées et mises à la disposition des différents acteurs.

A travers ces études soumises généralement à de longues discussions et concertations, la direction générale de l'aménagement du territoire (DGAT) a réussi à réaliser plus d'une centaine d'études thématiques qui peuvent être des références d'orientation pour le nouveau SDATN. Parmi ces études nous pouvons citer celles qui nous paraissent les plus importantes et qui nécessitent d'être prises en compte lors de la formulation du SDATN. D'autres études contenant des projections à long terme dans de nombreux domaines sont également mentionnés.

Étude	Date d'approbation	Objectifs
Aménagement du territoire et zones d'activités	2003	Elle vise à définir la problématique territoriale de l'emploi et à en tirer les conséquences, aux différentes échelles, en matière de développement des activités, de promotion des zones industrielles et de déploiement de la formation professionnelle et le rôle de l'Aménagement du territoire et sa valeur ajoutée notamment l'articulation entre les actions sectorielles et la cohérence spatiale des politiques publiques.
Étude sur le renforcement de la compétitivité des grandes agglomérations tunisiennes	2006	Analyse les facteurs de compétitivités des grandes agglomérations tunisiennes par rapport à des agglomérations méditerranéennes. L'étude a comme objectif d'identifier les contraintes majeures qui bloquent l'amélioration de la compétitivité des agglomérations Tunisiennes et propose des actions qui permettront d'accéder au rang de celles des pays développés.
Etude sur l'évaluation des instruments de l'aménagement du territoire	2006	
L'implantation des plateformes logistiques dans les grandes agglomérations tunisiennes	2009	L'étude cherche à doter le pays de moyens modernes afin de satisfaire les besoins d'une économie de plus en plus ouverte sur le monde, d'appuyer sa compétitivité dans le bassin méditerranéen et de lui permettre de jouer pleinement son rôle dans l'édification de l'Union du Maghreb Arabe.
Milieu Rural de la Zone forestière du Nord-Ouest (SDA Dev)	2009	L'objectif de cette étude aussi et de faire de cette région un territoire solidaire permet à la population locale une vie épanouie de point de vue personnel, professionnel et familial. Elle propose des moyens de réduire les disparités spatiales et réorganiser et d'harmoniser le territoire du Nord-Ouest pour répondre aux attentes de la population locale en matière de développement et de l'attractivité de la région.

Etude d'évaluation des politiques d'aménagement du territoire en Tunisie	2012	
Aménagement et développement des zones frontalières	2012	Elle vise une meilleure intégration du territoire national dans l'espace maghrébin, de confirmer le rôle des régions frontalières afin qu'elles puissent avoir des espaces attractifs au niveau national et international.
Étude de l'aménagement de territoire et le tissu industriel	2012	Pour contribuer à la mise en œuvre de cette orientation de la direction politique du pays pour un développement équilibré du territoire national, cette étude vise l'analyse du développement industriel qu'a connu le pays et son implantation et de dégager des idées pour renforcer l'attractivité des régions intérieures et favoriser l'expansion du tissu industriel à l'intérieur de la Tunisie
Stratégie du développement et de promotion des villes petites et moyennes	En cours	Repenser la politique d'aménagement du territoire de manière à favoriser l'émergence d'un processus de rééquilibrage régional. Ceci passe par la confédération des zones peu favorisées et augmenter leur compétitivité afin d'attirer l'investissement et les ressources. Par conséquent ceci engendre une rétention de la population locale et la promotion d'un environnement urbain décontracté et pourvoyeur de bien-être.
Carte Nationale d'infrastructure et des grands équipements collectifs à l'horizon 2030	2018	C'est un cadre de cohérence et normatif qui prend en considération les éléments et composantes, sociales, sociétales et économiques du territoire dans la planification et de la programmation des secteurs. C'est un outil d'aide à la décision avec une forte composante territoriale.
La révolution inachevée – Banque Mondiale	2016	Un rapport détaillé des faiblesses et des forces de l'économie tunisienne. Le diagnostic le plus élaboré sur les goulots d'étranglements de l'économie tunisienne.
La troisième communication nationale de la Tunisie pour la convention des parties sur les changements climatiques	2018	Un rapport détaillé de la situation actuelle et future sur les engagements de la Tunisie en matière de lutte contre les changements climatiques et les progrès réalisés. Les projections jusqu'à 2050 en matière d'évolutions climatiques et leurs impacts sur la Tunisie sont clairement développés.

ANNEXE 2

LA LISTE DES GRANDS PROJETS SOUMIS AU FORUM INTERNATIONAL SUR L'INVESTISSEMENT EN MODE PPP

Thématique	Projet
Thématique 1 : Transport et Logistique	Port d'Enfidha
	Zone d'activité commerciale et logistique de BEN GUERDENE
	Création d'un terminal vraquier au port de Bizerte
	Création d'un terminal RO-PAX a la rive sud du port de Bizerte
	Métro de Sfax
	Zone logistique de BIR MCHERGA
	La ligne ferroviaire Gabes-Médenine
	Réhabilitation et maintenance des rames du métro léger de Tunis
	Ligne ferroviaire Kasserine - Sousse
	Réaménagement intégré de la gare ferroviaire Sousse
	LGV (Ras Jedir - Gabès-Tunis) et (Tunis Tabarka)
	Zone Logistique de Gargour
Thématique 2 : Energie, Eau et Environnement	Station d'épuration à Tunis Nord
	Station de dessalement de l'eau de mer à Gabès
	Station d'épuration à Gabes
	Projet de transport et valorisation des déchets - Tunis / Djerba -
	Valorisation des déchets -Bizerte/Gabès/Sousse-
	Station de dessalement de l'eau de mer a KSOUR ESSEF-MAHDIA
	Station à vapeur cycle combiné - Skhira
	Délocalisation de l'usine du groupe chimique de Gabès
Thématique 3 : Infrastructures et Développement Urbain	Dédoublage de la GP13 reliant Sfax à Kasserine
	Cite Sportive de Sfax
	Rénovation et extension du Port de Plaisance de Sidi-Bousaid
	Projet Taparura à Sfax
	Projet de réalisation d'une la liaison de l'île de Djerba avec le continent

	(Jorf-Ajim)
	Projet d'Aménagement Sebkhah Ben Ghayadha (Mahdia)
	Cité administrative
	Zone d'activités économiques de Zarzis
	Projet de mise en valeur et aménagement de la Sebkhah Sijoumi
	Développement du site Thermal El Khebayat
Thématique 4 : Pôles scientifiques et technologiques	Startup City
	Universités Françaises et Allemandes
	Pôle Technologique de la Manouba

ANNEXE 3

LA LISTE DES GRANDS PROJETS SOUMIS AU FORUM INTERNATIONAL SUR L'INVESTISSEMENT EN MODE PPP

N°	Les points à considérer dans le futur SDATN
1	Mettre le transport ferroviaire au centre de la mobilité
2	Approfondir la modernisation de l'administration (Digitalisation de l'Administration)
3	Repenser la propriété des terres et leur transformation (une carte agricole)
4	Mettre en place de manière urgente les réseaux d'eaux pluviales efficaces
5	Prendre en compte les problèmes de changements climatiques et de l'environnement en général
6	Un nouveau modèle économique basé sur l'économie sociale et solidaire
7	Désengorger le littoral
8	Diversifier les sources d'énergie
9	La promotion de l'écotourisme et la préservation des zones humides
10	Le développement des E- entreprises
11	Accroître le rôle des universités dans le développement régional
12	Aller vers davantage de gouvernance locale
13	Les autoroutes vers les postes frontalières de passages vers l'Algérie
14	Créer une zone franche et de libre-échange avec la Lybie
15	Créer une zone logistique Gabès-Zarzis
16	Établir des zones tampons frontalières
17	Mettre en œuvre un plan d'aménagement dynamique et non statique
18	Inverser l'exode rural ; favoriser la dynamique inverse
19	Promouvoir le marketing territorial
20	La conservation du patrimoine architectural (qui contribue au développement du secteur touristique)

21	Développer la coordination entre les communes et les différents ministères
22	Concentration sur des chaînes de valeurs (huile d'olives, dattes, agrumes...)
23	Prendre en compte la mise en place effective de la discrimination positive
24	Améliorer les infrastructures hospitalo-universitaires et pour la culture dans les régions
25	Penser à redynamiser le bassin minier dans la région de Gafsa
26	Rompre l'isolement de la région Nord-Ouest (désenclaver)
27	Transformer localement les produits de la région Nord-Ouest (Tabac, Bois, Céréales...)
28	Spécialiser la région Nord- Ouest dans certaines niches (les céréales, le tourisme écologique, autres...)
29	Consolider et mettre en place la logistique culturelle (absente pour le moment)
30	Favoriser la métropolisation croissante d'une ou deux villes du Sud-Est
31	Résoudre les problèmes spécifiques de la ville de Sfax
32	Prendre en compte les précédentes études de l'aménagement du territoire

NOTE D'ORIENTATION

NOTE D'ORIENTATION POUR L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE EN TUNISIE



PRÉPARÉ PAR :
ADEL BEN YOUSSEF FASTLANE
CONSULTING & RESEARCH (FCR) ©

PRÉPARÉ POUR :
SDATN MEHAT

ADRESSE :
CENTRE EL OMRANE 162 AVENUE DE
L'UMA SOUKRA 2036 TUNIS

NOUS CONTACTER :
TEL : +216 24 111 901
E : ADEL.BENYOUSSEF@GMAIL.COM
WEB: WWW.FASTLANE-CR.COM

