

***ETUDE DU SCHEMA DIRECTEUR
D'AMENAGEMENT DE LA REGION
ECONOMIQUE DU NORD-EST***

***Rapport final de 3^{ème} phase
(Dossier définitif)***

Février 2011

URBACONSULT

70, Avenue de l'Indépendance - 2000 Le Bardo - Tunis- Tél. : (71). 507.665 - Fax : 507.822 / E-mail :
morched.chabbi@topnet.tn

morched.chabbi@lapost.net

ETUDE DU SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT DE LA REGION ECONOMIQUE DU NORD-EST

Rapport final de 3^{ème} Phase

INTRODUCTION

Dans le but de dynamiser le rôle des régions économiques, le schéma directeur d'aménagement des régions économiques (SDARE) a été institué pour définir des espaces de compétitivité et des orientations de développement économique. Face aux multiples enjeux de la mondialisation, le SDARE est un instrument qui définit des orientations stratégiques à l'échelle régionale.

Conformément aux termes de référence, l'étude des SDARE comporte trois phases qui visent à analyser les contenus suivants :

- La première phase comporte un bilan diagnostic, les problématiques de développement et les orientations générales
- La deuxième phase comporte deux parties :
 - La première partie définit les scénarios d'aménagement et de développement du Nord-Est
 - La deuxième partie définit le SDARE et le plan-programme
- La troisième phase comporte la finalisation du document définitif.

La première phase du SDARE du Nord-Est avait à travers un constat-diagnostic détaillé, permis d'identifier les atouts et les contraintes de la région du Nord-Est.

La deuxième phase comportait deux parties. Dans le rapport de la première partie ont été proposés trois scénarios d'aménagement pour la région du Nord-Est sur la base du diagnostic établi et de la problématique engagée.

Le choix des autorités régionales a été fixé sur le deuxième scénario tout en incluant les atouts du troisième.

Le rapport de la 2^{ème} partie a permis de définir par la suite la stratégie de développement et d'aménagement de la région et le plan programme.

Le présent rapport qui correspond à la phase finale de l'étude rassemble les deux phases présentées, il comprend ainsi les parties suivantes :

- **Une première partie traitant le diagnostic de la région et les scénarios d'aménagement**

Le diagnostic de la région a fait ressortir les tendances lourdes d'évolution de la région, les mutations urbaines et socio-économiques et les contraintes environnementales.

Ce diagnostic a permis de définir la problématique de la région sur la base de laquelle sont proposés les trois scénarios d'aménagement.

- **Une seconde partie qui comporte :**
 - La stratégie d'aménagement et de développement de la région économique du Nord-Est et qui définit les axes stratégiques de développement de la région en conformité avec les orientations nationales en matière d'aménagement du territoire ainsi que les plans de développement économique et social.
 - Le schéma directeur de la région économique du Nord-Est qui constitue la concrétisation spatiale des options d'aménagement
 - Le plan programme et les mesures d'accompagnement
 - Les instruments de mise en œuvre du schéma

PREMIERE PARTIE

BILAN DIAGNOSTIC, PROBLEMATIQUE ET SCENARIOS D'AMENAGEMENT DE LA REGION ECONOMIQUE DU NORD- EST

1- BILAN DIAGNOSTIC

1.1- Cadre général

1.1.1- Bref historique de la région du Nord-Est

La région du Nord-Est de la Tunisie s'étend sur sept gouvernorats : les gouvernorats de Tunis, Ben Arous, Ariana et Manouba, correspondant à l'aire du Grand Tunis, ainsi que les gouvernorats de Bizerte, Nabeul et Zaghouan.

Le Nord-Est, occupant 12.855km² représente seulement 8,2% du territoire national et est entièrement compris dans un rayon d'une centaine de kilomètre à partir du centre de la capitale.

Le périmètre est resté le même que celui établi par le Schéma Régional d'Aménagement du Territoire (SRAT) élaboré en 1985 dans le cadre du Schéma National d'Aménagement du Territoire (SNAT).

La population a également augmenté proportionnellement au reste du pays, la région concentre 36% de la population tunisienne, dont un peu moins des 2/3 résident dans le Grand Tunis.

La région a connu un taux de croissance annuel de 2,1% entre 1984 et 2004, beaucoup plus important que la moyenne nationale dont le taux s'élève à 1,7% durant la même période. Sa dynamique économique est également importante, puisqu'elle recèle plus de 40% des activités nationales sur son territoire, ce qui lui confère une place stratégique dans la course engendrée par la mondialisation.

Le Nord-Est se caractérise par plusieurs traits marquants, avec un caractère très spécifique de cette région par rapport aux autres régions de la Tunisie, car elle possède un environnement complexe composé d'un ensemble de reliefs où alternent les cuvettes, les plaines, les lacs et les sebkhas baignées par la Mer Méditerranée, et bordées par les golfes de Tunis et de Hammamet.

Un important littoral de 600 kilomètres de long s'étend de la délégation de Sidi Machreg au Nord-Ouest du gouvernorat de Bizerte jusqu'à Hammamet Sud au Sud-Est du gouvernorat de Nabeul.

Le littoral qui offre une morphologie très variée, se distingue par un littoral à falaises escarpées ceinturées par de petites criques (côte Nord de Bizerte et littoral Ouest du Cap Bon) du littoral aux vastes plages sablonneuses (littoral Est du Cap Bon.) Cette grande variété confère à la région du Nord-Est un environnement riche et fragile à la fois, dont certains paysages sont protégés nationalement et internationalement : le Parc National d'Ichkeul, le Cap Serrat, la forêt de Rimel, le Jbel Zaghouan, le Jbel Korbous, le golfe de Hammamet, le lac de Tunis, Kerkouane...

La richesse des ressources naturelles donne à la région un cadre naturel avec des potentialités de développement très favorables.

L'alternance de la mer, des plaines et des massifs montagneux offrent aux environs de la capitale un cadre spécifique que les Phéniciens et les Romains ont su mettre en valeur grâce à ses attraits paysagers et défensifs.

Aujourd'hui, encore les sites culturels et le patrimoine historique font partie des potentialités exceptionnelles déployées par la région telles que le site de Carthage-Sidi Bou Said, les ruines d'Utique, le Temple des Eaux et l'Aqueduc romain, ou encore le fort de Kélibia.

L'eau est un élément très présent dans la région, car outre le littoral, le Nord-Est comporte une multitude d'oueds, de nombreux lacs, sebkhas et lagunes, des sources naturelles, des zones marécageuses et des ports de pêche, qui ont permis, grâce à un aménagement hydro-agricole performant, la culture de fruits et de légumes sur les grandes plaines.

L'élément hydrographique explique l'ancienneté et la densité de l'occupation humaine de la région du Nord-Est qui a été de tout temps fortement appréciée par les hommes, tour à tour découverte par les Phéniciens, installés à Carthage, puis par les Romains qui ont peuplé l'ensemble de la région avec de nombreuses colonies.

Par ailleurs, la restructuration et le renforcement du réseau régional depuis 1985, ainsi que la promotion de certaines villes intermédiaires jouant le rôle de relais régionaux, ont organisé l'armature urbaine actuelle, autour d'une métropole à vocation internationale, Tunis.

La région du Nord-Est reste, la région la plus urbanisée de la Tunisie, avec un taux d'urbanisation de 80% en 2004, alors qu'il était de 73% en 1984, bien que, le contraste soit important entre le Grand Tunis (92%) et les trois autres gouvernorats de la région (58%).

La région se caractérise également par une diversité des fonctions économiques importantes : industrie conséquente, agriculture diversifiée, tourisme dynamique, services de haut niveau...

Elle abrite plus de 40% des activités, ce qui lui confère ainsi une place stratégique parmi les pays étrangers, puisqu'elle se valorise aussi par les exportations industrielles et agricoles.

Les orientations d'aménagement régional en 1985 impliquaient la maîtrise d'un essor urbain et industriel soutenu. Le développement économique était axé sur le secteur agricole mais aussi sur le déploiement des moyens de communications et des services. Cet objectif devrait effacer le cloisonnement existant entre Tunis et sa région, de façon à constituer un ensemble économique homogène, susceptible d'être autonome par rapport à la capitale.

Actuellement, les principaux enjeux de l'aménagement régional sont pratiquement les mêmes et concernent la protection des terres agricoles fertiles, mitées par une croissance urbaine non maîtrisée, et la métropolisation de la région du Nord-Est.

La mise en perspective de la situation du Nord-Est en 1985 et en 2005 montre que la région ne cesse d'accroître son poids démographique, de renforcer son poids urbain, et de diversifier son poids économique afin d'être en mesure d'assurer à son territoire un rôle international.

Ses spécificités, innées ou acquises, lui ont permis de progresser plus vite que le reste du territoire national et donc de valoriser ses perspectives d'évolution économiques.

1.1.2- Les dimensions nationales de la région du Nord-Est

a- Poids démographique

Sur le plan démographique, les facteurs naturels et économiques favorisent ou entravent les établissements humains sur un territoire.

Dans la région du Nord-Est, les délégations ayant le plus fort taux de croissance annuelle se sont densifiées le plus. Ainsi, le centre de Tunis perd de plus en plus de population, au profit des périphéries les plus proches, mais également des relais régionaux à une soixantaine de kilomètres de la capitale, tels que Nabeul-Hammamet, Bizerte et Zaghouan. C'est avec le gouvernorat de Bizerte que les migrations alternantes sont de plus en plus intenses, suivi des gouvernorats de l'Ariana, de la Manouba et de Ben Arous.

On observe ainsi une augmentation des migrations alternantes entre la capitale et ces pôles de croissance urbaine et résidentielle. Vingt ans auparavant, les migrations alternantes s'effectuaient entre Tunis et sa périphérie immédiate. Les actifs n'hésitent plus à faire les déplacements journaliers, favorisés par les axes routiers rapides. Les migrations résidentielles de la capitale vers ces villes correspondent à la tranche d'âge située entre 30 et 40 ans, traduisant la relative jeunesse des migrants, le plus souvent en ménage.

Les courants migratoires nationaux les plus prépondérants se font à destination du Grand Tunis, soit une proportion de 76,7%. Ces migrations sont en partie internes au Grand Tunis, et proviennent également du Nord-Ouest.

La participation importante de la région dans l'alimentation des migrations intérieures au pays fait du Nord-Est une région attractive. En effet, le cadre de vie et les services à la population proposés aux habitants est nettement supérieur aux autres régions. Il s'en ressent sur le niveau de vie qui dépasse largement la moyenne nationale, mais où celui de Tunis masque des situations moins favorables, à l'intérieur des gouvernorats de Zaghouan ou de Bizerte par exemple.

Le poids démographique du Nord-Est, représenté par 35% de la population totale sur un espace correspondant à 8% du territoire national, révèle la place fondamentale de la région en faveur du développement et du fonctionnement du pays. La région attire de plus en plus de population, et les migrations compensent la décroissance du solde naturel, due aux effets de la politique de planification des croissances engagée à partir des années 60.

Le Nord-Est abrite une région densément peuplée, fortement urbanisée et dont la croissance s'effectue à un rythme relativement modéré, grâce notamment à un bilan migratoire faiblement excédentaire.

Cependant, les sept gouvernorats présentent de fortes disparités spatiales et démographiques, selon la population communale et la population non communale. Les pôles de croissance

concentrent la majeure partie de la population, alors que les campagnes connaissent des taux de croissance de plus en plus faibles.

b- Poids urbain

Les rythmes contrastés de croissance entre villes et campagnes s'expliquent par le fait urbain qui connaît un essor considérable dans toute la Tunisie, et plus particulièrement dans la région du Nord-Est.

En matière de sites urbains, la région abrite sept chefs-lieux de gouvernorat, qui entourent la capitale Tunis. Ces agglomérations constituent l'essentiel de l'environnement urbain de la région. Ces villes forment la véritable armature urbaine de la région, toutes distantes à une soixantaine de kilomètres les une par rapport aux autres.

Ce sont des centres régionaux qui sont sous l'influence directe de la capitale, comme Nabeul-Hammamet, Bizerte, ou Zaghouan. Mais le poids urbain est désormais également représenté par d'anciens bourgs ruraux autour de la capitale, devenus, sous la pression urbaine, de véritables pôles de croissance urbaine. L'exemple est flagrant avec les différents bourgs devenus des communes dans le gouvernorat de la Manouba, ou dans le gouvernorat de l'Ariana avec le quartier de la Soukra. Ces espaces urbains forment par conséquent un tissu urbain continu avec la capitale, et font partie des nouveaux centres urbains émergents. Toutefois, ces noyaux urbains sont trop près du centre pour former des agglomérations notables.

La dynamique urbaine régionale du Nord-Est est hiérarchisée car elle fonctionne sous l'influence immédiate de la capitale, secondée par des pôles ou conurbations tels que Bizerte-Menzel Bourguiba-Mateur, Nabeul-Hammamet, Grombalia-Soliman, Zaghouan, El Fahs.

Le recensement de 2004 a montré que la croissance a été ralentie au centre de la région, au profit d'un report sur les périphéries.

La croissance démographique de la région du Nord-Est s'est faite dans les différentes couronnes de la capitale, avec le plus fort taux d'attraction observé dans les villes de la première couronne, celles des banlieues résidentielles. L'espace relationnel qui résulte de cette forte concentration de population, d'activités, d'infrastructures et d'échanges converge vers la capitale. C'est un espace de polarisation unique dans le pays, point de convergence pour la circulation et les échanges de biens et de personnes dans la région, et même au-delà, dans tout le territoire tunisien. Le risque majeur de ce schéma reste celui d'un espace régional sous-intégré par rapport à la capitale, avec des relations axées sur le Grand Tunis.

c- Poids économique

Sur le plan économique, la région du Nord-Est fonctionne en relation avec la capitale, qui constitue le centre urbain, démographique et économique principal de la région.

Le taux d'activité est relativement stable dans la région. Il est d'environ 82% dans les gouvernorats du Grand Tunis, mais il est moins élevé dans les gouvernorats de Zaghouan et de Bizerte du fait de leur caractère plus rural. Par contre, le gouvernorat de Nabeul se distingue par un taux d'activité égal à 90%. Le chômage ne cesse d'augmenter et les disparités entre gouvernorats est frappante : 21,2% dans le gouvernorat de Zaghouan contre 9,7% dans le gouvernorat de Nabeul. Néanmoins, la part de chômage dans la région du Nord-Est correspond aux tendances nationales avec un taux moyen de 14,2%.

Le nord-Est présente des ressources favorables au développement agricole, accentuées par un savoir-faire important et performant, transmis de génération en génération. En effet, le potentiel productif a bénéficié de nombreux aménagements de mise en valeur et de protection, ainsi que d'un système d'intensification et d'irrigation des sols et des cultures, qui ont permis d'engendrer une dynamique de l'activité agricole. Les espaces actuels se situent principalement dans la zone du Cap Bon, dans les terres intérieures du gouvernorat de Bizerte et autour de Zaghouan. Le taux d'emploi dans ces zones s'élève à 20,5%, alors que la moyenne nationale de l'emploi agricole est de 16,5%. Par contre, l'activité agricole dans le Grand Tunis est pratiquement inexistante. La région tunisoise abritait trois plaines de cultures très riches grâce à leur irrigation par les oueds, la plaine de la Soukra, la vallée de la Mejerda et la plaine du Mornag. Ces trois terroirs ont été fortement transformés sous la pression urbaine.

Cependant, malgré les efforts poursuivis au niveau de la politique agricole, la région du Nord-Est n'a pas encore valorisé la totalité de ses potentialités et n'a pas optimisé l'utilisation de ses ressources naturelles.

Au niveau industriel, la capitale reste fortement marquée par l'implantation et la concentration des activités industrielles et des emplois.

Mais les efforts se poursuivent afin de délocaliser et de créer un maximum d'entreprises à l'extérieur du territoire de la capitale. On assiste également à la diversification des activités industrielles, l'appareil industriel ayant attiré une main d'œuvre plus qualifiée, et l'utilisation d'une technologie industrielle plus complexe, afin de réduire la précarité engendrée par le travail basé sur le modèle fordiste. On peut noter une relative homogénéité en 2004 des emplois industriels selon les gouvernorats de la région du Nord-Est. Le taux d'activité s'élève aux alentours de 27%, avec un poids légèrement inférieur dans le Grand Tunis (21%). Le poids industriel est donc quasiment bien réparti sur le territoire régional, et la diffusion de l'industrialisation continue de s'effectuer en direction des villes moyennes, et non plus des grands pôles. Ainsi, des communes telles que Utique, Bir M'Cherga, Jebel El Oust, connaissent une nouvelle dynamique économique, permettant d'attirer de nouveaux investisseurs potentiels.

Le territoire du Nord-Est reste le premier espace d'activités industrielles par rapport à une moyenne nationale s'élevant à 20% d'emplois industriels. La région a notamment de plus en plus de moyens pour se tourner vers une industrie et une technologie de pointe, afin d'obtenir une valeur ajoutée sur son territoire et de promouvoir ces activités à l'échelle internationale.

L'activité touristique est un des piliers importants du développement économique du pays. Elle occupe une place importante dans l'espace régional du Nord-Est, grâce notamment à la côte littorale, qui bénéficie de la zone de Hammamet notamment. La dynamique touristique profite également de nombreux atouts constitués d'éléments naturels (climat, espaces naturels et forestiers), culturels et historiques. Ce potentiel considérable et spécifique au Nord-Est engendre une forte attractivité touristique puisque l'espace régional représente environ 30% de la capacité d'hébergement totale de la Tunisie. L'avantage de l'activité touristique est qu'elle génère des emplois directs, principalement saisonniers, mais également des emplois indirects sur les autres secteurs économiques de la région, tels que les transports, la pêche, le bâtiment, le commerce et également, un secteur important en plein essor, l'artisanat.

Les services constituent également une branche bien représentée dans le Nord-Est, avec une pointe des emplois liés aux services dans le Grand Tunis.

L'économie régionale contribue en majeure partie à l'ensemble économique national, en absorbant un grand nombre d'actifs sur son territoire, occupant plus de 40% des activités du pays.

1.2- Rappel des tendances lourdes

L'ouverture de l'économie nationale par rapport au marché mondial est l'un des défis de la mondialisation auquel la Tunisie est confrontée, et de ce fait s'est engagé au cours de ces dernières années à réaliser « la recherche d'une meilleure compétitivité au niveau de l'industrie de l'agriculture et des services ».

Cet impératif devient stratégique dans le cadre du nouveau contexte international caractérisé par la globalisation des échanges mondiaux.

La compétitivité repose en effet sur différents facteurs, tels que la qualité des ressources humaines, la disponibilité et la qualité des infrastructures de transport et de télécommunication, la qualité des services administratifs et le capital productif.

Outre ces facteurs, le développement de la logistique et du transport multimodal sont nécessaires à l'articulation des ports et des espaces industriels. Ces nœuds logistiques représentent des vecteurs de compétitivité car la création de plateformes multimodales constituent des espaces d'entreposage où les opérations de chargement / déchargement s'en trouvent facilitées. Ces facteurs de compétitivité intègrent également le renforcement de l'efficacité du système de formation.

Compte tenu de ce contexte, la compétitivité qui correspond à l'amélioration de la capacité d'un pays à faire face à la concurrence étrangère à la fois sur les marchés extérieurs et intérieurs et à attirer les IDE, constitue un enjeu important sur la base duquel doivent être évaluées les différentes composantes socio-économiques d'une région.

1.2.1- la compétitivité en matière d'activités industrielles

Le secteur industriel constitue un secteur stratégique pour l'économie nationale représentant en termes de valeur ajoutée en 2006, selon l'Agence de Promotion de l'Industrie, 31% de la valeur de la production du pays. La région du Nord-Est qui concentre près de 46.8% des emplois industriels de l'ensemble du pays, se distingue par son poids industriel et ses performances économiques qui lui permettent de jouer un rôle primordial dans le renforcement des potentialités économiques du pays qui assurent son insertion dans le système économique mondial.

Dans ce nouveau contexte marqué par la forte concurrence mondiale et face aux défis majeurs de la mondialisation, l'adoption d'une nouvelle stratégie visant à assurer le renforcement des capacités compétitives des entreprises et le soutien de la recherche et du développement pour favoriser l'innovation technologique, devient impérative.

Ainsi divers programmes de mise à niveau ont été engagés pour renforcer la compétitivité des entreprises industrielles dont notamment le programme de mise à niveau industrielle lancé en 1996. Ce programme présentait des insuffisances telles que le manque d'intérêt pour l'investissement non matériel et l'appui financier limité des banques¹. C'est pourquoi fut instauré le « PMI » nouveau programme de modernisation industrielle.

Grâce au PMI qui a permis le renforcement de l'aptitude des entreprises tunisiennes à concurrencer les entreprises internationales, la Tunisie a été classée par le forum économique de Davos au 36ème rang selon l'indice de compétitivité.

Financé par l'Union Européenne ce programme vise à renforcer la compétitivité des entreprises par l'assistance technique (coaching et qualité) et des actions de développement de l'innovation, ainsi que par la densification du tissu industriel en facilitant la création d'entreprises innovantes et l'amélioration de l'environnement des entreprises.

Compte tenu de son poids industriel concentrant un peu moins de 50% des entreprises du pays, le Nord-Est doit bénéficier de ces différents programmes offrant aux entreprises un cadre réglementaire et fiscal adéquat, facilitant la captation des investissements et l'amélioration de la productivité des biens et matériels.

En outre, la région bénéficie des capacités du grand Tunis, premier pôle économique et industriel du pays, qui concentre 1/3 des entreprises et du PIB et est caractérisé par l'importance des entreprises financières (65 % des entreprises financières du pays) ainsi que par un certain nombre d'attributs tels que les services de haut niveau, une main d'œuvre qualifiée etc.

Rayonnant sur l'ensemble du pays grâce à un potentiel important en infrastructures de transport et de communication, qui sera renforcé par les nouveaux projets d'aéroport et du port en eau profonde d'Enfidha ainsi que par le district industriel, le Nord-Est est appelé à devenir une composante fondamentale d'un espace métropolitain s'étendant de Bizerte jusqu'à Sousse assurant de ce fait une meilleure ouverture de la Tunisie sur les échanges au sein de la Méditerranée.

Ces diverses opportunités favorisant le développement des exportations et de l'industrie « offshore » permettront à la région du Nord-Est de développer un secteur industriel dynamique

¹ Rapport de la banque mondiale

et compétitif en mesure de faire face à la concurrence à l'échelle mondiale. Pour ce faire certaines conditions sont indispensables :

- L'amélioration de l'attractivité et de la captation des investissements étrangers à travers le développement des secteurs de haute valeur ajoutée notamment les services liés aux TIC, à l'ingénierie et aux industries mécaniques et électroniques
- Le renforcement des infrastructures de transports et de communication assurant son ouverture sur l'environnement national et international
- La confirmation de l'importance des technopoles et des pôles de compétitivité avec l'implantation de nouveaux pôles spécialisés dans la région, à l'instar de celui de Bizerte permettant de renforcer la compétitivité du secteur agroalimentaire qui constitue un secteur majeur du développement économique.
- L'amélioration de la qualité des équipements et du personnel employé

La région du Nord-Est considérée parmi les principaux pôles d'activité industrielle du pays, doit de ce fait offrir l'environnement le plus adapté pour le développement d'un secteur économique compétitif contribuant par son poids au renforcement des potentialités du pays, ce qui favorisera sa meilleure intégration à l'échelle internationale.

1.2.2 - La compétitivité en matière d'agriculture

Le Nord-Est est une région privilégiée du point de vue agricole, compte tenu de ses spécificités pédologiques, de l'intensité de ses flux, de sa position de relais d'innovation et surtout des caractéristiques de sa population.

En effet, sa population représente 1/4 de la population tunisienne avec un taux d'urbanisation important, et son niveau de vie est l'un des plus élevés à l'échelle du Maghreb, compte tenu d'une forte concentration des catégories socio-professionnelles aisées.

Ces facteurs constituent des conditions optimales pour le développement d'une agriculture intensive et spéculative.

Soumis à l'attractivité de Tunis, les espaces agricoles du Nord-Est évoluent de plus en plus en « territoire agricole intensif », commandé par le marché de gros d'intérêt national de Bir Kassâa. Mis en place depuis 25 ans, ce marché, assure l'approvisionnement du Grand Tunis en légumes, fruits et produits de la mer, et traite près de la moitié de la production nationale acheminée par l'ensemble des marchés de gros du pays.

La tendance à l'intensification des cultures dans le Nord-Est a commencé dès les années 1950 et s'est réalisée en deux étapes. La première a correspondu à l'activation du Programme de Mise en Valeur de la Mejerda et à l'intégration de la Basse Vallée au Plan Directeur des Eaux du Nord. La superficie irriguée, qui représentait 15% de l'ensemble national, a progressé de 6 % en moins

de quarante ans » (Dlala H. 2006) et a permis de fournir à la capitale une partie de ses approvisionnements surtout en cultures maraîchères.

Lors de la deuxième étape à partir des années 70, l'intensification agricole a largement contribué à la formation de bassins laitiers installés dans les zones d'irrigation du Nord-Est, compte tenu de la concentration du cheptel bovin dans de nombreuses zones, et des centres de collecte et de stockage du lait dans la Basse Vallée de la Mejerda, le Sahel de Bizerte ainsi que dans les bassins de Béja, de Mateur, de Sejnène et du Tell intérieur.

Tunis devint ainsi le principal centre de consommation et de transformation du lait et le pôle national d'approvisionnement et de distribution des fruits et légumes.

Toutefois en dépit de ces évolutions on assiste au grignotage de l'espace agricole et du fait de la spéculation urbaine beaucoup plus rémunératrice.

De ce fait, le développement de l'activité agricole dans le Nord-Est, dans un contexte de renforcement de la compétitivité, doit être organisé dans un cadre de solidarité métropolitaine de Tunis où les coûts élevés du sol et les facteurs de production ne pourraient qu'appuyer la tendance spéculative, avec le développement possible des primeurs et fruits d'arrière saison, des cultures florales, autant pour la consommation locale que pour le marché européen, à partir des nœuds d'échanges du Nord-Est ou d'Enfidha. Cette évolution pourrait ainsi compenser largement le mitage inéluctable des terres agricoles situées dans le voisinage immédiat de Nabeul, Bizerte et Tunis.

1.2.3- Compétitivité en matière des services

a- Les services touristiques

La Tunisie, classée 34ème en termes de compétitivité touristique selon le dernier rapport économique de Davos, présente différents atouts qui lui ont permis de devancer ses concurrents directs tel que la Jordanie, le Maroc et la Turquie.

Ce rapport a permis d'analyser les facteurs de compétitivité touristique de la Tunisie relevant que celle-ci détient un avantage compétitif en matière de prix par rapport à ses concurrents. Cependant, elle présente certaines insuffisances en matière de santé et d'hygiène ainsi qu'un retard en matière des ressources naturelles et culturelles.

D'autres carences ont été ainsi signalées en matière d'infrastructures du transport aérien, des technologies de communication et de l'information et de la qualité de la main d'œuvre.

Surmonter ces différentes contraintes et veiller à promouvoir davantage le rendement du secteur touristique est un objectif que la Tunisie compte atteindre durant les prochaines années en adoptant une nouvelle stratégie permettant de diversifier le produit touristique, renforcer la

compétitivité de la Tunisie comme destination la moins chère de la Méditerranée, et prolonger la saison touristique en développant un tourisme haut de gamme en basse saison.

La compétitivité touristique de la Tunisie doit être donc renforcée pour qu'elle puisse correspondre aux nouvelles exigences de l'économie mondiale. De ce fait il importe de s'appuyer sur les régions économiques car cette orientation est un impératif incontournable permettant au pays d'atteindre ses objectifs.

De ce fait la région du Nord-Est constitue l'une des régions de la Tunisie qui bénéficie d'un ensemble d'atouts économique, culturel et organisationnel, susceptible de renforcer les potentialités touristiques du pays.

De par sa situation stratégique et son ouverture sur le bassin méditerranéen, la région du Nord-Est dispose d'un potentiel majeur en infrastructures de transport et de communication internationale (les ports, les aéroports, les nouvelles technologies de communication et des services), en plus d'une diversité de richesses patrimoniales, culturelles et naturelles. En outre, sa capacité hôtelière 37.8% du pays et 33% de l'ensemble de nuitées à l'échelle nationale, favorisent la région du Nord-Est.

Pour assumer son rôle d'une manière efficace dans le processus de développement touristique du pays, la région du Nord-Est devra renforcer sa compétitivité en matière de services touristiques et adopter la nouvelle stratégie basée sur des mesures visant à :

- Moderniser les centres de formation touristique
- Développer le programme de mise à niveau touristique
- Développer l'utilisation des nouvelles technologies de la communication dans le domaine touristique
- Promouvoir le tourisme culturel à travers la promotion des sites archéologiques et des musées et la réhabilitation des routes menant à ces sites
- Promouvoir le tourisme golfique par la multiplication des terrains de golf
- Améliorer la qualité des services touristiques.

Outre ces différentes mesures, l'accent est mis également sur la nécessité de diversifier le produit touristique.

L'offre touristique, caractérisée par une forte spécialisation dans le tourisme balnéaire, devra être diversifiée et différenciée en vue de promouvoir de nouveaux produits, répondant aux nouveaux besoins et exigences de la demande internationale.

La tendance est aujourd'hui en faveur des produits hauts de gamme, à l'instar du tourisme golfique, du tourisme de santé et du tourisme culturel et écologique.

L'adaptation aux nouvelles tendances touristiques nécessite également la mise en place de nouveaux modes d'hébergement. De l'hôtellerie classique il faut passer donc aux résidences, aux apparts hôtels et promouvoir les centres de loisirs et d'animation.

S'agissant du tourisme culturel, la région du Nord-Est bénéficie de diverses richesses patrimoniales et culturelles du fait de l'existence d'une diversité de sites archéologiques et historiques (les médinas, parc archéologique Carthage-Sidi Bou Saïd, ainsi que divers autres sites puniques et romains.etc).

La promotion du tourisme culturel nécessite de ce fait la prise en compte des spécificités des différents sites culturels et historiques de la région, ceux-ci devront bénéficier d'actions de valorisation et de réhabilitation de manière à garantir leur meilleure intégration dans la nouvelle dynamique touristique.

Les richesses naturelles et les potentialités écologiques du Nord-Est (la mer, les sites naturels et espaces forestiers, diversités biologiques. etc.) constituent des atouts aussi en faveur du développement du tourisme écologique et du bien être.

S'agissant d'un secteur à fortes potentialités, l'écotourisme devra constituer le fer de lance d'une stratégie de développement d'un secteur compétitif à l'échelle mondiale. Cependant, la promotion de ce secteur nécessite la mise en place d'un ensemble de mesures et d'actions visant notamment :

- La valorisation et la protection de l'environnement
- L'exploitation du patrimoine et des sites écologiques par leur intégration dans les circuits touristiques,
- La mise en place d'outils réglementaires de plans et des programmes d'actions performants

C'est dans cette perspective que se sont développés de nouveaux types de projets permettant d'exploiter et de mettre en valeur les ressources naturelles et patrimoniales des régions tout en respectant les conditions environnementales et spécificités des sites accueillant ces aménagements.

Les circuits touristiques et les stations thermales sont les principaux projets créés dans la région du Nord-Est. Le projet de la route de l'eau engagé en 2007, consiste à aménager le circuit de l'eau acheminé de Zaghouan à Carthage. Ce projet comprend un parc urbain, un centre de services, des pistes pour randonnée pédestre, un musée écologique et des espaces d'animation.

Ce projet, qui abrite également la réserve de Djebel Zaghouan, vise à consolider la biodiversité et à introduire des espèces animales en voie de disparition.²

² Source : Ministère de l'environnement

A Korbous une grande station touristique d'une capacité de 6000 lits sera destinée au tourisme thermal et de santé sans oublier la station écotouristique du Parc national de Boukornine et dont les travaux sont en cours d'achèvement.

La promotion de ce secteur permettra donc de développer un tourisme haut de gamme et à haute valeur ajoutée et de rehausser l'image du tourisme national.

Cependant des efforts supplémentaires doivent être envisagés pour maîtriser les différentes difficultés qui entravent le développement de ce secteur en veillant à :

- Adapter les produits aux exigences du marché et aux besoins des clientèles et aux standards de qualité
- Instaurer un cadre réglementaire propre à l'activité écotouristique
- Assurer l'adéquation des infrastructures d'aménagement ainsi qu'un personnel qualifié

Les potentialités du Nord-Est favorisent le développement du tourisme golfique compte tenu de l'existence dans la région, d'un bon nombre de terrains de golf. Ainsi pour le tourisme de congrès et d'affaires, la région dispose d'un potentiel important en hôtels de 5 étoiles et d'une infrastructure portuaire et aéroportuaire offrant les possibilités des séjours de courtes durées ce qui permet d'étaler la saison touristique en dehors de la période estivale. Les grands projets urbains prévus, auront sans doute leurs effets sur l'amélioration et le renforcement des prestations dans ce domaine.

La promotion de ces différents secteurs permettra de développer un tourisme haut de gamme et à haute valeur ajoutée susceptible de rehausser la qualité du tourisme tunisien et de répondre à la demande touristique de plus en plus croissante.

La région du Nord-Est doit de plus en plus s'approprier des facteurs de compétitivité en matière des services touristiques, misant sur la qualité et en offrant de nouveaux produits permettant de faire face à la concurrence internationale en projetant une image forte du tourisme national.

b- Le commerce et services

Jusqu'à une date récente la compétitivité des territoires dans le Nord-Est est restée embryonnaire au niveau du secteur du commerce. C'est au milieu des années 1990 que l'armature commerciale a connu un processus de transformation qui se poursuit à ce jour. Cette évolution a concerné le Nord-Est d'une manière générale et le Grand Tunis d'une manière particulière. En effet les supermarchés se modernisent, les centres commerciaux se multiplient et se diversifient et les Hypermarchés se développent, assurant un remodelage profond de la centralité commerciale donc de la centralité urbaine.

** Les centres commerciaux*

Le développement de nouveaux centres commerciaux est à la base de la mise en place de nouvelles centralités périphériques à la faveur du développement de nouveaux lotissements aisés situés au Nord de la ville comme c'est le cas des quartiers d'El Menzah et d'El Manar, d'Ennasr et, dans la zone des Berges du Lac Nord.

Ces nouveaux centres commerciaux comprennent différents commerces non alimentaires, magasins à rayons multiples, activités de loisirs tels les cafés, fast-food et restaurants. Souvent, ces activités commerciales et de services ont attiré divers types de bureaux (bureaux conseil, bureaux d'études, promotion immobilière, cabinets d'architectes, sociétés de services informatiques etc). Dans certains cas une activité de santé s'est implantée dans ces quartiers (cliniques et cabinets médicaux), comme c'est le cas à El Menzeh et El Manar, voire même des activités de santé haut de gamme (chirurgie esthétique, mise en place de prothèses), s'adressant à une clientèle internationale, comme c'est le cas des berges du lac.

**Les Supermarchés*

Sur les 135 Magasins de grandes surfaces recensés sur l'ensemble du territoire national en 2008, 81 sont localisés dans le Nord-Est, soit 60%, parmi les quels 57 dans le Grand Tunis. Tunis est certainement la métropole nationale et le principal relais de diffusion d'innovations pour le reste de la Tunisie. Toutefois, c'est le reste du Nord-Est, plus que les autres régions, qui accueille les nouvelles formes d'armature commerciale, en fonction de la concentration des hommes, des villes, des activités, des richesses et des catégories socio-professionnelles (CSP) supérieures.

La répartition des magasins dans le Nord-Est permet de nuancer 3 niveaux d'intégration des grandes surfaces :

- Un niveau élevé comme la chaîne Magro quatre sur quatre points de vente et Monoprix ave trente deux sur quarante deux points de vente.
- Un niveau moyen comme la chaîne Champion avec vingt quatre sur trente neuf points de vente.
- Un niveau inférieur : comme la chaîne Promogro avec un sur six points de vente ou le Magasin Général avec vingt sur quarante points de vente.

** Les hypermarchés*

Le premier hypermarché créé à Tunis depuis 2001 sur 10.000 m² sous l'enseigne CARREFOUR, est localisé au Nord-Est du Grand Tunis, près de la Marsa, à l'intersection de la RN10 et la RN9. Ses effets sont multiples puisqu'il a permis :

- Une augmentation additionnelle de l'offre,

- Une stimulation, même partielle de la production nationale ; la promotion des produits « made in Tunisia » grâce à des contrats négociés avec les producteurs agricoles et industriels tunisiens.
- L'obligation des autres acteurs locaux d'adopter les standards internationaux en termes d'offre de produits, de qualité et de stratégie marketing.

Géant deuxième hypermarché est implanté à partir de 2005, à l'extrémité Nord de l'agglomération sur la sortie de l'autoroute Tunis-Bizerte, avec un centre commercial, un grand parking et une aire de jeux. Tout comme Carrefour, Géant représente un centre commercial important.

Bricorama, en tant qu'hypermarché spécialisé en bricolage qui est le dernier né des hypermarchés, a ouvert ses portes au cours du 2^{ème} trimestre 2009, à proximité de Géant.

Si d'une manière générale, l'armature commerciale a connu une évolution notable au cours des 20 dernières années dans le Nord-Est en général et dans le grand Tunis en particulier, deux aspects limitent encore l'insertion de ce secteur dans le processus de compétitivité des territoires largement engagée dans d'autres domaines.

- La faiblesse de la diffusion des grandes surfaces sur de larges espaces plus ou moins éloignés des centres urbains importants. Soulignons à cet égard le faible engagement d'une chaîne comme le Magasin Général.
- La concentration exclusive des hypermarchés dans le Grand Tunis et leur absence particulièrement dans les métropoles régionales comme Bizerte et Nabeul-Hammamet.

Le développement de l'armature commerciale obéit à une volonté d'ouverture de l'économie nationale à l'économie mondialisée et répond à une dynamisation de divers domaines de services (banques, assurances, conseil, centres d'appel, grande distribution,...). Mais L'ouverture de nouvelles enseignes à Tunis répond, d'un autre côté à la volonté des grands groupes de distribution qui cherchent à élargir leur assise mondiale, en se positionnant sur les disponibilités encore offertes par les marchés émergents comme la Tunisie

1.2.4- Compétitivité à renforcer en matière des nouvelles technologies

Le secteur des TIC qui est un secteur compétitif et dynamique jouant un rôle important dans le développement et l'innovation, est considéré comme l'un des secteurs de base de l'économie tunisienne.

La Tunisie, classée au 31^{ème} rang au niveau mondial et 1^{ère} au niveau africain en termes d'aptitudes technologiques et d'accessibilité aux nouvelles technologies, bénéficie de divers atouts qui assurent la compétitivité de l'industrie des TIC du fait de la disponibilité d'une main

d'œuvre abondante et qualifiée, de l'existence d'un cadre juridique et des mesures d'encouragements favorables aux investissements.

Ce secteur représentant 10% du PIB en 2008, a connu un développement important au cours de ces dernières années, attesté par l'extension des réseaux de téléphonie mobile, de l'internet et de l'amélioration de l'accès au réseau informatique.

Au niveau régional, l'implantation des pôles technologiques, des cyberparcs, des centres d'appels et différents autres équipements liés aux services de communications et aux nouvelles technologies, ont permis de renforcer les potentialités des différentes régions du pays en matière de développement de la recherche et de l'innovation, de l'investissement et de la création d'emplois.

Ainsi, les technopôles considérés comme des espaces qui permettent de renforcer le lien entre secteurs de production, de formation et de recherche et favorisant la création d'un tissu d'entreprises innovantes, ont connu une nette évolution au cours de cette dernière décennie. Aujourd'hui au nombre de six, ces équipements vont atteindre dix pôles au cours des prochaines années et seront répartis sur la plupart des régions du pays.

La région du Nord-Est accueillant le premier technopôle du pays qui est celui d'El Ghazela dédié aux TIC, est doté aussi d'autres pôles, parmi lesquels on citera :

- Le technopôle de Borj Cédria spécialisé dans les énergies renouvelables, l'eau, l'environnement et la biotechnologie.
- Le technopôle de Sidi Thabet spécialisé en biotechnologie appliquée à la santé et aux industries pharmaceutiques et qui accueille divers instituts supérieurs tel que l'école de médecine vétérinaire et le centre national des sciences et technologies nucléaires.
- Le technopôle de Bizerte consacré à l'industrie agro-alimentaire, avec le centre de recherche des sciences et technologies des industries alimentaires, l'école nationale des ingénieurs de Bizerte.

Deux autres nouveaux pôles technologiques liés à l'extension du pôle d'El Ghazela en direction du parc Ennahli et de la Manouba verront le jour au cours des prochaines années. Ces deux pôles s'étendront sur une superficie de 100 hectares et abriteront des pépinières d'entreprises.

L'extension à Ennahli occupera un terrain situé sur la route nationale numéro 8, et d'une surface de 36,4 hectares, par rapport à une surface totale couverte du projet de l'ordre de 200.000 m² dont 25.000 m² pour la première tranche.

A la Manouba, l'extension sera implantée en face du Campus universitaire sur la route régionale n°38. Le projet occupera une superficie d'environ 54 hectares, pour une surface couverte de 300.000 m².

Le pôle de la Manouba sera doté d'une pépinière d'entreprises, d'un centre de vie, d'un espace des entreprises et d'une tour des entreprises. Le pôle technologique contribuera en effet à créer une dynamique économique et à impulser les activités industrielles et technologiques dans la région. Il est prévu qu'il génère 18.000 emplois et contribuera à promouvoir le secteur des nouvelles technologies de l'information et de la communication.

Outre ces projets de pôles technologiques, la région du Nord-Est se distingue par l'importance d'un personnel qualifié, compte tenu de la priorité que requièrent les nouvelles technologies dans le secteur de la formation et de l'éducation.

Elle présente notamment d'autres facteurs permettant de renforcer la compétitivité de ce secteur tels que :

- Des coûts salariaux compétitifs
- L'importance des investissements dans le domaine des télécommunications
- Le progrès dans les services mobiles et internet

En revanche certaines difficultés entravent le développement de ce secteur et sont liées essentiellement à un manque d'externalisation des services TIC auprès des administrations et des entreprises tunisiennes. Des problèmes concernent également les coûts et la qualité des services télécoms ainsi que la lourdeur et la complexité encore persistante des procédures administratives. A cet égard, la région du Nord-Est est appelée à adapter la stratégie nationale entreprise pour le développement de ce secteur autour des axes suivants :

- Le développement et la modernisation des infrastructures de technologie et de communication
- L'instauration d'un cadre réglementaire et juridique évolutif permettant le renforcement de secteur privé
- L'amélioration et la promotion d'un capital humain de qualité

La compétitivité du secteur des TIC nécessite de nouvelles avancées en matière de tarifs et de qualité des services de télécommunication pour que ce secteur des technologies de l'information et de la communication devienne l'un des principaux axes de développement futur.

1.3- Les mutations socio-économiques

Les transformations de la région du Nord-Est sont multiples et nous analyserons dans ce qui suit :

- Les mutations démographiques
- Les transformations de la famille
- L'amélioration des conditions d'habitat
- L'amélioration de la formation et de l'éducation
- Les mutations économiques

1.3.1- Les mutations démographiques

Engagée depuis le milieu des années 60 dans une politique de planification de la natalité, la Tunisie a connu au cours des quarante dernières années une transition démographique marquée par la baisse de la natalité et la baisse de la mortalité.

Aujourd'hui avec un taux d'accroissement démographique de 1,1%, alors que ce même taux était de 3,5% au lendemain de l'indépendance, on peut affirmer que la transition démographique en Tunisie touche à sa fin.

Cette évolution caractérisée par une faible croissance démographique est plus marquée dans les régions littorales et notamment dans la région du Nord-Est.

Les conséquences d'une telle mutation ont contribué à assurer la prédominance des familles conjugales avec un recul important des familles élargies.

1.3.2- Les transformations de la famille

L'indice de fécondité qui était au lendemain de l'indépendance de 6,3 enfants, s'établit en 2009 à deux enfants. Cette évolution traduit les résultats de la politique de contrôle des naissances, engagée en 1966 et qui au terme d'une génération a contribué à transformer non seulement la

taille de la famille, avec une prédominance de la famille conjugale, mais a également contribué à modifier l'éducation et la socialisation des enfants. En outre on constate, un recul important de l'âge au mariage qui s'établit à 32 ans pour les garçons et 28 ans pour les filles. Cette évolution traduit la recherche d'une intégration à l'emploi et l'accès de plus en plus important des filles à l'enseignement supérieur, et qui représentent aujourd'hui 53% de l'ensemble des étudiants à l'échelle du pays.

Les transformations de la famille dans le Nord-Est se traduisent également par une réduction de la taille des ménages qui est passé de 4,9 personnes en 1994 à 4,28 en 2004, la moyenne nationale étant de 4,53 personnes par ménage. Dans le Nord-Est, le gouvernorat de Zaghouan représente une exception, puisqu'en 2004 il est caractérisé par une taille des ménages de 4,8 personnes soit, une taille supérieure à celle du Nord-Est et à la taille à l'échelle nationale qui sont respectivement de 4.28 et de 4.53.

1.3.3- L'amélioration des conditions d'habitat

Le taux de croissance du parc logement a été entre 1994 et 2004 de 3,65%, croissance supérieure au taux national qui a été de 2,96%.

Au sein de la région du Nord-Est, le taux de croissance du parc logement le plus élevé concerne le grand Tunis, avec 4,02% pour 2,4% et 2,63% respectivement dans les gouvernorats de Zaghouan et de Bizerte.

Toutefois il existe au sein du grand Tunis des disparités. En effet le taux de croissance du parc logement dans les gouvernorats de l'Ariana et de Ben Arous est respectivement de 6,53% et de 4,69% contre 2,9% dans le gouvernorat de Tunis. Ces résultats traduisent les migrations résidentielles des ménages vers l'espace péri-urbain.

Concernant les types de logements dans le Nord-Est, les villas représentent 48% du parc et les Dar arbi représentant 33,9%. Entre 1994 et 2004, les Dars arbi ont connu une nette diminution en passant de 45,8% à 33,9%. Enfin les appartements représentent dans le Nord-Est 12,7% contre 7,4% à l'échelle nationale. La taille moyenne des logements dans le Nord-Est est de trois pièces. On relèvera que les logements ayant une pièce unique ont connu une forte diminution entre 1994 et 2004, passant de 10,1% à 4,8%.

Concernant l'équipement des logements, le branchement à l'électricité concerne 96,5% des logements du Nord-Est avec une pointe de 98% dans le grand Tunis.

L'eau potable dessert 79% des ménages du Nord-Est avec dans le grand Tunis un taux de 95,2% et de 82,6% dans le gouvernorat de Nabeul. Les gouvernorats de Bizerte et de Zaghouan, sont caractérisés par des taux inférieurs à ceux du Nord-Est soit respectivement 77,3% et 67,1%. Enfin le taux de branchement à l'assainissement est de 58,2% dans le Nord-Est et un taux de

86% dans le grand Tunis avec 61,3% dans le gouvernorat de Bizerte et 40% dans le gouvernorat de Zaghouan.

Comme le montrent ces différents indicateurs, les conditions d'habitat ont connu une nette amélioration au cours des quinze dernières années dans la région du Nord-Est.

En matière de programme de réhabilitation, la région du Nord-Est a bénéficié de plusieurs projets pour un coût total de l'ordre de cinquante millions de dinars. Aux PNRQP, il faut ajouter les programmes de promotion des quartiers populaires qui visent à doter les quartiers en équipements socio-collectifs ainsi que des actions de création et de promotion de l'emploi.

Ces programmes ont bénéficié de financements de l'ordre de 47 millions de dinars concernant dix quartiers dans la région du Nord-Est. L'ensemble de ces projets a permis au cours des quinze dernières années d'améliorer les conditions d'habitat dans la périphérie du Nord-Est.

1.3.4- Formation et éducation

Le taux de scolarisation de la population âgée de 6 à 14 ans est de 96,7% dans la région du Nord-Est, taux supérieur au taux national qui est de l'ordre de 95,1%.

Toutefois le taux du Nord-Est varie selon les différents gouvernorats. Ainsi le taux le plus élevé qui est de 97,5% est enregistré dans le grand Tunis, alors que Zaghouan est caractérisée par le taux le plus faible du Nord-Est soit 92,7%.

En matière d'enseignement supérieur le taux du Nord-Est est de 10,5% soit un taux supérieur à la moyenne nationale qui est de 7,8%.

1.3.5- Les mutations économiques

Les mutations économiques survenues dans la région du Nord-Est traduisent la transformation graduelle de la structuration des activités économiques.

En effet entre les années 1950 et 1960, le secteur primaire était un secteur prédominant. Une première transformation a été opérée au cours des années 1970 et 1980 qui ont été caractérisées par le développement des activités industrielles. Enfin au cours des trente dernières années, le secteur économique prédominant est désormais le secteur tertiaire, devenu le plus grand employeur dans la région du Nord-Est.

L'industrie dans le grand Tunis compte trente six zones dont quatre dans le gouvernorat de Tunis, quatre dans le gouvernorat de l'Ariana, vingt dans le gouvernorat de Ben Arous et huit zones dans le gouvernorat de Manouba. Ces trente six zones occupent 1370 ha.

Le gouvernorat de Bizerte comprend huit zones industrielles qui couvrent une superficie totale de 154 ha en plus d'un Parc d'Activité Economique (PAE) occupant une superficie de 78 ha répartis sur 2 sites (Bizerte et Menzel Bourguiba).

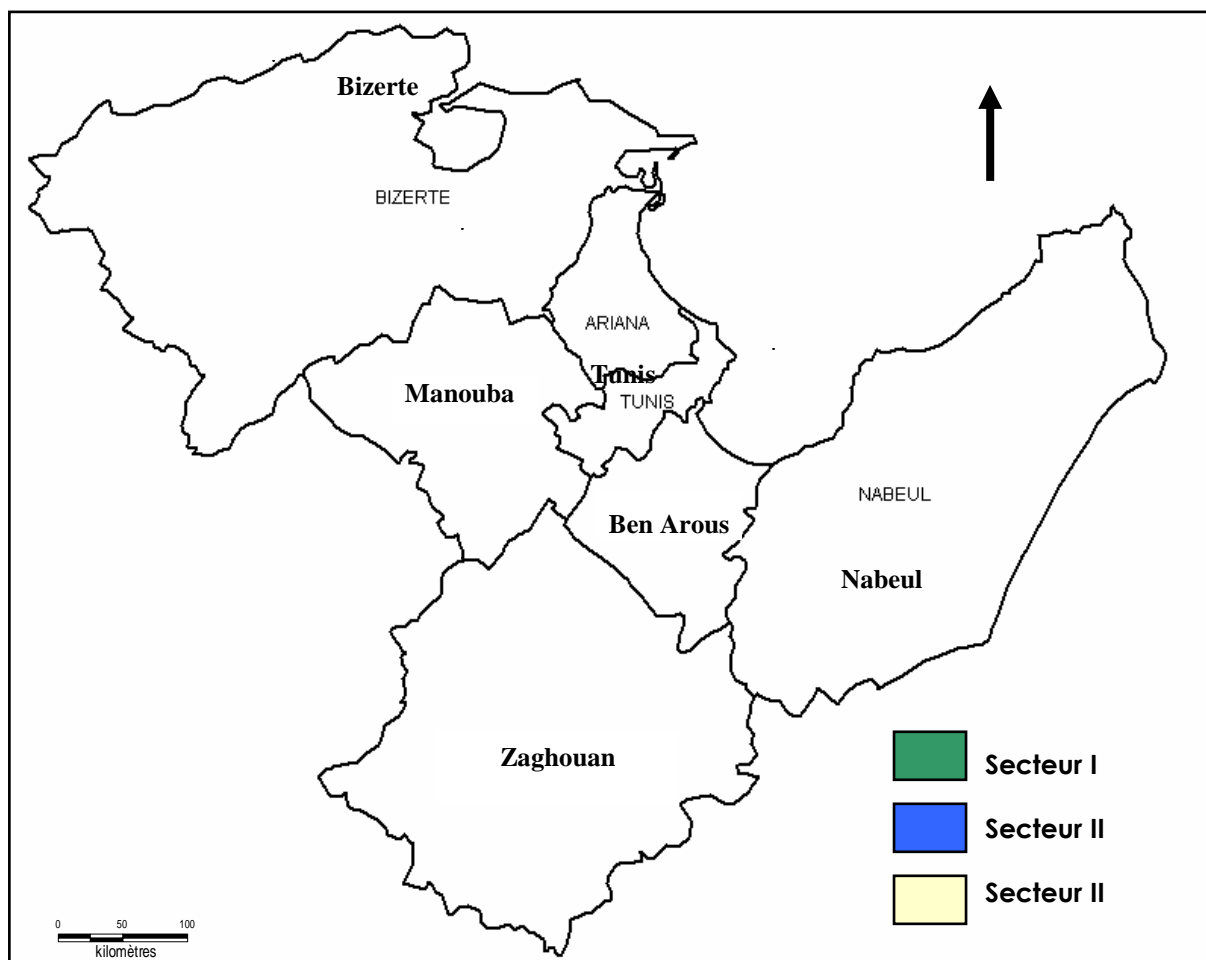
Le gouvernorat de Nabeul totalise dix zones industrielles pour une surface de 212 ha dont 185 ha sont aménagés. Enfin Zaghouan a accueilli neuf zones industrielles qui couvrent une superficie de 365 ha.

L'industrie dans le Nord-Est est basée dans une proportion de 34,7% sur le textile, sur l'agroalimentaire (13,7%) et sur l'industrie électrique et électromécanique (17%). Elle emploie 270.248 personnes et le ratio de l'emploi industriel est de 71,2 emplois pour, 1000 habitants. Ce ratio est plus élevé dans les gouvernorats de Ben Arous (102,8) et de Zaghouan (104,5) de Nabeul (96,0) et de Bizerte (91,2). Les autres gouvernorats (Tunis, Ariana et Manouba) sont caractérisés par des ratios inférieurs au ratio moyen.

Du point de vue spatial, les incitations fiscales ont attiré certaines activités industrielles qui se sont installées dans un rayon de 30 à 40 km de la capitale afin de bénéficier d'une main d'œuvre à bon marché.

Toutefois ces formes d'implantation ont entraîné le développement de l'habitat non réglementaire.

Répartition de l'emploi par secteur d'activité dans la région du Nord-Est (2004)



1.4- Potentialités et secteurs porteurs

1.4.1- L'industrie

De par la place qu'elle occupe dans l'économie nationale, l'industrie constitue l'un des piliers de l'activité économique dans la région du Nord-Est. Celle-ci présente différentes potentialités qui expliquent l'essor de l'activité industrielle et permettent son ouverture sur le marché international.

Dotée d'un potentiel majeur en équipements et en infrastructures de transport et de logistique, elle bénéficie également de la ville de Tunis en tant que centre d'une région métropolitaine s'étendant jusqu'aux limites de Zaghouan et de Bizerte ainsi que de sa situation stratégique par rapport à la Méditerranée. Ces divers atouts lui ont assuré une communication avec les grandes capitales européennes et ont été l'un des moyens facilitant son intégration dans l'économie mondiale et ceci, suite à la signature de l'accord libre échange entre la Tunisie et l'Union Européenne.

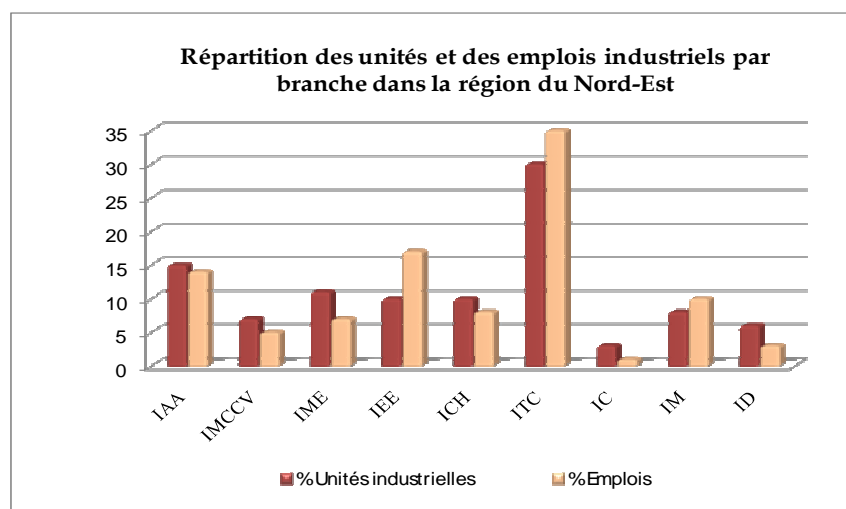
La région du Nord-Est comporte un appareil industriel assez dynamique caractérisé par sa structure assez diversifiée marquée par la primauté du textile et l'essor de l'industrie mécanique et électronique. Elle se caractérise de ce fait par un fort potentiel industriel totalisant 2776 établissements industriels dont 21% sont des industries totalement exportatrices.

Le poids industriel de cette région repose en effet sur l'existence de trois grands pôles industriels qui concentrent l'essentiel de l'activité industrielle du pays, à savoir le Grand Tunis représenté principalement par les gouvernorats de Tunis et de Ben Arous, le gouvernorat de Nabeul et celui de Bizerte, alors que la contribution du gouvernorat de Zaghouan dans l'activité industrielle de la région reste modeste.

Malgré la diversité de son tissu industriel, la région du Nord-Est doit son dynamisme économique à trois principales branches de l'industrie qui sont le textile représentant 30% du total des établissements, l'industrie mécanique, électronique et électriques concentrant plus de 20% des entreprises et l'industrie agroalimentaire avec 15%.

En dépit des différentes contraintes et difficultés auxquelles il était confronté, le secteur du textile et de l'habillement garde son rôle primordial dans le renforcement de la dynamique économique de la région en assurant 34.7% des emplois industriels contre 17% pour l'industrie électrique et mécanique et 13.7% pour l'agroalimentaire.

Considérées comme les locomotives des exportations industrielles nationales ces trois branches représentent 76% des entreprises industrielles, 87% des exportations et près de 62% des investissements directs étrangers³ à l'échelle nationale. De ce fait la région du Nord-Est doit miser sur ces branches pour renforcer sa contribution dans l'économie nationale et garantir sa compétitivité économique.



Le développement du secteur industriel est également lié aux industries exportatrices du fait de leur rôle majeur dans la création d'un secteur compétitif et capable de soutenir la concurrence de l'économie mondiale. Dans la région du Nord-Est ce secteur revêt une grande importance du fait que celle-ci dispose d'un potentiel majeur en infrastructures de transport et de communication internationales (les ports, les aéroports, les nouvelles technologies de communication et des services bien représentés dans la capitale), en plus de son ouverture sur la Méditerranée, des éléments qui contribuent à l'essor des industries exportatrices.

Relevons en outre que l'activité industrielle a connu un fort desserrement dans la région du Nord-Est au cours des dernières années comme l'atteste l'implantation de nouvelles zones industrielles dans l'environnement immédiat de la capitale dans un rayon de 30 à 60 Km parmi lesquelles les zones de Bir M'cherga et Djebel el Oust à Zaghouan et Utique à Bizerte, Grombalia, Soliman à Nabeul .etc. Cette diffusion de l'activité industrielle sur l'ensemble de la région contribue à la création de nouveaux pôles industriels périphériques soutenant le pôle central et renforçant le poids industriel de la région.

³ Etude de la stratégie industrielle nationale à l'horizon 2016, API

Cependant ce redéploiement industriel a eu des impacts sur la croissance des petites et moyennes villes situées dans le voisinage de la capitale. Ainsi que par un mitage des zones agricoles de la région du fait de l'extension de l'urbanisation non réglementaire.

Citons cependant un exemple illustrant cette tendance de redéploiement industriel qui est celui du pôle industriel d'El Fejja qui sera aménagé dans le gouvernorat de la Manouba sur un terrain situé à 20 km à l'ouest de l'agglomération de Tunis sur l'autoroute A3 (Tunis-oued Zarga).

Il s'agit d'un nouveau parc de 216 hectares et qui fonctionne en synergie avec le pôle de compétitivité de Monastir. Le parc d'El Fejja est constitué de deux principales zones l'une dédiée aux activités de finissage et de textile et d'une surface de 50 hectares et l'autre d'une superficie de 55ha (dans une première étape) sera consacrée aux activités industrielles diverses, de services et de petits métiers.

En vue d'assurer une meilleure compétitivité du secteur textile habillement à travers le renforcement des activités de finissage et en s'appuyant sur une filière susceptible de satisfaire les besoins dans des produits de mode, ce projet comprend en effet une zone de 50ha dédiée aux activités de finissage qui offre des lots variables et modulaires de 3.500 m² à 30.000 m². Cette zone aura ainsi une capacité totale de production d'environ 150 millions de mètres de tissus.

La seconde zone portant sur 55ha dans une première étape comprendra des lots de superficie variable et modulaire de 1.500 m² à 20.000 m², des espaces petits métiers (lots de superficie variable de 500 m² à 1.500 m²) est une zone d'extension de 58 ha.

Le parc d'activité sera également doté d'un Business Center qui abritera :

- Des espaces polyfonctionnels : bureaux d'études spécialisés en Design, Marketing, Export,...
- Un centre de formation.
- Des bureaux ; banques, bureau de poste, bureau de douane,...
- Foire pour exposer les nouveaux produits des entreprises résidente
- Des espaces de restauration, de loisirs et Parking.
- L'administration de "mfcpole"⁴

Ainsi que d'une station d'épuration collective d'une capacité de 25.000 m³/jour⁵

Ainsi, de par son rôle de secteur générateur d'emploi et renforçant le poids économique de la région, le secteur industriel génère, également, des effets sur le développement spatial et l'extension de l'urbanisation du fait de la forte interaction entre espace économique et espace résidentiel.

⁴Mfcpole : pôle de compétitivité Monastir-El Fejja

⁵ Source : pôle de compétitivité Monastir-El Fejja « Mfcpole »

1.4.2- Les services du tourisme

Le tourisme en Tunisie a connu un développement très important sur le plan quantitatif et qualitatif au cours des 40 dernières années. Le nombre des hôtels s'est accru passant de 74 hôtels en 1962 à 834 établissements hôteliers en 2007, pour une capacité en lits qui a évolué de 4077 lits à 235.727 lits pour cette même période.

Cette évolution importante est également observée pour l'évolution du nombre de touristes et celle des investissements. Alors qu'en 1962, la Tunisie recevait 52.752 non-résidents, ce nombre a évolué pour s'établir à 7 millions en 2008.

Les produits touristiques offerts ont aussi connu une diversification, et outre le tourisme balnéaire d'autres secteurs se sont de plus en plus développés au cours de ces dernières années tels que le tourisme culturel, écologique, saharien.etc.

Cette évolution du tourisme à l'échelle du pays se retrouve également au niveau de certaines régions parmi lesquelles, la région du Nord-Est.

Le Nord-Est est l'une des régions du pays qui dispose d'un potentiel très riche en ressources naturelles et en sites culturels et historiques, outre son bon niveau d'infrastructures hôtelières abritant des unités d'accueil de grande capacité et des moyens de loisirs et de plaisance diversifiés (port, parc, clubs, golfs etc.).

La région du Nord-Est recèle un potentiel important en matière d'attractivité touristique du fait qu'elle abrite trois parmi les quatre premières régions touristiques du pays, Tunis-Zaghouan, Nabeul-Hammamet et Yasmine Hammamet. Ceci est attesté notamment par :

- Le volume des nuitées qui atteint 12,3 millions soit 33% de l'ensemble des nuitées à l'échelle du pays ce qui lui accorde le premier rang suivi par la région de Djerba-Zarzis avec 9 millions de nuitées.
- Une grande capacité hôtelière du fait qu'elle compte 89.131 lits pour 301 établissements soit respectivement 37,8% des lits et de 36.1% des établissements hôteliers du pays.
- L'importance des hôtels de 5 et 4 étoiles qui représentent 48,8% de l'ensemble des lits et 32,2% des établissements hôteliers de la région

Parmi les différentes zones touristiques du Nord-Est, Nabeul-Hammamet se distingue par son poids important dans le développement du tourisme balnéaire occupant le premier rang en nuitées avec 54,1% des nuitées de la région. Yasmine Hammamet, de création récente, présente diverses potentialités touristiques grâce à ses nouveaux équipements dont une marina, une esplanade.etc. Cependant Tunis est connue par le développement du tourisme d'affaires.

Le tourisme dans le Nord-Est a connu en effet un grand essor au cours de ces dernières années. De par la croissance de la capacité hôtelière ou du nombre des nuitées, on assiste aussi à

l'apparition de nouveaux équipements et le recours à une nouvelle tendance en matière de promotion du secteur touristique qui vise essentiellement offrir une variété de produits et d'équipements touristique. L'intérêt s'est porté en effet aux zones touristiques, aux marinas, aux ports de plaisance, ainsi qu'aux terrains de golf.

La promotion du tourisme culturel, de santé et de bien-être s'avère aussi de plus en plus une nécessité face à la concurrence mondiale et répond aux nouveaux besoins et exigences de la demande internationale.

Dans le Nord-Est on compte trois ports de plaisance, Sidi Bou Saïd, Bizerte et Hammamet. Les terrains de golf qui constituent également des équipements d'accompagnement touristique, sont au nombre de six avec :

- Trois golfs dans le grand Tunis (Raouad, La Soukra et Carthage)
- Deux golfs à Hammamet
- Un golf à Hammamet-sud

L'intérêt porté aux ports de plaisance et aux terrains de golf témoigne de l'importance des équipements d'accompagnement touristiques.

L'essor du tourisme dans la région du Nord-Est est lié aux nombreux avantages et atouts notamment sa position stratégique au sud de la méditerranée, ses richesses naturelles et son potentiel en patrimoine culturel et archéologique, outre ses atouts sur le plan institutionnel et organisationnel permettant une meilleure gestion de ce secteur.

La région du Nord-Est présente également un bon niveau d'infrastructures hôtelières et une diversité des moyens de loisirs et de plaisance tel que les ports, les parcs, les terrains de golf.

Dotée de ces diverses potentialités, la région du Nord-Est parvient avec notamment le tourisme à jouer un rôle stratégique dans l'économie nationale.

1.4.3- L'agriculture et la pêche

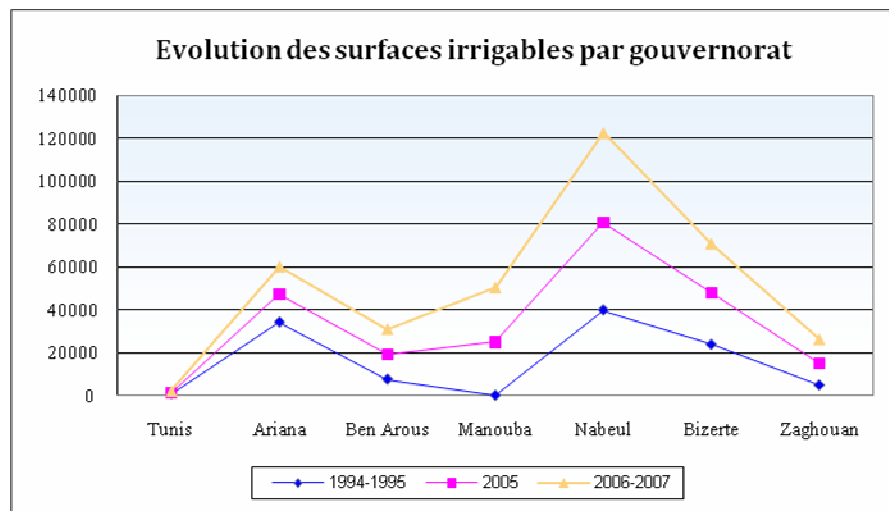
a- Les ressources et la production agricole

La région du Nord-Est demeure une des principales régions de la Tunisie qui présente des potentialités naturelles favorisant l'essor de l'activité agricole et lui assurant une contribution relativement importante dans l'économie nationale. Cette région couvrant les gouvernorats du Grand Tunis, (Tunis, l'Ariana, Ben Arous et la Manouba) et les gouvernorats de Nabeul, Bizerte et Zaghouan, se distingue par ses plaines alluviales (basse vallée de la Medjerda, plaine de Grombalia, Haouaria, plaines côtières...etc.), et son potentiel en sol très riche pour l'activité agricole. Le Nord-Est se caractérise en outre par l'abondance des ressources hydrauliques du fait

d'une pluviométrie importante (450 - 600 mm) et la présence d'un réseau hydrographique dense (Oued Medjerda, Oued Méliane etc.)

La région du Nord-Est présente une superficie totale en terres agricoles utiles de 1.101.076 ha dont 730.227 ha sont des terres labourables représentant 15% de la surface labourable du pays. La répartition de ce potentiel sur les différents gouvernorats de la région révèle certaines disparités faisant apparaître une concentration des superficies agricoles dans les gouvernorats de Nabeul, Bizerte et Zaghuan.

Le potentiel en terres irrigués qui est également important représente 13% des surfaces labourables de la région et est concentré pour une grande part dans le gouvernorat de Nabeul où il représente 43% des terres irriguées de la région.



En effet, ce potentiel en irrigué a connu une évolution importante au cours de ces dernières décennies contribuant au développement des cultures irriguées dans la région et ceci grâce aux ressources mobilisables en eaux de surface et en eaux souterraines.

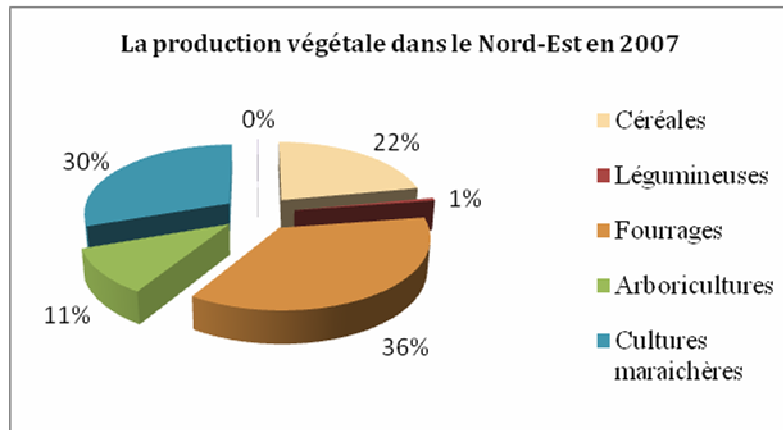
Le secteur irrigué constitue en effet un facteur déterminant de la croissance de l'agriculture du fait qu'il contribue à l'augmentation de la valeur ajoutée agricole et représente un secteur à forte capacité d'emploi.

Avec un potentiel majeur en terres agricoles et en ressources hydrauliques, la région du Nord-Est bénéficie de facteurs favorables pour l'essor de l'activité agricole ce qui est attesté par le volume et la qualité de la production végétale et animale et le rendement des différentes exploitations agricoles.

La production agricole dans le Nord-Est est dominée par les fourrages et les cultures maraîchères qui représentent près de 66% de la valeur de la production agricole de la région.

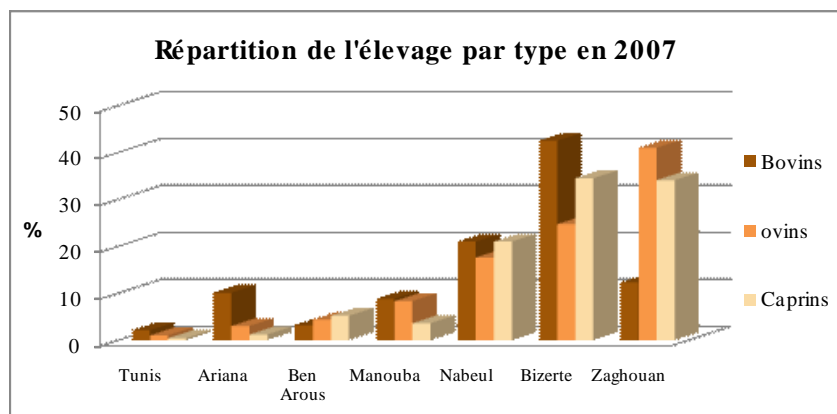
La céréaliculture assure à elle seule 22% de la production totale de la région et l'arboriculture ne représente que 11% de la production agricole. Elle connaît cependant un meilleur développement

dans le gouvernorat de Nabeul qui concentre plus de 49% des produits arboricoles dont les plus connus sont le vignoble, les agrumes et l'olivier. Le Grand Tunis contribue pour sa part avec 43% des produits arboricoles de la région dont 26% sont produits par le gouvernorat de Ben Arous.



Quant à la production animale, elle est assez importante du fait du développement de l'élevage. Ainsi la diversité des conditions climatiques et la variété des paysages agricoles dans la région du Nord-Est, explique l'importance du cheptel estimé en 2007 à 214.785 bovins, 10.047.438 de volailles, 910.080 ovins et à 133.990 caprins. Rappelons ainsi que la région assure en 2005, 27% du total national en cheptel bovin et une part moins importante pour les ovins avec 10% de la production nationale.

Le Nord-Est assure également 21.2% de la production nationale en viande rouge ainsi que 45.6% de la production des volailles, et une part assez importante en production laitière (près de 657.700 tonnes de lait).



b- La pêche

Le secteur de la pêche, secteur combiné à l'agriculture revêt également une grande importance dans la région du Nord-Est assurant 26% de la production nationale de la pêche en 2007. La région du Nord-Est constitue en effet l'une des régions du pays les plus riches en ressources halieutiques présentant des potentialités climatiques et morphologiques favorisant l'essor de l'activité de la pêche.

Grace à une infrastructure portuaire et une flottille de pêche assez importantes, soit 23 ports, 2244 unités de pêche côtière dont 1158 embarcations motorisées en plus de 80 unités de pêche à feu et 111 pour le poisson bleu, la production halieutique a connu une nette progression passant de 15.990 tonnes en 1993 à 26.147 tonnes en l'an 2005 pour atteindre 27.243 tonnes en 2007 enregistrant ainsi une croissance de 63%. Quant à la valeur de cette production elle a connu une croissance très marquée de 115% au cours de la même période.

Parmi les différents types de pêche, le poisson bleu occupe la première position avec 61% de la production, suivie de la pêche au feu qui représente 21% et une part moins importante des produits de la pêche côtière soit 15%.

c- Potentialités et limites

Le secteur agricole demeure l'un des secteurs porteurs de l'économie nationale en dépit de ses différentes contraintes

L'activité agricole dans la région du Nord-Est est très diversifiée présentant un rôle primordial dans la dynamique économique et sociale de la région

Dans la région du Nord-Est l'activité agricole est menacée par la forte pression de l'urbanisation et des différentes activités économiques telles que l'industrie, le tourisme et les services. Les ressources en eau et en sol subissent en effet une concurrence soutenue de ces différents secteurs mettant en causes les performances de l'activité agricole dans la région.

Le grand Tunis qui perd de plus en plus des ressources précieuses en terres agricoles au profit de l'urbanisation comme l'atteste le développement au cours de ces quinze dernières années de nouveaux noyaux d'habitat spontané au nord et à l'ouest de l'agglomération, ne parvient pas à contribuer efficacement dans le renforcement de l'activité agricole de la région.

Par ailleurs il présente d'autres avantages sur les plans économique, technique et financier du fait qu'il joue un rôle de marché pour la commercialisation des différents produits agricoles, et permet ainsi la diffusion des structures modernes et des techniques innovantes en distribuant aussi à travers un réseau bancaire dense, les ressources financières mise au service des exploitants agricoles.

En revanche les gouvernorats de Bizerte, Zaghouan et Nabeul se distinguent par leurs rôles importants dans le renforcement de la dynamique agricole de la région.

Le secteur agricole a connu, au cours de ces dernières années, une croissance importante dans la région du Nord-Est, attestée par l'évolution et la diversification de la production végétale et animale, et par l'essor des cultures irriguées favorisées par une mobilisation intense des ressources en eaux de surfaces et souterraines. Cependant, ce secteur est confronté à un ensemble de problèmes, qui font que sa participation dans la croissance économique de la région reste relativement modeste.

1.4.4- Avantages et potentialités du secteur du transport et d'infrastructure

Dans cette tendance et compte tenu d'une logique de croissance mondialisée, visant à stimuler l'intégration de la Tunisie à l'Union Européenne avec laquelle, la Tunisie a signé un accord de libre-échange en 1995 et son ouverture d'une manière générale sur la Méditerranée, une attention particulière devrait être accordée aux questions de manutention et de stockage, ainsi qu'à l'utilisation potentielle des technologies avancées dans des centres logistiques multifonctionnels.

a- Les plateformes logistiques

La région du Nord-Est bénéficiera de trois plateformes logistiques, l'une située à Radès, une à J'bel Oust et l'autre à Enfidha.

** La plate forme de Radès*

La plate forme logistique prévue à Radès sera aménagée sur une superficie de 47 ha dont 34 ha sont exploitables. Ce projet qui s'effectuera dans le cadre d'un partenariat entre public et privé (en concession construction et exploitation) nécessitera un investissement de 200 million de dinars et permettra d'offrir 4000 postes d'emplois.

** La plate forme de Jebel Oust*

En réponse à l'objectif d'ouverture à l'économie mondiale, un centre logistique multifonctions est prévu à Jebel Oust. La plateforme logistique de Jebel Oust qui s'étendra sur 350 hectares a été adoptée dans le but de rationaliser les transports de marchandises et surtout de drainer toute la partie du trafic lourd qui transite par la capitale, engendrant des difficultés de circulation sur les voies urbaines.

L'objet de la plateforme logistique sera par conséquent de servir de zone de transfert intermodal des marchandises destinées à la capitale ou devant être redistribuées sur le reste du pays. Elle abritera également des fonctions de logistique pure (fonctions industrielles post production), avec une interface entre l'industrie et la distribution, aux échelles nationale et internationale.

Le site de la plate forme logistique de Jebel Oust se situe dans la grande couronne de Tunis, à environ 25 km du centre de l'agglomération. Le projet et sa localisation approximative ont été arrêtés par le SDATN et le SDA de l'agglomération de Zaghouan-Bir Mchergua. Le SDA du Grand Tunis a repris dans ses étapes intermédiaires le principe d'une grande zone d'échanges à l'Ouest, la proposition des deux pôles d'échanges régionaux de Soliman et de Jédeida ayant été abandonnée.

Le site de Jebel El Oust bénéficie d'une desserte routière par A terme, le site sera desservi par la rocade autoroutière et la rocade ferroviaire proposées par le SDATN.

Ainsi que par l'autoroute de Mejez El Bab, et la RN3 qui relie la région du Nord-Est à celles de Kairouan et Siliana et d'une desserte ferroviaire avec la ligne 6, Tunis-Kalaa Khasba-Kasserine, qui assure le lien avec le réseau ferré du Sud du pays. Il faudrait aussi souligner le raccordement facile au port de Radès-Goulette et à l'aéroport de Tunis Carthage, surtout avec la mise en place du pont haubonais reliant Radès à La Goulette au dessus du canal.

** La plateforme d'Enfidha*

Enfidha, plus excentrée vers le Sud, le complexe logistique d'Enfidha est intégré à un mégaprojet multimodal du même site, programmé et mis en place déjà depuis 4 ans.

En plus de la zone logistique, située entre l'aéroport « Zine El Abidine Ben Ali », dont la réalisation est bien avancée et le port en eau profonde de Sidi Kh'lifa le projet intègre une zone d'activité localisée à l'Ouest du complexe logistique devant le péage de l'autoroute et à coté de la gare.

C'est une première zone off shore de plus de deux millions de mètres carrés à 100% italienne, offrant 18.000 postes d'emplois.

La zone est déjà fonctionnelle car l'État Tunisien a accordé à la société DIET (Développement Industriel d'Enfidha Tunisie) S.A la propriété d'un terrain sur lequel a été édifée la nouvelle zone industrielle d'Enfidha en vue de délocaliser 180 entreprises italiennes. Ces entreprises étant caractérisées par des spécialités variées telles que la production de moules, d'usinages du plastique, des composants électroniques, des industries mécaniques et de l'agro-industrie, de l'agro-mécanique et de la mécanique légère.

b- Les infrastructures routières

Les projets d'infrastructure routière visent d'une part l'amélioration de l'interaction inter-urbaine en assurant une plus grande fluidité du trafic et d'autre part, une meilleure structuration de la mobilité intra-urbaine en zone métropolitaine.

Les tendances lourdes au niveau de l'ensemble du Nord-Est témoignent d'efforts déployés qui visent l'amélioration des liaisons entre les principaux centres, des relations intercommunales et inter-gouvernorats.

* Au niveau de l'aire métropolitaine, des tendances d'appui aux voies de contournement et l'accessibilité des grands équipements et aux grands projets programmés, ainsi que les voies facilitant l'accès de la zone urbaine dans des espaces stratégiques comme le secteur à proximité du Lac de Tunis, devraient être développés.

Avec la mise en place du pont de Radès-La Goulette, la cohérence de l'ensemble du réseau routier devrait être appuyée, particulièrement grâce au recalibrage de certains tronçons et à la prise en compte des flux poids lourds, et à la mise en place de passage piétons.

* Le Nord-Est au centre d'un nœud autoroutier en extension :

Le Nord-Est est en train d'appuyer ses capacités de compétitivité et sa centralité spatiale, grâce à la confirmation de sa position nodale au sein du réseau autoroutier focalisé sur le Grand Tunis.

Le réseau actuel est composé de 3 axes :

- L'axe Sud, celui de Tunis Sfax de 270 km, avec 2 antennes desservant Sousse et Mahdia.
- L'axe Nord, reliant Tunis à Bizerte sur 55 km.
- L'axe Ouest, reliant Tunis à Jendouba sur 130 km.

Les extensions futures seraient de nature à confirmer ce nœud, particulièrement grâce à la mise en place de la rocade d'évitement, qui contourne la zone centrale de Tunis à 30 km environ en permettant d'organiser par la même les flux vers les divers composants du Nord-Est.

Les extensions concernent également l'axe Sud et l'axe Ouest :

• **L'axe sud**

- Sfax Skhira (97 km) ;
- Skhira-Medenine (141 km) ;
- Medenine-Libye (98 km) ;

Cet axe sera complété par 2 antennes ;

- Sousse-Kairouan 65 km;
- Medenine-Zarzis 60 km;

Et plus tard, deux autres compléments seront greffés sur l'axe Sousse-Kairouan, et ceux de Kasserine et de Gafsa.

• **L'axe Ouest**

Jendouba-Algérie (47 km), avec 2 antennes, l'une vers Tabarka et l'autre vers le Kef.

Ainsi, la région du Nord-Est se trouve progressivement au centre de l'autoroute du Maghreb, qui ne cesse de progresser au niveau de la réalisation dans les deux pays limitrophes de la Tunisie : L'Algérie et la Libye.

D'un autre côté, l'achèvement des travaux de l'autoroute Tunis-Medjez El Bab-Oued Zerga, de la voie express reliant l'autoroute Tunis-Bizerte à Menzel Bourguiba et le démarrage des études de faisabilité technico-économique du tronçon autoroutier de Tunis-El Fahs sur une soixantaine de kilomètres consolideront les liens de la capitale avec les villes de la deuxième couronne, en particulier la ville de Medjez El Bab et les villes du Zaghouanais, maillon encore relativement faible de cette couronne.

Les liens avec le Cap Bon sont plus nuancés, dans la mesure où le secteur de Hammamet est largement connecté à Tunis et aux autres axes autoroutiers, tandis que Nabeul l'est un peu moins, alors que le reste de la péninsule, en particulier les secteurs de Kélibia et Haouaria restent difficilement accessibles. La mise en place d'axes routiers rapides vers ces deux centres urbains serait de nature à renforcer la compétitivité des territoires du Cap Bon.

c- Infrastructures de transport

** Le RFR et les potentialités d'organisation de l'espace*

La mise en place d'un réseau ferroviaire rapide ou RFR à caractère péri urbain, voire sub-régional est de nature à structurer l'ensemble de la région du Nord-Est et en particulier l'espace le plus dense qui s'organise autour et à partir de l'agglomération de Tunis.

Ce projet est susceptible à la fois de revaloriser et de rénover le secteur du transport collectif, et d'atténuer l'extension spatiale de l'urbanisation dans le Nord-Est dont le caractère est plus ou moins anarchique.

Ce projet, programmé pour l'instant pour la desserte urbaine, est tout à fait en mesure, de par ses caractéristiques techniques, non seulement de desservir l'espace régional mais aussi à le structurer, à condition de réfléchir dès maintenant à l'organisation de la région du Nord-Est et d'arrêter un ensemble d'options, que le RFR contribuerait à réaliser notamment en orientant et densifiant l'urbanisation autour du rail.

Ce projet comporte cinq lignes :

- Ligne A : Centre ville-Borj Cédria (électrification de la ligne en cours de réalisation).
- Ligne C : Centre ville-Fouchana, M'hamdia.
- Ligne D : Centre ville-Manouba, M'nihla.
- Ligne E : Centre ville-Ezzouhour, Sidi H'cine Essijoumi.
- Ligne C+F : Centre ville-Ariana Nord.

Il est prévu également la mise en place de 3 stations d'intégration modale dans le centre ville :

- Station Barcelone
- Station Tunis Marine
- Station Tunis PV. (Petite Vitesse)

Ainsi, et en vue de réduire la saturation du trafic au niveau des grands axes menant au centre ville, la réalisation de ce projet pourra s'effectuer pour une première étape avec un tracé préliminaire qui se compose de :

Tronçon « D », Tunis-El Gobaa

Tronçon « E », Tunis-Hay Bougatfa

Tronçon « C », Tunis-Bir El Kassaa

Tronçon « C'+F », Tunis-Bourjel

Toutefois, l'efficacité du RFR pour le moyen ou le long terme reste tributaire de l'extension du tronçon central du Métro léger. En effet la saturation du tronçon central en tant que processus cumulatif, exprimée par l'observation des convois de rames successives à l'amont de la place Barcelone (Ibn Rachiq) ou à son aval (Habib Thameur), se déclenche par l'accroissement exagéré des fréquences sur le tronçon central, d'une manière corrélative au développement des flux sur l'ensemble des axes et elle est à la base du processus de dérèglement de l'ensemble du système.

Or, dans la mesure où chaque création (ou extension) d'une nouvelle ligne Métro léger, ou de système associé tel le RFR, aboutit à ce phénomène, voire même le renforce, il devient impératif d'envisager, d'élargir le tronçon central du Métro léger.

La société du transport de Tunis compte en effet accroître la capacité de son réseau au centre ville moyennant :

- Le réaménagement de la station Barcelone à travers la restructuration du plan de voie et l'aménagement des quais ainsi que la construction d'un ouvrage sous terrain pour les piétons.
- L'accroissement de la capacité du triangle Hached
- Le réaménagement de la station République par la modification du plan de voie et la construction d'un ouvrage sous terrain pour les piétons
- L'aménagement d'une aire de rebroussement au niveau de la place Bâb El Khadra
- L'inversion du sens de circulation du tronçon central
- Réaménagement des carrefours qui se situent au niveau du tronçon central
- Actualisation du plan de circulation dans la zone d'influence du tronçon central

Ce projet nécessitera un investissement de 53.2 Million de dinars.

** Extension du tracé de métro léger*

Les extensions concernant le réseau du métro léger dans le grand Tunis se sont effectuées récemment en direction du quartier d'El Mourouj au sud de Tunis, et vers l'ouest en direction de la Manouba.

L'extension de la ligne sud qui est entrée en exploitation à partir du mois de Novembre 2008, porte sur une longueur de 6.7 km et comprend 11 stations de voyageurs parmi lesquelles une station de rabattement à Mourouj 2. Cette ligne permet de desservir l'ensemble des quartiers d'Ibn Sina et d'El Mourouj 1, 2, 3 et 4 soit plus de 150.000 habitants.

Cependant, la ligne de métro de la Manouba, qui est entrée en exploitation en décembre 2009 s'inscrit dans le cadre de la promotion du secteur de transport en commun et ce en vue de répondre aux besoins de plus en plus exigée par l'évolution de l'urbanisation. Il s'agit d'une nouvelle extension Den Den/Manouba qui s'étend sur 5,3 km et qui a coûté près de 114 millions de dinars.

Cette ligne comprend 8 stations dont deux stations de rabattement et vient pour desservir le campus universitaire de Tunis, dont la capacité à terme sera de 40.000 étudiants, et de nouveaux quartiers d'habitation

** Caractéristiques des infrastructures portuaires dans le Nord-Est*

Parmi les infrastructures de transport, les équipements portuaires jouent un rôle important dans la région du Nord-Est qui compte 4 ports : Bizerte - Menzel Bourguiba - Radès et la Goulette. En effet, les quatre ports totalisent environ un trafic total en 2008 de marchandises de l'ordre de 12 millions de tonnes, ainsi que près de 700.000 croisiéristes et 690.000 voyageurs qui transitent par le port de la goulette transformé depuis de nombreuses années en port de voyageurs.

- Le port de Bizerte - Menzel Bourguiba

Avec 5 millions de tonnes, le port de Bizerte Menzel Bourguiba est spécialisé dans le transport d'hydrocarbures qui représentent un peu moins de 70% du trafic – Les 30% restants étant répartis en

- Acier (700.000 tonnes)
- Céréales (500.000 tonnes)
- Sucre brut et raffiné (200.000 tonnes)

- Ciment et klinker (110.000 tonnes)

Les perspectives à l'horizon 2020 tablent sur un trafic de 8 millions de tonnes qui seront à l'instar de la structure actuelle du trafic, principalement composé des hydrocarbures qui représenteront 59%, soit 11% de moins que le trafic actuel dans la mesure où il est prévu une progression de l'acier, des céréales et du ciment.

Au cours des 9^{ème} et 10^{ème} plans de développement économique, des investissements de l'ordre de 22 millions de dinars ont été consacrés à l'aménagement des quais (quai commercial et quai du ciment et de l'acier) et au dragage du bassin portuaire.

- Le port de Radès

Avec un trafic de 6 millions de tonnes de port de Radès représente 19% du trafic portuaire national. 43,3% du trafic du port de Radès est opéré par conteneurs, tandis que les hydrocarbures représentent 20% du trafic réalisé par le port de Radès.

Les projections à l'horizon 2020 prévoient un trafic total de 9 millions de tonnes soit une croissance de 50% du trafic actuel. La répartition des différents produits se présente comme suit :

- Conteneurs 3 millions de tonnes soit 33% du trafic total
- Hydrocarbures 1,5 millions de tonnes (16,6% du trafic total)
- Céréales 1,2 millions de tonnes (13,3% du trafic total)
- Fer 1,1 million de tonnes (12,2% du trafic total)

Le plan directeur appliqué entre les 9^{ème} et 10^{ème} plans de développement économique s'est traduit par les réalisations suivantes :

- Comblement de la Sebkha 12 millions DT
- Aménagement de 7ha de quais 3,1 millions DT
- Aménagement de la zone de contrôle des conteneurs 3 millions DT
- Horizon du port avec la voie fermée 2 millions DT
- Etude d'aménagement des quais spéciaux et extension du quai n° 7, 0,7 millions DT

Des travaux ont été réalisés durant le 11^{ème} plan pour des investissements de l'ordre de 6,4 millions DT.

Des projets sont également programmés pour des financements de l'ordre de 33 millions de DT

Enfin, il est à signaler que le port de Radès dispose de réserves foncières totalisant 61 hectares.

- Le port de la goulette

Port de voyageurs : le port de la goulette a accueilli en 2008, 696.000 touristes et 687.000 voyageurs et 248.000 voitures (soit 99% de l'ensemble des activités) des ports tunisiens.

En matière de marchandises, le port de la goulette réservé aux voyageurs ne représente que 3% du trafic national (céréales, huile, marchandises transportées par conteneurs).

Les projections en 2020 prévoient un trafic de touristes de 1,1 millions, de 800.000 voyageurs et de 320.000 voitures. A terme le port de la goulette n'accueillera plus de marchandises et sera exclusivement réservé aux voyageurs.

Le plan directeur du port de la goulette a défini de multiples travaux tels que le dragage des bassins du port et le réaménagement du quai de commerce.

1.4.5- L'éducation et la formation

L'éducation et la formation sont deux secteurs prioritaires du développement du fait qu'ils représentent une condition nécessaire pour la promotion des ressources humaines et la production des compétences contribuant au renforcement de la compétitivité de l'économie nationale.

La région du Nord-Est se distingue parmi les principales régions du pays par ses performances sur le plan du développement de l'éducation, de la recherche et de la formation concentrant près de 67.7% du total des établissements universitaires du pays ainsi qu'une vingtaine de centres de recherche, 62 laboratoires et 4 pôles technologiques outre les centres de formation professionnelle ayant atteint 43 centres.

Ce potentiel majeur confère à la région du Nord-Est un rôle capital dans le renforcement des capacités du pays pour instaurer l'économie du savoir.

Mettre en place un système éducatif et de formation efficace et compétitif est l'une des priorités du pays pour laquelle il a adopté une approche de réforme permettant une meilleure adaptation des secteurs de l'éducation et de l'enseignement aux exigences de l'économie nouvelle.

Les réformes du système éducatif visent essentiellement à atteindre la qualité en matière des programmes et des résultats par la modernisation des méthodes d'éducation et l'introduction des nouvelles technologies dans l'enseignement et le renforcement des équipements et l'amélioration des conditions d'enseignement.

L'enseignement supérieur est l'un des secteurs qui a bénéficié d'une attention particulière au cours de ces dernières années, compte tenu de son rôle dans le renforcement du développement et de la compétitivité de l'économie nationale. Ce secteur a fait l'objet d'importantes réformes dont la plus récente instaurée par la loi de 2008 comportant un ensemble de mesures permettant de rénover le système d'enseignement à travers :

- La généralisation du système LMD
- La création d'une instance d'évaluation, d'assurance-qualité et d'accréditation

Sur la base de cette loi, des orientations stratégiques ont été prises en vue d'adapter ce secteur aux besoins de la société et assurer l'ouverture de l'université sur son environnement à travers :

- La diversification des filières et des spécialités d'enseignement supérieur en réponse aux nouveaux besoins du marché de l'emploi
- Le renforcement de la recherche scientifique et de l'innovation technologique
- Le développement de l'université virtuelle
- Le renforcement de la coopération internationale

Renforcer la décentralisation de l'Université et limiter la concentration de l'activité universitaire dans la capitale, constitue, également l'un des objectifs majeurs permettant de garantir un développement équitable de l'ensemble de la région du Nord-Est.

Il importe aussi d'assurer une meilleure complémentarité entre les différentes composantes du système éducatif à savoir l'enseignement secondaire, l'enseignement supérieur ainsi que la formation professionnelle.

Lui accordant une grande importance du fait qu'il ouvre de larges perspectives d'emplois aux jeunes ayant abandonné leur scolarité, le secteur de la formation professionnelle a bénéficié d'une amélioration importante au cours de ces dernières années. Diverses mesures ont été prises pour améliorer le rendement de ce secteur veillant à :

- Augmenter les effectifs des jeunes diplômés
- Consolider la formation continue
- La mise en place d'un système de financement efficace
- Assurer des formateurs dans diverses spécialités, notamment, dans les secteurs prioritaires
- Améliorer le rendement du secteur privé de formation

L'intérêt accordé au secteur de l'éducation et de la formation atteste du rôle qui lui est conféré en tant que pilier du développement et de durabilité des différents secteurs économiques notamment le tourisme et l'industrie. La région du Nord-Est ayant bénéficié de cet ensemble de réformes menées par l'Etat au cours de ces dernières années, demeure l'une des principales régions du pays qui présente des potentialités majeures favorisant l'instauration de l'économie du savoir.

1.5- Les contraintes environnementales dans la région du Nord-Est

1.5.1- Les principales menaces sur l'environnement

Les menaces les plus importantes sont :

- La forte pression humaine sur les ressources naturelles
- La déforestation
- Le surpâturage
- L'érosion
- Le défrichement du couvert végétal
- Les risques de dégradation des ressources en eau
- La pollution des cours d'eaux, des lacs et de la mer
- L'érosion marine et la perte des plages

a- La forte pression humaine sur les ressources naturelles

Les différentes régions du Nord-Est sont exposées à de fortes pressions humaines qui constituent des menaces pour les ressources naturelles, le maintien des zones forestières et agricoles, du littoral, des zones humides et de la biodiversité dans ses écosystèmes.

Ces pressions sont exercées par les interventions humaines qu'elles soient en rapport direct avec les pratiques de la population (urbanisation, agriculture, aménagement des infrastructures) ou avec les systèmes d'aménagement ou d'exploitation des infrastructures (ports, stations d'épuration, autoroutes et routes, barrages...). Dans les milieux rural et périurbain, la pression démographique conjuguée à des niveaux de revenus très faibles, se traduit par des comportements parfois destructeurs des ressources naturelles ou peu respectueux de leur durabilité, notamment quand l'accès à celles-ci est limité ou peu ou pas contrôlé.

b- La déforestation

Elle est générée par les besoins énergétiques des ménages par l'achat de bois de chauffage ou les prélèvements directs des forêts ou le charbonnage illicite qui se fait, souvent, dans les zones les plus difficiles, et qui sont à l'origine de multiples dégâts.

c- Le surpâturage

Il concerne surtout les zones où les systèmes productifs locaux sont basés sur le pastoralisme et l'élevage avec des cheptels de grande taille telles que les nombreuses délégations des gouvernorats de Bizerte, Zaghouan et Nabeul, tirant une grande partie des besoins fourragers de la forêt et des parcours naturels.

Ce surpâturage induit, en plus de la dégradation du couvert végétal et la perte de la biodiversité, l'érosion des sols et leur appauvrissement. Dans certaines zones sensibles, ce surpâturage empêche la régénération des arbres et arbustes, notamment le chêne-liège et favorise l'érosion hydrique et éolienne.

d- L'érosion

Elle est générée suite à la surexploitation des terres agricoles, les aménagements des établissements humains et les infrastructures hydrauliques et portuaires.

e- Le défrichement du couvert végétal

Il se fait surtout dans les terrains à statut foncier privé au profit de la mise en valeur agricole provoquant souvent l'érosion des sols.

f- Les risques de dégradation des ressources en eau

Ils se produisent dans les barrages et les lacs collinaires par les polluants générés par les activités agricoles et les rejets des eaux usées.

De tels risques constituent des menaces pour les habitats et les différentes espèces de la flore et de la faune et pour la biodiversité d'une façon générale.

g- La pollution des cours d'eaux, des lacs et de la mer

Les activités humaines de différentes natures sont sources de pollution à travers les rejets liquides et solides. Cette pollution peut provenir soit directement des rejets des eaux usées, soit de rejets indirects qui finissent par polluer l'eau de surface, celles des nappes et des lacs et l'eau de mer. Les concentrations humaines sur le littoral et l'habitat dispersé dans le milieu rural rendent encore cette menace plus grande.

h- L'érosion marine et la perte des plages

Elle est générée par la rupture de transport des sédiments et le déficit en sédiment suite à la construction des ouvrages hydrauliques (barrages).

Le littoral des gouvernorats de Bizerte, Ariana, Tunis et Nabeul connaît un recul sur certaines portions des côtes de ces régions.

Certaines parties de ce littoral connaissent une érosion importante dont certaines sont assez prononcées. Dans certaines zones, les vestiges archéologiques qui remontent à la période romaine sont totalement submergés par la mer.

Dans certaines zones, les constructions installées au niveau du trait de côte sont menacées par l'avancée de la mer.

1.5.2- L'érosion marine

Le littoral de la région du Nord-Est s'étend sur une longueur d'environ 400 km et ce de Bizerte à Hammamet. Dans la région de Bizerte, le littoral comprend :

- La plage de la corniche
- La plage de Sidi Salem
- La plage de l'avant-port au port canal
- La plage de Zarzouna
- Le littoral d'Errimel et de Menzel Jemil
- Le littoral de Cap Zebib jusqu'à Ras Ettarf

Après la région de Bizerte, le littoral du golfe de Tunis s'étend sur environ une longueur de 200 km de Ras Ettarf à Soliman puis un tronçon du littoral relie Soliman à Hammam El Ghezaz et qui est composé des plages de Sidi Raïs, de Korbous, d'oued El Abid, de Haouaria de Dar Allouche et de Hammam Laghez. Puis, la partie Nord-Est du littoral oriental comprend les plages qui s'étendent de Kelibia à Hammamet sud.

L'ensemble du littoral de la région du Nord-Est à quelques exceptions près subit de multiples formes d'érosion et un recul du trait de côte, causées par :

- L'urbanisation
- Les activités industrielles
- L'implantation de ports
- L'implantation de zones touristiques

Ainsi, le recul du trait de côte est observé à la corniche de Bizerte, à Rafrac, à Gammarth, à Ezzahra, à Hammam Lif, à Soliman, etc. L'érosion marine est provoquée par plusieurs facteurs tels que la construction sur le cordon dunaire qui avant l'instauration de la loi sur le DPM, a donné lieu à de nombreux excès.

Certains établissements hôteliers ont dans certains cas contribué à provoquer l'érosion marine, par l'extension de leurs constructions sur le trait de côte pour que les clients aient selon leur formule les « pieds dans l'eau ». Les effets de ces extensions illégales ont eu de graves répercussions en matière d'érosion marine.

L'implantation de ports côtiers à l'instar du port de Beni Khiar a également eu des effets multiples sur l'érosion marine, l'extension ancienne du port de la goulette a eu également d'importants impacts sur les plages d'Ezzahra et d'Hammam-Lif.

1.4.3- La gestion des déchets urbains

La gestion des déchets a bénéficié au cours de ces dernières années d'une attention particulière du fait de l'évolution des quantités des déchets générés par l'activité économique et de développement de l'urbanisation.

Les deux premières décharges contrôlées créées par le District de Tunis en 1980 (Henchir Yehoudia et Raouad) ont été supprimées en 1999 et remplacées par la décharge de Jebel Chakir. Des décharges contrôlées existent dans les gouvernorats de Bizerte et de Nabeul et le MEDD a engagé la suppression de certaines décharges sauvages.

L'Anged, agence en charge de la gestion des déchets solides, a envisagé durant la période du XIème plan la réalisation d'une deuxième décharge contrôlée et de 17 centres de transfert dans le Grand Tunis, de deux décharges dans le bassin de la Medjerda, et d'une décharge contrôlée dans le gouvernorat de Zaghouan

Dans le but de protéger le milieu industriel, il a été procédé, en 2007, à la réalisation d'un centre de gestion des déchets industriels à Jradou, dans le gouvernorat de Zaghouan, moyennant un investissement de plus de 35 MD. Cette unité est la première en Afrique et dans le monde arabe par sa capacité de traitement qui approche les 90.000 tonnes/an.

Un intérêt certain a en outre été accordé depuis 2004 au renforcement des dispositifs de collecte et de recyclage des déchets plastiques, des huiles usagées, des batteries, des piles électriques et des déchets hospitaliers, ce qui a favorisé une gestion durable de ces déchets, avec la création de plus de 350 entreprises spécialisées et 15.000 emplois dans cette filière⁶.

⁶ Source : Ministère de l'Environnement et du Développement Durable/ l'ANGED

En effet, les indicateurs environnementaux en matière de gestion des déchets solides, de traitement des eaux usées et de lutte contre la pollution pour l'ensemble des gouvernorats du Nord-Est se présentent comme suit :

Gouvernorats	Gestion des déchets solides	Traitement des eaux usées	Lutte contre la pollution de l'air
Tunis	Décharge contrôlée : 1 Centres de transfert : 3 (pour le Grand Tunis)	STEP : 4 Taux de connexion au réseau ONAS : 94.2% (contre 87.6% à l'échelle nationale)	Stations fixes pour le contrôle de la qualité de l'air : 2
Ariana	Décharge contrôlée : 1 Centres de transfert : 3	STEP : 2 Taux de connexion au réseau ONAS : 88.5%	Stations fixes pour le contrôle de la qualité de l'air : 2
Ben Arous	Décharge contrôlée : 1 Centres de transfert : 3	STEP : 3 Taux de connexion au réseau ONAS : 94.9%	Stations fixes pour le contrôle de la qualité de l'air : 2
Manouba	Décharge contrôlée : 1 (djebel Chakir) Centres de transfert : 3	STEP : 2 Taux de connexion au réseau ONAS : 94.4%	Stations fixes pour le contrôle de la qualité de l'air : 1
Bizerte	Décharge contrôlée : 1 Centres de transfert : 6	STEP : 3 Taux de connexion au réseau ONAS : 95.9%	Stations fixes pour le contrôle de la qualité de l'air : 1
Nabeul	Décharge contrôlée : 1 Centres de transfert : 6	STEP : 12 Taux de connexion au réseau ONAS : 90.2%	Pas de station
Zaghouan	Décharge contrôlée : 1 (à Jradou) Centres de transfert : -	STEP : 3 Taux de connexion au réseau ONAS : 96.4%	Pas de station

Source : Ministère de l'Environnement, 2007

1.4.4- Les effets des changements climatiques

Les changements climatiques auront, selon une étude réalisée par le MEDD, des impacts sur les ressources en eau ainsi que sur le littoral et les écosystèmes.

En effet, en 2030 et en 2050 l'élévation des températures sera respectivement de 0,8° et de 1,6° et la baisse des précipitations sera respectivement de 8% et de 15%. Il est également attendu une remontée moyenne du niveau de la mer de l'ordre de 50 cm entre 2000 et 2100. Ainsi la vulnérabilité du littoral risque de subir les impacts du réchauffement climatique. Enfin les impacts des activités économiques dans le Nord-Est sont multiples et expliquent les inondations et l'érosion des sols.

Les risques naturels et environnementaux dans les différentes sous-régions du Nord-Est peuvent être décrits comme suit :

- *Zaghouan*

Les risques environnementaux de la sous-région de Zaghouan sont caractérisés par :

- La forte pression sur les terres agricoles et forestières
- L'érosion hydrique importante
- La pollution engendrée par les carrières et par quelques unités industrielles
- La pollution engendrée par les eaux usées non traitées

- *Bizerte*

En dépit de ses atouts environnementaux exceptionnels, la région de Bizerte subit de nombreuses pressions telles que :

- Les différentes formes de pollutions industrielles
- Les inondations suite à des désordres anthropiques
- L'érosion marine
- La dégradation et l'érosion des versants des Djebels et des monts boisés
- Les décharges sauvages

Ces pressions sont observables dans les autres sous-régions du Nord-Est

Les principaux défis concernant la préservation de l'environnement dans le Nord-Est sont :

- De sauvegarder les ressources naturelles, les sites culturels et historiques et les paysages typiques des différentes zones du Nord-Est
- D'assurer une meilleure maîtrise du développement urbain et préserver la place qu'occupe l'agriculture périurbaine
- D'assurer une meilleure maîtrise de la gestion des eaux usées
- D'assurer une gestion plus efficace des eaux pluviales
- De valoriser des écosystèmes typiques des zones du Nord-Est (Ichkeul, zones humides, lacs, hauteurs montagneuses)
- De préserver les ressources en sols de l'érosion hydrique
- De limiter au maximum les causes de l'érosion marine et plus particulièrement la littoralisation.

1.4.5- Les défis

Les principaux **défis** identifiés en matière de préservation de l'environnement dans le Nord-Est et de sa gestion sont :

- De sauvegarder les ressources naturelles, les sites culturels et historiques et les paysages caractéristiques des régions composant le Nord-Est
- D'assurer une meilleure maîtrise du développement urbain et de préserver la place qu'occupe l'agriculture en périphérie des villes
- De s'assurer d'une gestion responsable des ressources en eau garantissant leur durabilité et leur protection contre toutes les formes de pollution.
- D'assurer une meilleure maîtrise de la gestion des eaux usées
- D'assurer une gestion plus efficace des eaux pluviales
- De valoriser des écosystèmes caractéristiques des régions de N-E (Ichkeul, zones humides, lacs, montagnes)
- D'améliorer la gestion de la collecte et du traitement des déchets ménagers et des déchets de plastique dans les milieux agricoles
- De réduire les pollutions atmosphériques et les nuisances sonores particulièrement celles produites par le secteur du transport
- D'assurer la gestion durable des déchets spéciaux et procéder à leur élimination et/ou leur valorisation
- De préserver les ressources en sols de l'érosion hydrique
- De limiter au maximum les causes de l'érosion marine et plus particulièrement la littoralisation
- De réduire les risques naturels et leurs conséquences et particulièrement les inondations

- De promouvoir l'utilisation des énergies renouvelables
- D'assurer plus de cohérence entre les grands projets dans le but d'optimiser l'utilisation des ressources (eaux, sols et biodiversité).

2- PROBLEMATIQUE ET ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DE LA REGION

2.1- Les orientations des documents stratégiques

2.1.1- Le schéma national (SDATN)

S'agissant d'un document d'aménagement qui définit la stratégie de développement pour l'ensemble du territoire national, le SDATN a fixé un ensemble d'orientations tenant compte des nouveaux impératifs spécifiques à cette période à savoir la compétitivité, le développement durable et la mise à niveau économique. Ces orientations visent à :

- Exploiter les potentialités offertes pour gagner le pari de l'emploi ;
- Assurer un développement régional équitable ;
- Assurer un développement efficace en termes de compétitivité internationale ;
- Assurer un développement durable à la mesure des problèmes posés et améliorer la qualité de vie ;
- Assurer une meilleure intégration du territoire dans l'espace maghrébin.

a- Exploiter les potentialités offertes pour gagner le pari de l'emploi

Le SDATN a évoqué le caractère stratégique de l'emploi du fait qu'il constitue l'un des principaux défis à relever pour les prochaines années.

Sur la base de l'analyse des zones d'activités de l'ensemble du territoire, la région du Nord-Est a été identifiée comme l'une des aires de forte concentration d'activités, à l'exception de Zaghouan appartenant à l'aire intermédiaire.

De ce fait, les mesures recommandées pour cette région visent à :

- Développer les activités et les services de haute valeur ajoutée et renforcer l'efficacité des services de la formation professionnelle.
- Constituer des réserves foncières nécessaires aux besoins en espaces destinés aux différentes catégories d'activité

Zaghouan, devra bénéficier d'une amélioration des infrastructures de base, des équipements publics et des activités liées à l'économie immatérielle tout en encourageant les investissements en fonction des potentialités de cette région (agriculture, tourisme, services divers.etc.)

b- Assurer un développement régional équitable

Le SDATN qui a insisté sur le rôle majeur de la région dans le renforcement des potentialités économiques et sociales du pays, pour assurer un développement équitable et harmonieux de la région a recommandé de :

- Diversifier et développer les activités économiques dans la région
- D'assurer une couverture totale de l'ensemble du pays en services publics et en infrastructures de base
- De renforcer la liaison en infrastructures entre les régions intérieures et celles du littoral
- De renforcer les responsabilités et le rôle des régions

Compte tenu de ces recommandations, le SDATN a notamment préconisé la réalisation d'une rocade autoroutière qui contribuera à mieux relier les régions du Nord-Est et du Centre-Est, appelées à connaître un développement et une importante structuration avec les grands projets de l'aéroport d'Enfidha, du port en eau profonde, du district industriel, etc.

c- Assurer un développement efficace en termes de compétitivité internationale

Renforcer les atouts du pays pour assurer un développement efficace en termes de compétitivité économique constitue un impératif indispensable. A cet égard, le SDATN a insisté sur la nécessité de miser sur les grandes agglomérations qui disposent d'avantages compétitifs et de potentialités socio-économiques importantes. La région du Nord-Est intégrant le grand Tunis, et les régions de Nabeul, de Bizerte et de Zaghouan est concernée par l'ensemble des mesures et des orientations suivantes :

- Renforcement du rôle de Tunis comme pôle national d'influence régionale et internationale en améliorant ses facteurs de compétitivité ;
- Renforcement des grandes agglomérations en infrastructures, en industries et en services de haut niveau ;
- Développement des villes chefs lieux de gouvernorat en pôles urbains compétitifs ;

- Développement d'une politique urbaine permettant de rendre les villes efficaces et conviviales ;
- Développement des districts et des villes industrielles ;
- Développement de la logistique et du transport multimodal ;
- Développement de régions agricoles compétitives au Cap Bon, dans les plaines de la Medjerda, etc.
- Renforcement de l'efficacité et du rendement du système de formation.

d- Assurer un développement durable à la mesure des problèmes posés et améliorer la qualité de la vie

En vue de garantir un cadre de vie convivial et durable pour les citoyens, le SDATN préconise des actions qui s'articulent autour de deux objectifs majeurs :

- La maîtrise des ressources naturelles
- Le contrôle de la croissance urbaine dans les grandes villes

Ces actions visent essentiellement à :

- Assurer la maîtrise de l'urbanisation en vue de protéger les ressources en sols et limiter les problèmes générés par l'urbanisation anarchique.
- considérer les ressources naturelles comme un patrimoine de valeur économique et sociale
- Réduire la pression sur les milieux fragiles
- Assurer la gestion durable des ressources en eau
- Améliorer la qualité de la vie
- Protéger les villes contre les inondations

e- Assurer une meilleure intégration du territoire dans l'espace maghrébin

L'intégration du pays dans l'espace maghrébin nécessite le renforcement de la coopération et la coordination en matière d'aménagement du territoire et de planification de l'espace entre les territoires tunisien et les autres pays maghrébin ainsi qu'en matière de technologies de transport, de l'énergie et de la communication. Il faut assurer également l'articulation des pays du Maghreb en développant les infrastructures de liaisons. C'est partant de cette option qu'ont été projetés deux axes autoroutiers permettant d'assurer la liaison du pays notamment entre Tunis et la région du Nord d'une part et les principales villes maghrébines d'autres part, avec un axe Tunis-Medjez El Bab- frontière algérienne et le second dans le sud entre Tunis-Sfax-Médenine et la frontière libyenne.

2.1.2- Les options des Xème et XIème plans

a- Le Xème plan de développement

La stratégie de développement définie par le Xème Plan pour la région du Nord-Est a été articulée autour de trois options principales :

- L'amélioration de la compétitivité de la région et le renforcement du rôle du secteur privé
- La promotion des ressources humaines et l'amélioration de la qualité de vie
- La gestion de l'espace urbain et la garantie du développement durable

Sur la base de ces objectifs majeurs, la région du Nord-Est a connu la réalisation de divers projets au cours de la période du 10^{ème} plan de développement parmi lesquels les plus importants portant sur la modernisation et la mise à niveau des infrastructures, se présentent comme suit :

- Modernisation du réseau des voies structurantes, des rocade et des voies régionales et locales sur une longueur de 1000 km
- Renforcement du réseau du métro léger et l'extension de la ligne d'El Mourouj
- Aménagement de la zone touristique de Cap Gammarth
- Création de 10.000 ha de surfaces publiques irriguées
- Aménagement de l'ancien port de pêche de Bizerte et mise à niveau d'autres ports dans le gouvernorat
- Mise en œuvre du schéma directeur du grand Tunis et d'autres études d'aménagement dans la région

En matière de promotion des ressources humaines et d'amélioration du cadre de vie, des réalisations importantes sont illustrées par :

- La création de divers instituts d'enseignement supérieur à Tunis, à Zaghouan et à Bizerte
- La création du centre de formation en hôtellerie à Hammamet, et la mise en exploitation de divers centres de formation en cuir, en électronique, en maintenance industrielle dans l'ensemble de la région
- La construction de l'hôpital régional de Bizerte et l'ouverture d'autres hôpitaux à Ben Arous, à l'Ariana et à Tunis

En outre, des projets importants ont été réalisés en matière d'assainissement et d'approvisionnement en eau potable ainsi que pour l'extension du réseau téléphonique ce qui a permis d'augmenter la densité téléphonique de 15.4 lignes pour 100 habitants en 2001 à 17.9 lignes en 2006.

En matière de promotion de l'initiative et de l'investissement privé, la région du Nord-Est a bénéficié de la création des pôles technologiques d'El Ghazela, de Borj Cédria, de sidi Thabet et celui de Bizerte. Ainsi, l'aménagement de 320 ha de terrains industriels, ont permis l'installation

de 923 sociétés étrangères ainsi que l'intégration de 823 établissements industriels dans le programme de mise à niveau.

Divers autres projets ont également été réalisés dans les zones à problèmes spécifiques tel que le projet de développement agricole intégré de Zaghouan, celui de Joumine à Bizerte, ainsi que le programme spécifique réalisé au profit de 19 délégations prioritaires et intéressant 8706 bénéficiaires.

Cependant et en dépit de l'importance des réalisations ayant contribué à l'amélioration des conditions de vie dans la région, le bilan du 10^{ème} plan a mis en évidence l'existence de certains problèmes illustrés par :

- Une forte densité de population de l'ordre de 300hab/km² dans la région ainsi que l'insuffisance des réserves foncières destinées aux projets urbains et de développement
- Une forte concentration des populations dans les grandes villes de la région générant des problèmes de transport et de pollution atmosphérique.
- La concentration d'investissements privés dans le grand Tunis qui bénéficie de 53% des investissements de la région
- Les disparités importantes entre les zones situées sur le littoral et les régions intérieures ce qui a contribué à l'augmentation du taux de chômage dans les délégations intérieures des gouvernorats de Bizerte, Zaghouan et Ben Arous.

b- Les implications du 11^{ème} plan de développement

Partant d'une évaluation des réalisations du 10^{ème} plan de développement et dans la perspective d'améliorer la compétitivité de la région afin qu'elle contribue au renforcement des potentialités du pays en favorisant sa meilleure intégration par rapport à l'économie mondialisée, le 11^{ème} plan de développement a défini pour la région du Nord-Est, comme pour l'ensemble des régions du pays, une stratégie qui repose sur trois axes principaux :

- Le renforcement de la compétitivité de la région par la diversification de sa base économique
- L'amélioration du cadre et de la qualité de vie
- La consolidation de la complémentarité et de la solidarité entre les différentes zones de la région

** Renforcement de la compétitivité de la région et diversification de sa base économique*

Le renforcement de la compétitivité de la région est un objectif tributaire d'un ensemble d'actions qui portent notamment sur l'amélioration des infrastructures, la valorisation du capital humain ainsi que la création d'une base économique diversifiée au sein de la région.

En ce qui concerne le développement des infrastructures, le 11^{ème} plan a préconisé la réalisation des grands projets structurants parmi lesquels la modernisation du réseau ferroviaire urbain et périurbain dans le grand Tunis, ainsi que l'amélioration du réseau de voirie de l'ensemble de la région.

L'intérêt s'est porté également sur la valorisation du capital humain par le renforcement du cadre institutionnel et de formation par la création et la modernisation des établissements universitaires et des institutions de formation. L'amélioration de l'environnement des entreprises privilégiant les actions de rénovation et d'innovation a été considérée comme une action importante.

En outre, pour assurer la diversification de la base économique de la région diverses actions sont envisagées en vue d'assurer le développement d'une agriculture moderne et évolutive, accordant une attention particulière aux exportations agricoles et aux produits destinés à la transformation ainsi qu'au renforcement de secteur irrigué et du secteur de la pêche.

Le plan recommande notamment pour le renforcement du secteur de l'industrie, l'intensification des programmes de mise à niveau, le développement des investissements dans les secteurs à haute valeur ajoutée ainsi que la programmation de nouvelles zones industrielles dans la région.

Par ailleurs, des actions pour rehausser la qualité du tourisme national sont envisagées avec la création de nouvelles zones touristiques de niveau international l'une à Gammarth et la deuxième à Korbous. En outre, la promotion de nouveaux produits touristiques tels que le tourisme culturel, le tourisme de congrès, l'écotourisme qui représentent un axe important pour le développement du secteur.

Concernant l'artisanat, la valorisation des spécificités régionales et l'amélioration de la productivité des entreprises à travers l'encouragement de l'innovation et l'intégration des nouvelles technologies dans les techniques de production constituent une option importante.

Du fait de leur poids économique important les secteurs porteurs des services, ceux en rapport avec l'économie numérique ont requis un intérêt particulier pour la promotion du pôle technologique d'El Ghazela et la création de nouveaux centres de travail à distance, ainsi que par la promotion des différents services utilisant des technologies de haut niveau.

** Amélioration de la qualité de la vie*

En vue de consacrer le principe du développement durable, diverses actions sont prévues pour améliorer la qualité de la vie des citoyens.

Le 11^{ème} plan préconise à cet égard :

- L'actualisation des plans d'aménagement urbain pour assurer une meilleure cohérence dans le développement urbain.

- La mise à niveau des grandes agglomérations à travers la mise en place des centres polyfonctionnels, la révision du Schéma Directeur du grand Bizerte et l'actualisation des plans directeurs de transport des grandes villes.
- La gestion des ressources hydrauliques et leur protection contre la pollution avec l'aménagement des plans d'eau (berges du lac Sud) et le développement du système d'assainissement du Grand Tunis
- La gestion des déchets à travers la finalisation de la station de traitement des déchets industriels de Jradou et la réalisation des décharges contrôlées l'une à Zaghouan et la seconde dans le grand Tunis (à Henchir El Kabouti à Mornag du gouvernorat de Ben Arous)
- La protection du littoral et la protection des villes contre les inondations
- L'amélioration de l'esthétique urbaine par la création et l'entretien des espaces verts et l'aménagement des parcs urbains
- La promotion du tourisme culturel et écologique par la valorisation des sites naturels et archéologiques comme celui du temple des eaux à Zaghouan et du parc de Boukornine
- La réalisation des programmes de mise à niveau des quartiers populaires et des quartiers limitrophes des grandes villes (Douar Hicher, Mohammedia, Naassen, Tebourba (cité Enassim), Soukra, El Fahs, Hammamet et Menzel Bourguiba)

* *Consolidation de la complémentarité et de la solidarité entre les diverses zones de la région*

Il s'agit de l'un des principes fondamentaux permettant d'assurer un développement économique équitable de l'ensemble de la région afin de limiter les disparités entre différentes zones de la région. Pour atteindre cet objectif, le 11^e Plan prévoit :

- L'extension des pistes agricoles assurant leur connexion avec les voies principales pour mieux intégrer les régions rurales dans leur environnement local et régional.
- La prise en compte des catégories défavorisées de la population par la consolidation des programmes d'intégration sociale et l'emploi des enfants des familles nécessiteuses ainsi que par l'activation des mécanismes de solidarité permettant de renforcer l'employabilité des catégories sociales économiquement modestes.
- L'amélioration du programme d'éducation des adultes par la mise en place d'un programme de suivi continu
- Le développement des projets agricoles et des petits projets d'artisanat en milieu rural, ainsi que la création de pôles offrant une diversité de services polyvalents pour la femme rurale.

Pour concrétiser l'ensemble de ces actions, divers projets sont programmés dans la région pour lesquels le 11^{ème} plan a consacré un budget de 16 583.700 MD dont 5 824.6 MD sont mobilisés par le secteur public.

2.1.3-Les schémas directeurs d'aménagement (SDA)

a- Le SDA du grand Tunis

Le schéma Directeur du grand Tunis, est l'une des vingt et une études stratégiques engagées par l'Etat afin d'assurer un aménagement cohérent de l'agglomération du Tunis proposant de ce fait un modèle d'urbanisation reposant sur les principes suivants :

- Renforcement des attributs de la capitale en tant que métropole internationale
- Restructuration du front d'urbanisation
- Rééquilibrage fonctionnel et social
- Requalification des tissus anciens et spontanés
- Renforcement des potentialités environnementales

** Renforcement des attributs de la capitale en tant que métropole internationale*

La métropolisation constitue le fondement de la nouvelle politique urbaine en Tunisie.

Sur la base du diagnostic le SDA a identifié les attributs qui méritent d'être renforcés dans le grand Tunis.

Il s'agit principalement de la médina, de la kasbah, de la zone hospitalière, de la ville basse, de centre tertiaire Mohamed V du parc du Belvédère, des cités sportives, du parc national archéologique de Carthage-Sidi Bou Saïd, du Campus universitaire, du lac et ses berges et des points d'arrivées (autoroutes, ports, aéroport).

Outre ces différentes particularités, le Grand Tunis doit également bénéficier de nouvelles fonctions tel que les technopoles, les téléports, les foires et les centres de commerce international permettant de confirmer la vocation de Tunis en tant que pôle relais international de services.

Pour entamer ce processus de métropolisation, le Grand Tunis doit pallier à des déséquilibres illustrés par les inégalités dans la distribution spatiale des fonctions entre les différents secteurs de l'agglomération. On assiste en effet à une concentration des fonctions existantes dans la zone centrale et au niveau des zones Nord et Est. Cependant, les zones Sud et Ouest caractérisées par une concentration de l'habitat spontané, ne bénéficient pas de ces équipements.

** Restructuration du front d'urbanisation*

L'ouverture d'un front d'urbanisation actif au cours de cette décennie à l'ouest de l'agglomération au niveau du gouvernorat de la Manouba, révèle que la tendance future d'extension du grand Tunis prendra appui sur cet axe compte tenu du nombre important des projets concentrés dans cette zone. Cependant les effets du développement massif de l'urbanisation anarchique ne manqueront de faire perdre à l'agglomération un potentiel agricole et des réserves foncières dans cette région.

De ce fait, le SDA a envisagé la création de deux fronts d'urbanisation prioritaires. Le premier au nord dans la plaine de la Marsa et à l'ouest celui de Sidi Hassine Séjoumi. En adoptant une réglementation stricte sur le plan foncier et en matière d'autorisations de lotir, ces zones peuvent être préservées de la poussée de l'urbanisation anarchique.

Le SDA prévoit le comblement des espaces interstitiels et a opté cependant pour la densification étant donné que la densité constitue un facteur de compétitivité qui permet la réduction des coûts d'urbanisation et du fonctionnement des infrastructures et favorise des économies d'échelle tout en contribuant à créer un paysage urbain attrayant.

** Rééquilibrages fonctionnel et social*

Le SDA a mis en évidence les déséquilibres fonctionnels et sociaux de la capitale, illustrés par une ségrégation sociale entre le nord et le sud d'une part et entre l'ouest et le reste de la ville d'autre part.

D'autres disparités se traduisent en termes de coûts sociaux, de transport et d'infrastructures, comme les déséquilibres sur le plan foncier engendrés par les disparités de l'image de marque, dévalorisée au sud et à l'ouest de la capitale, et survalorisée au nord et dans la côte nord.

Le SDA propose, de ce fait, une stratégie de rééquilibrage pour cet ensemble de problèmes en préconisant :

- L'injection de fonctions structurantes
- L'injection de fonctions complémentaires
- L'amélioration de l'accessibilité
- La requalification de tissus urbains dégradés
- La restructuration du système de transport en commun

** Requalification du patrimoine ancien et spontané*

Défini par le SDA, le champ de la requalification du patrimoine ancien et spontané recouvre le patrimoine immobilier dégradé et celui de l'habitat spontané.

Ce processus vise des espaces différenciés qui abritent les populations les plus démunies du grand Tunis permettant ainsi d'améliorer leurs conditions de vie et la revitalisation des quartiers anciens.

En ce qui concerne le tissu ancien, le SDA préconise :

- D'encourager dans la médina les opérations de reconversion des logements en équipements ou activités tertiaires
- La sauvegarde de la morphologie urbaine et de la typologie du bâti

Cependant, les actions envisagées pour la requalification de l'habitat spontané se traduisent principalement en termes d'actions de viabilisation et de mesures favorisant la création d'emplois.

** Renforcement des potentialités environnementales*

Bien qu'elles soient variées, les potentialités environnementales identifiées comme les plus évidentes d'après le SDA sont constituées des dépressions humides et des points hauts.

Concernant les dépressions humides, il existe trois plans d'eau dans le grand Tunis à savoir les lacs de Tunis, la sebkha de Sijoumi et la sebkha de l'Ariana, qui doivent être préservés de l'urbanisation.

Ainsi, le SDA préconise d'intégrer ces espaces au sein de l'armature projetée de zones vertes et de récréation de la capitale.

Quant aux actions préconisées pour les points hauts, il s'agit de les boiser en assurant leur visibilité. Ceci permettra à la fois de conférer un paysage vert à la ville et de délimiter l'urbanisation dans le bassin du grand Tunis.

D'autres potentialités concernent notamment les berges de l'oued Méliane, les sites agro forestiers de Laroussia et les monts qui surplombent la vallée de la Medjerda.

b- Le SDA de l'agglomération de Bizerte

Le grand Bizerte appelé à jouer un rôle potentiel à la fois du point de vue économique international et sur le plan régional et national a bénéficié, dans le cadre du SDA élaboré en mai 2001, d'un ensemble d'actions permettant de renforcer son développement et garantir son efficacité économique.

Les actions préconisées faisant l'objet d'un schéma de structure portent sur :

- Les axes d'urbanisation futurs
- La hiérarchie des centres urbains
- Le schéma de voirie
- L'occupation du sol

** Les axes d'urbanisation préconisés par le SDA*

Le développement futur de l'urbanisation dans le grand Bizerte est confronté à un ensemble de contraintes liées à la fois au site, aux zones militaires, aux casernes, aux industries polluantes et aux zones agricoles à préserver. Compte tenu de ce contexte les zones d'extensions futures de l'agglomération sont prévues dans la rive nord de Bizerte tout au long de la RN11 et autour des noyaux de Borj Challouf et de Béni Nafaa ainsi qu'en partie dans la rive sud de Bizerte.

** La hiérarchie des centres urbains*

Marquée par la primauté du centre ville de Bizerte, l'organisation spatiale dans l'agglomération bizertine demande à être repensée dans le cadre d'un schéma de structure reposant sur trois niveaux de hiérarchie différents :

- Les centres primaires : il s'agit du centre actuel de Bizerte qui sera dédoublé d'un nouveau centre implanté dans la rive sud près de Zarzouna
- Les centres secondaires ou centres relais de services centraux qui sont implantés à la Pêcherie, à Ain Meriem et à Zarzouna
- Les centres de quartiers constituant le premier niveau de la structure urbaine et contribuant à leur bon fonctionnement

** Le schéma de voirie*

Les principales propositions du SDA concernent essentiellement les axes principaux d'échanges constituant l'armature de base de la structure urbaine tels que les axes régionaux et interurbains. En effet pour faciliter la desserte de l'agglomération il est préconisé le dédoublement de la RN11 par la création d'une nouvelle rocade et la desserte entre les quartiers Nord de Bizerte et les quartiers Sud par la modernisation et le recalibrage de la RN11 et la réalisation de la rocade du Nord-Ouest de Bizerte.

Pour le réseau intra-urbain, le SDA de Bizerte recommande :

- Le renforcement des liaisons transversales reliant la Corniche à Aîn Meryem
- La réalisation des deux rocades intra-urbaines prévues par le PAU de Bizerte
- L'amélioration de la voie de desserte principale reliant le centre-ville à Aîn Meryem

** L'occupation du sol*

En fonction des différentes affectations du sol, le SDA de Bizerte préconise en matière d'habitat :

- La densification du tissu existant
- La programmation d'une zone d'habitat social à l'Ouest de Bizerte et la préservation de 300 ha de terrains urbanisables dans la zone sud

En matière de zones industrielles et d'artisanat, le SDA de Bizerte propose :

- La création de zones industrielles le long de l'axe Bizerte/Menzel Bourguiba
- Le renforcement des zones industrielles de la rive Nord par la restructuration de la zone s'étendront de la zone franche à la pêche
- La création de zones artisanales à l'ouest de Bizerte

En matière d'espaces verts, le SDA de Bizerte propose :

- La création d'un parc zoologique à la corniche
- La création d'une ceinture verte au sud de la raffinerie de pétrole et d'un espace vert dans le centre du côté de la « rive sud »

c- Le SDA de l'agglomération de Zaghuan

L'agglomération de Zaghuan du fait de sa situation à proximité de la capitale et contiguë aux principales sous-régions du littoral et du centre, constitue un espace qui suscite de multiples enjeux. La disponibilité des réserves foncières relativement importantes ainsi que ses diverses potentialités économiques et naturelles jusque là sous-exploitées font de cette agglomération un espace stratégique en mesure de jouer un rôle important dans le développement futur de la région du Nord-Est.

Partant de ce constat le SDA a proposé pour l'aménagement futur de l'agglomération de Zaghuan "*son intégration totale dans l'aire métropolitaine de la capitale assurant son ouverture sur les processus de développement initiés dans toute la région du Nord-Est*"

Dans cette perspective, la vocation de Zaghuan est à la fois régionale et nationale du fait de sa situation géographique comme carrefour d'échanges et de rencontre entre les différentes régions du Nord (Tunis, le Cap Bon, Medjez el Bab) et du centre (le Kairouanais, le sahel). Le SDA de Zaghuan confirme de ce fait les orientations du SDATN qui considèrent ce site comme étant le plus adapté pour l'implantation d'une plate forme logistique.

Néanmoins, diverses actions et mesures ont été préconisées dans le cadre du SDA en vue de concrétiser cette option d'intégration régionale en proposant une armature de centres reposant sur :

- La consolidation de la fonction régionale de Zaghuan lui attribuant le rang de centre régional à fonction tertiaire de commandement.
- La promotion de Bir M'cherga-Jebel El Oust par la dynamisation des fonctions de carrefour et par la densification du tissu industriel

- Le développement des activités artisanales et du tourisme culturel à Zriba et des services à l'agriculture à Sminja
- La consolidation de quelques centres ruraux de second niveau : Jradou, Bou Sélim-Béni Derraj.etc.
- La consolidation à l'échelle locale des centres ruraux comme Bouaachir, Bir Hlima.etc.

Il est recommandé également d'assurer un aménagement intégré du milieu naturel et une amélioration de la productivité agricole impliquant du point de vue environnemental :

- La protection de l'environnement physique,
- La protection du potentiel sylvicole,
- La préservation de la biodiversité
- L'amélioration du potentiel pastoral
- La lutte contre les ravinements et les écoulements torrentiels menaçant les sites urbains

Ainsi, du point de vue agronomique, le SDA de Zaghouan recommande de veiller essentiellement à :

- L'amélioration de la collecte des eaux de surface
- L'augmentation du nombre de puits et de forages
- L'intensification de l'agriculture irriguée.etc.

D'autres actions portant notamment sur la promotion de l'activité touristique et récréative par la valorisation et l'exploitation des potentialités naturelles et patrimoniales de la zone sont recommandées afin d'assurer le décollage du tourisme dans l'ensemble de la région du Nord-Est.

Un renforcement du tissu industriel est également envisagé par la consolidation du "triangle industriel" Bir M'cherga-Gare, Bir M'cherga-village et Jebel El Oust.

En matière d'équipements structurants et des infrastructures, les actions prévues par le SDA visent la promotion de Zaghouan en pôle universitaire.

Le rôle des infrastructures routières est également attesté comme élément important permettant d'assurer la liaison de Zaghouan avec les différentes régions avoisinantes, en veillant à améliorer les routes existantes et en créant de nouveaux axes routiers et autoroutiers.

2.2- Dynamiques et impacts des grands projets

2.2.1- Les principaux grands projets économiques, urbains et d'infrastructure

Comme on l'a déjà mentionné en 1^{ère} phase, la région du Nord-Est se caractérise par une forte dynamique des grands projets économiques, urbains et d'infrastructures, présentant divers impacts qu'il convient de prendre en considération lors de l'élaboration du schéma directeur d'aménagement⁷.

En ce qui concerne les projets économiques, il est attendu que la région du Nord-Est soit dotée d'une multitude de zones industrielles dont les plus importantes sont la zone industrielle d'El fejja couvrant 216 hectares dont 50 hectares sont dédiés aux activités de finissage textile, la zone industrielle de Bourbii (délégation de Mohammédia) à Ben Arous d'une superficie de 107ha et l'extension de la Zone industrielle de Zriba de 20 ha.

Les projets agricoles portent essentiellement sur le renforcement des cultures irriguées et des produits biologiques.

Les projets touristiques concerneront principalement la création de deux nouvelles stations touristiques au sein du grand Tunis et à Korbous.

Sur le plan de renforcement des services de communications et de nouvelles technologies il est prévu l'extension du pôle El Ghazela en direction d'Ennahli et de la Manouba ce qui permettra d'appuyer le potentiel de la région en matière des pôles technologiques.

D'autres pôles technologiques sont programmés dans la région tel que le technopôle agroalimentaire de Menzel Abderrahmen (gouvernorat de Bizerte) qui permettra de renforcer les atouts de la région de Bizerte sur les plans économique et technologique en promouvant l'innovation et en assurant le transfert des nouvelles technologies vers les entreprises du secteur agroalimentaire.

⁷ Voir chapitre plus détaillé sur les grands projets dans le volume de la 1^{ère} phase de l'étude du SDARE du Nord-Est.

Le potentiel en équipements socio-collectifs de la région sera renforcé par nombreuses créations notamment en matière d'équipements universitaires et des équipements de jeunesse et du sport :

** Les équipements universitaires*

En ce qui concerne les équipements d'enseignement et d'éducation, on assiste à la création du complexe universitaire du Bizerte qui sera aménagé sur un terrain de 38 hectares situé à l'entrée Est de la commune de Menzel Abderrahmen à 1.5km du centre ville et à 5.4km de la ville de Bizerte.

Ce projet, dont les travaux de la première tranche ont démarré en janvier 2004, comprend un institut préparatoire des études technologiques, un foyer universitaire de 1 200 lits et un restaurant de 1 500 places. Le coût global des différentes composantes de la première tranche de ce projet est estimé à 35,2 millions de dinars.

Quant à la deuxième tranche, elle comporte un institut supérieur de commerce et de comptabilité, un institut supérieur pour les études d'ingénierat et une école supérieure d'ingénieurs. Il est également prévu la réalisation d'un institut de droit et des sciences sociales.

** Les équipements du sport et de la jeunesse*

La région du Nord- Est bénéficiera au cours des prochaines années d'une multitude d'équipements sportifs et de ceux consacrés aux jeunes. Le tableau ci-après présente l'ensemble des équipements qui sont réalisés ou en cours d'aménagement dans les sept gouvernorats de la région durant la période du 11^{ème} et du 12^{ème} plan de développement économique.

	Equipements de jeunes			Equipements du sport		Salles de sport
	Complexes de jeunes	Maisons de jeunes	Centre de camping	Terrains de sport		
				Aménagement	Création	
Tunis	2	-	-	4	-	3
Ariana	-	3	-	1	1	1
Manouba	-	1	-	1	-	2
Ben Arous	-	2	-	3	-	1
Nabeul	1	2	1	1	1	2
Bizerte	-	2	1	-	-	1
Zaghouan	-	1	-	3	-	-

Outre ces équipements, il est prévu dans le programme du ministère de la jeunesse et du sport :

- La mise à niveau de l'institut supérieur du sport et de l'éducation physique à Ksar Saïd

- L'aménagement du centre national du foot Ball de Borj Cédria
- Création d'une salle d'escrime à Bizerte
- Création d'un terrain de rugby à Nabeul

Près de 21 équipements du sport sont également prévus ou réalisés dans le cadre du projet de mise à niveau des quartiers populaires (2007-2009 et 2010-2012) dans l'ensemble des gouvernorats du Nord-Est⁸.

Les projets d'infrastructures sont nombreux dans la région du Nord-Est, mais on se limitera à évoquer ceux qui auront un impact important sur le développement économique et urbain dans la région. En effet, l'année 2009 a été caractérisée par la mise en œuvre de plusieurs projets d'infrastructure routière et de transport parmi lesquels la réalisation des différents tronçons des autoroutes maghrébines à savoir celui de Sfax-Gabès (155 km) qui sera étendue ultérieurement jusqu'au poste frontalier de Ras Jedir, outre, la réalisation du tronçon autoroutier Oued Zarga-Boussalem (70 km).

La région vient également de mettre en activité l'extension du métro léger en direction de la Manouba, alors que le projet d'un réseau ferroviaire rapide (RFR) est encore en phase d'étude.

La région du Nord-Est bénéficiera également d'une infrastructure logistique importante du fait de la création de trois plateformes logistiques à Radès, à Jebel El oust et à Enfidha.

Quant aux projets urbains programmés dans la région il convient de rappeler qu'il s'agit de deux principaux types de projets, ceux réalisés par des acteurs publics notamment l'AFH et les grands projets réalisés ou en voie de l'être par des promoteurs internationaux.

Les projets réalisés par l'AFH concernent bien évidemment :

- Le projet de Ain Zaghouan implanté sur la côte nord de Tunis et qui couvre une superficie de 310ha
- Le projet de Bhar Lazrag situé également dans la côte nord d'une surface de 250ha et qui a été abandonné.
- La tranche IV du centre urbain nord qui couvre une superficie de 40ha et qui est en achèvement.
- Le projet des jardins de Tunis localisé à l'ouest du grand Tunis, et qui s'étend sur une superficie de 327ha et dont l'étude est en voie d'achèvement.
- Le projet de Mourouj 6 qui représente un centre urbain régional dans le sud du grand Tunis couvrant une surface totale de 151ha

Les projets réalisés par d'autres maîtres d'ouvrage locaux concernent principalement :

⁸ Voir tableau N°1 en annexe.

- Le complexe culturel national situé sur l'avenue Mohamed V et qui est en cours d'achèvement
- L'extension de la zone industrielle de Mghira également qui est en cours d'achèvement

En ce qui concerne les projets urbains engagés par des promoteurs internationaux, il s'agit principalement :

- Du projet Boukhater (lac nord) d'une superficie de 255ha qui est composé d'équipements sportifs et d'un parc immobilier important qui nécessiteront un investissement de 7,5 milliards de dinars.
- Du port financier de Tunis, projet couvrant une superficie de 450 ha qui sera réalisé par le groupe "gulf finance House" et nécessitera un investissement de 3 milliards de dollars US (un peu moins de 4 milliards de dinars tunisiens)
- Du projet de Bled El Ward, implanté sur les bords de la Sebkhate Ariana, ce projet qui s'étend sur 5000ha nécessitera des investissements d'un peu moins de 10 milliards de dinars
- Le projet de la Marina de Bizerte qui est en cours d'étude comporte la réalisation d'un port de plaisance avec 1200 anneaux et les locaux de gestion et d'administration de la marina, ainsi que d'un complexe hôtelier.

2.2.2- Impacts des projets engagés dans la région du Nord-Est

Les projets engagés sont variés et multiples et auront des effets variés.

Les projets agricoles sont de nature à améliorer l'offre en produits d'exportation ainsi que l'approvisionnement des marchés locaux. La diversification des produits agricoles aura également comme effet le renforcement de la compétitivité économique de la région à l'échelle nationale et internationale.

En ce qui concerne les effets des projets industriels, l'offre en zones industrielles permettra sans doute de donner une nouvelle impulsion au développement industriel.

Toutefois certaines implantations spontanées, qui génèrent des pollutions variées devraient être mieux maîtrisées et canalisées vers les nouvelles zones industrielles programmées.

Les projets touristiques appelés à être engagés dans la région, contribueront à diversifier les produits touristiques et à améliorer les performances et les emplois générés par ce secteur.

L'amélioration des infrastructures autoroutières et routières, ainsi que les projets futurs du transport auront un impact important sur la mobilité des hommes, et des marchandises.

Les impacts des grands projets urbains sont multiples permettant de distinguer des impacts positifs et d'autres négatifs.

* *Les impacts positifs*

Compte tenu de l'ampleur et de l'importance des programmes des différents projets urbains, les impacts positifs favoriseront :

- La constitution d'un pôle international de services de haut niveau dans les berges du lac sud, basé sur les NTIC ce qui aura des effets multiples sur la dynamique économique de la capitale.
- La constitution d'un pôle international de sport qui améliorera l'image de la capitale
- L'amélioration de l'image de Tunis et de son attractivité
- La multiplication des offres d'emploi

En outre, les projets situés au bord des lacs nord et sud, contribueront à animer le centre et à diversifier les loisirs.

* *Les impacts négatifs*

Il s'agit principalement des répercussions :

- Sur la circulation et la congestion du trafic : Les projets des berges du lac nord et sud (Sama Dubai et Boukhater) auront des impacts directs sur la congestion du trafic dans le centre de Tunis et sur les voies qui desservent la côte nord de Tunis où réside une population déjà fortement motorisée.
- Sur le renchérissement des marchés immobilier et foncier : Ces projets de très haut standing ciblent des populations à haut niveau de revenus et induiront ainsi des effets de renchérissement des prix du marché local de l'immobilier. En outre la multiplication des immeubles de grande hauteur variant de 20 à 60 étages nécessitera des modes de fonctionnement qui n'existent pas actuellement.

La région du Nord-Est connaît une forte dynamique des grands projets du fait des atouts et des potentialités de la capitale qui lui permettent d'attirer l'essentiel des investissements privés à l'échelle nationale et internationale.

Le schéma Directeur d'Aménagement de la région économique du Nord-Est devra tenir compte donc de ces différents projets engagés et de leurs impacts sur le développement économique social et urbain dans la région.

2.3- Problématiques d'aménagement

2.3.1 Problématique générale

Compte tenu des évolutions constatées dans le Nord-Est, il apparaît que le processus de métropolisation est en développement et que Bizerte-Nabeul-Hammamet-Zaghouan constitueront avec le grand Tunis un ensemble métropolitain. Toutefois ce processus s'il ne repose pas sur des moyens de compétitivité économique risque de se transformer en un simple étalement spatial des tissus urbains. Outre les attributs économiques, le processus de métropolisation implique des modalités d'organisation et de coordination de cette future région urbaine. La maîtrise du développement urbain représente également un atout important en faveur du développement métropolitain.

La péri-urbanisation et les déplacements entre le grand Tunis et l'espace régional sont de plus en plus importants. C'est pourquoi la métropolisation du grand Tunis nécessite un réseau routier dont des éléments importants existent déjà avec les trois autoroutes qui relient Tunis au nord et au sud. Outre le réseau routier, un réseau de transport performant est indispensable pour assurer les déplacements importants dans l'espace métropolitain.

En dépit de certaines activités compétitives à l'échelle internationale, il importe de prendre en compte les disparités qui existent entre les différentes sous-régions du Nord-Est. C'est-à-dire qu'une mise à niveau des capacités productives et organisationnelles doit être engagée dans les zones où les activités économiques classiques nécessitent des actions de mise à niveau.

Un autre aspect de la problématique du développement de la région du Nord-Est, concerne les évolutions structurelles importantes de la région d'Enfidha. Dans cette région outre l'aéroport international en cours d'achèvement, il est prévu la réalisation d'un port en eau profonde et actuellement une première composante du district industriel est en fonctionnement. Tous ces éléments vont entraîner la constitution d'une ville à l'horizon 2020 pouvant totaliser 100.000 habitants. Compte tenu également de l'existence de la zone touristique d'Hammamet sud, la constitution d'une conurbation littorale qui assurera l'articulation entre la région du Nord-Est et

la région du Centre-Est semble en voie de structuration. Cette évolution aura de multiples répercussions dans la mesure où cette conurbation offrira des emplois et des ressources. De ce fait elle deviendra ainsi une zone d'attraction par rapport aux populations de l'intérieur du pays et favorisera aussi de par sa qualité et par le niveau de ses services, la captation des investissements directs étrangers.

2.3.2- Problématique spécifique

Les aspects dominants de la problématique spécifique de la région du Nord-Est concernent :

- La primatialité du grand Tunis
- La concentration de la population sur le littoral
- Des sous-régions à potentiels économiques inégaux
- Des migrations résidentielles qui alimentent la péri-urbanisation

a- La primatialité du grand Tunis

Le poids démographique du Nord-Est représente 35% de la population du pays sur un espace correspondant à 8% du territoire national.

Ces caractéristiques révèlent la capacité d'attraction de la région du Nord-Est.

Densément peuplée et fortement urbanisée la région du Nord-Est est par ailleurs caractérisée par de fortes disparités socio-économiques et démographiques entre les sept gouvernorats. Les données du recensement de 2004 ont montré un ralentissement de la croissance de la population au centre de la région au profit de son report sur les périphéries. Outre ces processus il importe de relever la primatialité du grand Tunis, c'est-à-dire l'écart de populations entre Tunis et la seconde ville du système urbain régional. En outre l'absence d'une métropole régionale, comme Sousse et Sfax dans le Nord-Est, se traduit par la concentration de plusieurs types d'équipements de niveau supra régional, tels que les activités tertiaires d'encadrement et les équipements financiers.

b- La concentration de la population sur le littoral

Il importe de relever que mis à part Mateur, les dix premières villes du système urbain de la région du Nord-Est sont localisées sur le littoral et totalisent près de 2,5 millions d'habitants soit 84% de la population urbaine de la région.

c- Des sous-régions à potentiels économiques variés

Le Nord-Est est composé de trois sous-régions :

- La sous-région de Bizerte
- La sous-région de Nabeul
- La sous-région de Tunis

* *La sous-région de Bizerte*

Cette sous-région compte onze centres urbains répartis d'une manière assez équilibrée.

L'extension de l'influence de Bizerte à l'Est et au Sud-Est est contrecarrée par l'influence de la capitale, se limite à 30 km (Ras Jebel, Rafrat, Metline etc.) et porte essentiellement sur les fonctions administratives et sociales. La zone d'influence de Bizerte s'étend plus à l'ouest (Ghezala, Sejnène) compte tenu de l'existence de certaines activités économiques et administratives. Au sud-Ouest et au Sud, le rayonnement de Bizerte s'étend sur une cinquantaine de kilomètres, les activités de nature économique concernent Menzel Bourguiba et Mateur.

* *La sous-région de Nabeul*

Le Cap Bon qui compte cinquante quatre centres urbains, dont certains sont dotés d'activités d'encadrement économique et d'activités administratives, font que Nabeul joue un rôle important en tant que centre sous-régional.

* *La sous-région de Tunis*

Elle s'étend globalement sur une centaine de kilomètres à la ronde et réunit les localités du bassin de Tunis, ainsi que quelques villes des gouvernorats limitrophes de Bizerte et du Cap Bon voire même des villes plus éloignées, situées dans les gouvernorats de Béja et de Sousse.

L'examen des aires d'influence dans cette sous-région montre deux niveaux du rayonnement de Tunis sur son espace régional. Le premier niveau correspond au champ urbain ou à la zone d'attraction de la ville et ne dépasse pas les 30 km. Cette aire est constituée par l'agglomération de Tunis à laquelle on peut ajouter trois centres périphériques tout au moins, Mornaguia, Sidi Thabet et Khélidia. Les relations y sont étroites et portent particulièrement sur les déplacements alternants entre le centre et la périphérie.

Un deuxième niveau correspond à la zone d'influence de la ville qui s'étend sur 90/100km et porte pour l'essentiel sur des relations moins intenses et des flux plus réduits. Cette aire intègre de ce fait pas moins d'une vingtaine de centres, dont certains sont attirés exclusivement par la capitale, comme c'est le cas de Jedeida, Tébourba, Kalaat Landlous, El Battan et Borj El Amri. D'autres centres sont sous l'influence nuancée et partagée de Tunis et d'autres villes voisines comme Nabeul (Grombalia, Bouargoub et Soliman), ou Bizerte (Ghar El Melh et Aousja), Béja (Medjez El Bab et Goubellat), ou Sousse (Bouficha).

Zaghouan sans avoir une zone d'influence propre, partage, plus ou moins, avec Tunis l'attraction de certains centres, comme El Fahs, Bir M'chargua, Zriba et Ennadhour.

Ainsi l'analyse de l'organisation spatiale du système urbain régional montre que Tunis est un exemple typique de région-capitale où le pôle principal concentre toutes les fonctions organisatrices.

Zaghouan ne dispose pas de sous-région et Tunis joue à la fois le rôle de centre national au sommet de la hiérarchie nationale, et celui de centre régional au sommet de la hiérarchie urbaine du Nord-Est. La concentration de ces deux fonctions accentue la macrocéphalie du système urbain et ne permet pas à un autre organisme urbain de mieux structurer son espace environnant et de desserrer de ce fait la pression des déplacements quotidiens sur Tunis. Mais comment créer un autre centre régional dans lequel on regrouperait les fonctions régionales, où on répartirait ces fonctions sur les villes de Nabeul et Bizerte, en assurant leur promotion de centres sous-régionaux en véritables métropoles régionales ?

La réponse à cette question nécessite au préalable la prise en compte des options définies par le SDATN, aussi que les options des X^{ème} et XI^{ème} plans de développement économiques.

3- LES SCENARIOS D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT

Compte tenu de la problématique générale, telle que développée par le SDATN et de la problématique spécifique du Nord-Est, nous avons opté dans la première partie de la présente phase pour le choix des trois scénarios suivants :

- Scénario tendanciel (A)
- Scénario de métropolisation (B)
- Scénario de développement régionalisé (C)

3.1- Scénario tendanciel A et ses implications

L'analyse de la 1^{ère} phase a permis de mettre en évidence les atouts et les contraintes du développement actuel du Nord-Est. En dépit du fait que cette région est caractérisée par de nombreux atouts (concentration de l'emploi, des activités industrielles, d'activités tertiaires de haut niveau etc.) il n'en demeure pas moins qu'elle est aussi caractérisée par des contraintes variées.

Ce scénario tendanciel est présenté pour montrer comment, le développement actuel du Nord-Est risque d'entraîner des évolutions qui se traduiront à terme par des contraintes importantes.

Le scénario tendanciel aura des implications multiples dans la mesure où un développement périurbain incontrôlé favorise l'étalement urbain. En effet actuellement l'amplitude spatiale du grand Tunis selon une direction Est/Ouest atteint près de 60 Km (de Tébourba à Soliman). Cette périurbanisation traduit des formes d'urbanisation non réglementées basées sur la recherche de prix fonciers adaptés à la faible solvabilité des ménages.

Le système de transport actuel et le recul des espaces agricoles constituent des contraintes importantes auxquelles il faut ajouter les impacts sur l'environnement.

Ainsi ce scénario tendanciel a des implications multiples qui se présentent comme suit :

- Prédominance économique et spatiale du grand Tunis dans la région du Nord-Est

- Absence d'un système de transport ferré assurant la desserte et l'articulation de l'ensemble de la région du Nord-Est.
- Multiplicité des pressions sur l'environnement
- Tendances centrifuges des noyaux d'habitat spontané et des petites activités
- Une organisation institutionnelle incompatible avec les impératifs de la compétitivité économique.

3.1.1- Domination économique et spatiale du grand Tunis sur la région du Nord-Est

Compte tenu de la primatie du grand Tunis à l'échelle nationale puisqu'elle concentre 23,8% de la population du pays, cette concentration du grand Tunis avec ses quatre gouvernorats s'accompagne d'une concentration des emplois et des activités. Or si cette dichotomie entre le grand Tunis et le reste de la région du Nord-Est venait à se renforcer, la région métropolitaine fonctionnerait à deux vitesses, ce qui entraînerait, une forte attractivité du grand Tunis au détriment des trois autres gouvernorats de la région.

Le scénario tendanciel favoriserait ainsi l'accentuation des disparités entre le grand Tunis et les autres gouvernorats du Nord-Est.

3.1.2- L'absence d'un système de transport favorisant l'articulation de l'ensemble de la région du Nord-Est

A l'exception des lignes de chemin de fer Tunis-Bizerte et Tunis-Sousse qui permettent de relier Tunis à Mateur et à Bizerte, la ligne de Sousse reliant par une navette les villes de Hammamet et de Nabeul, le réseau ferré actuel étant concentré sur la côte, ne permet pas de développer les déplacements vers les villes intérieures du Nord-Est (Zaghouan, la région de Nabeul et le gouvernorat de la Manouba). Si cette situation venait à durer, elle favoriserait la concentration des populations sur l'axe littoral et négligerait le développement des zones intérieures de la région du Nord-Est.

A l'échelle du grand Tunis, le métro léger et le RFR assureront une meilleure mobilité de la population dans le grand Tunis, mais les autres gouvernorats ne sont pas desservis par un système de transport rapide, facteur de redistribution et de mobilité de la population à l'échelle de la région du Nord-Est.

3.1.3- Multiplicité des pressions sur l'environnement

Nous avons montré comment du point de vue environnemental, la région du Nord-Est subit de multiples pressions telles que :

- L'érosion marine
- Le recul des terres agricoles
- Les atteintes de la pollution
- L'érosion tellurique
- Les menaces d'inondations

** L'érosion marine*

Comme nous l'avons indiqué dans les pages relatives aux enjeux de l'environnement, le littoral dans le Nord-Est connaît de multiples atteintes caractérisées par une érosion sévère dans certaines parties de la côte, notamment les côtes sud et nord du grand Tunis, certaines côtes de Bizerte et les côtes du Cap Bon.

** Le recul des terres agricoles*

Sous la pression de l'urbanisation non réglementaire, les friches urbaines qui étaient réservées à l'agriculture se sont développées. Faisant l'objet de diverses formes de spéculations ces zones accueillent des noyaux d'habitat non réglementaires principalement concentrés dans la zone ouest du grand Tunis ou dans les zones périphériques des villes du Nord-Est (Bizerte, Zaghouan, Nabeul).

** Les atteintes de la pollution*

L'implantation anarchique de certaines activités industrielles est à l'origine des rejets de polluants. Ainsi la zone industrielle d'Utique qui rejette différents produits toxiques, n'est pas la seule source de pollution. A Nabeul, la zone industrielle située à l'extérieur de la ville comprend des fours traditionnels de poterie, qui émettent des fumées denses. Ces formes de pollution nécessitent des solutions urgentes.

** L'érosion tellurique*

La fragilité des sols et leur sensibilité à l'érosion hydrique sont des caractéristiques spécifiques aux zones agricoles au Maghreb. La région du Nord-Est est caractérisée par ces faiblesses d'autant que le maigre couvert végétal dans certaines zones, rend ces terres très sensibles à l'érosion.

Cette érosion en portant atteinte à la production agricole, contribue à développer les friches urbaines à proximité des villes, et par voie de conséquence la spéculation foncière.

Ces évolutions sont à l'origine du développement de l'habitat non réglementaire aux alentours des villes qu'elles soient petites, moyennes ou importantes.

3.1.4- Tendances centrifuges des noyaux d'habitat et des petites zones d'activités non réglementaires

Le développement de quartiers non réglementaires dans l'espace péri-urbain des grandes villes et particulièrement du grand Tunis s'est opéré à partir des années 70, qui ont vu le développement à l'ouest de grands quartiers d'habitat spontané (Ettadhamen, Douar Hicher, Sidi Hassine etc.) ainsi que des quartiers nettement plus circonscrits et à population relativement faible.

Toutefois, la réhabilitation des grands quartiers et leur légalisation ont été relayées par le développement de nouveaux noyaux d'habitat illégal, ainsi que par des petites zones d'activités industrielles.

Ces nouveaux noyaux ainsi que les anciens noyaux qui ont été densifiés, sont implantés dans des zones situées à 15-20km de Tunis, c'est-à-dire dans l'espace médian de la région du Nord-Est. L'offre de moyens de transport de la SNT et le transport clandestin a encouragé le développement et la densification de ces noyaux d'habitat.

Si cette tendance venait à se renforcer, la multiplicité des noyaux (près de 25 à 30 noyaux concentrés à l'ouest du grand Tunis) d'habitat illégal risquerait de mettre en échec les projets d'aménagement et par voie de conséquence constitueraient un obstacle à la métropolisation de la région du Nord-Est.

3.1.5- Une organisation institutionnelle inadaptée par rapport aux exigences de la métropolisation

Le découpage administratif en gouvernorats délégations et imadates, fait que la zone du Nord-Est est composée de

- 7 gouvernorats
- 84 délégations
- 77 communes
- 580 secteurs

La déconcentration des administrations centrales a doté les gouvernorats de moyens institutionnels et financiers permettant de mener à bien les actions de développement à l'échelle du gouvernorat.

Dans le scénario tendanciel le fonctionnement de ce système institutionnel, ne permet pas d'assurer la coordination à l'échelle de la région métropolitaine. Dans la mesure où chaque gouverneur est tenu à une obligation de résultat dans son gouvernorat, des actions concertées

entre les sept gouvernorats du Nord-Est ne sont pas envisageables compte tenu de l'organisation institutionnelle et administrative actuelle. Dans le cadre de ce scénario tendanciel se pose ainsi la question de la coordination du développement économique et social non seulement dans chaque gouvernorat mais à l'échelle de la région du Nord-Est.

Cette question relative à l'absence d'une institution de coordination à l'échelle de la région du Nord-Est mérite d'être approfondie afin que les potentialités des sept gouvernorats qui constituent la région du Nord-Est soient mises en synergie. En effet les exigences de la compétitivité économique nécessitent que cette question fasse l'objet de propositions institutionnelles adéquates.

3.2- Scénario tripolaire B de l'aire métropolitaine et ses implications

Compte tenu du SDA du grand Tunis⁹, et de ses options en matière de schémas de structure régionale, le présent scénario s'inspire largement des options du SDA du grand Tunis.

En effet le présent scénario est basé sur une option d'organisation régionale tripolaire basée sur le grand Tunis, Nabeul-Hammamet et Bizerte.

Ce choix est justifié par l'existence de trois autoroutes (Tunis-Hammamet, Tunis-Bizerte et Tunis-Béja) et par les possibilités de report de la population du grand Tunis, vers ces deux pôles. Cela nécessite une adaptation des SDA des deux pôles Nabeul-Hammamet et Bizerte. Du point de vue économique ce schéma de structure nécessite en outre un développement et une diversification des activités économiques. Ce schéma vise à assurer une meilleure liaison entre les pôles de Bizerte et celui d'Enfidha dans la mesure où le prolongement de la voie X20 et celui du boulevard du 7 novembre assureront le contournement du grand Tunis, pour rejoindre d'une part le port de Radès et d'autre part le port en eaux profondes d'Enfidha. Ce schéma ne pénalise pas la région de Zaghuan dans la mesure où la création de sa nouvelle zone industrielle localisée non loin de Jradou, est distante de 20 km de l'aéroport d'Enfidha et du port en eaux profondes. La RR133 (Zaghuan-Enfidha) permettra, moyennant un aménagement adéquat, d'assurer les exportations industrielles à partir du port en eau profonde d'Enfidha.

Pour la zone industrielle située à Zaghuan l'extension de la rocade du 7 novembre et de la X20 assureront l'articulation de l'aéroport Tunis-Carthage avec Zaghuan.

Ainsi comme on peut le constater la facilité d'accès aux aéroports et aux ports constitue un facteur important pour assurer l'acheminement et l'exportation des produits industriels. Il est en effet établi que ce type de connexion constitue un des facteurs importants de compétitivité.

⁹ cf. Etude du schéma directeur d'aménagement du grand Tunis-Rapport final de 1^{ère} phase pages 275 et suivantes. Ministère de l'environnement et de l'aménagement du territoire- groupement Urbaconsult, Uram, Brammah avril 1996.

La compétitivité étant basée sur la capacité à faire face à la concurrence étrangère sur les marchés extérieurs et intérieurs, tout en attirant les investissements directs étrangers.

L'articulation des différentes sous-régions du Nord-Est par les infrastructures routières elles-mêmes reliant les principales zones d'activités économiques aux pôles portuaires ou aéroportuaires, constituent des atouts importants pour développer le schéma de structure tripolaire.

Enfin, il convient de favoriser un report de population du grand Tunis vers, les pôles de Bizerte et de Nabeul-Hammamet.

Ce report de population contribuera à compenser la stabilisation actuelle de la croissance de ces villes.

Ainsi la commune de Tunis dont le taux de croissance était de 1,2% entre 1984 et 1994, a connu entre 1994 et 2004 un taux de croissance de l'ordre de 0,77%. Cette faible croissance traduit un phénomène de migration résidentielle, responsable du départ de la population du centre ville et de sa tertiarisation. Dans certains cas les migrations résidentielles s'orientent vers les espaces périurbains du grand Tunis entraînant ainsi un étalement du tissu urbain, ce qui porte atteinte aux activités agricoles et favorise une mobilité que les moyens actuels de transport ne peuvent pas assurer d'une manière optimale.

En canalisant par diverses formes d'incitations ces migrations résidentielles vers Bizerte et Nabeul-Hammamet un développement urbain moins coûteux à la collectivité, pourra être assuré.

3.2.1- Les composantes du scénario tripolaire

Les composantes du scénario tripolaire sont basés sur :

- De meilleurs atouts de compétitivité pour l'ensemble de la région du Nord-Est
- Une réorientation des migrations résidentielles vers les sous régions de Bizerte et de Nabeul-Hammamet
- Le développement des villes secondaires des sous régions de Nabeul –Hammamet et de Bizerte
- La mise à niveau des zones industrielles des deux sous régions

** De meilleurs atouts de compétitivité pour l'ensemble de la région du Nord Est*

La réalisation des infrastructures routières, des systèmes de transport et des activités de caractère technologique, ainsi qu'une complémentarité entre les trois pôles de développement, favoriseront le développement des facteurs de compétitivité de l'ensemble de la région du Nord Est. La

réalisation d'infrastructures aéroportuaire, portuaire et leurs connexions représentent également des atouts qui contribueront à renforcer la compétitivité économique de la région.

** Une réorientation des migrations résidentielles vers les sous régions de Bizerte et de Nabeul-Hammamet*

Nous avons fait état des migrations résidentielles des populations qui s'installent dans les périphéries urbaines, évolution qui favorise le mitage des zones agricoles par l'habitat non réglementaire, phénomène qui risque de mettre en échec le processus de métropolisation.

Cette situation nécessite deux types de mesures. Tout d'abord il est indispensable pour maîtriser à terme cette situation, de développer une politique d'habitat social adaptée aux capacités financières des populations à revenus modestes. Enfin il conviendra également de développer des programmes de logements dans les sous-régions de Nabeul et de Bizerte afin de favoriser l'installation de populations qui contribueront à alléger le poids démographique du grand Tunis.

** Développement des villes des sous régions de Bizerte et Nabeul Hammamet*

Le scénario tripolaire outre le développement du chef-lieu de la sous région, suppose également le développement des villes secondaires. Dans la sous région de Bizerte, cela concerne les villes de Menzel Bourguiba et de Mateur, ainsi que les villes du Sahel de Bizerte telles que Ras Djebel, El Alia et Ghar El Melh.

Compte tenu du fait que les fonctions de ces villes sont variées, il importe que leur développement soit basé sur leurs fonctions actuelles, mais qu'il convient de renforcer et de développer. Ainsi Menzel Bourguiba qui connaît un processus de désindustrialisation qui s'est traduit par une forte décroissance de la population (0,58% entre 1994 et 2004) doit faire l'objet d'un véritable plan de sauvetage basé sur les composantes d'une reconversion.

Mateur avec ses fonctions agricoles et sa fonction industrielle parvient à jouer le rôle de ville secondaire dans la région, ce qui nécessite le renforcement de ses fonctions industrielles.

Enfin les petites villes de Ras Jebel, Al Alia et Ghar El Melh de plus en plus proches du grand Tunis et desservies par l'autoroute, joueront dans un proche avenir le rôle de banlieues du grand Tunis. Cette nouvelle fonction est appelée à se renforcer et nécessitera le développement dans ces localités des équipements socio- collectifs et la mise à niveau de leur réseau routier.

** La mise à niveau des zones industrielles dans les deux sous-régions*

Afin que les villes moyennes dans le scénario tripolaire, contribuent à renforcer la compétitivité de la région du Nord-Est, il est indispensable d'envisager la mise à niveau des zones industrielles des sous régions de Bizerte et de Nabeul.

Le scénario tripolaire axé sur le développement des deux sous régions avec le grand Tunis implique le renforcement des capacités économiques et notamment la mise à niveau des zones industrielles anciennes et la création de nouvelles zones susceptibles de renforcer la dynamique actuelle de développement économique.

3.2.2-Les implications du scénario tripolaire

Les implications du scénario tripolaire sont multiples et se traduisent par :

- Un renforcement des sous régions de Bizerte et de Nabeul–Hammamet
- Un affinage des fonctions économiques du grand Tunis

** Un renforcement des sous-régions de Bizerte et de Nabeul-Hammamet*

Nous avons montré comment la fonction du grand Tunis s'apparentait à ce que nous avons appelé une capitale-Etat dans la mesure où son influence et son champ de commandement ne permettraient pas à des villes situées dans un rayon de 50-60 kilomètres de bénéficier d'activités et de fonctions économiques d'un certain niveau. En effet la polarisation exercée par la capitale dessert en quelque sorte le développement de ces villes. Or le renforcement de ces sous régions nécessite des mesures adaptées qui impliquent que la ville régionale favorise le développement économique des villes de la sous-région, telles que Menzel Bourguiba dans la sous région de Bizerte ou encore les villes de Grombalia ou de Béni Khair, Korba dans la sous région de Nabeul-Hammamet. En prévoyant des mesures adaptées à ces villes, Tunis pourrait à son tour renforcer ses activités de caractère international.

** Un affinage des fonctions économiques du grand Tunis*

Le grand Tunis est caractérisé par un ensemble varié d'activités, une agriculture principalement concentrée dans le gouvernorat de la Manouba et dans une moindre mesure dans les gouvernorats de l'Ariana et de Ben Arous. L'industrie est concentrée dans les gouvernorats de Tunis et de Ben Arous et les services sont principalement concentrés dans le gouvernorat de Tunis. Tout en veillant à développer l'agriculture et l'industrie, le gouvernorat de Tunis devra, compte tenu des évolutions constatées à l'échelle internationale, viser à affiner le secteur tertiaire en développant des activités technologiques de haut niveau. Le scénario tripolaire favorisera ainsi la mise à niveau du secteur tertiaire dans le gouvernorat de Tunis.

3.3- Scénario C multipolaire régionalisé

A l'inverse du scénario tripolaire basé sur le grand Tunis, Bizerte et Nabeul, le scénario polynucléaire régionalisé repose sur la définition d'un ensemble de villes principales et secondaire dans le Nord-Est, destinés à jouer le rôle d'axes de métropolisation.

A l'inverse du scénario B ou les villes importantes (Bizerte, Nabeul et le grand Tunis) assurent la dynamique du développement urbain, dans le présent scénario, ces villes compte tenu de leurs atouts, sont appelées à favoriser le développement des villes secondaires situées dans leurs régions.

Ainsi, la ville de Bizerte outre son rôle à l'échelle du Nord-Est devra contribuer à dynamiser et à favoriser le développement des villes secondaires de la région telles que Menzel Bourguiba et Mateur. Il en est de même pour Zaghouan qui devra favoriser le développement de la ville d'El Fahs. La même démarche est valable pour Nabeul-Hammamet qui favorisera le développement des petites et moyennes villes (Béni Khiair, Grombalia).

La fonction d'entraînement des petites et moyennes villes du Nord-Est par les grandes villes correspond à ce que nous avons appelé un développement multipolaire régionalisé où chaque ville chef lieu de sous-région outre ses rapports et ses échanges avec le grand Tunis contribuera à favoriser le développement de ses villes secondaires.

3.3.1- Les composantes du scénario multipolaire régionalisé

Les composantes du scénario multipolaire favorisant la promotion des petites et moyennes villes de la région du Nord-Est comportent les actions suivantes :

- La mise à niveau des zones industrielles
- Le développement des cultures irriguées
- Une meilleure maîtrise du développement urbain
- Le développement des NTIC

* *La mise à niveau des zones industrielles*

L'effort en matière de développement de zones industrielles devra porter sur leur mise à niveau. Dans le cas de Nabeul, la zone industrielle localisée à l'entrée de la ville, comprend des activités artisanales très polluantes, les fours en rejetant les fumées à l'air libre créent d'importantes nuisances, au sein de la zone industrielle, certaines routes qui sont à l'état de piste ne facilitent pas en hiver, la circulation des camions etc. Le même phénomène à quelques différences près est observable dans la zone de Béni Khair. Dans le gouvernorat de Bizerte, la désindustrialisation de la ville de Menzel Bourguiba nécessite la définition d'une nouvelle vocation pour cette ville, qui connaît une forte émigration de sa population. A Zaghouan, l'aménagement récent d'une zone industrielle ultramoderne à proximité de Jradou, devrait inciter les autorités régionales à engager la mise à niveau des zones industrielles de la ville de Zaghouan.

Ces actions de développement régionalisé, nécessitent l'amélioration du réseau routier et le développement des cultures irriguées. Pour ce faire des incitations fiscales et d'autres formes d'encouragement devront être définies en vue d'enclencher cette dynamique régionalisée basée sur la mise à niveau de l'industrie et du développement de l'agriculture.

** Le développement des cultures irriguées*

Avec un potentiel majeur en terres agricoles et en ressources hydrauliques, la région du Nord-Est bénéficie de facteurs favorables pour le développement de l'activité agricole. Parmi les sept gouvernorats du Nord-Est les gouvernorats de Nabeul, de Bizerte et de Zaghouan représentent 80% des surfaces agricoles du Nord-Est.

Au sein du grand Tunis, le gouvernorat de la Manouba occupe la première position du point de vue superficie irriguée avec 25.650 ha alors que le gouvernorat de Tunis avec 580 ha se place très loin derrière les gouvernorats de l'Ariana (13.000 ha) et de Ben Arous (11.790 ha). Ces données montrent bien que le gouvernorat de Tunis perdra dans une dizaine d'années sa fonction agricole. Compte tenu de cette évolution, l'effort de développement des surfaces irriguées devra être concentré sur les gouvernorats de Zaghouan où le taux de mise en valeur est de 61% et sur le gouvernorat de Bizerte où ce taux est de 74% et également sur le gouvernorat de Manouba du fait de son rôle dans le développement de secteur agricole du grand Tunis.

** Une meilleure maîtrise du développement urbain*

Le scénario multipolaire repose sur la mise à niveau des villes régionales ainsi que des petites et moyennes villes du Nord-Est.

L'une des implications de ce scénario est de favoriser la maîtrise du développement urbain.

En effet, la mise à niveau des villes de la région du Nord-Est implique, l'aménagement de zones industrielles, une meilleure articulation du réseau routier aux infrastructures portuaires et aéroportuaires et le développement des zones agricoles irriguées qui sont plus rémunératrices.

Enfin, l'étalement urbain constaté aujourd'hui, résulte de l'absence d'une offre en logements adaptée aux ressources et aux moyens d'une population économiquement modeste qui est contrainte de rechercher des terrains à faible prix, généralement situés dans la grande périphérie. Ce processus de migration résidentielle a des effets sur la mobilité et sur les transports.

Ainsi, une meilleure maîtrise du développement urbain qui constitue une des implications du scénario multipolaire(C) nécessite des programmes de logements sociaux qui permettront de canaliser la demande des ménages actuellement captifs de l'habitat péri-urbain illégal.

** Le développement des nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTIC)*

Les technologies de l'information et de communication constituent des vecteurs de renforcement de la compétitivité qui repose elle-même sur de nombreux facteurs tels que le degré d'ouverture de l'économie, le progrès technique, l'attitude des institutions publiques à l'égard des entreprises et la qualité de l'environnement macro-économique¹⁰.

Le développement des villes principales, secondaires et des petites villes outre les facteurs déjà cités, repose également sur les NTIC qui constituent des instruments indispensables pour le renforcement de la compétitivité.

Des efforts ont été accomplis pour introduire les NTIC dans les écoles, les lycées et les entreprises. Toutefois, pour que les sous régions soient en mesure de contribuer au développement de l'ensemble du Nord-Est, il convient de réduire les disparités en matière d'équipements des NTIC et d'envisager graduellement leur développement dans les sous régions enclavées et dont le potentiel économique implique des efforts importants.

3.3.2- Les implications du scénario multipolaire régionalisé

Les implications du scénario multipolaire régionalisé sont variées et se caractérisent par des atouts et des contraintes.

Au titre des atouts nous évoquerons :

- La constitution d'une armature locale de petites et moyennes villes
- Une dynamisation de l'économie locale

¹⁰ Dirasset, Etude sur le renforcement de la compétitivité des grandes agglomérations tunisiennes (grand Tunis, Sfax, Bizerte, Gabès, Sousse-Monastir, Hammamet-Nabeul) Rapport définitif 2006 .MEHAT, DGAT

- Une meilleure structuration des pôles urbains sous régionaux par la diversification de leurs fonctions économiques

* *La constitution d'une armature locale de petites et moyennes villes*

La constitution d'une armature locale de petites et moyennes villes implique des échanges économiques qui nécessitent un réseau routier, condition indispensable à la création d'une armature locale de villes. Cette armature locale n'a pas vocation à s'enfermer à l'échelle de sa région mais doit contribuer au renforcement de la compétitivité économique à l'échelle de la région du Nord-Est. Plutôt que de considérer ses zones locales en soi, il importe qu'elles s'articulent à l'ensemble de la région du Nord-Est afin qu'elles contribuent à renforcer la métropolisation de l'ensemble du Nord-Est. Pour cela il est impératif qu'une plus grande dynamique des activités économiques soit impulsée dans ces zones.

* *Une plus grande dynamique économique*

Elle suppose une mise à niveau importante en matière d'agriculture, de services et d'activités industrielles. Elle implique également un développement des infrastructures (routes rapides, amélioration des infrastructures portuaires de pêche), l'intensification des cultures irriguées et de l'élevage lorsque la zone est caractérisée par ces activités. Du point de vue environnemental la maîtrise de l'érosion marine constitue une exigence importante. En outre la mise à niveau concerne également le développement des NTIC. Une plus grande dynamique économique nécessite également la recherche d'investissements qui offrent des opportunités d'emploi.

La synergie opérée par ces différentes activités, mise à niveau, investissements, accompagnée d'une maîtrise du développement urbain, assurera la constitution de pôles régionalisés et articulés à l'ensemble de la région du Nord-Est.

* *Une meilleure structuration des pôles sous-régionaux basée sur une diversification des fonctions économiques*

Certaines villes régionales (Nabeul, Hammamet, Bizerte) ont réalisé au cours des vingt dernières années une diversification de leurs activités économiques. Toutefois, outre la nécessité de moderniser l'appareil économique de ces villes en développant les NTIC, la diversification reste assez peu variée dans certaines petites et moyennes villes qui reposent principalement sur les activités agricoles.

La diversification économique de ces villes contribuera à leur mise à niveau et renforcera ainsi le potentiel économique de la sous-région.

Concernant les contraintes du scénario multipolaire régionalisé on évoquera quatre implications importantes :

- L'obstacle des spécificités identitaires des différentes villes
- L'absence de culture industrielle dans les petites et moyennes villes
- La prédominance des activités agricoles
- La prééminence des pratiques rentières

* *L'obstacle de la spécificité identitaire :*

La proximité spatiale de deux villes ou de deux villages n'est pas un gage de cohérence et de complémentarité. Bien au contraire, la spécificité identitaire d'un village ou d'une ville peut constituer un obstacle à la collaboration entre ces deux ensembles urbains. De ce fait, il n'est pas rare que certains investissements d'infrastructures ou d'équipements soient « accaparés » par la ville principale de la région. Il est à cet égard illustratif de constater que certaines villes sièges de gouvernorat ont concentré les établissements universitaires refusant aux villes voisines d'en bénéficier car la proximité spatiale est loin de correspondre à la proximité sociale.

Cette attitude observée dans des régions variées où existent des conurbations, risque de mettre en échec les programmes qui visent à faire bénéficier l'ensemble des villes de la région et d'impulser une dynamique intercommunale.

* *L'absence de culture industrielle et de capitaux dans les petites et moyennes villes*

L'absence de culture industrielle et la modestie des moyens économiques des populations peuvent favoriser la concentration des activités industrielles dans les grandes villes et laisser pour compte les petites villes.

Cette situation est souvent justifiée par l'absence de qualifications industrielles des populations des petites villes. Toutefois si cet argument peut paraître recevable, il n'en demeure pas moins que certaines petites villes ont accueilli dans le Sahel d'importantes activités industrielles qui ont transformé le paysage urbain et le niveau de leurs populations.

* *La prédominance des activités agricoles*

Dans certaines régions du Nord-Est, la prédominance de l'agriculture comme activité économique doit être encouragée. Toutefois, en étant une activité primordiale, elle ne favorise pas la diversification des activités industrielles et de services. Pour éviter cette contrainte, il convient de définir des incitations économiques permettant outre le renforcement et le développement de l'agriculture, de diversifier le tissu économique en introduisant des activités de transformations des produits agricoles ainsi que le développement des services.

* *La prééminence des pratiques rentières*

Dans certaines petites et moyennes villes, les pratiques et les comportements sont focalisés sur des activités rentières. Ce comportement ne favorise pas la diversification des activités et des investissements.

3.4- Comparaison des 3 scénarios :

Les trois scénarios concernent :

- Le scénario A qui est un scénario tendanciel
- Le scénario B qui est un scénario tripolaire
- Le scénario C qui est un scénario multipolaire régionalisé

Ces trois scénarios comportent des avantages et des contraintes et le scénario tendanciel comporte plus de contraintes que d'avantages.

Dans ce qui suit nous évaluerons les avantages et les inconvénients de chaque scénario et l'évaluation sera focalisé sur :

- Le renforcement de la compétitivité
- La structuration urbaine des petites et moyennes villes
- L'évolution des infrastructures et leurs articulations avec les différentes sous régions
- L'impact sur l'environnement
- L'organisation institutionnelle

Facteurs d'évaluation	scénario A tendanciel		scénario B tripolaire		scénario C multipolaire régionalisé	
	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients
<i>Le renforcement de la compétitivité</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Elle favorisera les pôles urbains importants de la région du grand Tunis 	<ul style="list-style-type: none"> - Les petites et moyennes villes ne seront pas intégrées à ce processus 	<ul style="list-style-type: none"> - Articulation des sous-régions par rapport aux infrastructures - Amélioration des services d'exportation - Affinage des fonctions économiques du grand Tunis 	<ul style="list-style-type: none"> - L'absence de diversification des activités économiques réduira la compétitivité 	<ul style="list-style-type: none"> - Constitution de plusieurs armatures locales de petites et de moyennes villes - Une meilleure dynamique économique 	<ul style="list-style-type: none"> - Polarisation des activités économiques autour des grandes villes
<i>La structuration urbaine des petites et moyennes villes</i>		<ul style="list-style-type: none"> - Développement incontrôlé des petites et moyennes villes avec comme conséquence leur étalement spatial 	<ul style="list-style-type: none"> - Développement des petites et moyennes villes - Intégration économique 	<ul style="list-style-type: none"> - L'absence de la maîtrise du développement urbain favorisera l'étalement spatial 	<ul style="list-style-type: none"> - Meilleure structuration des pôles sous-régionaux 	<ul style="list-style-type: none"> - Développement incontrôlé des petites et moyennes villes

<p><i>L'évolution des infrastructures et leurs articulations avec les différentes sous-régions</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> - Meilleure structuration de la région du Nord-Est et désenclavement des petites et moyennes villes 	<ul style="list-style-type: none"> - Forte pression sur les zones littorales 	<ul style="list-style-type: none"> - Renforcement et articulation des sous-régions dans le Nord-Est - Réorientation des migrations résidentielles 	<ul style="list-style-type: none"> - Les effets urbanogènes de l'infrastructure routière devront être maîtrisés 	<ul style="list-style-type: none"> - Désenclavement des petites villes - Meilleur développement des villes moyennes 	<ul style="list-style-type: none"> - Impact sur le développement incontrôlé de l'urbanisation
<p><i>L'impact sur l'environnement</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> - Amélioration des systèmes de transport 	<ul style="list-style-type: none"> - Renforcement des déséquilibres actuellement constatés 	<ul style="list-style-type: none"> - Maîtrise du développement urbain et protection des terres agricoles 	<ul style="list-style-type: none"> - L'occupation des zones agricoles par un développement urbain incontrôlé 	<ul style="list-style-type: none"> - Meilleure maîtrise des effets du développement urbain sur l'environnement 	<ul style="list-style-type: none"> - Renforcement des atteintes à l'environnement
<p><i>L'organisation institutionnelle</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> - Meilleur maillage administratif de la région 	<ul style="list-style-type: none"> - Système institutionnel inadapté par rapport à l'organisation métropolitaine 	<ul style="list-style-type: none"> - Prémisses d'une organisation métropolitaine 	<ul style="list-style-type: none"> - La prééminence du découpage administratif actuel peut mettre en échec l'évolution vers une organisation métropolitaine 	<ul style="list-style-type: none"> - Meilleur maillage administratif de la région du Nord-Est 	<ul style="list-style-type: none"> - Renforcement du système institutionnel

3.5- Le scénario retenu et ses implications

Après avoir proposé trois scénarios d'aménagement et de développement pour la région économique du Nord-Est, la variante retenue constitue la synthèse des deuxième et troisième scénarios, cette variante étant préconisée par le comité de suivi.

Selon les différentes orientations préconisées par la variante d'aménagement, la région du Nord-Est connaîtra une dynamique économique importante et un développement de l'urbanisation dans les différents gouvernorats de la région. Les implications de ce développement influenceront sur la croissance démographique et l'évolution de l'emploi.

- Les implications sur le plan démographique

• la situation actuelle (2004)

La région du Nord-Est se caractérise par un poids démographique représentant près du tiers de la population de la Tunisie. Elle a connu au cours de la dernière décennie une croissance démographique évoluant de 3.033.582 d'habitants en 1994 à 3.636.773 habitants en 2004, enregistrant de ce fait un taux d'accroissement de 1.83%.

Le Nord-Est est une région densément peuplée, fortement urbanisée et qui est caractérisée par un solde migratoire faiblement excédentaire.

Cependant l'analyse de la situation démographique par gouvernorat dans cette région, révèle les aspects suivants :

- *Disparités entre gouvernorats en termes de dynamisme démographique*
- *Stabilisation de la croissance démographique*
- *Importance des flux migratoires*

→ Des disparités entre gouvernorats en termes de dynamisme démographique

Au sein du Nord-Est, le taux de croissance le plus élevé à été enregistré dans le gouvernorat de l'Ariana soit 3.81% tandis que le gouvernorat de Bizerte avec 0.82% présente le taux de croissance le plus faible de la région.

Le gouvernorat de Tunis, se distingue par une croissance faible de 1.03% alors que la Manouba est en seconde position du fait d'un taux de croissance de 1.89% comparable à celui de l'ensemble de la région. Le gouvernorat de Ben Arous, à l'instar de l'Ariana, à enregistré un taux de croissance assez élevé de 3.13%.

En ce qui concerne les autres gouvernorats du Nord-Est, Nabeul et Zaghouan présentent des taux de croissance variant entre 1.83% et 1.87%.

Ces disparités sont dues au phénomène de redistribution de la population qui a été impulsé par les migrations résidentielles de Tunis vers les zones périphériques de la région où se sont constitués de nouveaux fronts d'urbanisation.

→ ***Un net recul du croît démographique au cours des dernières décennies notamment dans le grand Tunis.***

Le recul du croît démographique dans la région du Nord-Est et notamment dans le grand Tunis, s'explique principalement par la baisse de la croissance naturelle consécutive à la politique de planification des naissances engagée au milieu des années soixante.

A la fin des années 1970, le grand Tunis a connu un net recul de la croissance démographique évoluant de 3.2% entre 1975 et 1984 à 2.08% entre 1994 et 2004.

Entre 2004 et 2009, le grand Tunis a connu une croissance de 1.42% et la population atteint 2 412 400 habitants. Il est probable que le recensement de 2014 montrera que le grand Tunis a une croissance variant de 1.8% à 1.9%.

Toutefois, malgré cette diminution, le grand Tunis présente un taux de croissance qui reste le plus élevé par rapport à ceux enregistrés par les autres régions du pays tels que le centre-Est avec 1.81%, le Sud-Est avec 0.66% et le Nord-Ouest avec -0.10%.

→ ***L'importance des flux migratoires***

La migration est le facteur principal qui explique l'importance de la dynamique démographique dans la région du Nord-Est puisque celle-ci reçoit près de la moitié des migrants du pays.

Dans le grand Tunis, qui reçoit près de 93% des migrants de la région du Nord-Est, la migration est importante et cela en dépit du fait que le gouvernorat de Tunis enregistre un solde migratoire négatif. Il s'agit en effet d'un phénomène de migration résidentielle impulsée par la tertiarisation du centre et le départ de la population tunisoise vers les quartiers périphériques du grand Tunis.

• ***Les tendances futures d'évolution de la population***

Outre ces spécificités démographiques, la région du Nord-Est se caractérise par une dynamique économique et sociale qui est de nature à impulser l'évolution future de la population. On estime que le grand Tunis, avec l'importance des grands projets engagés, exercera une forte attractivité des populations en provenance des régions intérieures.

Toutefois, la région de Tunis sera concurrencée par la région d'Enfidha qui connaît également une dynamique de réalisation des grands projets avec la création du district industriel, de l'aéroport international et du port en eau profonde, infrastructures et activités qui contribueront à renforcer l'attractivité de la grande région de Sousse.

Les projections démographiques des populations devront prendre en compte les différentes disparités entre les gouvernorats de la région.

*** Gouvernorat de Tunis**

<i>Tunis</i>	1984	1994	2004	2009 ¹¹
<i>Population</i>	774364	887803	983861	997 600
<i>Taux de croissance (%)</i>	1.2	1.3	1.03	0.28

Source, INS

Tunis qui est caractérisé entre 1994 et 2004 par un taux de croissance démographique de 1.03%, a connu une décroissance démographique au cours de ces dernières décennies du fait de la forte tertiarisation du centre et la migration des populations vers les nouveaux quartiers périphériques du grand Tunis.

Les flux migratoires s'opèrent de plus en plus vers les gouvernorats de la Manouba, de l'Ariana et de Ben Arous ce qui permet de prévoir que Tunis continuera de connaître un faible rythme de croissance durant les prochaines décennies avec un taux de croissance de 1%.

*** Gouvernorat de Ben Arous**

<i>Ben Arous</i>	1984	1994	2004	2009
<i>Population</i>	246193	371745	505773	566 500
<i>Taux de croissance (%)</i>	5.5	4.2	3.1	2.3

Source, INS

Le gouvernorat de Ben Arous qui a connu une évolution importante de la population au cours des trois dernières décennies, qui a évolué de 246 193 habitants en 1984 à 505 773 habitants en 2004 et a enregistré entre ces deux dates, un taux de croissance annuelle de l'ordre de 3.6%.

Ce résultat est lié à la constitution du nouveau quartier d'El Mourouj, qui a joué un rôle important dans la dynamique des flux migratoires notamment des populations en provenance de Tunis. Il s'agit d'un phénomène de migration résidentielle qui a permis d'alimenter les quartiers périphériques du grand Tunis par les populations quittant le centre. Différents autres projets en cours de réalisation dans le gouvernorat de Ben Arous, permettront durant les prochaines années de renforcer ce phénomène et d'accélérer le rythme de croissance de la population. Il s'agit notamment de la réalisation du centre urbain sud d'El Mourouj 6 et de l'implantation de deux grandes zones industrielles dans la délégation de Mohammédia-

¹¹ Estimation de la population d'après l'INS

Fouchana (El Mghira et Bourbii). De plus, d'autres opérations d'habitat réalisées au niveau de la côte sud à Hammam Chott et à Borj Cédria contribueront à accroître l'installation des populations dans cette partie de l'agglomération.

Tous ces éléments font que ces prévisions pour l'évolution future de la population seront basées sur un taux de croissance de 2.5%.

*** Gouvernorat de l'Ariana**

<i>L'Ariana</i>	<i>1984</i>	<i>1994</i>	<i>2000¹²</i>	<i>2004</i>	<i>2009</i>
<i>Population</i>	<i>374 192</i>	<i>569 294</i>	<i>364 000</i>	<i>422 246</i>	<i>485 800</i>
<i>Taux de croissance (%)</i>	<i>6.9</i>	<i>4.2</i>	<i>3.15</i>	<i>2.5</i>	<i>2.83</i>

Source, INS

A l'instar du gouvernorat de Ben Arous, le gouvernorat de l'Ariana a connu une forte croissance de la population au cours des trente dernières années notamment durant les années 1980 compte tenu de la forte expansion de l'urbanisation illégale.

La disponibilité des réserves foncières dans les zones périphériques du gouvernorat a permis d'inciter de nombreux investisseurs étrangers à s'y implanter, comme ce fut le cas du centre commercial « Géant » qui s'est implanté dans la plaine de Borj Touil au cours de ces dix dernières années.

D'autres grands projets urbanistiques sont prévus aux environs de la sebkha de l'Ariana tel que l'opération de Bled El Ward, la cité de communication, etc. Cette dynamique des grands projets aura donc des impacts sur l'évolution future de la population.

Partant de ce constat, l'évolution future de la population dans le gouvernorat de l'Ariana est estimée à un taux de croissance de 2.5%.

*** Gouvernorat de la Manouba**

Le Gouvernorat de la Manouba crée en l'an 2000 et considéré comme la région agricole par excellence du grand Tunis, connaît aujourd'hui de nombreuses mutations qui se traduisent par une forte expansion de l'urbanisation. L'extension d'une ligne métro léger, l'implantation du campus universitaire ainsi que la réalisation d'autres opérations d'habitat et de zones industrielles font de sorte que ce gouvernorat représentera l'un des futurs fronts d'urbanisation du grand Tunis.

¹² En l'an 2000 le gouvernorat de l'Ariana est scindé en deux avec l'autonomisation de sa partie sud qui constitue le gouvernorat de la Manouba c'est pourquoi la population en 2004 est inférieure à celle enregistrée en 1994.

Enregistrant entre 1994 et 2004 un taux de croissance de 1.89%, la Manouba connaîtra en 2021 un taux de croissance estimé à 2.5%.

*** Gouvernorat de Nabeul**

<i>Nabeul</i>	<i>1984</i>	<i>1994</i>	<i>2004</i>	<i>2009</i>
<i>Population</i>	<i>461 405</i>	<i>578 618</i>	<i>693 890</i>	<i>743 700</i>
<i>Taux de croissance (%)</i>	<i>2.5</i>	<i>2.3</i>	<i>1.83</i>	<i>1.36</i>

Source, INS

La population du gouvernorat de Nabeul a évolué de 461 405 habitants en 1984 à 693 890 en 2004, soit un taux d'accroissement annuel de 2%. Cette croissance de la population varie selon les différentes délégations du gouvernorat. Aussi, alors que Nabeul connaît une faible croissance annuelle de 1.2% entre 1994 et 2004, la commune de Hammamet à l'inverse a connu un taux fort d'accroissement de 3.25%.

Cette forte croissance de la délégation de Hammamet est liée au développement soutenu des activités touristiques.

La croissance future de la population dans le gouvernorat de Nabeul sera donc liée au développement de l'activité touristique. Ceci permettra d'envisager, à l'horizon 2021, un taux de croissance de 2%.

*** Gouvernorat de Bizerte**

<i>Bizerte</i>	<i>1984</i>	<i>1994</i>	<i>2004</i>	<i>2009</i>
<i>Population</i>	<i>394670</i>	<i>483086</i>	<i>524128</i>	<i>542 700</i>
<i>Taux de croissance (%)</i>	<i>1.5</i>	<i>2.0</i>	<i>0.82</i>	<i>0.7</i>

Source, INS

Le gouvernorat de Bizerte connaît un infléchissement de son croît démographique du fait qu'il a évolué de 2% entre 1984-1994 à 0.82% entre 1994 et 2004.

Il s'agit de l'un des gouvernorats, caractérisé du point de vue démographique par une situation critique dans la région du Nord-Est. Du fait de sa proximité immédiate de la capitale, la ville de Bizerte a du mal à retenir sa population qui est captée par Tunis. Parmi nos options Bizerte est appelée à l'avenir à accueillir des populations en provenance de Tunis pour alléger le poids de la capitale et compte tenu des différents projets qui seront réalisés (marina, complexe universitaire et technopole). Bizerte connaîtra au cours des dix prochaines années un développement de sa population avec un taux de croissance variant de 1.5% à 2%.

A l'échelle du gouvernorat, cette croissance pourrait être de l'ordre de 0.8%.

*** Gouvernorat de Zaghouan**

Zaghouan	<i>1984</i>	<i>1994</i>	<i>2004</i>	<i>2009</i>
<i>Population</i>	<i>118 743</i>	<i>143 036</i>	<i>160 963</i>	<i>168 700</i>
<i>Taux de croissance (%)</i>	<i>2.1</i>	<i>1.8</i>	<i>1.2</i>	<i>0.94</i>

Source, INS

Il s'agit du gouvernorat le moins peuplé dans la région du Nord-Est car Zaghouan totalisait en 2004, 160 963 habitants. Il connaît en effet une faible dynamique démographique avec un taux de croissance de 1.2% inférieur à la moyenne de la région du Nord-Est (1.83%).

Zaghouan ne parvient pas à retenir sa population du fait qu'elle présente un solde migratoire négatif de 785 personnes en 2004, notamment au niveau de la délégation centrale (solde de - 1012). Contrairement aux autres gouvernorats du Nord-Est, les délégations périphériques telles que Zriba, Bir Mcherga et Jebel El Oust connaissent un dynamisme démographique du fait de l'essor des activités industrielles.

Il est envisagé que la dynamique démographique du gouvernorat de Zaghouan connaisse une évolution du fait de sa proximité avec la région d'Enfidha, qui abrite les grands projets de l'aéroport international, du port en eau profonde et du district industriel.

Il connaîtra au cours des dix prochaines années un faible regain de dynamisme démographique avec un taux de croissance susceptible d'atteindre 1.5%.

Projections démographiques à l'horizon 2021 dans la région du Nord-Est

Région du Nord-Est	Population 2004	Taux de croissance 1994-2004(%)	Population 2009	Taux de croissance 2009-2021 (%)	Population 2021
Tunis	983.861	1.03	997 600	1	1124120
Ben Arous	505.773	3.13	566 500	2.5	761 879
Ariana	422.246	3.15 ¹³	485 800	2.5	653 346
La Manouba	335.912	1.89	362 600	2.5	487656
Grand Tunis	2.247.792	2.08	2 412 500	1.9	3 027 001
Nabeul	693890	1.83	743 700	2	943191
Bizerte	524.128	0.82	542 700	0.8	597 153
Zaghouan	160.963	1.2	168 700	1.5	201700
Région du Nord-Est	3.626.773	1.83	3 867 600	1.76	4 769 045

¹³ Taux de croissance entre 1999 et 2004

Le tableau ci-dessus illustre les tendances futures d'évolution de la population dans les différents gouvernorats de la région du Nord-Est.

Après avoir analysé l'évolution démographique au niveau des différents gouvernorats du Nord-Est, la région qui **évolue en 2004 sur la base d'une croissance de 1.83% connaîtra à l'horizon 2021 une croissance démographique estimée à 1.76%.**

En ce qui concerne les tendances en matière de migrations, elles s'orienteront vers les gouvernorats attractifs tels que l'Ariana, Ben Arous, la Manouba, Nabeul et en partie vers la région d'Enfidha, tandis que Tunis connaîtra un renforcement du secteur des services du fait de la création de nouveaux centres périphériques.

DEUXIEME PARTIE

STRATEGIE D'AMENAGEMENT

ET DE DEVELOPPEMENT

**DE LA REGION ECONOMIQUE DU NORD-
EST**

4- LA STRATEGIE D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DE LA REGION ECONOMIQUE DU NORD-EST

La définition d'une stratégie de développement et d'aménagement pour la région du Nord-Est repose sur l'identification d'un ensemble d'enjeux spécifiques et de priorités tout en tenant compte des objectifs et des orientations stratégiques définies par l'Etat. Pour cela il convient de rappeler dans le présent paragraphe les orientations des principaux documents d'aménagement et de développement du territoire national à savoir le SDATN et les 10^{ème} et 11^{ème} plans de développement économique et social.

En outre, une analyse à la fois critique et comparative d'autres expériences étrangères en matière d'aménagement et de développement régional permettra de déduire des enseignements qui permettront d'évaluer la situation en Tunisie.

4.1- Axes stratégiques et actions à entreprendre pour l'aménagement et le développement de la région économique du Nord-Est

En se basant sur les objectifs nationaux d'aménagement et de développement du territoire et tirant profit des expériences étrangères menées par différents pays en matière de développement économique et spatial, la stratégie de développement de la région économique du Nord-Est est fondée sur un ensemble d'axes stratégiques qui permettront de définir des mesures et des actions concrètes.

Trois idées directrices constituent en effet les axes stratégiques du développement de la région du Nord-Est à savoir :

- **Renforcer la compétitivité économique de la région**
- **Assurer une meilleure maîtrise de l'étalement urbain**
- **Assurer l'articulation entre le Nord-Est et les régions avoisinantes du Nord-Ouest et du Centre-Est**

4.1.1- Renforcer la compétitivité économique de la région

Comme nous l'avons déjà montré la compétitivité est la capacité à faire face à la concurrence étrangère sur les marchés extérieurs et intérieurs et d'attirer les investissements directs étrangers. L'attractivité d'un territoire est donc l'une des principales conditions de son développement économique.

La compétitivité repose, en effet, sur différents facteurs, tels que la qualité des ressources humaines, la disponibilité et la qualité des infrastructures de transport et de télécommunication, la qualité des services administratifs et le capital matériel directement productif.

Une qualité de vie améliorée, un réseau de transport en commun efficient, des connexions internationales offertes par les infrastructures portuaires et aéroportuaires sont des facteurs permettant à un territoire de bénéficier d'une attractivité économique.

La région du Nord-Est polarisée par la capitale Tunis bénéficie de divers atouts qui lui permettent de se positionner à l'échelle internationale.

La région du Nord-Est est caractérisée, en effet, par une forte proportion d'actifs occupés dans le pays (28%), cette condition est nécessaire mais non suffisante du fait que la compétitivité économique est tributaire de divers facteurs tels que la qualité des ressources humaines, la disponibilité et la qualité des infrastructures de transport et de télécommunication, la qualité des services administratifs et le capital matériel directement productif.

Outre ces facteurs, le développement de la logistique et du transport multimodal sont nécessaires à la connexion des ports et des espaces industriels.

Cependant le cadre institutionnel et organisationnel reste contraignant par rapport à une meilleure concrétisation des facteurs de compétitivité, du fait de la lourdeur des procédures administratives et l'absence d'une structure de coordination des actions prises à l'échelle régionale.

Le renforcement de la compétitivité d'une région comme celle du Nord-Est tunisien est une option stratégique et implique par conséquent des actions d'équipements, de mise à niveau des entreprises et des facteurs permettant de favoriser une meilleure contribution de cette région dans le développement des capacités compétitives du pays.

Diverses actions sont préconisées dans le cadre du SDARE permettant de confirmer ce principe prévoyant notamment de :

- Le développement d'activités agro-industrielles dans les gouvernorats de Zaghouan et de Nabeul
- La mise à niveau les zones industrielles des gouvernorats de Nabeul et de Zaghouan
- La modernisation et le développement des infrastructures et des moyens de transport en commun

a- Favoriser le développement d'activités agro-industrielles dans les gouvernorats de Zaghouan, de Nabeul, de Manouba et de Bizerte

Afin de renforcer la compétitivité du Nord-Est et améliorer son intégration à l'échelle nationale et internationale, il est indispensable d'assurer une diversification de sa base économique. Cela nécessite en effet une diversification des activités économiques dans les différents gouvernorats de la région.

Cependant et compte tenu du caractère agricole des gouvernorats de Zaghouan, de Nabeul, de Manouba et de Bizerte, nous préconisons le développement d'industries agro-alimentaires, du fait que la tertiarisation du gouvernorat de Tunis nécessite que les industries agro-alimentaires soient renforcées dans les gouvernorats à vocation agricole.

Le choix de ces quatre gouvernorats est dû à l'importance de leurs potentialités à la fois agricoles et industrielles constituant de ce fait des pôles économiques importants dans le Nord-Est.

- Le gouvernorat de Nabeul premier pôle agricole du Nord-Est, concentre 43% des terres irriguées de la région et contribue avec plus de 50% de la production agricole. Il abrite également un appareil industriel diversifié.
- Le gouvernorat de Bizerte outre son potentiel en terres irriguées qui dépasse 25.000 hectares et la diversité de ses produits agricoles notamment les produits de pêche, les produits laitiers et les cultures maraichères, a abrité depuis peu le pôle technologique en agroalimentaire ce qui favorisera le développement des activités agro-industrielles.
- Dans le gouvernorat de la Manouba le secteur agricole assure 225 Millions de dinars de recettes et offre 2.6 millions journées de travail saisonnier, l'importance du potentiel en irrigué qui atteint 26,3 millions d'hectares ainsi que l'implantation récente d'unités industrielles constituent des facteurs favorisant le développement de l'industrie agroalimentaire.
- En ce qui concerne le gouvernorat de Zaghouan les avantages sont multiples du fait de l'importance de l'activité industrielle d'une part et de la richesse en terres et en produits agricoles d'autre part. Ce gouvernorat concentrant près de 25% des terres agricoles de la région, se distingue par l'importance des cultures maraichères et d'élevage.

La répartition des activités économiques dans les différents gouvernorats de la région favorise un développement économique équitable du Nord-Est, contribuant ainsi au renforcement de la compétitivité économique du pays.

b- Mettre à niveau les zones industrielles des gouvernorats de Nabeul de Zaghouan et de Bizerte

Certaines zones industrielles réalisées par les municipalités dans divers gouvernorats sont caractérisées par l'aspect sommaire de leur aménagement, et devenant de ce fait répulsives elles n'incitent pas les industriels à s'y installer.

Compte tenu de la "désindustrialisation" graduelle de Tunis liée à sa tertiarisation, la mise à niveau des zones industrielles situées à 50km de la capitale pourraient inciter certains promoteurs industriels à s'y installer, d'autant que le coût de la main d'œuvre en dehors de la capitale est inférieur à celui des grandes villes.

c- Moderniser et développer les infrastructures et les moyens de transport en commun

Dans la région du Nord-Est les projets réalisés et ceux qui sont programmés témoignent d'efforts déployés en matière du renforcement des moyens de transport et des réseaux d'infrastructures.

Cependant, la plupart de ces projets ont été réalisés dans le grand Tunis, qui concernent notamment la modernisation des axes routiers existants et du développement des réseaux du transport en commun avec la création d'un réseau ferroviaire rapide (RFR) et l'extension du tracé du métro léger.

Certes, le projet de l'extension du réseau autoroutier vient de confirmer la position nodale de la région du Nord-Est et renforcer ses capacités de compétitivité, toutefois d'autres actions doivent être envisagées pour assurer l'amélioration de l'accessibilité et de l'attractivité des autres zones de la région.

Outre les projets de plates formes logistiques de Radès, Jebel El Oust et Enfidha qui permettront de stimuler la compétitivité de la région, l'accent devra être mis également sur la modernisation des infrastructures portuaires ainsi que sur l'amélioration du réseau routier dans l'ensemble de la région.

Cela permettra d'améliorer l'accessibilité de la région et de renforcer la possibilité pour les entreprises d'accéder aux marchés européens, avec des gains de temps et d'argent dans le transport de marchandises et des passagers.

Cela implique que les transports collectifs urbains jouent un rôle clef dans le fonctionnement des agglomérations, en améliorant la mobilité et par voie de conséquence la qualité de vie au sein de la région.

Différentes expériences étrangères qui ont renforcé leur attractivité économique ont permis de mettre en évidence l'importance stratégique d'un système de transport collectif efficient.

4.1.2- Assurer une meilleure maîtrise de l'étalement urbain

L'étalement urbain, qui constitue aujourd'hui l'un des traits caractéristiques des villes tunisiennes notamment dans le grand Tunis, résulte de plusieurs facteurs parmi lesquels le facteur foncier représente un facteur stratégique. Les populations économiquement modestes non prises en compte par les politiques d'habitat engagées au cours des dernières années, furent contraintes de s'installer dans l'espace périurbain où leur étaient offerts des petits lots sans infrastructures. Ce processus a généré le développement d'une urbanisation anarchique qui représente un coût prohibitif dans la mesure où elle intègre le coût de la perte des surfaces agricoles, des infrastructures réalisées a posteriori, des coûts du transport etc.

Cette tendance qui vient de se renforcer au cours de ces dernières années, donnant naissance à une 3^{ème} génération d'habitat spontané encore embryonnaire pourrait remettre en cause la cohérence de la métropolisation du grand Tunis. Il est indispensable de ce fait d'opter pour un ensemble d'actions notamment en :

- Programmant des pôles industriels dans l'espace médian du grand Tunis
- Reliant les principaux pôles industriels par une voie desservant l'espace médian du grand Tunis et favorisant la création de pôles d'urbanisation
- Orientant le développement urbain du grand Tunis vers les gouvernorats de Ben Arous et partiellement vers la Manouba en s'assurant de la préservation des terres agricoles.
- Favorisant le report de population de Tunis vers les villes de Bizerte, Nabeul et Zaghuan
- Développant des projets de logements évolutifs destinés aux populations à faibles revenus

a- Programmer des pôles industriels dans l'espace médian du grand Tunis

L'implantation de zones industrielles dans l'espace médian (à 20-30 km du centre de Tunis) du grand Tunis est indispensable pour la création d'emplois dans cette partie du Nord-Est.

En articulant ces pôles industriels à une grande rocade, et en favorisant le développement de pôles urbains, on assurera ainsi un développement graduel et maîtrisé de la métropolisation du grand Tunis.

b- Relier les principaux pôles industriels par une voie desservant l'espace médian du grand Tunis et favorisant la création de pôles d'urbanisation

Cette voie devra être une grande rocade appelée à structurer l'espace médian qui accueillera des pôles d'urbanisation. En articulant zones industrielles et pôles urbains dans l'espace médian, on neutralisera les tendances actuelles de développement de noyaux d'habitat spontané, en créant des pôles d'urbanisation en faveur d'une métropolisation maîtrisée et fondée sur la structuration de l'espace médian.

c- Orienter le développement urbain du grand Tunis vers les gouvernorats de Ben Arous et de la Manouba

La saturation et la rareté des terrains à bâtir devenant de plus en plus évidente dans les gouvernorats de Tunis et de l'Ariana impliquent que les autres gouvernorats du grand Tunis la Manouba et Ben Arous, offrent des possibilités d'extension de l'urbanisation.

Comme l'a déjà souligné le SDA du grand Tunis, le gouvernorat de la Manouba constitue aujourd'hui une zone pouvant accueillir une partie de l'extension future du grand Tunis à la condition que les zones agricoles riches soient protégées. De ce fait, des opérations d'habitat peuvent être programmées à la Manouba afin de limiter les effets du développement massif de l'urbanisation anarchique dans l'agglomération et ce tout en veillant à préserver une grande partie des terres agricoles parmi les plus productives du gouvernorat.

A la Manouba, le pôle universitaire qui compte aujourd'hui 30.000 étudiants et la zone industrielle d'El Fejja ainsi que l'opération des "jardins de Tunis" actuellement à l'étude, peuvent constituer l'une des composantes du développement urbain de ce gouvernorat.

Afin d'éviter les tendances centrifuges d'une croissance urbaine non maîtrisée, il est impératif également de canaliser les extensions durant les 10 prochaines années vers le gouvernorat de Ben Arous.

Dans ce gouvernorat, la création de la zone industrielle de Bourbii attirera des populations variées et afin d'éviter que les zones périphériques ne soient occupées par l'habitat spontané,

l'étude du plan d'aménagement de la zone de Bourbii a été initiée par les autorités concernées en vue d'envisager l'aménagement des zones d'extensions urbaines.

*d- Favoriser le report de population de Tunis vers les gouvernorats de Bizerte
Nabeul et Zaghouan*

Afin de favoriser le desserrement de Tunis, un report de population est indispensable en direction de certaines villes des gouvernorats de Bizerte, Nabeul et Zaghouan, appelées à long terme à devenir des banlieues de Tunis, dans le cadre de l'aire métropolitaine du grand Tunis.

Cette orientation est aujourd'hui favorisée par l'existence d'un réseau autoroutier et routier assez dense reliant Tunis à ces trois gouvernorats et assurant de bonnes conditions de déplacements des populations.

Ce report de population rend indispensable la programmation d'opérations d'habitat dans certaines villes de ces gouvernorats tel qu'El Alia, Utique à Bizerte, Jebel El Oust et Zriba à Zaghouan et les villes de Dar Chaabane et de Korba dans le gouvernorat de Nabeul.

Compte tenu de la saturation des grandes villes telles que Bizerte et Nabeul, les petites villes toutes proches à quelques kilomètres de Tunis pourront accueillir des opérations d'habitat et satisfaire les besoins en logements des populations de la région du Nord-Est.

Cette option implique d'une part l'intervention des promoteurs immobiliers moyennant des incitations fiscales et d'autres formes d'encouragements, et d'autre part la révision des SDA et des PAU des principales villes et agglomérations (tel que Bizerte). D'autres mesures pour la modernisation et le renforcement des moyens et des infrastructures du transport doivent être envisagées en vue d'assurer une meilleure articulation entre ces nouvelles zones d'habitat avec les principaux centres urbains de la région. Des programmes d'équipement structurants et socio-collectifs sont également préconisés afin de garantir un cadre de vie attractif pour les citoyens.

Le report d'une partie de la population du grand Tunis, vers les villes de la couronne du Nord-Est contribuera à la création d'une dynamique, aux plans économique et social et à réduire la densification du grand Tunis appelé à devenir un pôle international de services à haute valeur ajoutée.

a- Le développement de projets de logements évolutifs destinés aux populations à faibles revenus

Il est indispensable dans le cadre de l'élaboration d'un schéma d'aménagement d'une région économique, telle que le Nord-Est, de proposer le développement de projets de logements évolutifs destinés aux populations à faibles revenus en vue de réduire les effets d'un étalement urbain non maîtrisé qui constitue l'une des contraintes les plus importantes du développement urbain dans la région.

4.1.3-Assurer une meilleure articulation du Nord-Est avec les régions du Nord-Ouest et du Centre-Est

Pour assurer un meilleur fonctionnement et efficacité du territoire national, le SDARE préconise de renforcer l'articulation entre les différentes régions du pays. La région du Nord-Est qui se distingue par sa position stratégique du fait de l'existence de la capitale, doit entretenir de fortes relations avec les autres régions notamment celles du Nord-Ouest et du Centre-Est. Cela nécessite le renforcement en premier lieu du réseau de transport et de communication et la création d'une continuité économique et urbaine à travers des projets urbains et la création de zones d'activités notamment au niveau de l'espace médian du Grand Tunis.

En ce qui concerne les moyens de transport et de communication, le développement du réseau de transport collectif, à travers la création d'un réseau ferroviaire rapide (RFR), peut jouer un rôle important dans le renforcement de l'articulation entre les deux territoires.

Cependant, l'efficacité du RFR pour le moyen et le long terme reste tributaire de l'extension du tronçon central du métro léger qui présente certains problèmes de saturation. Dans la mesure où chaque création ou extension d'une nouvelle ligne métro léger, ou de système associé tel que le RFR, aboutit à ce phénomène voire même le renforce, il devient impératif d'envisager, d'élargir le tronçon central du métro léger.

Eu égard aux transformations du système de transport collectif dans le grand Tunis (création du RFR et extensions du Métro léger), prévisibles dans le cadre du SDA, pour les 11^{ème} et 12^{ème} plans, il conviendra de prévoir un tracé susceptible de quadrupler la longueur du tracé initial :

- République (passage) – Barcelone : tronçon déjà fonctionnel.
- Barcelone – TGM : tronçon déjà fonctionnel.
- TGM – Hôtel Abou Nawas : un tronçon à créer, sur des secteurs où le terrain est disponible, et où les travaux sont en cours pour mettre en place un pont à ce niveau.

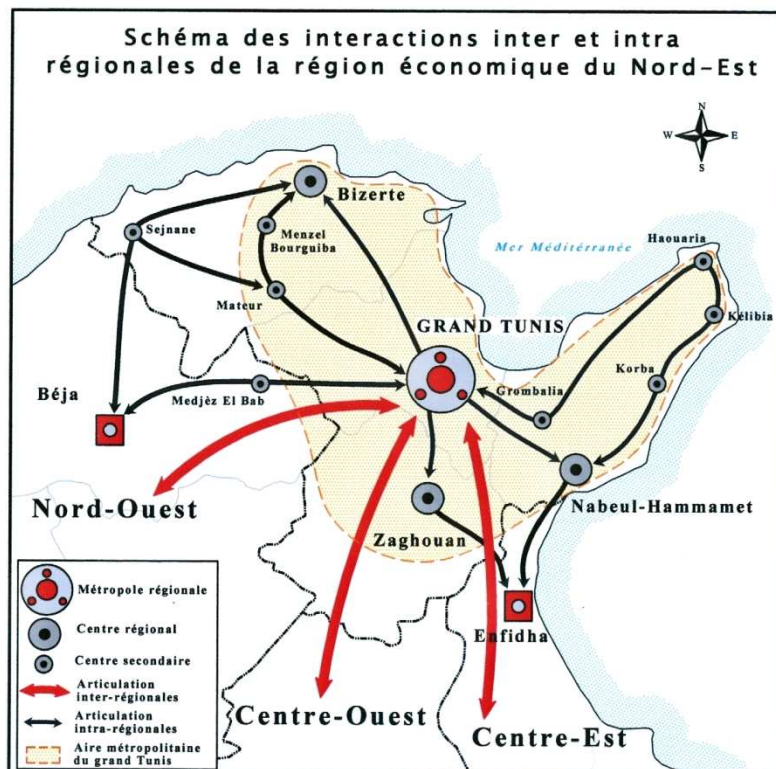
- Hôtel Abou Nawas – République, par l’Avenue du Ghana par exemple.

Ces choix contribueront à consolider la zone de solidarité métropolitaine de Tunis à l’Ouest, au Sud-est (Cap bon) et au Sud-Ouest (Medjéz El Bab et villes du Zaghouanais) et à l’étendre vers le Sud le long d’un axe métropolitain assurant la jonction avec le Nord-Est et le Sahel.

Pour le développement des activités économiques, c’est avec la région d’Enfidha que le Nord-Est parviendra à réaliser de fortes relations d’échanges avec le Centre-Est.

Enfidha qui commence à connaître une forte dynamique économique du fait de l’importance des grands projets (aéroport international, port en eau profonde, district industriel et zone touristique de Hergla), jouera un rôle important dans la création d’une continuité urbaine et économique entre les principales agglomérations du littoral. Il importe cependant en vue d’assurer une meilleure maîtrise de l’urbanisation dans cet espace, de mobiliser les ressources en sols à travers la constitution de réserves foncières et l’institution des périmètres d’intervention foncière.

Il est indispensable également de renforcer les liaisons routières entre les villes du Nord-Est et cette nouvelle future agglomération telle que la route RR133 reliant Zaghouan à Enfidha. Cette voie nécessite un recalibrage afin de faciliter les échanges entre ces deux villes notamment après la création récente d’une zone industrielle moderne à Zriba.



En ce qui concerne la région du Nord-Ouest, il s'agit de l'une des régions qui reste soumise à une forte polarisation de la capitale d'où l'importance des flux migratoires observés entre 1960 et 1995. A partir de cette date, on constate un infléchissement des flux migratoires qui s'explique par l'amélioration des conditions d'habitat et des conditions de vie liées à des améliorations parmi lesquelles le développement d'institutions universitaires, l'amélioration des activités agricoles.etc.

La région du Nord-Est doit renforcer les liaisons avec le Nord-Ouest en vue d'assurer son intégration à l'espace maghrébin. La réalisation de l'autoroute transmaghrébine (Tunis-Medjez El Bab-Algérie) permettra d'assurer l'articulation entre le Nord-Est et le Nord-Ouest du pays et par voie de conséquence renforcer les échanges entre la Tunisie et l'Algérie. Cependant, cet objectif implique la réalisation d'autres actions assurant le désenclavement des zones situées entre les deux régions tels que Sejnane et Ghezela à l'ouest de Bizerte et ce à travers la création des zones d'activités industrielles et artisanales ainsi que par l'aménagement des axes routiers existants (la RN 11) et la réhabilitation de la voie ferrée reliant Bizerte à Béja.

C'est à travers le désenclavement de ces zones, qu'il devient possible d'assurer une meilleure articulation entre le Nord-Est et le Nord-Ouest du pays.

Pour cela il conviendra d'envisager le renforcement des axes routiers suivants :

- Les routes locales RL57 et RL58 reliant Bizerte à Séjnane et Ghézala
- La route régionale n° 11 reliant Bizerte à Béja

Il importe également de prévoir la création de zones d'activités dans les localités situées entre Bizerte et Béja à savoir Sejnane et Joumine pour assurer des possibilités d'emplois pour les habitants du Nord-Ouest.

5- EXPERIENCES ETRANGERES EN MATIERE D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DES REGIONS ECONOMIQUES

L'objet de l'analyse des expériences étrangères en matière d'aménagement et de développement des régions économiques est de passer en revue les différentes évolutions des politiques régionales d'aménagement et de développement économique dans des pays pour lesquels la notion de région économique constitue un élément clé du développement spatial et économique.

Sur la base de cet objectif, nous commencerons en premier lieu par un rappel de la notion de régionalisation. Ensuite, une approche comparative portera sur les expériences de la Suisse et du Maroc en rapport avec l'expérience de la Tunisie soit mieux évaluée, compte tenu de ces expériences étrangères.

5.1- La régionalisation

La question de la régionalisation est liée à l'évolution de l'organisation territoriale dans le monde. La régionalisation décrit, en fait, l'opération qui conduit à répartir des objets territoriaux, ou les données qui les concernent dans le cadre d'une région. Elle définit les aspects techniques et juridiques de la décentralisation vers la région¹⁴.

Toutefois, la politique de l'Etat constitue le paramètre central pour promouvoir le développement régional et la formation même de la région. Elle est matérialisée par une décentralisation et une politique d'investissement. L'autorité locale ou régionale constitue l'élément essentiel dans ce processus de développement et d'aménagement. De ce fait, un transfert des pouvoirs administratifs et économiques de l'Etat central vers les régions est indispensable.

En outre, l'intérêt de l'analyse en termes de région économique est particulièrement pertinent et d'actualité parce qu'elle constitue en réalité, un cadre de référence adéquat pour valoriser les potentialités de la région, tirer profit de ses atouts, améliorer la rentabilité de ses équipements et lui permettre de se positionner efficacement au niveau national et international¹⁵.

¹⁴P. Merlin et F.Choay, 1996, dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, Presses Universitaires de France, 863p.

¹⁵A. Belhedi, 1999, «Quelle régionalisation pour la Tunisie », Article publié sur Internet.

Ainsi, à partir d'une conception centralisée de l'aménagement du territoire qui privilégie les acteurs centraux et leurs relais déconcentrés, la plupart des pays ont opté pour une décentralisation progressive à travers le renforcement des compétences des régions.

5.2- La régionalisation économique et l'aménagement du territoire dans le monde : approche comparative

Les différentes expériences de régionalisation et d'aménagement du territoire mises en œuvre dans différents pays sont fortement marquées par les spécificités historiques, politiques et économiques propre à chaque pays. Les cas de la Suisse, du Maroc et de la Tunisie permettent d'illustrer cette diversité de situations.

5.2.1- L'expérience du Maroc

Le Maroc a son histoire, ses spécificités culturelles et notamment son régime monarchique caractérisé par une organisation politique et administrative du pays qui le distingue des autres pays. En fait, l'opposition entre les zones littorales marocaines, qui concentrent la majorité de la population et des activités économiques, et celles des chaînes montagneuses et des régions désertiques, confrontés à plusieurs obstacles, a nécessité la mise en place, dès l'indépendance, d'une planification du territoire national.

L'aménagement du territoire au Maroc, cherche à assurer un équilibre socio-spatial, et ce, à travers la réalisation d'un minimum de bien-être économique et social pour tous les citoyens. Par conséquent, la mise en œuvre d'une politique d'aménagement du territoire constitue un cadre nécessaire à la réalisation du développement économique et à la préservation des équilibres sociaux.

D'ailleurs, la charte nationale d'aménagement du territoire a été établie suite à un débat national sur l'aménagement du territoire. Ce projet de charte constitue un document d'une grande richesse par l'abondance des analyses, la diversité des domaines abordés et des bilans établis ainsi que par l'importance des perspectives formulées¹⁶. Il correspond à un cadre référentiel pour les opérateurs économiques au niveau national, régional et local. Néanmoins, ce document se présente davantage comme un diagnostic général du fonctionnement et de la structuration du territoire proposant des modèles d'organisation définis par un projet de charte au sens d'un acte directeur de la politique d'aménagement du territoire.

¹⁶Royaume du Maroc, 2001, « La charte Nationale de l'Aménagement du Territoire », Imprimerie des Editions OKAD, 116p.

De plus, le projet de charte n'évoque que deux types de schémas d'aménagement, à savoir le Schéma National d'Aménagement du Territoire et les schémas régionaux dont les études ont été engagées dès le début des années 80. Toutefois, ces documents manquaient de portée opérationnelle d'une part et leur élaboration ne tenait pas compte les différentes mutations territoriales et des projets de redécoupage régional d'autre part.

Prenons l'exemple du Schéma national d'aménagement du territoire marocain, dont l'étude a commencé en 1988, celui-ci a fait l'objet d'une actualisation avant d'être adopté devant le conseil supérieur d'aménagement du territoire.

Or, pour que l'aménagement du territoire puisse être efficient, il est nécessaire qu'il soit accompagné d'un approfondissement de la décentralisation et d'un élargissement de la déconcentration des administrations compétentes.

En réalité, le Maroc, dès son indépendance, s'est préoccupé de la décentralisation et du renforcement de la gestion locale, en outre, dès les années 70, le Maroc a favorisé la mise en place de la régionalisation économique. Ainsi, le territoire national a été découpé en sept régions, mais ce système de 1971 a montré très tôt ses limites. De ce fait, une nouvelle carte régionale a été réalisée en 1997, divisant le territoire en seize régions en tenant compte des modifications de la structuration socio-spatiale de la population marocaine¹⁷.

Cependant, cette nouvelle configuration territoriale a généré de grandes disparités entre les différentes régions au niveau des potentiels économiques, des services publics, des densités humaines et des étendues spatiales.

Aujourd'hui, pour atténuer ces disparités régionales, le Maroc a opté pour un nouveau modèle de régionalisation. Ce projet de régionalisation ne sera pas une simple redistribution des compétences entre le centre et les régions, mais vise à créer des régions viables et stables dans le temps, fondées sur des critères rationnels et réalistes, dirigées par des élites qualifiées et aptes à gérer leurs affaires sociales, économiques et culturelles¹⁸. Il constitue donc une initiative accordant à la région une certaine autonomie afin de valoriser ses particularités et promouvoir ses atouts socio-économiques.

Pour assurer la réussite de cette nouvelle réforme, une commission consultative de régionalisation a été installée en Janvier 2010 afin de mettre au point un modèle de régionalisation basé sur les spécificités marocaines. Certes, les recommandations de la

¹⁷ Direction de l'Aménagement du Territoire, 2000, « Le territoire marocain : état des lieux », Imprimerie des Editions OKAD, 127p.

¹⁸ M. Darif, 2010, « la régionalisation avancée au Maroc », Article publié sur Internet.

commission consultative de régionalisation devront être, après approbation du Roi, insérées dans un cadre institutionnel, mais les différences entre régions riches et pauvres seront difficiles à surmonter puisque le degré d'autonomie accordée aux régions marocaines variera en fonction des potentialités de chaque région.

En guise de conclusion, l'expérience du Maroc est encore embryonnaire même si la régionalisation a toujours été présente dans le Maroc traditionnel. Les tribus au Maroc ont toujours été identifiées par rapport à des espaces régionaux, mais ce modèle ne permettait pas d'assurer un véritable aménagement du territoire. En outre, le rôle des régions économiques au Maroc n'a pas encore d'existence institutionnelle. La définition des grandes options d'aménagement nécessitera une nouvelle répartition des charges entre l'Etat et les régions, c'est à ce prix que l'autonomie régionale sera garantie.

5.2.2- L'expérience de la Suisse

A l'inverse de l'expérience du Maroc, le développement territorial en Suisse est organisé selon un système fédéral. En Suisse, l'aménagement du territoire est une obligation définie par une loi sur l'aménagement du territoire qui promulguée en 1979 pour la première fois dans la Constitution Fédérale et qui s'applique à la confédération, aux Cantons et aux communes qui sont tenus de veiller ensemble à assurer une utilisation et une occupation rationnelle du territoire. L'application concerne ainsi 26 Cantons et 2780 communes¹⁹.

La confédération encourage et coordonne les efforts des Cantons qui prennent en compte les besoins en matière d'aménagement du territoire. Ainsi, les instruments d'aménagement les plus importants, dont elle dispose, sont les études de base qu'elle élabore et les plans d'aménagement fédéraux, c'est-à-dire les conceptions et les plans sectoriels. Dès lors, la collaboration de la confédération avec les Cantons constitue un principe central du fédéralisme.

En ce qui concerne les tâches en matière d'aménagement des Cantons, le plan directeur Cantonal est l'instrument principal de développement du territoire. Son rôle essentiel est de prévoir, dans le cadre d'un développement durable et en accord avec la confédération et les Cantons voisins, l'évolution du milieu bâti, des transports et du paysage.

En outre, les communes disposent d'une autonomie relativement large, et sont responsables de l'établissement des plans d'affectation. Dans la majorité des cas, ces plans

¹⁹Bulletin Spécial, 2004, « l'aménagement du territoire en Suisse », Association Internationale des Urbanistes, 40ème Congrès Mondial, 34 p.

déterminent les possibilités d'établissement des plans d'affectation de détail en vue de la réalisation de projets de construction. D'autre part, les communes sont tenues de respecter les règles générales énoncées par la loi fédérale sur l'aménagement du territoire ainsi que les plans des instances supérieures. De ce fait, l'établissement des plans d'affectation communaux et des plans directeurs cantonaux sont des instruments interdépendants.

Il résulte de ce qui précède que la Suisse, pays du fédéralisme par excellence, est à la fois le pays le plus décentralisé et le plus subdivisé territorialement au monde. D'ailleurs, aucun pays n'accorde à ses unités territoriales, les Cantons et les communes, autant de compétences que la Suisse. En fait, la Suisse figure en tête de liste en matière d'indice de décentralisation dans les pays de l'Organisation de Coopération et de Développement Economique (OCDE) en 1999. Les unités territoriales en Suisse contribuent à 35% environ de l'ensemble des revenus de l'Etat et à 60% de l'ensemble des dépenses²⁰. Ainsi, les compétences, entre plusieurs niveaux dans un Etat fédéral comme la Suisse, sont réparties de sorte que les communes de très petite taille soient également associées aux décisions politiques de l'Etat central.

Depuis quelques années, la mondialisation et les processus de concentration économique ont entraîné des changements d'échelle au niveau régional : les bassins d'emploi s'étendent, les zones d'influence des centres urbains commencent à se chevaucher, les organismes privées et publics adaptent leurs structures à ces nouvelles conditions. L'observation et l'analyse de ces évolutions qui affectent la Suisse sont d'une importance capitale pour déterminer les besoins en matière d'économie, de politique et d'aménagement du territoire. Dès lors, la volonté d'organisation politique et économique du territoire est devenue l'un des principes essentiels du fédéralisme Suisse. C'est ainsi que la tendance à la régionalisation, observée à l'échelle internationale, conduit l'autorité fédérale à assumer les compétences correspondantes avec le développement d'une collaboration intercantonale affirmée comme celle des régions.

Ainsi, un découpage de la Suisse en sept grandes régions opéré en 1998 est considéré comme une régionalisation obligatoire pour les statistiques officielles²¹. Ces grandes régions sont comparables aux régions européennes voisines. En fait, chaque région de la

²⁰H. Blöchiger, 2004, « Régions métropolitaines face aux Cantons ; analyses et propositions pour une revitalisation du fédéralisme Suisse », Edition Avenir Suisse, 17p.

²¹Office fédéral de la statistique et Office fédéral de l'aménagement du territoire, 1999, « la Suisse dans le système européen des régions », Communiqué de presse No 40/99.

Suisse intègre plusieurs Cantons sauf les Cantons de Zurich et du Tessin qui correspondent chacune à une grande région. Bien que le découpage se fonde sur les frontières institutionnelles, les sept régions obéissent au modèle fonctionnel car elles correspondent aux zones d'attractions des grands centres de Genève-Lausanne, de Berne, de Bâle et du territoire urbanisé du Tessin. Quant au noyau urbain Zurichois, il constitue une région en soi entourée par la Suisse orientale et la Suisse centrale. La plupart des grandes régions sont, en outre, reliées à des régionalisations transfrontières²². Certes, des différences démographiques et économiques, relativement faibles, sont apparues entre les grandes régions, mais cela n'est pas surprenant puisque chacune d'elle comprend des Cantons urbains et des Cantons périphériques, de sorte que les disparités internes se compensent contrairement aux disparités intercantionales. En revanche, d'importantes différences sur les plans non seulement linguistique et culturel, mais également politique et financier, concernent par exemple la formation du revenu régional et la charge fiscale. De ce fait, la régionalisation joue le rôle d'un système de détection précoce des inégalités à l'échelle régionale.

En outre, ces grandes régions ont acquis une importance accrue du fait des nouvelles tâches qui leur ont été confiées en matière d'aménagement. De ce fait, le plan directeur régional constitue le principal instrument de développement du territoire. C'est un plan projet servant de référence et d'instrument de travail pour les autorités Cantonales et communales. Il détermine les objectifs d'aménagement de la région et la manière de coordonner les problèmes d'organisation du territoire lorsqu'ils dépassent le cadre communal.

Ces dernières années, la Suisse a connu des profondes mutations et le territoire s'est urbanisé alors que les espaces ruraux se sont diversifiés. C'est pourquoi, le conseil fédéral a estimé que la loi sur l'aménagement du territoire adoptée en 1979, devait être révisée²³. Dès lors, de nouveaux instruments d'aménagement du territoire ont été définis par le projet de loi sur le développement du territoire destinés à gérer ces mutations.

²²La plupart des grandes régions sont fortement entourées par les frontières politiques et administratives de l'Allemagne, de la France et de l'Italie.

²³Office fédéral du développement du territoire, 2009, « Consultation de la révision de la loi d'aménagement du territoire (Projet de loi sur le développement du territoire), Conseil d'Etat du Canton de Vaud, 5 p.

Quatre nouveaux instruments ont été ainsi créés :

- Le projet du territoire Suisse
 - Le projet d'agglomération
 - Les conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU)
 - Les stratégies d'aménagement intercommunal et régional
- * *Le projet du territoire suisse*

Le projet de territoire Suisse est un document destiné à définir les grandes lignes en matière d'aménagement du territoire. Son objectif est de faire de la Suisse un pays compétitif, solidaire et tenant compte de ses responsabilités au point de vue écologique. De plus, le projet de territoire Suisse repose sur des stratégies portant sur l'ensemble du territoire national. De ce fait, il ne concerne pas uniquement les Cantons, les régions et les communes, mais aussi la société civile. En conséquence, un processus participatif a été engagé en 2008, par l'Office fédéral du développement territorial, associant les différents acteurs pour exprimer leurs avis sur ce projet.

* *Le projet d'agglomération*

Le projet d'agglomération est destiné à définir les espaces fonctionnels au sein des agglomérations dont le développement nécessite une action commune de plusieurs collectivités. Ce nouvel instrument doit être pris en compte par les plans directeurs Cantonaux pour devenir un instrument admis par les autorités fédérales.

* *Les conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU)*

Un autre instrument a été conçu afin d'assurer l'harmonisation entre le développement des transports et l'urbanisation au sein des régions. Il s'agit des conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU) qui assurent l'institutionnalisation de la collaboration entre Cantons au-delà de leurs limites géographiques²⁴.

* *Les stratégies d'aménagement intercommunal et régional*

Ces dernières années, les stratégies d'aménagement intercommunal et régional, en Suisse, ont pris une grande importance, parmi lesquelles on peut citer la stratégie en faveur des agglomérations et de la coopération régionale (SACR) dont le but est de donner plus de poids aux régions et de les renforcer. En réalité, les parcs naturels régionaux, d'importance nationale, constituent de bons exemples de collaboration régionale. Ils contribuent à la

²⁴Département des institutions et des relations extérieures (DIRE), 2005, « Guide pour la planification intercommunale et régionale », Services de l'aménagement du territoire, 21p.

protection et à la valorisation des paysages, tout en favorisant le développement économique des régions concernées.

En dépit de leur hétérogénéité, ces nouveaux instruments n'ont aucune base légale définissant leurs contenus et leur procédure d'élaboration et d'adoption. Il en découle que les nouveaux instruments d'aménagement du territoire sont des outils de référence et de coordination pouvant faire l'objet d'une convention ou d'une charte.

Après avoir analysé les différentes expériences étrangères en matière d'aménagement et de développement des régions économiques, on soulignera les spécificités du processus de la régionalisation en Tunisie. En fait, il s'agit d'une régionalisation qui s'appuie sur un découpage fonctionnel en six régions économiques. Chaque région étant constituée par le groupement d'un ensemble de gouvernorats contigus. Par ailleurs, les instruments de l'aménagement du territoire ont été complétés par l'élaboration des Schémas Régionaux d'Aménagement du Territoire (SRAT), sur la base de la stratégie nationale d'aménagement du territoire à l'échelle des régions fonctionnelles.

En outre, la comparaison des expériences étrangères montre que la Suisse, pays développé et pays du fédéralisme par excellence, applique une décentralisation des compétences au profit des régions qui ont acquis un niveau décisionnel dans la gestion des territoires. En revanche, la régionalisation en Tunisie comme au Maroc est encore embryonnaire. La région économique n'a pas d'existence institutionnelle, et dans ces deux pays, il s'agit d'un découpage fonctionnel permettant à l'administration centrale de définir à cette échelle les politiques de développement et d'aménagement du territoire. De plus, l'absence de structures de coordination, de mise en œuvre et de suivi, s'est traduite par une faible cohérence entre les différents programmes projetés à l'échelle des régions.

Il importe de rappeler que la mise en œuvre d'un schéma directeur d'aménagement d'une région économique doit s'appuyer sur une structure régionale dotée de compétences en matière de coordination de planification, de mise en œuvre et de suivi. Cette structure interviendra à un niveau régional déconcentré, faute de quoi les options régionales ne connaîtront aucune application.

6- LE SCHEMA DIRECTEUR DE LA REGION ECONOMIQUE DU NORD-EST

Le schéma de structure défini par le scénario retenu s'articule autour des composantes suivantes :

- Le développement d'une hiérarchie régionale et d'une armature de centres
- La diversification de la base économique de la région
- L'amélioration des moyens de transport et d'infrastructures
- L'amélioration du cadre de vie et la préservation des ressources environnementales

6.1- Le développement d'une hiérarchie régionale et d'une armature équilibrée des centres

Le schéma de structure de la région du Nord-Est est conçu à partir d'une organisation tripolaire basée sur les pôles du Grand Tunis, Nabeul-Hammamet et Bizerte. Ce choix est justifié par l'existence de deux autoroutes (Tunis-Hammamet et Tunis-Bizerte) et par les possibilités futures de report de la population du grand Tunis, vers ces deux pôles.

Ce schéma ne pénalise pas la région de Zaghouan qui occupe un rang, bien que secondaire, est important dans la mesure où elle favorisera le renforcement de l'articulation de la région du Nord-Est avec le Centre-Est à travers Enfidha.

Cependant cet axe tripolaire intègre également d'autres villes secondaires appelées à occuper un niveau inférieur de l'armature régionale.

Il s'agit des villes de Menzel Bourguiba et de Mateur qui appartiennent à la sous région de Bizerte. Celles de Béni Khiar et de Grombalia dans la sous région de Nabeul ainsi que certaines villes du gouvernorat de Zaghouan tel qu'El Fahs.

Cette organisation du territoire régional repose donc sur trois niveaux hiérarchiques de villes :

- Une métropole régionale du Grand Tunis
- Les villes régionales de Bizerte et de Nabeul-Hammamet
- Les centres secondaires de Zaghouan et les villes moyennes des gouvernorats de Bizerte, de Nabeul et de Zaghouan
- Les centres locaux

6.1.1- La métropole régionale

Le grand Tunis constitue la plus grande agglomération du pays et occupe une place centrale au sein du réseau régional du Nord-Est. Du fait de la présence de Tunis, capitale économique et politique du pays, cette agglomération assure les fonctions de commandement économique, politique et d'encadrement supérieur et affirme ainsi sa vocation métropolitaine à l'échelle régionale et nationale. Cependant des efforts doivent être concentrés sur l'affinage de ses fonctions supérieures afin de renforcer son rang de métropole internationale.

De par ses potentialités politiques et économiques, elle constitue également le point focal des principales lignes de force du pays concentrant ainsi des déplacements et des échanges importants de biens et de services. Elle se caractérise donc, en plus des infrastructures portuaires et aéroportuaires, par une forte concentration des axes de transports terrestres à la fois routiers et ferroviaires.

Tunis joue, donc à la fois, le rôle de métropole nationale au sommet de la hiérarchie nationale, et celui de centre régional au sommet de la hiérarchie urbaine du Nord-Est. La concentration de ces deux fonctions accentue la macrocéphalie du système urbain et réduit par la même les possibilités de développement d'autres organismes urbains susceptible de mieux structurer son espace environnant et de desserrer, de ce fait, la pression des déplacements quotidiens sur Tunis.

Au sein du grand Tunis, la structuration de la centralité révèle cependant l'existence :

- D'un centre principal qui est l'hypercentre de Tunis qui regroupe la ville basse, la médina et les faubourgs. Il constitue le cœur de l'agglomération et se caractérise par une forte concentration des fonctions et des activités tertiaires, auquel il faut ajouter les berges du lac nord qui jouent le rôle de prolongement du centre du Tunis.
- Des centres secondaires qui sont constitués de centres planifiés comme le centre urbain Nord, et celui d'El Mourouj qui est en cours de réalisation.
- Des centres locaux parmi lesquels les centres traditionnels de Hammam-Lif, la Goulette et le Bardo. D'autres ont été planifiés comme El Manar, El Menzh VI ainsi que les centres non programmés à l'instar d'Ettadhamen, Manouba.etc.

Cette armature de centres révèle ainsi certaines insuffisances que l'on peut résumer comme suit :

- Des centres secondaires dont le poids et le contenu sont insuffisants
- La mono-fonctionnalité de certains centres périphériques
- Le faible niveau d'équipements des nouveaux quartiers

Sur la base des options du SDA du grand Tunis en matière de schéma de structure régionale, le SDARE préconise, pour assurer un meilleur fonctionnement de Tunis comme métropole régionale, d'opter pour une nouvelle politique de centralité fondée sur une hiérarchie claire de centres.

La structuration de la centralité à l'intérieur de l'agglomération tunisoise devra être définie à deux niveaux hiérarchiques :

- Les centres tertiaires comme véritables centres d'affaires et de décisions tels que :
 - Le centre urbain nord
 - Le centre urbain sud
 - La zone de service off-shore du lac nord et sud
 - La Kasbah
- Les centres mixtes qui constituent des relais intermédiaires du réseau de centralité. Il s'agit :
 - Des centres régionaux tels que la Marsa, l'Ariana, le bardo, Ben Arous et hammam-Lif.
 - Les centres relais tels que La goulette, El Manar, la Manouba
 - Les centres locaux tels que Carthage, El Menzah 6, El Omrane, Sidi Hassine, Fouchana, Boumhel.etc

Cette armature de centres permettra d'atténuer la pression sur l'hypercentre Tunis et fixer les populations dans les zones périphériques de l'agglomération. Il faut cependant renforcer les programmes de création des équipements socio-collectifs notamment dans les centres périphériques et les doter de diverses activités de services.

Pour renforcer le rôle de la métropole Tunis, le SDARE opte également pour la création d'autres structures d'appui au niveau des autres gouvernorats du Nord-Est dans lesquels seront regroupées les fonctions régionales. Il s'agit des centres régionaux de Nabeul et de Bizerte, qui devront évoluer de centres sous-régionaux en véritables métropoles régionales.

6.1.2- Les centres régionaux

a- Bizerte

Ville de 120.000 habitants en 2004, Bizerte est une capitale régionale qui présente une certaine autonomie vis à vis de Tunis du fait de son poids économique et social. Elle occupe également une situation stratégique en tant que relais administratif dans la région.

Son poids industriel, ses potentialités agricoles et ses infrastructures portuaires et ferroviaires ainsi que ses équipements sociaux et administratifs favorisent son extension modeste au sein de sa zone d'influence, car contrecarrée par l'influence de la métropole nationale, composée des différentes villes de sa sous-région tel que Ras Jebel, Rafraf, Metline, Ghar El Melh, Séjnane, Mateur qui seront appelées dans 10-15 ans à jouer le rôle de banlieues de la capitale.

Cependant Bizerte en dépit de ses atouts ne peut être dotée de plusieurs équipements de niveau supra-régional, en particulier les équipements financiers et de certaines activités tertiaires d'encadrement qui sont actuellement concentrés dans la capitale.

Le fonctionnement de la ville de Bizerte est en outre soumis à d'autres problèmes et contraintes telles que :

- La prééminence des pratiques foncières spéculatives
- Le développement centrifuge de l'habitat spontané
- La congestion du trafic routier urbain
- La dégradation du tissu ancien

Appelée à jouer un rôle important dans le réseau de centralité régionale du Nord-Est, Bizerte doit donc maîtriser les contraintes auxquelles elle est confrontée et valoriser ses différents atouts.

Pour cela Bizerte devra :

- Améliorer les conditions de vie et d'habitat des populations modestes notamment ceux occupants les quartiers ouest de la ville (cité Hached)
- Créer une armature de centres urbains
- Réhabiliter et revaloriser le centre ancien
- Exploiter ses atouts et ses potentialités environnementales

b- Conurbation Nabeul-Hammamet

Nabeul occupe dans le Cap Bon une position semblable à celle de Bizerte et avec dar Chaabane El Fehri et Hammamet elle constitue une conurbation de près de 160 000 habitants. C'est en effet le processus de conurbation qui en soudant les tissus urbains entre ces différentes communes a permis la constitution d'un centre régional dans lequel Nabeul joue le rôle de capitale administrative alors que Hammamet contribue au renforcement des potentialités économiques de la région du fait de son poids touristique important.

Aujourd'hui avec la création de la zone touristique de Yasmine Hammamet, la réalisation par l'AFH d'une importante opération d'habitat à Merazga et la création d'un campus universitaire favoriseront le développement d'une conurbation littorale qui s'étend de Béni Khiar jusqu'à Hammamet.

Cette conurbation qui n'est pas homogène du point de vue socio-économique, constitue cependant l'une des entités urbaines les plus importantes dans la région du Nord-Est et se distingue par différents atouts :

- Un dynamisme économique soutenu du fait de la diversité des activités économiques, artisanales, industrielles et touristiques
- Une vocation balnéaire attractive
- Un niveau d'équipement satisfaisant

Par ailleurs le phénomène de coalescence urbaine entre Nabeul et Hammamet outre ses atouts en tant que véritable pôle régional, induit différentes contraintes telles que :

- Le renforcement de l'étalement urbain dans les zones intérieures de l'agglomération du fait de la flambée des prix des sols dans les zones littorales.
- L'absence d'un système de transport efficient assurant la desserte des zones lointaines et des zones touristiques de la conurbation.
- L'absence de pratiques intercommunales dans la mise en œuvre de moyens de gestion urbaine dans les différentes communes de la conurbation (nettoisement, entretien, enlèvement des déchets.etc)

Bénéficiant actuellement d'une bonne articulation avec le grand Tunis, grâce à l'autoroute Tunis-Hammamet, l'agglomération de Nabeul parviendra à mieux exercer son rôle de centre régional dans le Nord-Est lorsqu'elle sera en mesure de maîtriser la croissance de l'urbanisation anarchique et de développer des services de commandement lui assurant une relative autonomie par rapport à Tunis.

6.1.3- Les centres secondaires :

a- Les centres secondaires de premier ordre

Il s'agit, en l'occurrence de Zaghouan, qui est l'un des chefs-lieux de gouvernorat créés après 1970 et qui figure parmi les principaux centres bénéficiaires d'une concentration d'équipements tertiaires et administratifs. L'agglomération de Zaghouan du fait de sa situation par rapport à la capitale et des principales sous-régions du littoral et du centre, constitue un espace qui suscite de multiples enjeux. La disponibilité des réserves foncières relativement importantes ainsi que ses diverses potentialités économiques et naturelles jusque là sous-exploitées font de cette agglomération un espace stratégique en mesure de jouer un rôle important dans le développement futur de la région du Nord-Est.

Actuellement Zaghouan du fait de la création d'une nouvelle zone industrielle localisée non loin de Jradou, et distante de 15 km de l'aéroport d'Enfidha et du port en eaux profondes, jouera un rôle important dans le renforcement de l'articulation entre la région du Nord-Est et celle du centre-Est moyennant un aménagement adéquat des axes routiers existants essentiellement la RR133(Zaghouan-Enfidha) et le prolongement des voies du 7 Novembre et de la X20 reliant Zaghouan à l'aéroport Tunis-Carthage.

b- Les centres secondaires de second ordre

Il s'agit de certaines villes des sous-régions de Bizerte, Nabeul et Zaghouan.

- *Les villes de la sous région de Bizerte* : Menzel Bourguiba, Mateur et Ras Jebel qui compte tenu de la variété de leurs activités, leur développement devra être basé sur des fonctions qui existent déjà.

** Menzel Bourguiba*

Située à 60 km au nord de Tunis, et à 20km au sud ouest de la ville de Bizerte, Menzel Bourguiba est une Ville qui compte près de 50.000 habitants. Elle constitue de ce fait le deuxième noyau urbain dans le gouvernorat et forme avec le grand Bizerte un axe dynamique de point de vue urbain et économique.

Menzel Bourguiba a été également l'un des pôles industriels les plus importants du gouvernorat abritant des grandes unités industrielles tels que le complexe sidérurgique El Fouledh qui occupe 36.3 ha et la SOCOMENA qui occupe une superficie de 58.4 ha.

La vocation industrielle de Menzel Bourguiba a été donc à l'origine de la croissance urbaine dûe à de l'importance des flux migratoires des populations à la recherche d'emploi.

Menzel Bourguiba qui a été créée à l'origine par le protectorat français comme structure d'appui à la base militaire de Bizerte, est appelée aujourd'hui à jouer un rôle d'appui pour Bizerte mais en tant que pôle régional soutenant celui du grand Tunis.

Cependant Menzel Bourguiba se trouve confronté à plusieurs contraintes qui limitent son rôle du fait qu'elle connaît un processus de désindustrialisation qui a favorisé une régression de la croissance urbaine. Il est à rappeler que Menzel Bourguiba a enregistré un taux négatif de croissance démographique de -0.8% pour la période entre 1984-1994 contre un taux faible d'accroissement de 0.05% entre 1994 et 2004.

Cette ville qui fait partie de la région lacustre de Bizerte, caractérisée par la fragilité de son écosystème et la diversité de ses richesses biologiques, connaît également des problèmes environnementaux engendrés par des activités industrielles polluantes.

Cette ville doit donc aujourd'hui faire l'objet d'un plan de restructuration basé sur des actions de reconversion pour qu'elle parvienne à jouer un rôle important dans la dynamique économique de la région.

La création du parc des activités économiques ainsi que les efforts conçus pour résoudre les problèmes de pollution du lac de Bizerte contribueront au développement de cette ville.

*Mateur

Mateur jouera aussi le rôle de ville secondaire du fait de ses fonctions agricoles et de ses potentialités industrielles qui doivent être renforcées.

Ville de plus de 31.000 habitants, Mateur occupe une position stratégique dans le Sud-ouest du gouvernorat de Bizerte au cœur d'une région agricole de premier ordre.

Outre l'importance de son activité agricole du fait de la fertilité des terres des plaines environnantes, Mateur joue le rôle d'un pôle commercial où se tient un marché important tous les vendredis et samedis de bétail et de céréales. Ce marché réunit des producteurs des localités voisines (Jefna, Joumine, Bazina, Sejnane, Ghezala, etc.) et des acheteurs venus de tout le pays.

La ville de Mateur se distingue également par son activité industrielle basée sur l'industrie de textile car elle abrite deux zones industrielles où sont installés d'une vingtaine d'entreprises étrangères.

Mateur accueille aussi une population estudiantine importante compte tenu de l'existence de deux établissements universitaires : l'école supérieure d'agriculture et l'institut supérieur des sciences appliquées et de technologie.

*Ras Jebel

C'est une petite ville côtière située à 36 km de Bizerte, qui a connu une évolution démographique modeste, de 21 310 habitants en 1994 à 25 553 habitants en 2004, soit un taux de croissance de 1.8%.

Historiquement elle appartient aux régions traditionnelles de propriété et d'agriculture paysanne et fait ainsi partie des villages à tradition andalouse où l'agriculture intensive, le maraîchage et l'arboriculture fruitière, remontent à un passé lointain.

Au cours des dernières décennies, Ras Jebel a connu un développement de l'activité industrielle notamment celle du textile et abrite environ 37 unités industrielles, soit 10.5 % du total des entreprises du gouvernorat, offrant ainsi près de 7000 emplois.

Ras djebel assure donc un rôle de commandement pour un vaste espace rural caractérisé par de fortes potentialités agricoles et constitue également un véritable bassin d'emploi pour les populations des villages voisins.

- *Les villes de la sous-région de Nabeul* correspondent essentiellement aux villes de Grombalia, Béni khiar, korba, Kélibia, Menzel Témime et Soliman qui se distinguent par l'importance de leurs équipements commerciaux et de leur artisanat, suivie par une densité d'équipements administratifs et sociaux, leur assurant une fonction de relais pour les centres régionaux.

*Grombalia

Située dans la zone Sud du Cap Bon et à 37 km de Tunis, la ville de Grombalia est réputée pour sa vocation agricole en raison de la fertilité de la plaine, qui s'étend au Sud de Soliman jusqu'à Bou Argoub, et la forte présence d'eaux souterraines. Les vignes et les vergers d'oliviers occupent les espaces agricoles, soit plus de 70% de l'ensemble de la superficie de l'arboriculture du gouvernorat de Nabeul.

Bénéficiant de sa situation à l'entrée Sud de la capitale Tunis et chef lieu d'une délégation de 55 489 habitants, Grombalia a su mettre en valeur ses atouts naturels et géographiques pour devenir un centre d'attraction polarisé par Tunis et a attiré des promoteurs industriels à garder.

Cette nouvelle dynamique a engendré l'extension urbaine de la ville de Grombalia vers Tunis et vers Turki au détriment des terres agricoles mais avec des conséquences positives sur le transport et le développement des services.

* Béni Khiar

Rattachée administrativement au gouvernorat de Nabeul, Béni Khiar est le chef lieu d'une délégation de 37 177 habitants et d'une municipalité comptant 31 224 habitants en 2004. Village de pêcheurs et de vieille tradition artisanale, Béni Khiar a un port de pêche regroupant 19% de la flottille de pêche côtière du Cap Bon dont 92% sont des barques à moteurs.

En outre, le village de Béni Khiar a été historiquement un centre artisanal connu par le tissage de la laine et la production des tapis et des broderies. Néanmoins, au cours de ces dernières années, le tissage traditionnel a connu un recul important et a été relayé par les activités industrielles notamment le textile.

La ville a connu ainsi une croissance urbaine modérée au cours de ces dernières années avec le développement de résidences secondaires et la construction d'un quartier résidentiel au bord de la mer qui confèrent un caractère balnéaire à une ville qui était à l'origine à vocation agricole. L'importante occupation de l'espace prend la forme d'une conurbation en rapport avec les centres urbains de Hammamet, Nabeul, Dar Châabane El Fehri et de Mâamoura.

* Korba

La ville de Korba est située du côté Est du Cap Bon entre Tazerka et Menzel Témime et se trouve à une distance de 23 km de Nabeul. Chef lieu d'une délégation de 60 564 habitants, Korba occupe la première place dans la production des cultures maraîchères notamment des tomates, représentant environ 24% de la production totale des cultures maraîchères du gouvernorat de Nabeul. La délégation de Korba s'est aussi spécialisée dans la production des fraises grâce aux cultures sous serres et au recours à un système d'irrigation.

Ces évolutions ont entraîné un développement industriel dans la ville et ses alentours intéressant diverses branches et particulièrement l'agroalimentaire, le textile, les matériaux de construction et le plastique.

* Kélibia

La ville de Kélibia est située à la pointe du Cap Bon, à 103 km de la capitale Tunis via Korba et à 56 km de Nabeul. Avec une population de plus de 55 000 habitants en 2004, la délégation de Kélibia se distingue par la pêche grâce à son port qui est classé quatrième port de pêche de Tunisie. Ce port spécialisé dans la pêche des poissons bleus regroupe 77% de l'ensemble de la flottille de pêche du gouvernorat de Nabeul.

Du fait de sa situation excentrée par rapport au centre de Nabeul, Kélibia occupe une zone, qui longtemps, a présenté certaines carences en matière d'équipements structurants et d'infrastructures de transport et de desserte routière.

La ville de Kélibia est appelée à diversifier ses fonctions et à développer les différents réseaux du transport en vue d'assurer la fonction d'un pôle secondaire rayonnant sur l'ensemble de la zone Nord du Cap Bon.

** Menzel Témime*

Menzel Témime est située sur le littoral oriental du Cap Bon, à 50 km de Nabeul et à 90 km de la capitale Tunis. Avec une population de plus de 60 000 habitants, la délégation de Menzel Témime est dotée de plusieurs équipements publics : hôpital régional, bibliothèque municipale, lycées, etc.

En outre, Menzel Témime présente des potentialités naturelles favorables à la pratique de l'activité agricole. En effet, la superficie des terres agricoles à Menzel Témime représente plus de 20 000 hectares soit 8% de la surface totale des terres agricoles du Cap Bon. Et en 2004, la délégation de Menzel Témime a occupé la première place dans le Cap Bon pour la production de céréaliculture et des fourrages.

Elle possède également une activité industrielle importante notamment dans l'industrie agroalimentaire et le textile.

Par ailleurs Menzel Témime est considérée parmi les principaux centres à vocation tertiaire dans le gouvernorat de Nabeul après, Hammamet et Korba.

** Soliman*

Située à l'entrée Sud-Est de la capitale Tunis et à 40 km de Nabeul, Soliman est un véritable carrefour pour accéder au Cap Bon. Cette délégation qui compte plus de 40 000 habitants, a bénéficié de l'essor de l'activité industrielle qui s'est développée au cours des années 70.

L'implantation des établissements industriels s'est effectuée en milieu urbain comme dans les zones agricoles notamment pour les unités d'aviculture et la fabrication de yaourts.

Cette dynamique industrielle a eu un impact sur l'extension urbaine de la ville de Soliman en direction de Borj Cedria, et le lotissement réalisé par l'AFH a entraîné une soudure des tissus urbains entre les deux gouvernorats de Nabeul et celui de Ben Arous avec Borj Cedria.

Avec le projet d'électrification de la ligne de chemin de fer, Soliman deviendra l'une des proches banlieues de Tunis ce qui favorisera le report d'une partie de la population du grand Tunis dans cette zone du Cap Bon.

- *Les villes du gouvernorat de Zaghouan* ; le gouvernorat de Zaghouan ne comporte pas de zone d'influence particulière, et partage, plus ou moins, avec Tunis l'attraction de certains centres, comme El Fahs, Bir M'chergua et Zriba. Ces noyaux qui accueillent un développement récent de l'activité industrielle, pourront contribuer plus efficacement à la dynamique économique de la région s'ils parviennent à assurer une bonne articulation avec le nouveau pôle d'Enfidha.

**El Fahs*

El Fahs constitue le second pôle urbain dans le gouvernorat de Zaghouan qui assure une fonction de ville relais du fait de sa situation comme carrefour entre deux routes importantes, la RN3 reliant Tunis à Kairouan et la RN4 reliant Kalaa Khasba avec la frontière Algérienne.

Elle bénéficie également d'une desserte ferroviaire grâce à la ligne de chemin de fer reliant Tunis à l'ouest du pays.

El Fahs est au centre d'une zone fertile réputée pour ses cultures céréalières son maraichage et son élevage bovin.

Elle abrite également le site historique de Thuburbo Majus ce qui lui a permis de devenir une destination touristique.

Ces différentes opportunités devront être valorisées en vue de permettre un meilleur fonctionnement de la ville pour parvenir à jouer convenablement son rôle de centre secondaire desservant les localités environnantes.

**Bir M'chergua*

Chef lieu de délégation du même nom, Bir Mcherga est une ville située à 50km au sud-ouest de Tunis qui comptait en 2004 près de 7000 habitants.

Sa situation sur la RN3 lui a permis de développer l'activité industrielle faisant d'elle l'un des bassins d'emplois les plus importants du gouvernorat de Zaghouan.

En 1999, Bir M'Cherga abritait près de 69 entreprises industrielles et en 2007, elle regroupait avec Jebel El Oust, 94 entreprises spécialisées principalement dans l'industrie chimique et l'industrie des matériaux de construction.

Grâce à l'activité industrielle, Bir M'cherga est ainsi parvenue à constituer avec Jebel el Oust un binôme appelé à jouer un rôle fondamental comme axe d'appui pour le pôle urbain de Zaghouan.

Le SDA de la zone sensible de Zaghouan, Bir Mcherga et Jebel El Oust considère qu'il s'agit d'un "*Point de rencontre de la GP 3, de la MC37, de la MC31 et de la RVE 625, Bir Mcherga pourrait consolider davantage la fonction de ville relais par une plus grande diversification de ses services*"²⁵

**Zriba*

Malgré son environnement agricole, Zriba occupe une situation de carrefour entre le Nord-Est et le Centre-Est du pays. Toute proche de la région d'Enfidha où seront implantés les grands projets, du port en eau profonde, du district industriel et de l'aéroport international dont la première tranche est réalisée, la ville de Zriba, avec la RR131 bénéficiera d'un accès direct à ce nouveau pôle économique.

Avec la création d'une nouvelle zone industrielle ultra moderne à la sortie de la ville qui sera plus compétitive et plus ouvertes aux échanges avec les marchés internationaux compte tenu des infrastructures portuaire et aéroportuaires d'envergure, Zriba connaîtra un dynamisme important de son activité économique et sociale lui assurant une meilleure structuration régionale.

6.1.4- Les centres locaux

- Dans le gouvernorat de Bizerte

Les petites villes occupant le sahel de Bizerte à savoir, Al Alia et Ghar El melh bénéficient d'une bonne accessibilité par rapport au grand Tunis grâce à l'autoroute et joueront de ce fait le rôle des banlieues futures du grand Tunis. Cette fonction nécessitera la mise en place d'un programme adéquat d'équipements socio-collectifs et le développement des infrastructures routières.

**El Alia*

Située à 19 kilomètres de Bizerte et à 50 kilomètres de Tunis, la ville d'El Alia est implantée sur le flanc du Djebel Hakima (295 m).

El Alia est une municipalité de 16 819 habitants et le chef-lieu d'une délégation de 24 539 habitants.

²⁵ SDA de la zone sensible de Zaghouan, Bir M'Cherga Jebel El Oust.

Elle abrite une zone industrielle, installée en périphérie de la ville, et qui accueille des entreprises tunisiennes et étrangères dans le domaine du textile et de l'agroalimentaire mais aussi dans le découpage du marbre et d'industries diverses.

Ce village d'origine andalouse a connu une dynamique urbaine importante qui s'est accélérée ces dernières années après la construction de l'autoroute Tunis-Bizerte. Sa desserte par cet axe autoroutier lui permettra également de bénéficier d'une bonne articulation avec la capitale.

Une autre voie rapide reliant El Alia à la ville de Menzel Bourguiba contribuera à renforcer les relations d'échanges économiques entre les deux villes.

*Ghar El Melh

Anciennement appelée Porto farina, Ghar El Melh est un village côtier situé à une cinquantaine de kilomètres au nord de Tunis et à quarante kilomètres de la ville de Bizerte. Chef lieu d'une délégation de même nom, la commune de Ghar El Melh compte près de 5000 habitants.

Cette ville est située au fond d'une lagune de 3000 hectares de superficie et qui a été classée comme site Ramsar depuis 2007, compte tenu de sa richesse biologique.

La ville de Ghar el Melh de par sa situation stratégique et ses potentialités naturelles, se distingue par son poids économique du fait de l'importance de ses activités agricoles. Elle associe en effet l'arboriculture aux cultures annuelles et se caractérise par l'importance des activités d'élevage bovin, ovin et avicole. La pêche constitue également une activité importante du fait de l'existence d'un nouveau port qui abrite près de 200 unités de pêche et qui est consacré à la pêche côtière et au feu.

Cette ville aura un rôle important dans l'animation de la vie économique des localités environnantes et dans l'approvisionnement en produits agricoles des villes de Bizerte et du grand Tunis.

Ses richesses naturelles et l'attractivité de ses paysages naturels lui confèrent également le statut d'une ville touristique à la condition de respecter la fragilité du milieu naturel, notamment la lagune qui constitue une source de richesses biologiques.

*Sejnane

Parmi les centres occupant une position périphérique dans la région, Sejnane constitue l'une des localités qui peut aussi jouer le rôle d'un centre relais renforçant l'articulation entre la région du Nord-Est et celle du Nord-Ouest.

Situé à environ 80 km à l'ouest de la ville de Bizerte, la délégation de Sejnane qui comptait plus de 42.000 habitants en 2004, s'étend sur une superficie d'environ 60.000 ha de zones montagneuses. Du fait des spécificités de son site naturel, Sejnane constitue par ailleurs un centre relais important pour les cigognes.

Enclavée entre Bizerte et Tabarka, la ville de Sejnane est connue pour être un centre de production de poteries berbères. Cet art qui fait l'originalité de ce village est pratiqué par les femmes de la région depuis des siècles.

Toutefois, Sejnane a bénéficié au cours des dernières décennies de la réalisation de deux grands projets agricoles par la création du port de pêche Sidi Mechreg et d'un périmètre irrigué de 3.700 ha. En l'absence de tradition agricole dans cette région montagneuse, ces deux projets sont jusque là, modestement exploités.

Cependant, pour assurer un certain dynamisme économique dans cette région de Bizerte la promotion du tourisme culturel et écologique devra être développée ainsi qu'une meilleure exploitation des potentialités environnementales et patrimoniales de la ville. L'aménagement des axes routiers liant Sejnane aux villes de Bizerte, Béja et Tabarka permettra également le désenclavement de cette ville.

- *Dans le gouvernorat de Nabeul*

Deux principales villes dans le gouvernorat de Nabeul peuvent assurer le rôle de centres locaux. Il s'agit de Haouaria et de Takelsa du fait de l'importance de leurs activités agricoles et leurs ressources naturelles et environnementales.

*El Haouria

Ville côtière, El Haouaria est située sur la pointe extrême du Cap Bon et au sud-est de la capitale Tunis. Chef lieu de délégation, El Haouria compte près de 40 000 habitants dont la majorité est concentrée le long des axes routiers et dans la plaine d'El Haouria.

Cette plaine constitue également un milieu où ont été développées les cultures maraîchères représentant 24% de la production totale des cultures maraîchères du gouvernorat de Nabeul et dont les principaux produits sont les pommes de terre et le piment.

Les atouts environnementaux et naturels de Haouaria (les grottes, la plage, la chasse aux faucons) militent en faveur de l'essor de l'activité touristique dans cette ville à condition qu'elle bénéficie d'une meilleure desserte routière avec le grand Tunis et Nabeul.

*Takelsa

Takelsa qui est une petite ville située au nord-ouest du cap Bon, à 60 km de la capitale Tunis, est le chef lieu d'une délégation de 20 535 habitants en 2004 occupant une position

centrale au sein d'une région agricole spécialisée dans les cultures sous serres. Elle contribue ainsi avec 36% de la production des cultures sous serres du gouvernorat de Nabeul et se distingue également par la prédominance de la viticulture, notamment les raisins de table et de vin.

- *Dans le gouvernorat de Zaghouan*

*Jebel El Oust

Située dans la grande couronne de Tunis à 25 km de la capitale, Jebel El Oust est une localité qui doit sa pérennité à son activité industrielle.

Elle constitue avec Bir M'cherga l'un des pôles industriels les plus importants dans le gouvernorat de Zaghouan et accueille une population ouvrière importante en provenance des gouvernorats du Nord-Ouest. Cependant cette localité est dépourvue des différentes commodités de vie qui permettant de retenir cette population migrante. Celle-ci préfère s'installer dans les délégations voisines de Fouchana et de Mohammaia.

En conséquence il importe, dans le cadre du SDARE du Nord-Est, de prévoir des programmes de logements et d'équipements socio-collectifs dans cette localité pour qu'elle soit en mesure d'accueillir cette population migrante.

Jebel El Oust a été choisie pour accueillir une plate forme logistique du fait des avantages du site qu'elle occupe, bénéficiant d'une desserte routière par la RN3 et d'une desserte ferroviaire avec la ligne 6 de Tunis-Kalaa Khasba.

Ce projet contribuera à faire de Jebel El Oust l'un des nœuds d'échanges important, assurant l'articulation entre les différentes régions du Nord et du centre et contribuera à renforcer la polarisation régionale de cette localité, grâce à ses nouvelles fonctions logistiques et à son activité industrielle.

*Ennadhour

Ce pôle occupant une situation intermédiaire entre le Nord-Est et le Centre-Ouest contribuera, si on lui accorde le rôle d'un centre local de développement à renforcer l'articulation et les relations d'échanges entre ces deux régions.

↳ Pour renforcer cette armature de centres et afin d'assurer une meilleure organisation du territoire régional, le schéma de structure doit bénéficier de la restructuration du réseau routier dans la région et de la création de nouveaux axes de liaison ainsi que de l'amélioration du transport collectif urbain.

6.2- Assurer la diversification de la base économique de la région

Cette option s'inscrit dans le cadre d'un objectif majeur qui est celui de renforcer la compétitivité et l'attractivité économique de la région du Nord-Est.

La région doit non seulement poursuivre sa croissance dans les secteurs traditionnels par une diversification, mais aussi s'engager dans de nouveaux créneaux.

Elle doit donc contribuer à la création des emplois dans de nouveaux secteurs économiques ainsi que dans les secteurs économiques existants et ce par la production de nouveaux produits et services résultant d'un processus d'innovation.

La stratégie de développement adoptée par le SDARE en matière de spécialisation et de diversification des activités économiques repose ainsi sur les actions suivantes :

- La mise à niveau des zones industrielles
- Le développement des cultures irriguées
- Le développement du secteur de la pêche
- La création de zones d'activités
- La promotion du tourisme écologique et culturel

6.2.1 La mise à niveau des zones industrielles

La région du Nord-Est se distingue par son poids industriel important du fait qu'elle concentre près de 46.8% des emplois industriels de l'ensemble du pays et renferme plus de 63 zones industrielles.

Cependant dans un contexte marqué par la forte concurrence mondiale et face aux défis majeurs de la mondialisation, il est indispensable d'adopter une stratégie fondée sur le renforcement des capacités compétitives des entreprises et le développement de la recherche pour impulser l'innovation technologique.

C'est par le biais des programmes de mise à niveau industrielle que les entreprises pourront faire face à la concurrence à l'échelle mondiale.

La mise à niveau des zones industrielles dans la région du Nord-Est doit concerner principalement les zones industrielles du gouvernorat de Nabeul, notamment celle située à l'entrée de la ville.

Celle-ci présente différents problèmes générés par des activités artisanales très polluantes, ainsi que par ses routes qui sont à l'état de piste ne facilitant pas en hiver, la circulation des camions etc. Le même phénomène est également observable dans la zone de Béni Khair.

Le gouvernorat de Bizerte qui se distingue par sa vocation industrielle est également confronté à divers problèmes impliquant la mise à niveau des différentes zones industrielles des villes d'El Alia, d'Utique et de Mateur.

Dans le gouvernorat de Zaghouan, l'aménagement d'une zone industrielle ultramoderne à proximité de Jradou ainsi que l'implantation dans la région d'Enfidha des nouveaux projets de l'aéroport international, du port en eau profonde et du district industriel sont de nature à inciter les autorités régionales à engager la mise à niveau des zones industrielles existantes. En vue de renforcer leur compétitivité, il conviendra d'envisager la création d'autres zones notamment à Jradou et à Saouef du fait de la disponibilité des réserves foncières dans ces zones qui sont appelés à jouer un rôle important dans le renforcement de l'articulation entre les deux régions du Nord-Est et du Centre-Est.

Du fait de sa proximité par rapport à la région d'Enfidha, le gouvernorat de Zaghouan devra ainsi développer un réseau routier performant afin de bénéficier de la dynamique économique qui sera créée dans cette région.

Ces actions nécessiteront un ensemble d'incitations fiscales et d'autres formes d'encouragement permettant d'enclencher une dynamique régionalisée basée à la fois sur la mise à niveau de l'industrie et sur le développement agricole.

6.2.2 Le développement des cultures irriguées

La région du Nord-Est est l'une des régions du pays qui présente un potentiel important en ressources hydrauliques et en terres agricoles, concentrées principalement dans les gouvernorats de Bizerte, Nabeul et Zaghouan ainsi qu'en partie dans les gouvernorats de la Manouba et de Ben Arous dans le grand Tunis.

Cette activité, menacée par une forte poussée de l'urbanisation, devra être préservée et le renforcement des cultures irriguées et le développement des cultures biologiques devra être assuré.

Le secteur irrigué constitue, en effet, un facteur déterminant de la croissance de l'agriculture parce qu'il contribue à l'augmentation de la valeur ajoutée agricole et représente un secteur à forte capacité d'emploi. Compte tenu de cette évolution, le développement des surfaces irriguées devra être concentré sur les gouvernorats de Zaghouan où le taux d'utilisation est de 61%, et celui de Bizerte où ce taux est de 74% ainsi que dans le gouvernorat de la Manouba qui représente 43% de la production agricole du grand Tunis.

Les différentes potentialités de la région concernent le développement des cultures biologiques dans la région, mode de production qui, ne recourant pas à l'utilisation d'engrais chimiques, permet de garantir une qualité supérieure tout en protégeant l'environnement et en préservant l'équilibre naturel.

*** Les périmètres irrigués programmés**

Le programme de développement des cultures irriguées dans la région du Nord-Est sera donc articulé autour des composantes suivantes :

- Création de six barrages à Bizerte
- Création de 1300 ha de périmètres irrigués à Nabeul
- Modernisation de 5046 ha de périmètres irrigués à Bizerte
- Modernisation de 4070 ha de périmètres irrigués à Sidi Thabet
- Création de 2500 ha de périmètres irrigués à la Manouba
- Modernisation des périmètres irrigués de la basse vallée de la Medjerda sur 4070 hectares dès le lancement de l'étude et sur 4318 ha de zones d'extension
- Modernisation des périmètres irrigués de Tebourba et El Battan (2^{ème} tranche de 1500 hectares)
- Modernisation des périmètres irrigués de Borj El Amri (5000 ha)
- Extension des périmètres irrigués sur une surface de 14000 hectares parmi lesquels 3200 hectares sont des zones irrigués par les eaux traitées, 2500 hectares par les eaux du nord et le reste par les barrages collinaires.
- Création de 1000 ha de périmètres irrigués avec les eaux usées traitées à Mornaguia
- Création de 1500 ha de périmètres irrigués avec les eaux usées traitées à Mornag
- Réalisation du projet de développement agricole de Bizerte

6.2.3 Le développement du secteur de la pêche

Avec près de 500km de littoral, la région du Nord-Est est considérée comme l'une des zones les plus riches du pays, tant par ses potentialités naturelles et physiques que par la richesse et la diversité de ses ressources halieutiques.

L'essentiel de l'activité de la pêche de la région est concentré en effet dans les gouvernorats de Nabeul et de Bizerte qui bénéficient de divers atouts, favorisant l'essor de la pêche dans la région.

Par rapport aux autres gouvernorats littoraux du pays, le gouvernorat de Bizerte présente des potentialités importantes pour le développement de la pêche avec notamment 250 km de côtes, 3 lacs naturels ceux de Bizerte, d'Ichkeul et de Ghar El Melh et 5 ports de pêches. Il s'agit d'une zone riche en ressources halieutiques et connue pour la qualité de ses poissons bleus. Ce secteur a procuré, au cours de la dernière année, près de 6000 emplois et une production variant de 5000 à 6500 tonnes de poissons.

Cependant, malgré ces diverses potentialités, l'activité de la pêche reste confrontée à certains problèmes tels que la pollution de la lagune de Bizerte et l'insuffisance des moyens techniques et de l'infrastructure portuaire mises en place.

En effet le projet de dépollution du lac de Bizerte a permis d'engager de nouveaux projets d'aquaculture ce qui permettra de renforcer le secteur de la pêche dans la région. Il s'agit de huit nouveaux projets se rapportant à l'élevage du poisson au large de la mer et dans les barrages et à l'élevage de coquillages dans les zones lacustres (lac de Bizerte).

Le secteur de la pêche avec le développement des industries de transformation de produits de la pêche, est appelé à jouer un rôle important dans le renforcement des potentialités économiques de la région.

Cependant, ce secteur nécessite la mobilisation de moyens permettant de moderniser et de développer les infrastructures existantes et d'améliorer les capacités techniques de la main d'œuvre existante.

6.2.4 La création de zones d'activités

L'un des fondements majeurs de la politique nationale en matière de développement et d'aménagement régional est d'assurer l'équité sociale et la complémentarité entre les différentes zones d'une région. Cet objectif important garantit le développement d'une région compétitive et efficace.

Dans la région du Nord-Est, ce sont les grands pôles urbains du grand Tunis, Bizerte et Nabeul qui concentrent une grande part des activités économiques et assurent une offre d'emplois diversifiée. Zaghouan connaît aussi les prémices d'une forte dynamique économique du fait du développement récent des activités industrielles.

Les autres zones intérieures de la région subissent de plus en plus la forte attractivité de la capitale et des autres grandes villes littorales.

Cette interaction entre zones d'activités et zones de concentration humaine a été à l'origine de l'extension de l'urbanisation illégale, elle même cause des divers problèmes tels que le manque d'infrastructures et de dégradation du cadre environnemental.

Ce phénomène caractéristique des espaces périurbains des grandes villes se retrouve au niveau de l'espace médian du Grand Tunis qui se situe à 25-30 km des villes de Bizerte, Nabeul et Hammamet. Cet espace d'articulation entre les différentes zones de la région du Nord-Est connaît une forte croissance de l'urbanisation non réglementaire et de l'implantation des unités industrielles illégales.

Ainsi si cette tendance de développement des noyaux d'habitat illégal venait à se renforcer, elle mettrait en cause le processus de métropolisation du grand Tunis.

Le SDARE du Nord-Est préconise donc, pour assurer la restructuration de cet espace stratégique, de créer des zones d'activités industrielles bénéficiant de plusieurs opportunités au profit des investisseurs parmi lesquelles nous citerons :

- La proximité des grands pôles urbains de la région tirant profit d'un niveau de services développé et de haute qualité (les services de communication, d'internet, de marketing, les ressources scientifiques et technologiques.etc)
- La bonne accessibilité de l'espace médian du fait de la présence de plusieurs axes autoroutiers et de voies rapides assurant son articulation avec les principaux nœuds d'échanges (ports et aéroports)
- L'offre en matière de main d'œuvre qualifiée du fait de l'importance des effectifs des diplômés de l'enseignement supérieur.
- Les ressources naturelles et agricoles diversifiées de la région favorisant l'essor des industries agroalimentaires.
- La disponibilité des ressources foncières.

Cependant, outre ces divers atouts, d'autres facteurs peuvent influencer le choix des entreprises et des investisseurs étrangers à s'y installer telles que :

- Le renforcement de l'articulation des nouveaux pôles industriels avec les différentes zones de la région par la création d'une grande rocade et d'autres voies permettant d'accéder aux axes autoroutiers
- La promulgation d'incitations fiscales

Ces mesures sont de nature à valoriser les opportunités du site auprès des investisseurs, favorisant de ce fait la création de nouveaux pôles industriels qui contribueront au renforcement de la dynamique économique dans la région.

Toutefois, le développement de l'activité industrielle dans l'espace médian du Nord-Est risque d'accroître le phénomène de l'urbanisation illégale s'il n'est pas accompagné d'un ensemble de mesures et de dispositions fixant les modalités d'occupation de l'espace.

La maîtrise totale du foncier dans cette zone d'intérêt régional constitue la meilleure mesure pour assurer une organisation plus structurée du développement urbain.

L'institution d'un PIF (Périmètre d'Intervention Foncière) et la mobilisation d'importantes réserves foncières et des actions indispensables pour mener à bien des programmes d'habitat et d'équipement dans cette zone.

Cette action va de pair donc avec les orientations du SDARE pour reporter l'urbanisation future du grand Tunis vers les pôles de Bizerte, Nabeul et Zaghouan, et créer des zones dédiées à des opérations d'habitat dans ces différentes agglomérations en complémentarité avec les zones d'activités préconisées au niveau de l'espace médian ce qui permettra d'assurer un développement équitable et harmonieux de l'ensemble du territoire régional.

❖ *Le programme des zones industrielles à créer dans la région du Nord-Est*

L'Agence Foncière Industrielle (AFI) qui est chargée de la création des zones industrielles en Tunisie prévoit l'aménagement, pour la période du XIème plan du développement économique et social 2007-2011, de 27 nouvelles zones industrielles couvrant une superficie totale d'environ 394 ha.

Ces zones seront réparties sur les grands centres urbains du littoral et les régions de l'intérieur. Pour la région du Nord-Est, les zones programmées couvrent une superficie de 110 ha et se répartissent comme suit :

Répartition des zones industrielles programmées par l'AFI dans la région du Nord-Est

Gouvernorat	Zone industrielle	Superficie totale des zones existantes (ha)	Superficie des zones programmées (ha)
<i>Zones du littoral</i>			
Bizerte	1- Utique	31	35
Nabeul	2- Beni Khalled	150	20
	3- Korba	25	25
<i>Zones intérieures</i>			
Bizerte	4- Sejnene	10	5
Zaghouan	5- El Fahs	200	10
	6- Zriba 3	15	15
Total		431	110

Source : AFI, 2010

Ce programme sera renforcé par d'autres nouvelles créations parmi lesquelles nous citerons :

- La zone de Sidi Hassine
- Le parc d'El Fejja à la Manouba
- Les nouvelles zones industrielles de Mohamedia et de Fouchana
- Les zones industrielles de Bizerte
- La zone industrielle de Zriba à Zaghouan

- *La zone de Sidi Hassine*

Engagée récemment, cette zone s'étendra sur une superficie de 200 hectares, dont 164 hectares de lots industriels de superficies variant entre 2500 à 10.000 mètres carrés.

Ce projet sera consacré aux services administratifs, à la construction d'un centre commercial, des centres de formation et d'une pépinière d'entreprises. Il assurera cependant la création de 20.000 emplois et les investissements d'aménagement de cette zone sont estimés à environ 20 millions de dinars.

- *Le parc d'El Fejja dans le gouvernorat de la Manouba*

Cette zone sera aménagée sur un terrain situé à 20 km à l'ouest de l'agglomération de Tunis sur l'autoroute A3 (Tunis-oued Zarga).

Il s'agit d'un nouveau parc de 216 hectares et qui fonctionnera en synergie avec le pôle de compétitivité de Monastir. Le parc d'El Fejja est constitué de deux principales zones l'une dédiée aux activités de finissage et de textile et d'une surface de 50 hectares et l'autre d'une superficie de 55ha, dans une première étape, sera consacrée aux activités industrielles diverses, de services et de petits métiers.

Le parc d'activité est également doté de plusieurs services à valeur ajoutée, en l'occurrence d'un business center et d'une station d'épuration collective.

- *Nouvelles zones industrielles dans le gouvernorat de Ben Arous : Mohamedia et Fouchana*

La liste des zones industrielles à Ben Arous vient d'être renforcée par l'aménagement des privés d'une nouvelle zone industrielle à Mohamedia sur 150 ha.

La zone industrielle de Bourbii (délégation de Mohammedia) à Ben Arous qui couvre une superficie de 107ha.

Il est prévu également de consacrer 300 hectares de terrains comme réserves foncières pour la création de nouvelles zones industrielles dans ce gouvernorat.

- *Les zones industrielles du gouvernorat de Bizerte*

Au niveau du gouvernorat de Bizerte le potentiel en zones industrielles sera renforcé par de nouvelles créations :

- La zone industrielle d'El Azib couvrant une superficie de 147 ha intégrée au pôle technologique de Menzel Jemil
- La zone industrielle rattachée au pôle technologique de Sidi Thabet couvrant une superficie de 100 hectares et qui se situe dans la délégation d'Utique
- La station électrique de Aousja qui s'étend sur une superficie de 100 hectares

- *La zone industrielle de Zriba du gouvernorat de Zaghouan*

Dans le gouvernorat de Zaghouan, la délégation de Zriba accueillera également une nouvelle zone industrielle d'une surface de 100 hectares (le projet de lotissement de cette zone est en cours d'étude après le changement de vocation du terrain).

❖ *Les zones en cours de commercialisation*

D'autres zones ont été commercialisées au cours des dernières années, il s'agit notamment :

- Des zones industrielles de Mghira 2 et 3, extension de la zone industrielle de Mghira qui couvre une superficie totale de 262 ha. Cette zone se situe dans le gouvernorat de Ben Arous, à 15 mn du centre ville de Tunis, à 20 mn de l'Aéroport international de Tunis-Carthage et à 10 mn du port de Radès. Elle est desservie par la RN3, à proximité de l'autoroute Tunis-Sfax.
- La zone industrielle de Mghira 4 qui a accueilli récemment l'usine des composantes aéronautiques « Aéroliia » l'une des grandes entreprises internationales.
- La zone industrielle de Kalaat El Andalous qui est située à 30 km au Nord de Tunis, à 10 km de l'autoroute Tunis - Bizerte, et qui est desservie par la RN8 et la route locale reliant l'Ariana à Kalaat El Andalous.
- La zone industrielle de Soliman située à environ 30 km de Tunis vers Nabeul et à 30 mn de la zone touristique de Nabeul-Hammamet. Elle est desservie par la RN1 et la route express reliant la RN1 à Soliman. Cette zone sera dédiée principalement aux industries agro-alimentaires.
- La zone industrielle de Bou Argoub, située à environ 45 km de Tunis, qui constitue l'extension de la zone industrielle de Bou Argoub1. C'est une zone artisanale destinée aux petits métiers où les surfaces des lots varient de 220 m² à 700 m².

Les zones en cours de commercialisation

Gouvernorat	Zone industrielle	Superficie cessible (m ²)	Prix de vente 2010	Taux de vente 2009
Ben Arous	M'ghira 2	70 ha	65 et 70 Dinars tunisiens, selon emplacement	92 %
	M'ghira 3	73 ha	65 et 70 Dinars tunisiens, selon emplacement	63 %
Ariana	Kalaat El Andalous	8,5 ha	30 Dinars tunisiens/m ²	27 %
Nabeul	Soliman	9 ha	40 Dinars tunisiens/m ²	90 %
	Bou Argoub Artisanale	0.700 ha	45 Dinars tunisiens/m ²	99 %

Source : AFI, 2010

Ce programme de création de zones d'activités industrielles sera renforcé dans le cadre du SDARE par la programmation de nouvelles zones qui seront implantées au niveau de l'espace médian du Grand Tunis.

- Une zone sera créée au nord de Tunis sur la route régionale RR69 bénéficiant ainsi de l'accès à l'autoroute de Bizerte et à la RN7.
- Au sud une autre zone peut être probablement créée à proximité de la localité de Hammam Jdidi bénéficiant de ce fait de l'accès à l'autoroute Tunis-Hammamet à partir de la RR41.

6.2.5 La promotion du tourisme écologique et culturel

De par ses différents atouts sur le plan économique, social et culturel, la région du Nord-Est présente une situation géographique et des caractéristiques climatiques et physiques qui favorisent le développement de l'activité touristique. Ainsi, la qualité des services de communication et de marketing offerts par la capitale favorisent un tourisme de qualité qui en mesure d'affronter la concurrence internationale.

Cependant, l'offre touristique dans le Nord-Est reste dominée par une forte spécialisation dans le tourisme balnéaire, alors que la tendance est aujourd'hui en faveur des produits hauts de gamme à l'instar du tourisme golfique, du tourisme de santé et du tourisme culturel et écologique.

Il est donc indispensable de promouvoir de nouveaux produits répondant aux nouveaux besoins et exigences de la demande internationale.

a- Le tourisme culturel

Il s'agit notamment du tourisme culturel, car la région du Nord-Est bénéficie de diverses richesses patrimoniales et culturelles compte tenu de l'existence de plusieurs sites archéologiques et historiques (les médinas, parc archéologique Carthage-Sidi Bou Saïd, ainsi que divers autres sites puniques et romains.etc).

La promotion du tourisme culturel nécessite de ce fait la prise en compte des spécificités des différents sites culturels et historiques de la région, qui nécessiteront des actions de valorisation et de réhabilitation de manière à garantir leur meilleure intégration dans la dynamique touristique.

* *Le projet de la cité des cultures* avec ses différentes composantes (théâtre, musée, bibliothèque) permettra de valoriser les atouts culturels et historiques du pays auprès d'un public national et international.

Chacun des gouvernorats du Nord-Est présente des richesses patrimoniales et renferme une diversité de monuments et de sites archéologiques mais qui restent faiblement intégrées aux circuits touristiques.

Ce patrimoine outre qu'il doit être préservé et mis en valeur doit pouvoir contribuer à l'attraction de la population locale et à celle des touristes.

Après avoir toujours accordé un grand intérêt aux gouvernorats de Tunis, Nabeul et Bizerte du fait de l'importance de leur potentiel en sites archéologiques et monuments historiques, la tendance doit être orienté durant les prochaines années vers, outre le gouvernorat de Zaghouan, le gouvernorat de la Manouba. Ce gouvernorat outre son positionnement géographique, son écosystème et ses paysages naturels attrayants, est connu pour son potentiel archéologique et ses châteaux : Kobbet Ennhas, Zarrouk, Ourda, Chouikha, Hamouda Bacha

Ce potentiel devra être valorisé pour que cette région devienne l'une des destinations touristiques en mesure de contribuer au développement du secteur du tourisme.

D'où le recours par le ministère du tourisme à la création d'une nouvelle carte touristique, culturelle et écologique mettant en valeur le potentiel touristique tunisien notamment dans ce gouvernorat.

Le tourisme culturel doit être ainsi développé sur la base d'un programme de mise en valeur des sites et monuments et doit être accompagné d'un encadrement de qualité permettant de faire connaître l'histoire et les spécificités de ces sites.

b- Le tourisme écologique

L'abondance des richesses naturelles et des potentialités écologiques dans le Nord-Est (la mer, les sites naturels et les espaces forestiers, diversités biologiques. etc.) favorise en outre le développement du tourisme écologique et de bien être.

L'écotourisme constitue en effet une forme de tourisme durable centré sur la découverte de la nature et permettant de valoriser les sites naturels et les ressources environnementales.

Divers projets qui illustrent l'intérêt porté pour ce nouveau produit touristique ont été engagés durant la période du XIème plan de développement. On citera notamment :

- * *Le projet de la route de l'eau à Zaghouan* engagé depuis 2007 et qui consiste à aménager le circuit de l'eau de Zaghouan à Carthage et qui comprend différentes composantes naturelles (réserve naturelle) et récréatives (parc, centre de service, musée écologique, centre d'animation).
- * *La réserve nationale de Djebel Zaghouan créée en 2007 accueillant un musée environnemental et qui constitue l'un des principaux projets assurant le dynamisme du secteur du tourisme écologique dans le gouvernorat de Zaghouan*
- * *Le projet de la station touristique de Korbous* d'une capacité de 6000 lits qui sera destinée au tourisme thermal et de santé
- * *La station écotouristique du Parc national de Boukornine* qui vient d'être achevée.
- * *D'autres projets écotouristiques doivent être programmés également dans le gouvernorat de Bizerte. Compte tenu de l'importance de ses richesses naturelles, les sites proposés sont ceux de sidi Ali el mekki, de Ghar El melh et la zone de Séjnane.*

Ces principaux projets illustrent la nouvelle tendance du pays à promouvoir le tourisme écologique dans la région du Nord-Est.

Cependant, des efforts doivent être déployés pour mettre en valeur d'autres sites écologiques et naturels dans la région à savoir les zones humides et les lacs, les îles et les espaces forestiers.etc.

Les aménagements préconisés pour ces types d'espaces fragilisés doivent s'inscrire dans une approche intégrée qui associe la promotion touristique à la sauvegarde et la préservation des spécificités et des potentialités des milieux.

6.3- L'amélioration des réseaux de transport et d'infrastructures dans la région

La structuration du territoire régional du Nord-Est et le renforcement de son ouverture sur l'environnement extérieur implique une meilleure organisation des liaisons et des échanges par les différents réseaux de transport et d'infrastructures. De ce fait, le SDARE préconise :

- * Le renforcement des relations d'échanges avec les régions et les métropoles avoisinantes que ce soit au plan national ou international
- * L'articulation et la complémentarité entre les différents pôles de la région du Nord-Est.

6.3.1- Assurer la structuration de l'ensemble de la région du Nord-Est

L'une des priorités de la région est d'assurer l'articulation et la complémentarité entre les différentes composantes du système régional.

La création des 3 autoroutes de Tunis-Hammamet, Tunis-Bizerte, Tunis-Béja, ainsi que l'aménagement de la voie rapide Tunis-Zaghouan contribuent à la structuration du territoire qui favorisera la métropolisation de la capitale, au sein de la région du Nord-Est.

Ainsi, le réseau autoroutier contribue au renforcement de la structure radiale de l'ensemble des réseaux de transport et d'infrastructures, confirmant la centralité de Tunis.

De ce fait, la modernisation du réseau autoroutier est essentielle pour le développement économique de la région.

Les principales actions à mener sont les suivantes :

- La mise en place de rocades, conditions de base d'une mobilité optimale à l'échelle régionale ;
- L'amélioration du fonctionnement de la voie X, en réaménageant toutes les intersections en diffuseurs ;
- Le renforcement de certaines radiales et la maîtrise du trafic au niveau des autres axes aboutissant au centre ;
- Le prolongement de la X20 jusqu'à l'autoroute A1 au Sud, en suivant un tracé pratiquement parallèle à celui du prolongement de la voie X qui contourne la Sebkhath Séjoumi à l'Ouest ;
- Réaliser l'amorce de la X30 reliant les agglomérations situées à une vingtaine de kilomètres de Tunis avec la voie de contournement Nord reliant Raoued à Tébourba.

- Renforcer les routes nationales la RN3 reliant El Fahs à Kairouan et la RN4 reliant El Fahs à Siliana
- Renforcer la route régionale 132 qui relie Jradou à Enfidha.

En outre, l'absence ou la faiblesse des liaisons directes entre le chef-lieu du gouvernorat et certains secteurs de son territoire, constituent des contraintes majeures à une meilleure structuration du territoire régional. C'est le cas pour la partie centrale du Cap Bon, les secteurs Ouest du gouvernorat de Bizerte et une bonne partie du gouvernorat de Zaghouan. L'absence d'un système de transport couvrant l'ensemble de la région du Nord-Est est également un fait incontestable pour lequel des mesures devront être prises afin d'assurer une meilleure articulation et accessibilité des différentes sous-régions du Nord-Est.

Ainsi, à l'exception des lignes de chemin de fer Tunis-Bizerte et Tunis-Sousse qui permettent de relier Tunis à Mateur et à Bizerte, la ligne de Sousse qui permet par une navette de desservir Hammamet et Nabeul, le réseau ferré actuel étant organisé sur la côte, ne permet pas de développer les déplacements vers les villes intérieures du Nord-Est (Zaghouan, la région de Nabeul et le gouvernorat de la Manouba). Si cette situation venait à durer, elle favoriserait la concentration des populations sur l'axe littoral ce qui aurait pour conséquence la marginalisation des zones intérieures de la région du Nord-Est faute d'un réseau de transport adéquat.

Toutefois, la mise en place d'un réseau ferroviaire rapide (RFR) à caractère périurbain et l'extension du tracé de métro léger structureront l'ensemble de la région du Nord Est et en particulier l'espace le plus dense qui s'organise autour et à partir de l'agglomération du Tunis.

a) Le projet de réseau ferroviaire rapide (RFR)²⁶

La mise en place d'un réseau ferroviaire rapide est susceptible à la fois de revaloriser et de rénover le secteur du transport collectif, et d'atténuer l'extension spatiale de l'urbanisation dans le Nord-Est dont le caractère est plus au moins anarchique.

Ce projet, réservé à la desserte urbaine, est tout à fait en mesure, de par ses caractéristiques techniques, non seulement de desservir l'espace régional mais aussi de contribuer à le structurer, à condition d'envisager l'organisation de la région du Nord-Est et d'arrêter un

²⁶ La structure d'un RFR pour le Grand Tunis comportera à l'horizon 2021 cinq lignes :

- Ligne A : Tunis Borj Cedria (ligne existante et dont l'électrification est en cours de réalisation)
- Ligne C : Centre ville-Fouchana-Mhamdia
- Ligne D : Centre ville-Manouba-Mnihla
- Ligne E : Tunis-Ezzouhour-Zahrouni-Essijoumi
- Ligne C+F : Centre ville-Ariana Nord

ensemble d'options, que le RFR contribuera à favoriser notamment en orientant et densifiant l'urbanisation autour du rail.

Le tracé programmé du RFR permettra de desservir une grande partie de l'agglomération du grand Tunis notamment les zones sud de Mohamedia Fouchana, de l'ouest vers Sijoumi, Sidi Hassine et Mnihla ainsi qu'au nord en direction de l'Ariana.

Cependant, et compte tenu de la dynamique des grands projets économiques et urbains qui caractérisent principalement les gouvernorats de l'Ariana (tel que Bled El Ward et le port financier) et de la Manouba (le parc industriel El Fejja, le complexe universitaire et ...), il est attendu que le RFR assure une meilleure structuration de la région autour de ces différents projets.

Toutefois, il importe de réfléchir dès à présent à un système de transport qui soit réservé aux déplacements au sein de l'aire métropolitaine qui verra le jour dans une vingtaine d'années et qui nécessitera un mode de transport rapide et confortable susceptible de se substituer à la voiture particulière.

Les extensions concernant le réseau du métro léger dans le grand Tunis se sont effectuées récemment en direction du quartier d'El Mourouj au Sud de Tunis, et vers l'Ouest en direction de la Manouba. Cependant, le prolongement de la ligne du métro léger de la cité Ennasr à l'Ariana n'est pas encore réalisé.

La réalisation des actions, relatives aux réseaux du métro léger et le RFR assurera une meilleure mobilité de la population dans le grand Tunis. Toutefois, les autres gouvernorats ne sont pas desservis par un système de transport rapide, facteur de redistribution et de mobilité de la population à l'échelle de la région du Nord-Est ne participeront pas à cette dynamique.

6.3.2- Renforcer l'ouverture sur l'environnement extérieur

La région du Nord-Est de par sa position au plan national, considérée parmi les principales régions du pays, bénéficie d'une situation stratégique par rapport au bassin méditerranéen. Elle dispose en effet d'un potentiel important en infrastructures de transport et de communication nationales et internationales (ports, aéroports, lignes ferroviaires.etc) favorisant son insertion par rapport à la dynamique économique internationale.

Cependant, compte tenu du fait que l'ouverture économique suppose une grande fluidité des échanges et des flux, le SDARE propose :

- * De développer l'offre en infrastructure logistique
- * D'améliorer et de renforcer l'infrastructure portuaire

- * De développer le réseau aéroportuaire
- * De renforcer les axes d'articulation frontaliers

a) Développer l'offre en infrastructure logistique

La région du Nord-Est bénéficiera de deux plateformes logistiques :

- La plate forme logistique de Radès sera aménagée sur une superficie de 47 ha et nécessitera un investissement de 200 millions de dinars ;
- La plate forme logistique de Jebel Ouest qui s'étendra sur 350 ha a été adoptée dans le but de rationaliser les transports de marchandises et surtout de drainer toute la partie du trafic lourd qui transite par la capitale, et réduire aussi la congestion de la circulation sur les voies urbaines.

b) Améliorer l'infrastructure portuaire

Les équipements portuaires jouent un rôle important dans la région du Nord-Est qui compte 4 ports : Bizerte – Menzel Bourguiba – Radès et la Goulette. En effet, l'extension du port de Radès-La Goulette, lié à la désaffectation du port de Tunis et la reconversion de celui-ci en port de plaisance, devrait en principe se réaliser à partir de 2010.

Le complexe portuaire Radès- La Goulette prévoit une croissance de 50% du trafic portuaire actuel²⁷.

c) Développer le réseau aéroportuaire

La création d'un Hub aéroportuaire à Tunis-Carthage est considérée parmi les grands projets stratégiques favorisant l'insertion de la région du Nord-Est à la dynamique économique internationale. Il s'agit alors d'une plate forme de correspondance entre lignes internationales et/ou lignes intérieures permettant aux compagnies d'effectuer les changements de vols plus rapidement.

De ce fait, plusieurs avantages sont offerts aux passagers :

- Multiplication des destinations desservies par une même compagnie à partir de son aéroport de départ ;
- Enregistrement au départ sur l'ensemble des segments de son vol ;
- Correspondance rapide.

²⁷ Groupement Dirasset-Groupe Huit-IGIP, 2007, « Schéma Directeur d'Aménagement du Territoire National », Rapport final, 273p.

d) Renforcer les axes d'articulation frontaliers

Afin de promouvoir l'ouverture sur l'environnement extérieur, la région du Nord-Est doit faire de l'achèvement des axes d'articulation frontaliers une priorité majeure tant pour capter des flux de marchandises que pour attirer des investissements productifs.

La mise en place de la stratégie d'ouverture de la région nécessitera :

- Le prolongement de l'autoroute A1, par étapes, jusqu'à Ras Jdir permettant de faciliter le déplacement des visiteurs libyens et de multiplier la dynamique des échanges avec la Libye ;
- Le prolongement de la liaison autoroutière, par étapes, jusqu'à la frontière avec l'Algérie en passant par Medjez El Bab et Béja.

Tableau récapitulatif : Infrastructures et réseaux de transport

Objectif général	Objectifs spécifiques	Projets/Actions
<p align="center">L'amélioration des réseaux de transport et d'infrastructures dans la région du Nord-Est</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Restructuration interne du territoire régional - Desserte routière des principaux pôles d'échanges - Fluidifier la circulation routière - Raccordement au réseau d'autoroutes - Désenclavement des villes 	<p>L'infrastructure routière</p> <ul style="list-style-type: none"> - Prolongement de la X20 - Réalisation de la X30 - Réalisation d'une rocade - Avenue de 7 Novembre (Sebkhet Sijoumi) - Bretelles de Khanguet El Hojjej - Restructuration de la RR133 - RL 533 (route de Borj Touil)
	<ul style="list-style-type: none"> - Soutenir le développement économique en facilitant le déplacement des personnes et des biens - Modernisation du transport urbain - Promotion d'un mode de transport stratégique : économie, rentabilité et protection de l'environnement 	<p>L'infrastructure ferroviaire</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réalisation du réseau ferroviaire rapide (RFR) - Prolongement de la ligne du Métro Léger de la cité Ennasr à l'Ariana - Electrification de la ligne Sud Tunis-Borj Cedria
	<ul style="list-style-type: none"> - Développement des échanges nationaux - Développement et organisation de l'offre logistique attenante aux grands équipements de transport - Création d'emplois - Renforcer l'ouverture sur l'environnement extérieur - Renforcer la compétitivité de la région 	<p>Les plates-formes logistiques</p> <ul style="list-style-type: none"> - Plate forme logistique de Radès (47 ha) - Plate forme logistique de Jbel El Oust (350 ha) <p>L'infrastructure aéroportuaire</p> <p>Création d'un Hub aéroportuaire à Tunis-Carthage</p>
	<ul style="list-style-type: none"> - Augmentation du trafic portuaire - Améliorer le rendement du port 	<p>L'infrastructure portuaire</p> <p>Extension du port de Radès-La Goulette</p>
	<ul style="list-style-type: none"> - L'intégration économique maghrébine - Promouvoir l'ouverture sur l'environnement extérieur - Renforcer les liaisons internationales 	<p>L'infrastructure autoroutière</p> <ul style="list-style-type: none"> - Prolongement de l'autoroute A1 jusqu'à Ras Jdir - Prolongement de la liaison autoroutière jusqu'à la frontière algérienne.

6.4- La préservation des ressources environnementales et l'amélioration du cadre de vie

La qualité de vie et la qualité de l'environnement sont au centre des actions de développement et de l'aménagement du territoire.

En effet la région du Nord-Est représente la région la plus urbanisée du pays avec un taux d'urbanisation de 80%. Elle se caractérise également par la forte concentration d'activités économiques importantes qui se traduisent par une forte pression sur les ressources naturelles et constituent des atteintes au milieu environnemental.

En vue d'assurer une meilleure qualité de vie pour les citoyens et garantir un développement économique durable qui tienne compte des spécificités du milieu naturel et du besoin de préserver les ressources environnementales, le SDARE préconise les actions suivantes :

- *La lutte contre l'érosion marine*
- *La réhabilitation et le réaménagement des lacs et des zones humides*
- *La gestion des déchets*
- *L'amélioration du cadre de vie*

6.4.1 La lutte contre l'érosion marine

L'un des problèmes environnementaux majeurs qui se pose au développement économique dans la région est celui de l'érosion marine. Le littoral qui s'étend sur près de 400 km de Bizerte à Hammamet constituant la principale ressource touristique du Nord-Est se trouve affecté par une forte érosion qui est due essentiellement à :

- La forte urbanisation conduisant à la destruction des cordons dunaires, et à l'amaigrissement des plages
- L'activité touristique intensive se produisant par des extensions des constructions au dépend du trait du cote ;
- Les aménagements portuaires à l'instar des ports de Béni Khiar et celui de la Goulette

Les effets de ces différentes activités ont eu de graves répercussions en matière d'érosion marine notamment au niveau des plages de Soliman, Hammam Lif, Ezzahra, Gammarth, Raf Raf et plusieurs autres tronçons du littoral dans l'ensemble de la région du Nord-Est.

Un programme national a été lancé pour la protection du littoral contre l'érosion marine dont le diagnostic a fait ressortir que sur les 1300 km de linéaire de côte il y a environ une

centaine de kilomètres répartis sur l'ensemble du littoral nécessitant une intervention urgente pour leur protection et leur réhabilitation²⁸

Plusieurs études ont été mise au point à cet effet par l'Agence Nationale de Protection du Littoral (APAL) en vue de définir les solutions adéquates. Les plages qui ont été identifiés comme les plus touchés par l'érosion dans le Nord-Est et les actions qui leur sont préconisées se présentent comme suit :

- Le littoral s'étendant de Gammarth à Carthage (6,5 km) → *un rechargement artificiel des plages, maintenu par un minimum d'ouvrages si nécessaire (Épis + protections en enrochements).*
- Le littoral de Rafrac (3,5 km) → *Création de plages suspendue par la réalisation d'alvéoles*
- Pour le littoral s'étendant de Carthage à la Goulette d'une longueur de 4 km → *Redimensionnement et adéquation des ouvrages existants et rechargement artificiel par apport de sable.*
- Le littoral s'étendant de Radès à Soliman (11,5 km) → *Création de terre-plein entre certains brise-lames existants et rechargement des plages par apport de sable, maintenu par un minimum d'ouvrages si nécessaire (Épis)²⁹.*

Ces actions doivent être appuyées par d'autres mesures techniques et réglementaires visant à :

- Soutenir les hôteliers en leur apportant le savoir-faire technique pour contribuer aux actions de protection du littoral
- Renforcer le contrôle sur l'implantation et l'extension des constructions anarchiques portant atteinte au domaine maritime

6.4.2 La réhabilitation et le réaménagement des lacs et des zones humides

Les zones humides du Nord-Est constituées principalement des lacs et des sebkhas constituent des écosystèmes fragiles mais qui jouent un rôle fondamental dans la préservation de l'équilibre naturel.

En raison de leur importance en tant que milieux protecteurs des villes contre les inondations et compte tenu de leur rôle écologique et naturel comme zone de refuge pour les oiseaux sédentaires et migrateurs, plusieurs de ces zones ont été inscrites sur les listes

²⁸ APAL, 2008

²⁹ APAL, 2008

Ramsar³⁰ tels que les sebkhas du Cap Bon, sebkhat Sijoumi, le lac Ichkeul, Ghar El Melh et Medjerda, le Barrage Lebna et la sebkha de Soliman.

Du fait qu'ils subissent les fortes pressions de l'urbanisation et des activités économiques notamment industrielles, les différentes zones humides de la région ont fait l'objet de plusieurs actions de protection et de valorisation au cours de la période du XIème plan de développement.

Outre les projets achevés portant sur la protection de la sebkha de Korba, l'assainissement du lac sud de Tunis, l'amélioration de la situation environnementale de la Sebkha de l'Ariana et la valorisation de la sebkha de Radès, les efforts sont déployés actuellement pour assurer *l'aménagement et la protection de la sebkha de Sijoumi*.

D'importants investissements sont mobilisés également pour mener d'autres projets. Il s'agit notamment du *projet d'assainissement et de protection du lac de Bizerte* contre la pollution générée par les unités industrielles des villes de Bizerte et de Menzel Bourguiba.

Après la fermeture de la décharge municipale de Bizerte, un plan d'action a été établi avec différentes phases pour assurer la dépollution et la restauration de ce lac en vue de l'exploiter pour l'aquaculture, particulièrement, l'élevage des moules et des huîtres.

La réussite de ces différents projets ayant une grande importance au plan de la promotion du développement durable dans le pays nécessite, outre les ressources financières, des mesures réglementaires et des actions de sensibilisation et d'information auprès des citoyens pour accorder un intérêt pour l'espace naturel.

6.4.3 La gestion des déchets

La gestion des déchets a pris une dimension importante au cours de ces dernières années après la création de diverses décharges contrôlées et centres de transfert dans les différents gouvernorats du Nord-Est. Ces nouvelles créations ont permis de limiter les nuisances engendrées par les nombreuses décharges sauvages devenues une menace pour la qualité de la vie des populations.

L'ANGED est actuellement l'agence chargée de la gestion des déchets dans le pays, qui contribue à différents programmes et stratégies engagés avec des organismes et départements publics et privés en vue de garantir la qualité de vie dans les villes et améliorer le cadre de vie des citoyens.

³⁰ La Convention sur les zones humides d'importance internationale, appelée Convention de Ramsar, est un traité intergouvernemental qui sert de cadre à l'action nationale et à la coopération internationale pour la conservation et l'utilisation rationnelle des zones humides et de leurs ressources.

Outre les décharges contrôlées consacrées aux déchets ménagers qui ont été créés dans les gouvernorats du grand Tunis, à Nabeul et à Bizerte, l'intérêt a été accordé également à la gestion des déchets industriels avec la création d'une station de traitement de déchets industriels à Jradou dans le gouvernorat de Zaghuan.

Ce système de gestion des déchets sera également renforcé par la réalisation d'une deuxième décharge contrôlée dans le Grand Tunis ainsi que par seize centres de transfert permettant d'atténuer la pression sur la décharge actuelle de Borj Chakir.

Diverses actions sont encore programmées sur le plan national pour appuyer la mise en œuvre d'un système :

- De compostage des déchets organiques et des boues de stations d'épuration urbaines.
- De gestion des déchets des hôpitaux et des polluants organiques
- De gestion des déchets des démolitions et de la construction, les déchets électroniques, etc.

Tous ces systèmes permettront de favoriser une dynamique économique et d'offrir des emplois notamment au profit des diplômés de l'enseignement supérieur appelés à développer des projets dans ce secteur.

6.4.4 L'amélioration du cadre de vie

L'amélioration du cadre de vie des citoyens dans la région du Nord-Est implique diverses actions sur le plan de l'amélioration de l'esthétique urbaine, la valorisation du paysage urbain, ainsi que l'amélioration du cadre de vie dans les quartiers populaires.

En ce qui concerne l'esthétique urbaine, il est préconisé d'engager l'aménagement des parcs urbains dans la plupart des villes de la région. A l'exception du grand Tunis qui concentre près de treize parcs, de Bizerte qui vient d'accueillir récemment deux parcs et de Nabeul qui abrite également deux parcs, les autres villes de la région étant démunies de ce type d'espaces récréatifs.

Pour préserver le paysage naturel dans la région la principale action consiste à limiter le développement de l'urbanisation anarchique en assurant une maîtrise foncière des ressources en sol.

En ce qui concerne les quartiers populaires, qui constituent une composante fondamentale du tissu urbain des grandes villes tunisiennes, leur intégration dans le paysage urbain a toujours fait l'objet d'une attention particulière se traduisant souvent par la réalisation des programmes nationaux de réhabilitation et de rénovation.

Le programme national pour la promotion des quartiers populaires autour de la capitale et des grandes villes constitue de ce fait l'une des initiatives prises par l'Etat pour améliorer les conditions de vie des catégories populaires avec le développement des infrastructures, le renforcement des équipements collectifs et l'amélioration du cadre bâti.

Ce programme a été engagé dans le cadre des projets du XI^{ème} plan de développement et s'intéressera dans la région du Nord-Est aux quartiers de Sidi Hassine, Ettadhamen, Mnihla, Douar Hicher, la Soukra, Mohamedia, El Fahs, Hammamet et Menzel Bourguiba.

7- LE PLAN PROGRAMME ET LES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

7.1- Plan programme

Le plan programme constitue un instrument de gestion des différents projets programmés et contribue à traduire les actions de planification et les orientations d'aménagement en un ensemble de programmes définis en fonction des prévisions prévues par les plans quinquennaux de développement.

Cet instrument de planification économique permet de concrétiser les actions et les orientations préconisées par le contenu du SDARE du Nord-Est et le développement futur de cette région d'étude. Définies en fonction des besoins futurs de la région du Nord-Est, à l'horizon 2021, des actions se sont traduites par la programmation d'un ensemble de projets concernant les secteurs suivants :

- Planification urbaine et habitat
- Infrastructures
- Equipements socio-collectifs
- Activités économiques
- Environnement et cadre de vie

Le contenu du présent plan programme sera donc présenté sous forme de fiches définissant les différents projets envisagés par secteur et par rapport aux XI^{ème}, XII^{ème} et XIII^{ème} plans de développement.

7.2- Les mesures d'accompagnement

La mise en œuvre des différentes actions tenues dans le plan programme, est accompagnée et soutenue par les mesures suivantes :

- Renforcer l'autonomie et les moyens des collectivités
- Promouvoir une coordination efficace de planification
- Mise à niveau du cadre juridique

7.2.1- Renforcer l'autonomie et les moyens des collectivités

La réalisation de cet objectif est tributaire d'un ensemble d'actions qui portent notamment sur l'encouragement des collectivités, au sein de la région, à multiplier leurs sources de financement par le recours au partenariat national et international. En outre, la région doit renforcer les différentes collectivités et les associations pour maintenir des relations avec des partenaires étrangers en valorisant leurs crédibilités vis-à-vis des gestionnaires des programmes afin d'assurer une administration financière efficace. De ce fait, une meilleure formation des ressources humaines est nécessaire à l'encadrement et à la maîtrise des projets de développement.

7.2.2- Promouvoir la coordination de la planification

Afin de faciliter l'application des mesures et la mise en œuvre des actions, il est important de promouvoir la coordination de la planification entre différents partenaires du développement régional, au regard de leurs compétences et de leurs contributions à l'aménagement du territoire. En fait, la participation citoyenne et le partage des responsabilités entre les différents acteurs institutionnels, privés et associatifs à tous les niveaux sont indispensables pour la maîtrise des projets de développement et l'amélioration des performances en planification.

7.2.3- Mise à niveau du cadre juridique

La création d'une nouvelle structure de coordination du SDARE nécessite la promulgation d'une loi qui instaure cette structure en définissant les membres, le fonctionnement et les objectifs. Ce texte de loi peut s'inspirer de la loi relative à la création des conseils régionaux du gouvernorat. Elle doit, en outre, préciser les relations entre les conseils régionaux et la nouvelle structure de coordination.

8- LES INSTRUMENTS DE MISE EN ŒUVRE

8.1- La structure de coordination et de pilotage

Les régions économiques sont constituées de plusieurs gouvernorats. La pratique actuelle en matière de gestion des actions de développement implique que chaque gouverneur est responsable, outre son rôle politique, du développement économique de son gouvernorat. La difficulté dans ce mode de fonctionnement est qu'il limite la coordination au sein de chaque gouvernorat. *Comment dans ces conditions, mettre en place une structure de coordination et de pilotage intégrant plusieurs gouvernorats ?*

Pour qu'une structure de coordination et de pilotage soit en mesure d'assurer une véritable coordination entre plusieurs gouvernorats, il est indispensable que cette structure s'articule à une autorité politique qui a vocation à diriger plusieurs gouvernorats. Cela implique la création d'une nouvelle fonction de préfet de région qui aura pour tâche d'assurer la coordination de 3 à 4 gouverneurs en s'appuyant sur une agence régionale de développement. Cette agence devra être composée d'une quinzaine de spécialistes variés (agronomes, économistes, urbanistes, ingénieurs, etc.) et chargée de procéder aux analyses, aux études à caractères opérationnel et d'engager des projets de développement en concertation avec les différents gouvernorats au sein desquels des cellules de développement seront en charge à leur tour d'identifier des projets de développement et d'assurer en rapport avec l'Agence Régionale de Développement (ARD). Ce cadre institutionnel basé sur des unités de développement au niveau des gouvernorats et de l'ARD au niveau de la région économique, assurera une coordination de l'ensemble des intervenants sous la direction du préfet de région et des gouverneurs.

C'est sur la base de ces dispositifs institutionnels que seront engagées les concertations nécessaires entre les communes et les différents acteurs impliqués dans les processus de développement à l'échelle régionale comme le rappellent les termes de référence, il est indispensable que des « indicateurs pertinents de suivi et d'évaluation » soient définies afin d'assurer des ajustements graduels des actions et des projets de développement.

8.2- Les comités de suivi

Les schémas directeurs de régions économiques constituent des instruments nouveaux de planification de plusieurs gouvernorats. Le Schéma Directeur d'Aménagement de la Région Economique du Nord-Est intègre sept gouvernorats et la nouveauté de ce type d'instrument de planification nécessite que les limites des gouvernorats ne se transforment pas en barrières, qui incitent les populations de chacun des gouvernorats à considérer ces limites comme des barrières infranchissables. Pour dépasser ces reflexes qui sont courants, il importe de constituer des comités de suivi composés de membres choisis par les populations des différents gouvernorats. Ces comités de suivi, afin de garantir la complémentarité et la coordination entre les différents gouvernorats, doivent être constitués autour de thématiques intersectoriels qui seront définies comme suit :

- Un comité chargé du développement économique (industrie, agriculture, services, compétitivité, emploi) ;
- Un comité chargé du développement social (habitat, équipements socio-collectifs, etc.) ;
- Un comité chargé du développement durable (axes d'urbanisation, zones de biodiversité, zones récréatives, centres ruraux) ;
- Un comité chargé des aspects institutionnels (coordination entre différents acteurs, coordination entre différents niveaux local, régional, etc.)

8.3- La contractualisation

La thématique de la contractualisation qui est pratiquée dans les pays développés repose sur une multitude de relations de coopération entre différents acteurs publics et privés.

Empruntée à des pratiques spécifiques aux pays développés, cette orientation ne nous semble pas adaptée au contexte tunisien, car elle institue des rapports entre différentes structures.

C'est ainsi qu'en France, la constitution de 26 régions et des départements, ainsi que des communes, établissent des rapports contractuels du fait des ressources financières qu'ils gèrent et qui favorisent l'établissement d'accords contractuels.

Cette décentralisation favorise ainsi les différentes formes de contractualisation.

A l'inverse en Tunisie, les ressources financières sont gérées exclusivement par l'Etat qui est l'unique dispensateur des financements consentis aux différentes régions.

Compte tenu de cette spécificité, il importe d'envisager différentes formes de financements qui seront attribuées par l'Etat aux régions qui pourront être classées en trois catégories (A, B, C).

- La catégorie A correspond aux régions bien dotées économiquement et dont l'assistance financière qui lui sera consentie, représentera 20% des fonds réservés au développement régional.
- La catégorie B dont les moyens sont moins importants que celles de la catégorie A, bénéficiera de 30% des fonds, réservés au développement régional.
- La catégorie C concerne les gouvernorats dont les moyens limités et qui bénéficiera de 50% des fonds réservés au développement régional.

Cette assistance financière allouée par l'Etat aux régions nécessite :

- La classification en trois catégories des 6 régions du pays
- La création d'un Fonds de développement régional
- La déconcentration de certains programmes de développement
- La responsabilisation des préfets de régions en tant qu'ordonnateur des financements réservés au développement régional.