

Université de Montréal

**Impact de l'évolution des formes de croissance urbaine
sur l'identité de la ville et de ses citoyens**

Par

Manel DJEMEL

Institut d'urbanisme

Faculté de l'aménagement

Mémoire présenté à la Faculté des études supérieures
en vue de l'obtention du grade de Maîtrise en urbanisme (M.Urb.)

Décembre 2008

© Manel DJEMEL, 2008

Université de Montréal
Faculté des études supérieures

Ce mémoire intitulé :

**Impact de l'évolution des formes de croissance urbaine
sur l'identité de la ville et de ses citoyens**

Présentée par :

Manel DJEMEL

a été évaluée par un jury composé des personnes suivantes :

Mr. François Charbonneau, président rapporteur
Mme. Isabelle Thomas Maret, directeur de recherche
Mr. Michel Barcelo, membre du jury

Résumé

L'évolution de l'urbanisation dans le monde nous a motivé à développer nos recherches sur la croissance déchaînée des villes et les multitudes de formes urbaines qui en résultent. L'objet de ce travail est d'analyser ces formes de croissance spatiales et d'analyser leur impact sur l'identité dans la ville. Il s'agit de montrer dans quelle mesure elles favorisent la prolifération de nouvelles identités dans les régions périphériques de la ville. Notre recherche porte alors sur une étude socio spatiale de la capitale de la Tunisie. Tunis, cette métropole en pleine expansion, occupe un emplacement stratégique dans la Méditerranée et joue un rôle important dans les échanges afro-européens. La pertinence de l'étude de l'évolution du domaine urbain de Tunis résulte du fait que cette ville a connu différents types de croissances. La variété des modes de développement de l'espace urbain fait de Tunis un exemple pertinent qui mérite d'être étudié, d'autant plus que l'espace englobe des banlieues planifiées, spontanées, historiques, et bien d'autres qui résultent du juste fait de l'informalité, allant du patrimoine à la construction d'une identité urbaine plurielle. Notre travail comportera donc une étude spatiale de l'évolution de l'espace urbain de Tunis, basée essentiellement sur des cartes et des photos satellites, doublées d'une analyse sociale, basée sur une enquête in situ, réalisée avec les habitants des banlieues, et ce, dans le but de recenser leurs degrés d'attachement à l'espace ainsi que les rapports qu'ils entament avec le centre-ville. Notre recherche nous a permis de conclure que les habitants des banlieues s'identifient aux nouvelles formes de croissance et développent au fil des années un sentiment d'appartenance et d'attachement identitaire à leurs quartiers. Cela contribue à la prolifération d'identités multiple dans la ville.

Mots-clés : Formes de croissance urbaine, expansion urbaine, développement spatial, extension, identité, banlieue, périphérie, préurbain, suburbain, Tunis, Tunisie

Abstract

The evolution of urbanization in the world motivated us to develop our research around this raging growth of cities and their resulting multitudes of urban forms. The object of this work is to analyze these spatial forms of growth and their impact on the city's identity. The objective is to demonstrate in which measure they favour the proliferation of new identities in the suburb region of the city. Our research then focuses on a socio-spatial study of the capital of Tunisia. Tunis, this enlarging metropolis, occupies a strategically positioned location in the Mediterranean and plays an important role in European-African exchanges. The pertinence of the study of the evolution of the urban domain of Tunis results from the fact that this city experienced different types of growth. The variety of modes of development of the urban area makes Tunis a pertinent example which is worth being studied, especially since the space includes planned, spontaneous, historical suburbs, and many others which result from the informality linked from the heritage up to the construction of a plural urban identity. This work will thus include a spatial study of the evolution of the urban area of Tunis, based principally on maps and satellite pictures, complemented with a social analysis based on an in situ investigation, accomplished with the inhabitants of the suburbs with the intention of making a census of their degree of attachment to the space as well as their relationship with the downtown area. Our research allowed us to conclude that the inhabitants of the suburbs end up identifying themselves with new forms of growth and develop over the years a sense of belonging and attachment to their district. This contributes to the numerous proliferation of identity in the city.

Keywords: Forms of urban growth, space development, suburban urban spreading, identity, suburb, sprawls, urban space expansion, extension, identity, suburbs, periphery, suburban, Tunis, Tunisia

Table des matières

Liste des tableaux.....	viii
Liste des figures.....	ix
Remerciements.....	xiii
Introduction.....	1
Problématique.....	3
Cheminement méthodologique.....	11
CHAPITRE 1 : Forme de croissance urbaine : la question de l'identité dans la ville.....	16
1.1. Morphologie de la ville : du centre à la périphérie.....	17
1.1.1. La centralité.....	17
1.1.2. Croissance et formes de croissance.....	24
1.1.3. Périphérie et ville.....	29
1.2. Évolution historique et formes de croissance urbaine.....	35
1.2.1. Naissance de la ville.....	36
1.2.2. Conjoncture actuelle : Mutation comportementale et fracture spatiale.....	43
1.2.3. Avenir de la ville dans l'ère de la communication.....	45
1.3. Les enjeux récents de la croissance urbaine.....	46
1.3.1. La croissance urbaine : est-elle une entrave à la pérennité de la forme urbaine centrale ?.....	50
1.3.2. La ségrégation socio-spatiale.....	51
CHAPITRE 2 : Évolutions des formes de croissance urbaine de la région du grand Tunis.....	55
2.1 Dynamique du développement urbain du grand Tunis et la ségrégation socio-spatiale.....	59
2.1.1 Genèse de l'espace urbain tunisois : de l'antiquité à la médina.....	59
a. La médina : Un noyau historique vivant.....	60
b. L'ordre du désordre.....	60
c. Structuration de l'espace urbain médinal.....	63
d. Au-delà des remparts.....	64

2.1.2 Naissance de la nouvelle ville.....	65
a. La dualité médina - ville coloniale	66
a. L'après indépendance : un nouvel urbanisme, mais à quel prix ?.....	68
2.1.3 Le renouvellement urbain de la ville.....	70
a. La Ségrégation socio-spatiale : Volonté ou hasard ?.....	73
b. La métropolisation du grand Tunis.....	78
2.2 Genèse d'une métropole tunisoise	79
2.2.1 L'étendue de la région métropolitaine	79
2.2.2 Le syndrome de métropolisation a Tunis.....	81
a. Le centre vidé de sa population	82
b. Le poids démographique et spatial du Grand Tunis.....	83
c. L'émergence du phénomène d'étalement urbain et naissance des banlieues.....	85
2.2.3 Les enjeux de la métropolisation de Tunis.....	87
a. L'éruption de nouvelles centralités	87
b. Mobilité et transport	90
2.2.4 La métropole de l'avenir : terre d'accueil des grands investisseurs	93
2.2.5 Avenir de l'identité dans l'aire métropolitaine	95
CHAPITRE 3 : Identité et territoire : quelle dynamique?	98
3.1 L'identité : Une notion singulière dans un monde pluriel	99
3.1.1 L'identité : depuis quand ?.....	99
3.1.2 Le concept identité	101
3.1.3 L'identité équivoque	106
3.1.4 Types et sources de l'identité	106
3.2 Projection de l'identité dans l'espace urbain	107
3.2.1 Identité et territoire.....	108
3.2.2 Ville et identité : Depuis quand ?.....	111
3.2.3 Identité et ségrégation socio spatiale	114
3.3 L'identité en crise : Un phénomène mondial.....	117

3.3.1 Le questionnement identitaire dans le monde.....	118
3.3.2 Mondialisation et identité.....	119
CHAPITRE 4 : Exercice d'enquête sur l'identité.....	122
4.1 Analyse urbanistique du Grand Tunis.....	123
4.1.1 L'état des lieux : Les Références urbaines et spatiales.....	123
a. Morphologie de la médina : « la ville mère ».....	123
b. La première extension urbaine : Les Faubourgs.....	124
c. Le tracé de la nouvelle ville : un urbanisme nouveau	126
4.1.2 L'urbanisation des périphéries : Les Banlieues	127
a. Les premières banlieues	127
b. L'urbanisation spontanée et anarchique	127
c. Les banlieues programmées	128
d. Les banlieues en milieu rural.....	128
e. De la ville historique à la banlieue	128
4.1.3 Le grand Tunis : une machine à production urbaine.....	130
4.2 L'analyse sociale : Exercice d'enquête in situ.....	131
4.2.1 Méthodologie	131
4.2.2 Les techniques d'enquêtes	132
a. L'entretien direct	132
b. La grille d'entrevue	133
c. Enquête de terrain.....	134
d. Confidentialité et anonymat	137
e. Tri et traitement des données.....	137
Résultats et interprétation de l'enquête.....	137
a. Mise en contexte de la participation.....	138
b. La Banlieue vue, vécue et perçue par ses habitants.....	141
c. L'individu et le centre-ville	147
d. Existe-t-il une identité développée en banlieue ?.....	150

Synthèses.....	153
Conclusion	155
Bibliographie.....	159
Annexe 1	I
Annexe 2	V
Annexe 3	XII
Annexe 4	XIV

Liste des tableaux

Tableau 1 : Comparaison des taux d'urbanisation de Tunis à celle de la Tunisie entre 1984-1994.....	25
Tableau 2 : Les dates et les événements importants dans l’histoire de la Tunisie.....	57
Tableau 3 : Migration inter gouvernorats (1999-2004) selon le gouvernorat de résidence en 1999.....	83
Tableau 4 : Caractéristiques démographiques de la population du grand Tunis	85
Tableau 5 : Localisation et caractéristiques des enquêtés.....	136
Tableau 6 : Répartition des réponses aux questions 2.11 à 2.20 du questionnaire	142
Tableau 7 : Les habitants des banlieues de Tunis décrivent la ville centre	148
Tableau 8 : Fréquence de visite de la ville centre.....	149
Tableau 9 : les habitants des banlieues de Tunis décrivent leur quartier et la ville centre en un mot	150
Tableau 10 : Les habitants des banlieues de Tunis décrivent l’identité en un mot.....	151

Liste des figures

Figure 1 : Situations relatives de deux centres au sein d'un même réseau	18
Figure 2 : Positionnement spatial relatif des deux sommets de la Figure 1	18
Figure 3 : Schéma d'aménagement de la région de Tunis (1945) Service d'architecture et d'urbanisme, secrétariat général du gouvernement, B. Zehrfuss, Architecte, Tunisie 1945.....	22
Figure 4 : Interdépendance du centre avec les périphéries	31
Figure 5 : De l'urbanisation massive au développement des lignes de chemin de fer	37
Figure 6 : Formes des Métropolisation	42
Figure 7 : Schéma du développement urbain à densité basse « Low-density sprawl »	48
Figure 8 : Schéma du développement urbain en ruban « Ribbon sprawl »	48
Figure 9 : Schéma du développement urbain en saut de mouton «Leapfrog developpement»	49
Figure 10 : Schéma de la position géographique de la Tunisie dans la méditerranée	56
Figure 11 : Les axes structurant l'espace urbain de la médina	62
Figure 12 : Vue aérienne de la médina et ses deux faubourgs (2008)	64
Figure 13 : La médina et ses faubourgs avant l'installation de la nouvelle ville (1860)	65
Figure 14 : L'hôtel Africa : une référence dans le paysage urbain de la ville de Tunis	69
Figure 15 : Classement de la médina « Patrimoine mondial de l'humanité » en 1979.....	72
Figure 16 : Vue aérienne de la zone assainie : Les Berges du Lac	75
Figure 17 : Aménagement des berges du lac sud.....	76
Figure 18 : Localisation des grands projets et d'équipement autour du Grand Tunis.....	80
Figure 19 : Schéma des nouvelles agglomérations satellitaires dans l'aire métropolitaine de Tunis.....	81
Figure 20 : Taux de croissance démographique dans la région du grand Tunis	84
Figure 21 : Obstacles naturels à la croissance du domaine urbain de Tunis.....	86
Figure 22 : Déplacement des centralités dans l'espace urbain de Tunis	88
Figure 23 : Schéma du réseau de transport de Métro léger de Tunis.....	91

Figure 24 : La porte de la Méditerranée : Une ambition, un rêve, un projet...	93
Figure 25 : La porte de la Méditerranée : Tours bureautiques et centre de commerce.....	94
Figure 26 : La construction identitaire chez l'individu (EP : Espace Psychologiques).....	105
Figure 27 : Schéma de l'interrelation de la dimension spatiale et identitaire dans l'espace de la ville.....	114
Figure 28 : La médina de Tunis : présentation typo-morphologique.....	124
Figure 29 : L'extension de la médina dans les faubourgs.....	125
Figure 30 : La nouvelle ville de Tunis, trame de structure urbaine	126
Figure 31 : Le développement spatial du Grand Tunis depuis 1975	130
Figure 32 : Localisation des banlieues où le questionnaire a été réalisé.....	135
Figure 33 : Répartition du nombre des participants selon le sexe	138
Figure 34 : Classements des questions selon leur âge et leurs états matrimoniaux	139
Figure 35 : Classification des participants par type d'occupation	139
Figure 36 : Nombre de voitures dans les ménages.....	140
Figure 37 : Taux de possession de permis de conduire et de voiture par ménage	140
Figure 38 : Le paysage naturel des banlieues est une référence pour ses habitants.....	144
Figure 40 : Synthèse.....	154
Figure 41 : Localisation du gouvernorat de l'Ariana	I
Figure 42 : Localisation du gouvernorat de Ben Arous dans le grand Tunis.....	II
Figure 43 : Localisation de La Manouba	III
Figure 44 : Localisation du gouvernorat de Tunis	IV
Figure 45 : Installation des Phéniciens dans la méditerranée	V
Figure 46 : L'étendue du royaume Aghlabide en Afrique du Nord entre l'an 800 et 909..	VII
Figure 47 : L'apogée de l'Empire ottoman (1300-1699)	VIII
Figure 48 : Répartition coloniale en 1914, La Tunisie territoire Français en 1881	X

*À mes très chers parents, à ma sœur et mon
frère... En signe de ma reconnaissance.*

Remerciements

C'est avec un grand plaisir que je réserve ces lignes en signe de gratitude et de reconnaissance à tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à l'élaboration et l'achèvement de ce travail.

Je tiens tout d'abord à remercier vivement, Madame Isabelle Thomas Maret pour la confiance, les conseils judicieux et les suggestions pertinentes qu'elle m'a accordés tout au long de l'élaboration de ce mémoire. Ainsi que pour ses encouragements et son incessant soutien moral.

Mes remerciements vont également vers les instances du gouvernement Tunisien de m'avoir accordée cette bourse qui m'a permis de poursuivre mes études, ainsi que la mission universitaire de Tunisie en Amérique du Nord, pour leurs soutient et leur encouragement.

Mes remerciements vont également à tous mes professeurs de l'institut d'Urbanisme de l'Université de Montréal et les techniciennes et gestionnaires des dossiers, pour toute l'aide et les conseils que j'ai eu de leur part.

Je suis particulièrement redevable aux habitants des banlieues de Tunis qui ont gracieusement et généreusement accepté de répondre à mes questions. Je les remercie d'avoir pris le temps de partager leurs idées et leurs expériences.

Je tiens particulièrement à exprimer ma profonde reconnaissance envers ceux qui m'ont challengé à me surpasser durant la rédaction de mon mémoire : mes parents, ma sœur et mon frère ; ainsi que mes amis : Nadia, Floriane, Karim, Aicha et Chiraz. Cette étude n'aurait jamais vu le jour sans votre soutien, votre écoute et vos encouragements, je vous remercie du fond du cœur.

Introduction

Les formes de croissance résultent du mouvement de développement urbain des villes. Elles sont le produit, d'une dynamique spatiale et d'un nombre d'exigences et de besoins sociaux, qui s'avèrent d'une importance majeure pour la ville et les citoyens, notamment lorsque l'on souhaite maîtriser l'espace et son évolution. Dans une atmosphère mondiale de globalisation, l'urbanisation est le processus du moment, dont le résultat est la ville. Les villes ne cessent de se métamorphoser, de s'étaler, mais aussi de « se détruire et se reconstruire » (H. Ahrweiler, 2005). Et dans cette perspective, les formes de croissances urbaines ont depuis toujours marqué les changements de la ville et accompagné leur évolution.

Les transformations urbaines que vit le monde actuel sont le fruit de l'évolution des technologies et du mode de vie de l'être humain. Cela s'exprime parfois et dans bien des cas, par une croissance urbaine rapide qui participe à l'extension du domaine de la ville et son élargissement. Ainsi pour s'affirmer sur la scène internationale et mondiale les villes ne cessent de s'étendre et de se développer. La croissance urbaine dans le monde est devenue un indicateur de valorisation et d'attraction régionale.

La métropolisation est généralement le résultat d'une croissance rapide des villes afin de répondre à des normes mondiales et des exigences urbaines standardisées. L'homme, à la fois acteur et facteur, évolue dans et avec le territoire urbain. Il participe à la création d'enjeux dont il s'efforce ensuite à résoudre. De ce fait, la ville devient « un produit social » (F. Noel, 2008) cela implique alors, l'importance de l'étude de la dimension sociale dans la ville qui s'explique par la prise en considération des classes sociales et des rapports entre les individus.

Les formes de croissance urbaine se trouvent ainsi, au centre des débats : ne pas présente-t-elles une menace pour l'identité dans la ville centre? La fracture typomorphologique des espaces urbains n'est-elle pas l'origine de la fracture socioculturelle perçue dans certaines banlieues ? L'expansion territoriale des villes paraît donc comme un

phénomène qui a non seulement amplifié les superficies des aires métropolitaines, mais qui a aussi rétréci le rôle de la ville centre et estompé l'identité des individus et des espaces (H. Ahrweiler, 2005). Notre questionnement porte sur la dimension identitaire et le sentiment d'appartenance des habitants dans l'espace urbain du Grand Tunis¹.

Tunis, comme d'autres capitales et agglomérations urbaines du monde et particulièrement des pays en voie de développement, a connu une croissance urbaine rapide, qui a métamorphosé son paysage et sa morphologie urbaine. Cette croissance a engendré la naissance de nombreuses banlieues. En effet, ceci n'est pas un fait ancien, car cette expansion urbaine remonte aux années cinquante suites à la déclaration de l'indépendance du pays. Tunis a donc vu son territoire se métamorphoser en une courte période et a vécu des bouleversements urbains énormes qui font d'elle un exemple à étudier et en approfondir les analyses. Nous supposons donc que suite à l'extension urbaine de l'espace de la ville, cela a affecté l'identité des citoyens, l'identité de la ville ainsi que les valeurs et les comportements humains. Dans le cadre de cette recherche, l'identité des banlieues, ainsi que celle de leurs habitants sera étudiée en profondeur. Ainsi, une analyse spatiale de la structure urbaine et de la typologie de la ville nous conduit à expliquer les enjeux et les répercussions de ce phénomène sur l'espace et la population des périphéries de la ville.

Aujourd'hui, plus que jamais l'interrogation concerne le sort de l'identité dans la ville, du fait de l'explosion urbaine et de l'estompement des limites de la ville. Ce phénomène de croissance urbaine favorisant un élargissement du territoire des villes ainsi qu'un éloignement physique des citoyens de leurs centres. De quelle identité s'agit-il à quelques kilomètres du centre ? Est-ce que l'identité est limitée au centre et identique sur l'ensemble de la métropole, ou existe-t-il une identité propre aux banlieues ?

1 Tunis capitale de la Tunisie, Grand Tunis désigne la région métropolitaine de Tunis, c'est un regroupement de 4 Gouvernorats sous la même instance gouvernementale de gestion

Le but de notre recherche est d'explorer les liens entre les formes de croissances urbaines dans le grand Tunis et l'identité de la ville et de ses habitats. Cette étude s'inscrit donc, dans le cadre d'une recherche qualitative visant à trouver l'impact des formes de croissance des villes sur l'identité des banlieues. Au cours de ce travail, temps et espace seront donc interrogés, nous questionnerons les notions de singularité du territoire urbain, d'identité et de formes de croissances, dont l'étalement de la ville. Enfin, nous élaborerons la synthèse d'une analyse socio-spatiale qui intéresse la région métropolitaine de Tunis, ainsi que d'un exercice d'enquête auprès des habitants des banlieues de Tunis.

La première partie de ce document présente des éléments de définition des concepts de croissance urbaine, afin de cerner la question de recherche. Suivra en deuxième partie un survol de la dynamique urbaine du grand Tunis, qui permettra de dégager les facteurs et les circonstances influençant la croissance urbaine de la ville et d'identifier les exemples de tissu urbain les plus pertinents à considérer lors de notre recherche. Ensuite la question de l'identité sera traitée dans un cadre théorique et expliquée depuis l'origine d'utilisation du terme jusqu'à la considération de l'identité urbaine. Le dernier chapitre exposera les résultats de l'analyse urbaine ainsi que du questionnaire mené en banlieues et leur interprétation.

Problématique

Les besoins grandissants des sociétés modernes en espaces et en productions urbaines contribuent à la prolifération des périmètres urbains des villes et à leurs extensions. Cela se traduit alors par une croissance urbaine qui prend différentes formes et aspects selon les pays et les sociétés. La surface planétaire devient majoritairement urbaine, vu les mouvements d'urbanisation croissante dans le monde. Ainsi, les métropoles millionnaires sont de plus en plus nombreuses et leurs populations ne cessent de s'accroître ce qui, dans bien des cas, se traduit par une extension de la ville sous différentes formes. L'introduction du rapport de l'UNFPA² sur l'état de la population mondiale de 1996 (ONU, 2005), annonce même que la croissance des villes sera le facteur qui, à lui seul, influera le plus sur le développement au cours du XXI^e siècle. L'étude de l'expansion et de la croissance urbaine actuelle est donc fondamentale, notamment pour en mesurer les enjeux actuels et futurs.

Certains auteurs comme François Ascher (1995) désignent la croissance urbaine comme étant un phénomène de métropolisation, qui se traduit par une extension spatiale des villes dues à de nombreux facteurs, dont l'augmentation de la population et le desserrement des activités. Cette croissance des villes est souvent non contrôlée, et dans bien des cas, elle résulte d'« un effet d'exode urbain » (M. Godet, 2003) non planifié. Ainsi, si les surfaces urbanisées continuent de croître, de façon fragmentée et peu contrôlée certains problèmes économiques, sociaux, démographiques et urbanistiques vont surgir.

La croissance urbaine n'est généralement pas considérée comme une discipline réglementaire, mais comme « une attitude à double volonté pour répondre aux problèmes urbains » (R. Pajoni, 2006). Il y a d'une part, une volonté de répondre à des demandes spatiales, dans le but de résoudre des problèmes urbains, tel est le cas des villes qui vivent une croissance démographique accrue. D'autre part, c'est une volonté citadine, d'échapper à la ville, ses congestions, ses pollutions atmosphériques et sonores, pour ainsi retrouver

² L'UNFPA, Fonds des Nations Unies pour la population, est un organisme de développement international qui œuvre en faveur du droit à la santé et de l'égalité des chances pour chaque femme, homme et enfant dans le monde.

une meilleure combinaison entre cadre environnemental et mode de vie. Le consensus entre les plans d'aménagements d'une agglomération et l'extension spatiale du territoire urbain, représente une conciliation nécessaire pour atteindre cet objectif, mais demeure complexe, car l'extension spatiale doit être intégrée et gérée différemment du consensus de planification traditionnelle. La planification ne doit plus être pensée seulement à l'échelle de la ville, mais au niveau de l'agglomération ou de l'aire urbaine. Dans le cadre de ce mémoire, il est intéressant de déterminer comment les politiques gouvernementales intègrent dans leur planification stratégique les extensions spatiales et comment elles les gèrent ?

S'intéresser à la croissance urbaine, dans sa dimension spatiale et sociale, et son impact sur la ville, nous amène à plaider comme Lévy (1998) en faveur de ceux qui appellent à la théorie de la ville compacte ou économe. Ainsi, la croissance des surfaces urbanisées génère un certain nombre de problèmes environnementaux et sociaux. L'avènement du machinisme³ a eu des conséquences évidentes dans l'évolution des modes de transports avec l'extension du domaine de l'Urbain comme corollaire, son impact sur la pensée urbanistique a été tout aussi important. Depuis « La machine à habiter » de Le Corbusier (1945) le nouveau mode d'aménagement du territoire s'est conçu selon la formule « soleil-espace-verdure » issue de la charte d'Athènes (1941). Le courant fonctionnaliste qui prônait « la séparation des fonctions de la ville » (charte d'Athènes, 1941) a donc eu des impacts sur la ville actuelle, ce qui a poussé certaines voix à s'élever pour renverser une tendance qui mettait la ville au service de l'automobile.

Au début, les villes étaient piétonnes, la mobilité y était réduite à un périmètre de capacité de marche de l'individu. L'invention de moyens de transport plus efficaces a

3 On appelle « machinisme » un ensemble de conceptions et de pratiques nées de la prolifération des machines de production, elles-mêmes produites, et « mécanisme » certaines conceptions scientifiques ou philosophiques qu'on a tirées depuis bien longtemps des principes physiques de la mécanique. © 2008, Encyclopédie Universalis France S.A

ouvert les portes de la ville et a permis à ses habitants d'agrandir leurs champs de déplacements. De jour en jour, les prouesses technologiques ont favorisé des modes de transports de plus en plus accessibles et rapides. Aujourd'hui, on ne parle plus en kilomètres ou milles pour déterminer la distance qui sépare les villes entre elles, mais en distance temps, car les vitesses de déplacements ont beaucoup augmenté. La mobilité des individus est donc devenue le moyen de s'étendre dans l'espace et développer de nouvelles aires urbaines. L'extension de l'espace urbain favorise ainsi la motilité individuelle qui, de son côté, produit de nouveaux territoires (V. Kaufmann, M. Schuler, O. Crevoisier, P. Rossel, 2004). Il est donc essentiel de prendre en considération ces nouveaux espaces lors de l'élaboration des plans de développements des villes, car la planification urbaine contribue à la maîtrise de l'espace, de la mobilité et leurs défis. Le déplacement des individus dans la ville et leurs fréquences de visite du centre ville, influence, sans doute leurs rapports au centre en tant qu'entité historique ou simplement administrative.

La croissance urbaine semble alors avoir agrandi les agglomérations, mais parfois affaibli la ville centre. Cet élargissement de l'emprise de la ville est défini comme étant un phénomène d'étalement urbain. Or, chaque ville possède une identité propre qu'elle a acquise avec les générations qui se sont succédé sur son territoire et qui ont contribué à la construction de cet héritage. L'étalement de la ville a donc engendré une crise identitaire. Certes, l'identité n'est pas une clôture, mais un point de départ qui permet de donner une suite au passé (P. Bruckner, 1995), mais la construction de l'avenir ne peut réussir sans prendre en considération les normes et les repères du passé et sans se doter de références spatiotemporelles. Tunis vit depuis l'éruption des banlieues dans son domaine urbain et l'étalement de la ville, un questionnement identitaire profond.

Les formes de croissance urbaine sont à la fois le produit et l'origine des transformations des villes; toutefois, ils ne vont pas sans un certain nombre de conséquences, sociales, environnementales et urbanistiques. Les enjeux et conséquences de la croissance urbaine de la ville de Tunis, capitale de la Tunisie, seront le centre des

questionnements posés dans ce mémoire. Jusqu'à quel point les formes de croissances urbaines sont-elles considérées, alors comme les ennemis de la ville centrale et quels sont les maux qu'elles produisent en se multipliant ? La ville de Tunis vit depuis le début des années 1970 (H. Dlala, 2007), des transformations urbaines profondes qui ont métamorphosé sa structure spatiale et sa typologie sociale. Étendu à un rythme frénétique, l'espace urbain de Tunis est une mosaïque de formes et de séquences urbaine. Cet espace influence-t-il les pratiques, les comportements sociaux et les références identitaires ?

Les surfaces urbaines de la ville de Tunis ont considérablement augmenté, ces dernières années. Les périphéries regroupaient 27 % du total des habitants de la ville en 1956, elles passent à 37 % en 1975 puis à près de 50 % de ce total en 2006 (Institut National des Statistiques de Tunisie, 2006). Le but de notre recherche est d'étudier les formes de croissance urbaine et d'expliquer, dans la mesure du possible, les causes, les conséquences et les enjeux qu'ils ont sur la ville, essentiellement au niveau social et identitaire. Pour mener à bien notre travail de recherche, une étude approfondie, des stratégies et plans de développement qui ont été mis en place dans la ville de Tunis depuis sa genèse jusqu'à aujourd'hui seront établis. Cette analyse nous permettra de déterminer s'il est possible de concilier, développement urbain, et préservation de l'identité urbaine de la ville. La région métropolitaine de Tunis, grâce à la richesse de ses plans, et ses modes de développement urbain varié, nous servira de référence et constituera le sujet d'étude de ce travail. Le développement économique et la position géographique de Tunis font que la ville soit soumise à des pressions urbaines et identitaires, qu'il est intéressant de comprendre et d'analyser pour établir les enjeux auxquels la ville est confrontée.

De plus, cette étude nous amène à approfondir nos connaissances sur les spécificités et particularités des villes d'Afrique du Nord, avec l'exemple de la Tunisie. Le basculement de l'espace urbain et l'intérêt croissant pour les banlieues traduisent bien la structuration encore peu solide de la société, qui a connu un fort embourgeoisement dans les années 1980 et 1990 (Pierre-Arnaud Barthel, 2006). Ce n'est certainement pas un hasard si la ville

s'étend et s'ouvre sur son entourage, une nouvelle logique se cache derrière cette nouvelle tendance : une transition économique libérale, l'apparition de nouveaux acteurs dans la production des espaces urbains (les promoteurs privés en lieu et place de l'État ou des habitants), mais c'est aussi une interrogation sur l'identité de la capitale.

Dans ce contexte, et face à une croissance urbaine accrue, les décideurs de la ville de Tunis ont tenté de planifier le territoire à plus grande échelle, en constituant une instance supérieure, dont le rôle est de gérer l'espace de toute la région métropolitaine de Tunis. Ainsi, la création du grand Tunis est une ambition de faire des quatre gouvernorats de la région, soit l'Ariana, Mannouba, Ben Arous et Tunis, une vraie métropole. Ce travail tentera de dresser un bilan de cette union et de ses impacts tant au niveau spatial que social et identitaire.

Tunis est une ville qui se modernise depuis près d'un demi-siècle (l'indépendance du pays en 1956 a marqué le début de la modernisation⁴ du pays), elle voit son espace urbain de plus en plus diversifié et présente un nombre considérable d'enjeux. Le développement urbain accéléré de la ville et l'expansion de son domaine urbain font de Tunis un exemple pertinent à étudier. L'étude des dynamiques urbaines et leurs impacts tant au niveau social que spatial, nous interpellent, et feront l'objet de notre recherche. En effet, notre travail à l'ambition de se situer à la confluence de ces enjeux et de s'infiltrer au cœur des différents domaines qui sont touchés par nouvelles formes de croissance urbaine. Ce sont pour nous les principaux enjeux de la nouvelle forme urbaine de la ville : l'identité et l'interrelation des différentes composantes urbaines de la ville. Ces concepts seront reliés de manière à montrer que les exigences du monde moderne ont poussé l'individu à se déplacer dans l'espace ce qui a eu des conséquences sur l'attachement à la ville. Ainsi en acquérant les moyens de production, et en les développant l'homme s'est donc éloigné du centre urbain de la ville, qui constituait auparavant le berceau de l'identité du citoyen. Quelles seront donc les incidences d'une telle évolution spatiale ? Et dans quelles mesures

4 <http://larousse.fr/encyclopedie/#larousse/125420/14/Tunisie>

l'éloignement des populations du centre affectera leurs sentiments d'appartenance à la ville ?

La ville de Tunis a beaucoup évolué avec l'arrivée de la première vague d'exode rural, qui a permis aux familles les plus aisées de s'installer en périphéries de la ville centre et ainsi de créer de nouveaux espaces urbains attractifs. De par leurs importances et leurs pouvoirs attractifs, les périphéries de Tunis, loin des aménagements anciens, sont à présent, des noyaux urbains en compétition avec le centre de la ville. Les nouvelles logiques politiques et sociales se reflètent donc dans ces récentes dynamiques spatiales et territoriales. L'objectif premier de notre recherche est de faire une analyse approfondie de l'espace urbain tunisois et des pratiques sociales dans les banlieues et les périphéries. Pour ainsi combiner les données et faire valoir les résultats ainsi trouvés, ce qui apporte une explication de premier plan sur Tunis et son processus de métropolisation.

Tout au long de sa sédentarisation dans l'espace, l'être humain développe un sentiment d'appartenance et de reconnaissance de soi. Il cherche toujours à s'identifier, à se reconnaître, à appartenir, à avoir des références. Son passage par un territoire donné est souvent marqué dans le temps et dans l'espace par ses réalisations, ce qui approfondit davantage le sentiment d'appartenance territoriale pour lui et surtout pour les générations futures.

L'identité urbaine et le sentiment d'appartenir à une ville sont tributaires de la relation de l'individu avec son espace de vie. Ainsi, les habitants des banlieues éloignées de Tunis, et qui travaillent et font des activités de loisirs au centre-ville, sont-ils Tunisois, même s'ils ne se considèrent pas comme tels ? Pour Jacques Lévy, la « crise urbaine » des villes peut être un facteur qui détermine une certaine identité dans une société. Il considère aussi que, « le refus de la ville, c'est un refus finalement central de la vie en société » (J.C. Grisoni, M. Grubert, J. Lévy, 2007), il présente dans ce contexte un ensemble d'idéologies dont le refus de la ville par ses habitants. Il démontre également que la volonté des individus de devenir propriétaires loin du centre-ville (au lieu de vivre dans

des habitats collectifs au centre) est plus forte que l'identité urbaine, même s'ils continuent à travailler, magasiner et avoir des loisirs dans la ville centre, les individus refusent alors de s'y loger et ainsi d'appartenir à cette entité géographique.

Au regard des constats présentés ci-dessus, il est indispensable de s'interroger sur l'avenir des villes face au développement urbain. La croissance urbaine ne s'arrête pas, et produit des villes de plus en plus étendues dans l'espace, cette nouvelle configuration urbaine articule des enjeux majeurs parmi lesquels l'identité de l'espace et des individus. Le questionnaire réalisé auprès d'un groupe de citoyens en provenance de différentes banlieues du grand Tunis, va nous permettre de montrer qu'ils s'identifient à leur ville, et se reconnaissent à travers ses spécificités et ses caractéristiques urbaines.

Pour vérifier notre hypothèse de l'adaptation identitaire aux nouvelles formes de croissance urbaines, un exercice d'enquête in situ nous semble pertinent. La consultation des citoyens et la communication avec eux nous permettront de mieux cerner le sujet. Mis à part la taille de l'échantillon choisi, nous pensons que les taux de réponse peuvent être pertinents. Par ailleurs, afin d'être en mesure de répondre à nos questions de recherche, nous avons utilisé toutes les informations recueillies lors des rencontres ainsi que leurs propres commentaires.

Notre enquête avec un échantillon représentatif de la population générale avait pour principal objectif de nous aider à analyser les pratiques urbaines et la perception spatiale des habitants des banlieues. L'échantillon de l'enquête comprend quinze personnes représentatives de la population du grand Tunis qui ont répondu à notre questionnaire. Les répondants, sélectionnés de façon aléatoire à l'échelle des quatre gouvernorats de l'agglomération du grand Tunis, étaient âgés de 20 et 50 ans au moment de l'enquête et provenaient de différentes zones et quartiers des banlieues de la capitale.

Dans le cadre notre recherche, les résultats nous serviront à titre indicatif à appuyer notre observation et nos recherches. De plus, à défaut de temps et de moyens, le nombre et

l'échantillonnage des participants sont limités. Il s'agit tout de même d'une enquête à participation volontaire, nous avons tenté de communiquer avec plus grand nombre, mais seuls ceux qui présentaient des disponibilités ont accepté de nous répondre. La valeur ajoutée de notre questionnaire réside en la collecte d'information et de commentaires qui nous ont servi pour mettre en valeur notre questionnement et l'appuyer.

Cheminement méthodologique

Les questionnements suscités par les formes de croissance urbaine et leur impact sur l'identité de la ville sont dus en grande partie à leur complexité. Elles se traduisent par un enchevêtrement de lectures et de perceptions qu'il est souvent difficile de démêler. Un exposé définissant l'identité et les formes de croissance urbaine en amont s'avère nécessaire pour une clarté et une meilleure lisibilité du sujet. Nous allons d'abord établir, une revue de littérature qui nous permettra de définir et mettre en contexte les thèmes majeurs de notre recherche, avec une lecture des critiques et des différentes visions des auteurs autour des sujets.

Afin mener à bien notre réflexion, et pour garantir une pertinence de la lecture des espaces à analyser, un recul critique s'impose sur notre façon de juger le rapport de causalité entre l'identité et les formes de croissance urbaine. Ensuite et en se basant sur le décryptage des points communs qui relient les deux thématiques à savoir identité et formes croissance urbaine, notre recherche se basera essentiellement sur une analyse socio-spatiale des banlieues de Tunis et l'étude des facteurs qui ont contribué à l'expansion de ces formes tout en mesurant le degré d'attachement des habitants des banlieues à leur identité suite à l'éclatement de l'aire urbaine de la ville.

Il s'agit donc de dresser une analyse spatiale des phénomènes urbains tout en tenant compte des diversités d'échelles de l'urbanisation et des aires géographiques où elle se déploie. Il convient aussi d'observer des populations et des sociétés citadines, d'analyser leurs activités productives, culturelles et ludiques, de fixer des paysages, des orientations de développement urbain de la ville. L'objectif, quant à lui, est encore de comprendre les processus qui ont mené à l'évolution et aux transformations identitaires suite à une explosion de l'aire urbaine, ainsi que ceux conduisant à des dysfonctionnements spatiaux, économiques et sociaux.

L'étude de la ville de Tunis nous permettra de répondre à un certain nombre de questionnements quant à sa dynamique urbaine sociale, à ses décideurs et ses occupants : Comment la ville aura-t-elle été formée et son espace urbain évolué ? Par quel moyen peut-on produire la ville sans anéantir son identité et celle de ses citoyens ? Comment moderniser les villes et poursuivre le processus de développement spatial, sans altérer l'identité culturelle et architecturale de la ville ?

Dans un premier temps, nous allons nous concentrer sur des aspects théoriques et liés aux concepts énoncés au niveau de la problématique. Nous allons donc, approfondir les notions de croissance urbaines et d'étalement en exposant l'évolution historique de la forme urbaine. Il est ainsi nécessaire de faire une distinction entre les différentes formes de croissances urbaines et les modes de développements des villes. En effet, la ville en s'étalant est confrontée à différents enjeux, nous nous intéressons dans le cadre de ce mémoire, à la préservation de son identité dans un contexte de croissance urbaine massive. Pour cela nous allons nous baser sur les recherches, les écrits et les analyses réalisées dans ces domaines.

Le second chapitre présente la ville Tunis. La dynamique de la ville et les différents modes de croissances urbaines seront au centre de nos intérêts. La pertinence de l'étude de cette ville réside en l'originalité de son mode de croissance urbaine et la variété des morphologies dans ses périphéries. La collecte des informations et leurs analyses seront décrites au niveau de la dynamique du développement urbain du grand Tunis ainsi que la ségrégation socio spatiale qui apparaît entre le centre et les périphéries. Il sera également intéressant d'étudier les grands projets programmés pour l'avenir de la métropole, pour déterminer les visions futures de la région métropolitaine de Tunis et sa relation avec son environnement immédiat et ses périphéries. Nous nous référons au niveau de notre analyse à des données statistiques de l'institut national de la statistique de Tunisie (INS), récoltées durant notre visite du terrain. L'accès à l'information n'étant pas toujours facile, nous allons ainsi nous référer à des études similaires à la nôtre, réalisées par des spécialistes du

sujet dans le pays. Le recours à leurs résultats nous a permis de confronter les différentes ressources et données et nous a permis de tracer notre propre ligne d'analyse. Nous avons aussi pu nous procurer des bases de données SIG, mais nous n'avons pu les visionner et les utiliser. Au niveau de ce chapitre, les données récoltées nous ont permis de dresser un premier bilan de l'évolution urbaine et de l'état actuel de la ville de Tunis. Tunis est une ville qui n'arrête pas de s'étendre et de se développer, cela influence sans doute ses paysages, tant urbains que sociaux. L'impact des formes de croissances urbaines sur la société fera l'objet de notre questionnement au niveau du prochain chapitre. L'analyse des informations récoltées sera appuyée par une enquête in situ, sous forme de questionnaire, intéressant les habitants des zones périphériques de la ville.

Ensuite au niveau du troisième chapitre et en se basant les points communs qui relient les thématiques entre elles, c'est-à-dire l'identité et forme de croissance urbaine, notre recherche s'appuiera sur des analyses plus approfondies des stratégies urbaines déployées pour le développement de la ville de Tunis. Cela nous permettra de souligner l'ensemble des facteurs qui ont contribué à l'expansion urbaine et au développement identitaire de la ville. De l'appartenance à l'identité spatiale, l'essentiel des notions de l'identité et sa relation avec la ville et l'urbain seront déployés au niveau de cette partie. Définir l'identité, ses origines et son évolution nous ramènera à la projeter sur l'espace urbain et retrouver le lien entre l'identité personnelle et l'identité urbaine. Nous terminerons ce chapitre par un état des lieux de la situation mondiale actuelle et un questionnement sur la crise identitaire.

Le dernier chapitre est donc plus technique. Grâce à l'étude des différentes phases de développement de l'espace urbain de Tunis, nous pouvons juger de la pertinence du phénomène de la croissance urbaine dans la région. Cette étape consistera donc en une analyse spatiale des phénomènes urbains, tout en tenant compte des diversités d'échelles de l'urbanisation et des aires géographiques où elle se déploie. L'objectif étant de comprendre les enjeux de la croissance urbaine et les défis lancés à la métropole de demain. Une

enquête de terrains nous a permis de mieux cerner la problématique du point de vue social. Le recours à la méthode qualitative est lui motivé par la nécessité d'une recherche proche du terrain. Selon Deslauriers (1991), Park conseillait déjà à ses étudiants, dans les beaux jours de l'école de Chicago, de concevoir la ville comme un laboratoire. Cette idée garde toujours son attrait « il faut s'approcher du terrain, se faire plus inductif et se laisser imprégner de l'air du temps » (Deslauriers, 1991).

S'approcher de la population des banlieues et leur parler était pour nous l'occasion de communiquer avec les usagers de l'espace urbain. Nous avons donc dressé un questionnaire à travers lequel et en utilisant des questions simples et faciles, nous a permis de récolter les informations nécessaires à notre analyse socio urbaine. Il nous permet de déterminer le degré d'attachement de la population des banlieues, leurs sources d'inspirations identitaires et leurs relations au centre-ville.

La dernière partie portera sur une évaluation des résultats des deux parties précédentes, à travers laquelle, nous serons amenés à établir le bilan du questionnaire et répondre aux questions suscitées par notre problématique.

CHAPITRE 1 : Forme de croissance urbaine : la question de l'identité dans la ville

Introduction

Le fait urbain est un sujet d'actualité, l'homme s'interroge sans cesse sur son milieu, son environnement, son entourage et son existence même. L'évolution de son cadre de vie l'interpelle d'autant plus que de nombreux problèmes apparaissent de jour en jour, et influencent ses coutumes et son mode de vie. Ainsi, le développement de l'espace urbain suscite l'attention des urbanistes et des décideurs de la ville, ce domaine ne cesse alors de croître et cela influe les territoires. La croissance des villes résulte de l'ambition de l'homme et son envie de domination spatiale, de ce fait, les villes se développent essentiellement « par leurs périphéries » (R. Allain, 2004). Mais pour mener à bien l'étude de la périphérie, il est nécessaire d'étudier auparavant le centre et son évolution.

De nos jours, la crise de l'énergie, les changements climatiques et la crise économique mondiale contribuent à une révision des plans d'aménagement et à repenser les villes, d'autant plus que les habitudes des citoyens commencent à changer, essentiellement avec le coût élevé de l'énergie et la prise en conscience de l'impact du réchauffement climatique sur l'avenir de la planète. Toutefois, la croissance urbaine se poursuit, et des tentatives de s'opposer à ce mouvement s'avèrent selon Weil (2002) d'une extrême urgence. La croissance résulte le plus souvent de l'extension du noyau central initial de la ville. Dans cette perspective, il s'avère pertinent d'établir une courte revue des diverses théories de la centralité, afin de comprendre les dynamiques qui font évoluer les centres urbains.

1.1. Morphologie de la ville : du centre à la périphérie

1.1.1. La centralité

La centralité n'a jamais été un concept stable, elle répond à plusieurs définitions, que ce soit dans une perspective chronologique ou selon différentes approches scientifiques, géographiques, économiques voir même sociologiques.

Un même centre urbain peut recouvrir différents aspects de la centralité de manière diachronique ou synchronique. Ainsi, les événements qui marquent la formation d'un centre pourraient aussi bien se dérouler dans une même, ou à des périodes différentes. Le centre est, à la base, « le milieu d'un espace quelconque » (Dictionnaire de l'Académie française, 1835) ou un point central qui présente des forces d'attractions ou de convergence. Selon F. Choay et P. Merlin (1998), « l'expression centre urbain recouvre une réalité complexe, composite et variable ». Ils considèrent aussi qu'« il est différent selon la taille de la ville, son origine et le site primitif qui lui était lié, les vicissitudes de son développement et la diversité de ses fonctions » et qu'on ne peut donc pas donner une description ou définition simple et rigoureuse du centre urbain.

- ***Le concept de la centralité***

Le terme de centralité a, selon W. Christaller (1933) deux acceptions : la première, dite « centralité urbaine », a été proposée dans sa théorie des lieux centraux : « la centralité est la propriété, conférée à une ville, d'offrir des biens et des services à une population extérieure, résidant dans la région complémentaire de la ville ». Le deuxième sens du terme de centralité caractérise « la position plus ou moins accessible d'un nœud dans un réseau, elle se mesure par des indices de position d'un sommet dans un graphe » (Hypergéométrie, 2004).

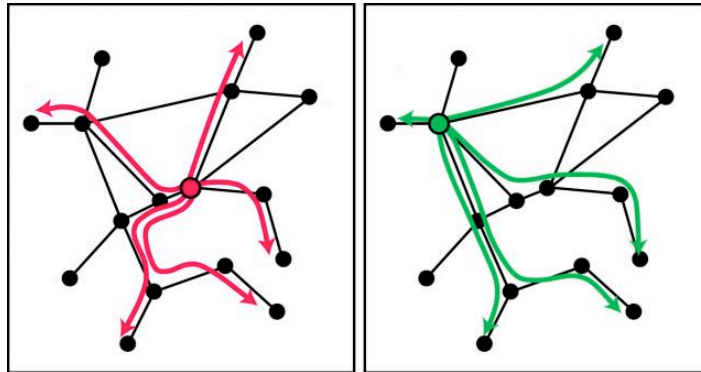


Figure 1 : Situations relatives de deux centres au sein d'un même réseau

Source : <http://www.cybergeoe.eu/index5532.html>. Consulté le 23 septembre 2008.

Il est possible de distinguer deux types de position centrale dans un réseau qui pourrait être similaire au réseau d'une ville : celle qui minimise la somme des distances d'un nœud à l'ensemble de tous les autres et celle qui minimise la distance maximale entre un nœud et tout autre nœud du réseau. Le schéma ci après (Figure2) montre la différence entre la position du centre rouge qui est mieux positionné dans le réseau, mais qui est également mieux situé spatialement et le centre vert, dont la position lui attribue des difficultés au niveau du positionnement au sein du réseau.

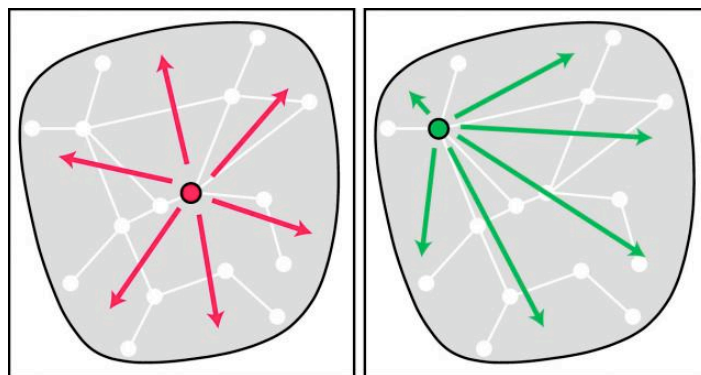


Figure 2 : Positionnement spatial relatif des deux sommets de la Figure 1

Source : <http://www.cybergeoe.eu/index5532.html>. Consulté le 23 septembre 2008.

Dans les études comparatives des villes, ces deux acceptions de la centralité se rejoignent souvent et leurs mesures induisent des classements similaires; car l'exercice de

fonctions centrales et la prestation de services à une clientèle extérieure impliquent une bonne accessibilité, donc une forte centralité dans les réseaux de transport.

W. Christaller (1933) considère aussi que la centralité dans « pourrait ainsi apparaître comme la propriété fondamentale qui explique la formation des agglomérations urbaines. Elle s'auto-entretient vu que la valorisation du capital économique, social et symbolique accumuler, suscite localement des investissements visant à renforcer l'accessibilité du lieu central, qui tout au long de sa croissance, développe des rapports et des liens de solidarité ou de concurrence, ainsi ce surcroît d'accessibilité rend le lieu plus attractif » (Hypergéométrie, 2004). Cependant, l'hyper croissance des fonctions centrales, avec l'encombrement qu'elle provoque, mènent aussi à l'émergence de centres secondaires, de nouvelles villes dans une région, ou de centres nouveaux dans une ville ou une région urbanisée. Ils ne remplacent toutefois, pas le centre initial, mais possède les mêmes caractéristiques à une échelle plus réduite.

- ***La centralité urbaine***

Le concept de centralité urbaine recèle des dimensions économiques, sociales, politiques et symboliques. Levy et Lussault (2003) considèrent que la centralité désigne « la position géométrique centrale d'un lieu dans un espace déterminé ». Et dans une signification plus large, elle définit « la capacité d'un lieu qui concentre hommes et activités, à polariser un espace plus ou moins vaste ». Ce concept s'accompagne d'une multitude de significations et d'appréciations, dépendant des critères d'évaluation.

La centralité est donc dynamique et évolutive. Dans les espaces urbains, des centralités naissent ou disparaissent suite à des changements de paradigmes, de situations et de circonstances. Il existe tout de même, des centralités qui sont propres à des modes de production, qui demeurent inchangées selon les époques ou les périodes. Les centres historiques et les pôles touristiques gardent leurs authenticités et leurs attractions centrales, car ils puisent leurs forces dans l'identité des peuples.

La nature de la centralité ainsi que son importance sont étroitement liées à des questions d'échelles et de taille concernant les espaces urbains. Dans une optique évolutive, la croissance des espaces urbains a multiplié les formes et les types de centralités. Elle peut être « unique » (un seul pôle d'attraction), « bicéphale » (développement de deux centres à importance urbaine égale) ou « polynucléaire » (prolifération de plusieurs centres autour du centre initial). Après la formation d'un espace à caractère urbain, la centralité se rapporte plutôt à un ou plusieurs facteurs (lieu d'échange, centre civique ou religieux...), localisés dans un même endroit. Avec l'industrialisation et l'exode rural massif, les villes se sont redéfinies et se regroupées d'une façon assez dense autour de nouvelles centralités à noyaux multiples, généralement géométriques et/ou historique.

Avec l'avènement des modes de transport modernes, « la ville a commencé à s'éclater » (T. Spector, 1998), et avec elle les centralités respectives. Dans les villes de petites ou moyennes tailles, la centralité est essentiellement liée à un centre civique et, dans certains cas à un deuxième centre plus périphérique, qui est lui d'ordre industriel ou commercial. Les grandes villes, les métropoles⁵, mégalo-poles⁶ ou conurbations⁷ se structurent autour de différents centres à fonctions et échelles très diverses. À une échelle plus vaste, l'espace urbain est une centralité pour toute la région qui l'entoure. La centralité s'apprécie donc dans des degrés d'importance très divers.

5 Le terme de métropole vient du bas latin metropolis, qui lui-même vient du grec mêtêr, « mère » et polis, « ville ». La métropole, c'est à l'origine la ville mère, celle d'où viennent marins et négociants grecs qui ont créé des comptoirs dans tout le monde méditerranéen antique... Avec le temps, le sens a changé. Le terme s'applique aujourd'hui à une grande ville et souvent même une très grande ville pour rendre compte de son influence, de son rayonnement qui peut s'exercer à plusieurs échelles, mondiale, nationale ou régionale (LaRousse.fr, 2008).

6 Très grande agglomération urbaine résultant du regroupement de plusieurs conurbations. La plus ancienne est la Mégapolis du nord-est des États-Unis (LaRousse.fr, 2008).

L'importance du degré de centralité joue comme facteur de croissance et de développement d'une ville. Elle peut être un moteur, sinon un frein au développement d'un espace urbain. Les croissances urbaines créent, autour de la ville des centralités urbaines complexes et diverses. En observant le développement des villes dans le monde, géographes et urbanistes ont enregistré et défini de nouvelles formes et caractéristiques urbaines comme les *edges-cities* ou le dédoublement du centre (Joel Garreau, 1991). Dans la planification urbaine, la centralité est un élément-clé pour la viabilité d'un espace urbain. Son implantation et sa fonctionnalité peuvent émaner d'une politique volontariste et n'est pas dans tous les cas un produit d'un processus temporel plus ou moins long. L'émergence de nouvelles centralités autour des villes suscite tout de même des questionnements quant à l'avenir des centres et leur évolution.

La force d'attraction d'une centralité d'un espace, selon un critère bien défini, peut faire l'objet d'analyses urbaines rigoureuses. La branche géographique de l'analyse spatiale se consacre entre autres à démontrer et à prévoir les forces d'attraction d'un centre par rapport à sa périphérie respective. Cela permet de définir un degré de polarisation, qui l'aide à établir une hiérarchie d'une centralité face à une autre. Dans le cas des villes en voie de métropolisation, l'apparition de nouvelles centralités périphériques engendre la mise en place de nouvelles pratiques urbaines.

La ville de Tunis fait partie des villes qui ont vu leur espace urbain se développer autour d'un centre. Le noyau de la ville représenté par l'ancienne ville représentait le centre de l'agglomération. En 1943, Bernard Zehrfuss a été nommé architecte en chef du gouvernement de Tunisie, pour travailler aux côtés de Paul Herbé notamment, afin d'élaborer de nombreux plans d'urbanisme et à des bâtiments publics (Encarta, 2009). Et la principale caractéristique du nouveau plan d'Aménagement présenté par B. Zehrfuss en 1945 était la mise en valeur de la centralité, exprimée ci-après (Figure3). Zehrfuss a

7 Agglomération urbaine formée de plusieurs villes qui se sont rejointes au cours de leur croissance, mais qui ont conservé leur statut administratif (LaRousse.fr, 2008).

proposé au niveau du plan de développement de la ville de Tunis, un projet qui n'a pas abouti, une extension de la ville avec « la création de villes nouvelles de 30 000 Habitants tout autour de la commune de Tunis et reliées à celle-ci par un maillage de voies rapides et un réseau de chemin de fer » (J. Abdelkafi, 1989).

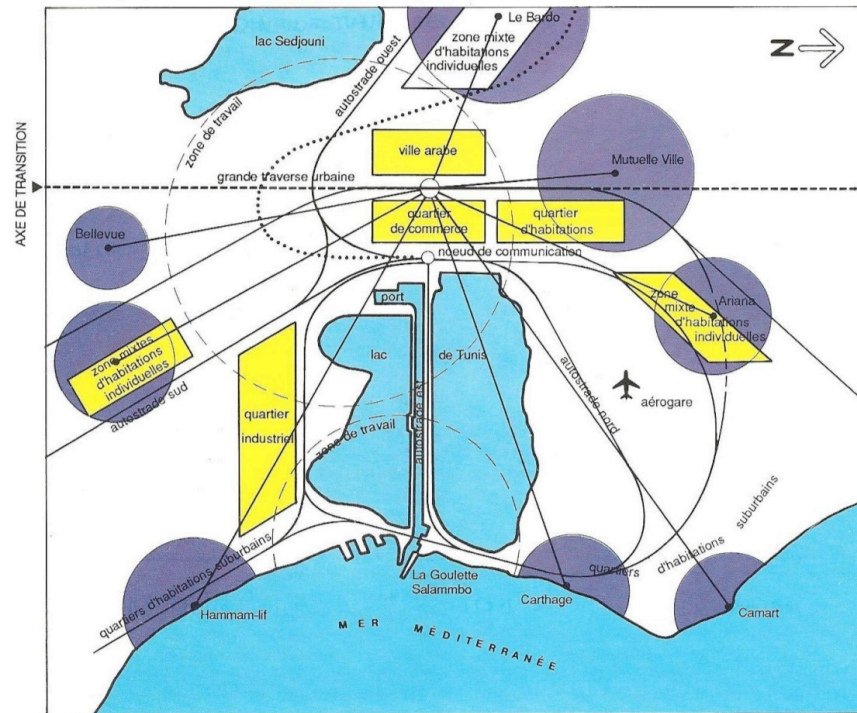


Figure 3 : Schéma d'aménagement de la région de Tunis (1945) Service d'architecture et d'urbanisme, secrétariat général du gouvernement, B. Zehrfuss, Architecte, Tunisie 1945

Source : *La Médina de Tunis : espace historique*, J. Abdelkafi, Paris : Presses du CNRS, c1989, p 86

De nos jours, le concept de centralité est perçu dans sa totalité c'est-à-dire qu'il intègre la concentration de richesses, de pouvoir, d'information, de connaissance, de culture, etc. Un lieu à fort potentiel de polarisation se doit de réunir le plus de caractéristiques possible pour faire valoir son importance dans un contexte global. Présentement, il n'est plus question d'une seule centralité, mais bien de centralités multiples et différentes selon les caractéristiques qu'elles ont à offrir. Nous nous retrouvons donc avec une pluralité de centres qui peuvent être des centres économiques, politiques,

culturels, historiques. Par conséquent, nous sommes aujourd'hui confrontés au phénomène de hiérarchisation des centres.

Cette hiérarchisation propose un tout nouveau débat : existe-t-il une centralité dominante ? Selon Tellier (1986), le centre dominant se retrouve simplement à être celui qui est au centre géométrique, car « dans un espace isotrope, dès que la friction de l'espace existe et que celle-ci donne lieu à des forces d'attraction qui ne croissent pas avec la distance, même en l'absence de discontinuités, les tendances à la polarisation s'imposent et elles font naturellement apparaître une hiérarchie de centres et une prédominance du centre géométrique ». Cela implique que le centre d'une ville soit l'espace doté d'une facilité d'accès et à distance presque égale de toutes les périphéries.

D'autres recherches affirment, qu'il n'existe aucune centralité dominante puisque tous les centres présents profitent l'un de l'autre et s'influencent mutuellement. Bordreuil (1994) considère alors que « le centre est moins le reflet de principes d'unités profondes, politiques ou symboliques, qu'il n'émerge de la concentration auto-entretenu des supports attractifs qui s'y cooptent, chacun profitant du potentiel attractif du voisinage, et contribuant par sa présence à renforcer ce potentiel ». Les recherches ont montré une relation importante entre mobilité et centralité. Un centre est généralement un lieu accessible. Il est majoritairement localisé à la convergence des lignes de trafic. La mobilité spatiale est donc un facteur majeur de développement d'une centralité (économique).

Nombreux centres ont perdu une partie ou la totalité de leur attractivité, suite à une configuration et un agencement inadapté aux besoins actuels. A. Abdelmajid (2000) considère que le concept de « centralité multiple » demeure problématique au regard des évolutions que connaissent ces centres anciens. Pourtant, on remarque aujourd'hui un retour vers le centre. Il s'agit moins d'un retour que d'une reprise, car selon l'office de planification et de développement du Québec (1975, p55), nous assistons souvent au remplacement d'une population résidente par une catégorie plus favorisée. Pour les centres

historiques, le retour se fait sur des bases symboliques, historiques et surtout à cause d'un attachement au patrimoine culturel que détient le centre.

La centralité dans la ville est donc une notion complexe. Les villes se développent généralement autour de leurs centres géographiques, lieu d'attraction et de centralisation. L'émergence des périphéries et des nouvelles centralités a affaibli les centres et dissipé leur emprise. Cette disparité que connaissent les villes aujourd'hui se traduit par une croissance urbaine, sous des formes très variées, anciennes, mais d'actualité, alors l'étude de sa manifestation et ses impacts s'avère d'une importance incontournable.

1.1.2. Croissance et formes de croissance

Pour décrire la manière avec laquelle la croissance urbaine pourrait être perçue (P. Merlin, 1994), considère qu'elle ne peut pas être appréhendée uniquement par « des chiffres et des statistiques de populations ». Mais elle prend aussi la forme d'« une croissance spatiale qui résulte du jeu combiné et multiplicatif de la croissance démographique et de l'augmentation de la consommation d'espace par individu ».

Historiquement P. Merlin (1994) considère que « l'essentiel de la croissance urbaine s'est produit depuis la révolution industrielle au XIXe siècle dans les pays non européennes ». Cela s'explique par la révolution industrielle et le boom de la croissance économique qu'a connu la majorité des villes européennes. Alors que pour les pays en voie de développement c'est au cours du XXe siècle que « la vague de croissance urbaine s'est réellement amorcée » (P. Merlin, 1994). Et cela s'est traduit par une croissance sociodémographique importante et une croissance spatiale marquante. Pour la Tunisie, pays anciennement urbanisé le taux d'urbanisation était de 28 % en 1925, il atteint aujourd'hui 64.8 % selon le recensement de 2004 (Ch, Morched, 2005), la région du grand Tunis considérée selon A. Belhedi (2000) « une région urbanisée » elle comptait en 1994 (c. f. tableau 1) une population urbaine de 61 % de la population globale du pays, contre près de 40% en 1966 et un taux de population urbaine de 92 %.

Tableau 1 : Comparaison des taux d'urbanisation de Tunis à celle de la Tunisie entre 1984- 1994

	<i>1984</i>	<i>1994</i>
Le grand Tunis	84.7%	92.1%
La Tunisie	57.1%	61%

Source : INS, 1984, 1994

La configuration, la hiérarchie et la distribution spatiales du système urbain des villes seront marquées par le contexte dans lequel se sont déroulées l'urbanisation et les modalités de la croissance urbaine. Dans ce sens, Merlin (1994) considère que « la croissance urbaine résulte des conjonctions de la croissance de la population, des villes et de leurs banlieues avec l'augmentation de la consommation d'espace par habitant ». En effet, la croissance des villes résulte des interactions avec l'environnement, des liens entre la ville et la campagne et de la politique urbaine. Autant, sa distribution et ses rythmes reflètent les choix opérés au niveau social et économique (A, Belhedi, 2000) son analyse est d'un grand intérêt pour déceler les retombées et les tendances sur le système identitaire urbain.

Le développement « des grands ensembles urbains », puis celui des « villes nouvelles » et enfin « l'extension de l'habitat individuel dans les franges rurales des agglomérations » (P. Merlin, 1994) ont eu des conséquences importantes pour la ville et surtout pour les parties centrales. Celles-ci ont d'abord vu leur population diminuer, ce qui n'était pas nécessairement négatif, puisqu'elles étaient très denses (P. Merlin, 1994). Mais dans les années 1970 en particulier, cette « désurbanisation » a concerné les couches moyennes voire dans certains pays (beaucoup moins en France que dans le reste des pays développés) les couches aisées.

« Ce déclin de la population » (P. Merlin, 1994) était alors un des moteurs d'un mouvement migratoire des activités économiques, de commerce, de services et de loisirs, à

quitter à leur tour la ville centrale pour se rapprocher de leurs clientèles dans leurs périphéries. Les recettes fiscales de certaines villes (Londres, Amsterdam, Rotterdam, Stockholm,) en ont été sérieusement affectées au début. Et au-delà même des villes, il est à noter que les l'urbain s'impose de plus en plus et séduit ceux qui résident à la campagne. Ils commencent alors à adopter un mode de vie, des activités de loisir et des habitudes des citadins. D'ailleurs, Merlin (1994) considère que sur le plan spatial, « la distinction entre le monde urbain et le monde rural est de plus en plus délicate à opérer ».

- ***L'étalement urbain***

L'étalement urbain est une des formes de croissances qui marquent le développement de l'espace de Tunis. Du verbe étaler *v.t. (de étal)* qui selon le nouveau dictionnaire de la langue française (Larousse, 2007) signifie « disposer les objets les uns à cotés des autres sur une surface », l'étalement urbain est l'action de développer les constructions sur une surface, une sorte d'extension territoriale de l'aire urbaine, de faibles densités. Il désigne ainsi, le développement des surfaces urbanisées en périphérie des grandes villes. Ce type d'urbanisation se développe principalement sous forme pavillonnaire; au cours de son évolution, une forte importance aux espaces verts est accordée. Les espaces issus de ce phénomène présentent une faible densité et les surfaces occupées par un foyer (maison + jardin privatif) sont plus étendues que celles d'un appartement en immeuble. Considérer comme une expansion urbaine démesurée et incontrôlée, c'est à présent d'étalement urbain qu'on parle.

Vu qu'il représente une des formes de croissance urbaine la plus controversée, et de par de la complexité de le cerner, plusieurs qualificatifs lui ont été attribués, telle que « ville éparpillée » (Bauer et Roux, 1976), « ville qui se défait », ville qui « vole en éclat » (Choay, 1992), « ville en bribes parsemées sur la campagne » (Baker, 1992), « anti-ville » (Ascher, 1993), le *suburb* américain (Kaufmann, 2000). Certains auteurs comme Beaucire (2000) qualifient cette ville étalée, éparsée et fragmentée, de « gaspilleuse et de peu efficace,

dévorante la ressource des générations futures », alors que Pinson et Thomann (2002) qualifient plutôt cet espace de « compagnes urbaines ».

Cela émane peut-être d'une confusion sémantique qui accompagne la caractérisation du phénomène. Dans un contexte où la ville « s'éparpille » (Bauer & Roux, 1976), « éclate » (May et al. 1998), ou « se diffuse » (Secchi, 2002), elle parvient finalement à être « invisible » (J. Boissonade, 2008). Et deviendrait même, illisible puisqu'elle conquiert ses alentours en « installant des centres dans ses périphéries » (Paquot, 2004). La crainte de la dilution de la ville dans l'espace rural est de plus en plus accrue, surtout lorsque F. Choay (1994) annonce « la mort de la ville ». Pour cerner ce phénomène, les chercheurs se sont penché sur la définition du terme et l'énumération des dénominations possibles qu'il pourrait avoir.

Toutes ces qualifications et bien d'autres ne cessent de se proliférer de jour en jour dans toutes les sphères qui touchent de près ou de loin, la croissance urbaine. M. Barcelo (2000), définit l'étalement urbain comme étant « une forme de suburbanisation par laquelle les usages résidentiels et commerciaux s'étendent de la ville centrale vers la campagne environnante pour y remplacer les espaces libres et les fermes, avec des densités faibles et un mode de vie tributaire de l'usage de l'automobile ». Et en 1992, le service de planification de la ville de Québec a publié plusieurs essais de définitions de l'étalement urbain (Ritchot, Mercier et Mascolo, 1994) dans lesquels ils qualifient le phénomène : « d'une extension du territoire urbain qui produit, à l'échelle métropolitaine, une forme urbaine diffuse ayant l'apparence de taches d'huile contenant un tissu urbain généralement de faibles densités et qui est séparé par des espaces en friches ». La variété des définitions vient de la difficulté de le cerner spatialement, si l'étalement est cet éclatement de l'aire urbaine, comment l'intégrer dans les stratégies de planification ? Et comment qualifier les espaces qui en résultent ?

Par ailleurs, si l'avènement du machinisme a eu des conséquences évidentes dans l'évolution des modes de transports avec l'étalement urbain comme corollaire, son impact

sur la pensée urbanistique a été tout aussi important. Depuis «La machine à habiter» de Le Corbusier (1945) le nouveau mode d'aménagement du territoire selon la formule « soleil-espace-verdure » de la charte d'Athènes (1941) et le courant fonctionnaliste qui prônait la séparation des fonctions de la ville (charte d'Athènes, 1941), des voix se sont élevées pour renverser une tendance qui mettait la ville au service de l'automobile. Or selon une définition élaborée par la société de transport de Montréal (2002), «l'étalement c'est la désintégration de l'espace et des liens physiques et sociaux que seul un ensemble organisé peut générer».

Contrairement aux analyses portant atteinte à l'étalement urbain affiche mystérieusement un incontestable succès auprès de citoyens à la «conquête de l'espace » (Fouchier, 2000). Cela confirme que cette forme d'appropriation du territoire ne serait que la manifestation spatiale d'un principe plus général des sociétés contemporaines (Lévy, 2000; Salvator, 2001).

Alors si Fouchier (2000), considère que les citoyens européens qui désirent vivre loin de la ville sont à « la conquête de confort, de moindre stress, de meilleure santé, d'accès à la nature », F. Ascher (2003) de son côté affirme que « grâce aux moyens de transport individuels et à l'usage des technologies de communication sans fil, y compris pour Internet, la dispersion urbaine s'accroît, les urbains cherchant toujours à aller plus loin, à avoir plus d'espace à des prix plus abordables ». La conjoncture économique est importante dans ce choix. Le coût du foncier est moins élevé en périphérie que dans la ville centre, pourtant plus dense. En Tunisie et dans la majorité des pays en voie en développement, l'installation de la population en banlieue n'est pas toujours un besoin de confort, autant qu'une nécessité économique et sociale. La prolifération de quartiers spontanés dans la périphérie de Tunis créant « une ceinture urbaine » à la ville centre résulte de la forte demande en logement de la part d'une population à faible revenu et issue de l'exode rural.

La croissance urbaine est un phénomène qui a marqué l'histoire des plus grandes villes du monde les premiers mouvements d'expansion urbaine ont été favorisés par l'amélioration des transports en commun (M. Cahn, 2003). La construction des lignes de tramway dans de nombreuses villes a provoqué leur extension. Los Angeles et Londres sont deux exemples éminents, dans la croissance rapide de la superficie de la ville, principalement suite à la construction des lignes de tramway et de chemin de fer suburbain. Ainsi, M. Cahn (2003) considère que la généralisation de l'automobile à partir des années 1940 et le développement des logements avec jardins, pour remplacer les îlots insalubres du centre-ville, ont favorisé le développement à grande échelle des espaces urbanisés. Toutefois, ce phénomène a longtemps été ignoré lors de l'élaboration des plans de planification des villes, alors qu'il représentait une menace importante pour les espaces agricoles et périphériques de la ville. Quel serait donc, la relation qui unit la ville à ses périphéries ? Et dans quelle mesure pourrait-on déterminer leur interdépendance ?

1.1.3. Périphérie et ville

« Être ou ne pas être une banlieue? Une question sans réponse »⁸ dans tous les discours qui traitent la question urbaine, le terme banlieue fait souvent référence à l'espace opposé à celui de la ville. Il reste tout de même intéressant de faire la différence entre ces deux entités, et mettre en valeur les relations qui peuvent naître entre elles.

La géographie des quartiers urbains mouvant au grès du rythme d'urbanisation (P. Merlin et F. Choay, 2005), participe étroitement à la composition des paysages. Elle constitue donc un élément essentiel pour le repérage et l'identification (P. Merlin et F. Choay, 2005) des espaces. Dans ce contexte la périphérie se définit alors par rapport au centre. F.Choay et P.Merlin (1988) considèrent que la centralité qualifie l'action d'un élément central sur sa périphérie. L'un est indispensable pour définir l'autre. Chaque centre dispose donc de sa périphérie. C'est aussi dans cette approche que résulte la complexité du

⁸ Site officiel de Statistique Canada, consulté le 13 mars 2008

concept. Le centre ne peut ainsi exister que par rapport à un espace qualifié de périphérique et ce dernier ne peut exister que par rapport à une origine, un repère dit central ou centre.

Frédéric Gilli (2001) constate que « les particularités d'une ville ne sont souvent que la localisation spatiale et temporelle », ce sont donc des particularités propres à tout espace urbain. Mais la ville centre se définit par son rôle caractéristique : la centralité. Ainsi, il faut s'interroger sur les rapports qui lient le centre à sa périphérie ?

Durant les années 1990, les zones périphériques (spécialement rurales) ont été revalorisées, ce qui a changé le contenu des définitions de ces espaces, car : elles « sont de moins en moins associées à l'activité agricole » (R. Courtot, C. Perrin, 2005). Les qualifications et descriptions des périphéries des villes dépendent de la façon dont elles se sont formées, elles peuvent ainsi recevoir l'appellation de : « banlieue » (Antoine Furetière, 1690), « quartier spontané » (C. Petropoulou, Paraxis), « ceinture de villes » (A. Belhedi, 1989), « unité de voisinage », *neighborhood unit* (Choay et Merlin, 2005), « zones préurbaines » (Castells M., 1973) ou tout simplement « zones périphériques » (C. Petropoulou, Paraxis). Mais le terme le plus répandu dans la littérature est celui de banlieue. Nous allons aussi le développer vu que pour le cas de notre étude les zones périphériques de la ville de Tunis sont appelées les banlieues.

P. Merlin et F. Choay (2005), dans leur Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, considèrent que la banlieue est « un territoire urbanisé qui entoure la ville, elle est constituée de communes autonomes, mais qui se sont urbanisées sous l'influence d'une ville centre ». Ces espaces sont souvent considérés comme des intrus, ils ne font partie ni de l'espace urbain central, ni de la zone rurale et agricole. Les banlieues sont souvent l'évolution d'un regroupement social et territorial, caractérisé par leur « dépendance de la ville » (P. Merlin et F. Choay, 2005).

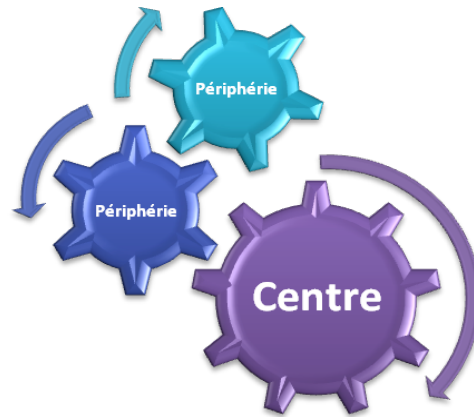


Figure 4 : Interdépendance du centre avec les périphéries

Source : Conception © Manel DJEMEL (Synthèse)

Les aires d'urbanisation périphériques gardent des liens de dépendances à la ville centre. Cette relation qui les unit pourrait être, « une dépendance historique » (P. Merlin et F. Choay, 2005), vu que ces zones accueillent des activités et des logements qui débordent de la ville, suite au manque d'espace. « La dépendance fonctionnelle » (P. Merlin et F. Choay, 2005), quant à elle, est justifiée par le manque de services et d'administrations illustré au niveau des banlieues, et ceci renforce leur soumission, c'est-à-dire que les habitants se trouvent souvent dans l'obligation de se déplacer vers le centre pour y travailler, pour effectuer certaines tâches administratives, pour accéder à des services spécifiques (santé, commerces, etc.) ou encore pour les loisirs.

Pour P. Merlin et F. Choay (2005) la relation entre les banlieues et leurs « villes mères » se caractérisent par « la ségrégation et le desserrement » : Il existe ainsi, différentes formes. La ségrégation économique résulte de la séparation des fonctions dans l'espace, créant des zones de favoritismes et de tensions même parfois entre les banlieues riveraines. De son côté la ségrégation sociale est causée principalement par la différence des activités, et par conséquent la différence des revenus, elle caractérise principalement les agglomérations américaines et se fait plus discrète en Europe. (P. Merlin et F. Choay, 2005). La ségrégation démographique apparaît de son côté, dans les pays qui mettent en place des mécanismes de financement de logements et d'accès à la propriété notamment

pour les jeunes ménages, disposant d'un revenu moyen qui ne leur permet pas d'acheter au centre-ville (P. Merlin et F. Choay, 2005). « Le desserrement est le mécanisme qui conduit les activités » (P. Merlin et F. Choay, 2005), il peut s'expliquer par la poursuite du développement hors de la ville centre, car la ville s'étend en périphérie, dans toutes les directions aboutissant ainsi à une dilution urbaine (Burgel, 1991) et une dispersion des activités.

Les relations entre la ville centre et les périphéries s'intensifient, tant au niveau spatial que social. Si la dimension sociale qui est en étroit rapport avec, l'économie présente un certain dysfonctionnement, tel qu'expliqué en amont. La portée spatiale est bien plus diversifiée. Si l'on s'attarde sur la vision géographique du phénomène, comme P. Merlin et F. Choay l'ont fait, il est possible de classer les rapports spatiaux entre périphéries et ville en trois catégories : « Le modèle américain, le modèle nord-européen, et le modèle méditerranéen ».

Dans les villes américaines, le centre a généralement une vocation de service, l'activité et la vivacité de ces villes sont remarquables pendant la journée, mais se dissipe dès que le soleil se couche et laisse la place à des minorités ethniques, sociales et économiques. La vie se déplace à ce moment vers les banlieues qui accueillent les classes aisées de la société qui demeurent dans « les suburbs périphériques » (P. Merlin et F. Choay, 2005). Le modèle des villes européennes est différent, car il est issu d'une tradition urbaine ancienne et « fortement ancrée » dans l'histoire (P. Merlin et F. Choay, 2005). La quête d'espace et de propriétés à prix abordables transporte certains citoyens vers les périphéries, rejetant les centres, devenus historique avec le temps et inaccessible de par leurs valeurs foncières élevées. Ce qui contribue alors à la création de zones périurbaines destinées en majorité à des classes moyennes, voire faibles, et un centre extrêmement riche.

Et en opposition aux modèles précédents, la ville méditerranéenne a toujours été « au cœur de la civilisation et des faits de société » (P. Merlin et F. Choay, 2005), le centre, lieu privilégié des classes aisées, des palais et des demeures de riches, avait auparavant un

rayonnement urbain éclatant et poussait en périphérie les classes les plus pauvres. Cependant, ce schéma restera nuancé, car en Tunisie par exemple, ce modèle correspond à la période précoloniale, entre les années 1930 et 1950 au cours de laquelle la population de Tunis s'est considérablement accrue. En effet, elle a presque doublé, passant de 220.000 habitants, en 1936, à 410.000 en 1956 (Sebag P., 1958). Cela a considérablement affecté l'espace urbain central, envahi par les ruraux, fuyant une agriculture devenue automatisée et donc incapable de les nourrir. L'exode rural pousse les bourgeois, qui se trouvant dans une ville de plus en plus dégradé et congestionnée par les ruraux, à s'installer dans de nouvelles zones périphériques créent pour subvenir à leurs besoins de lux et de confort.

Même si au niveau de la sphère politico administrative et statistique, la ville est encore perçue comme le lieu de la concentration économique, polarisant un espace métropolitain « sous influence urbaine », en continuité avec la perception des années 1970 (G.Bauer et J.-M.Roux, 1976), la ruralité tend à disparaître par absorption. L'évolution apparaît au niveau des années 1990, quand on commence à réviser l'ancienne vision hiérarchique, et la relation de dépendance à sens unique, pour la substituer par une nouvelle perception de complémentarité entre la ville et ses périphéries : chaque lieu a son attraction particulière. Au cours des années 1990, une nouvelle vision est accordée à la relation entre l'espace urbain et l'espace périphérique, il n'y a « plus de domination de la ville sur la campagne : le rural et l'urbain sont simultanément analysés comme antithétiques et complémentaires » (R. Courtot, C. Perrin, 2005). Toutefois, ils demeurent tous deux, des entités distinctes, symétriquement opposées du point de vue de la société : la nouvelle lecture accorde à la ville « des valeurs négatives elle devient synonyme d'encombrement, de pollutions diverses et de violence » (R. Courtot, C. Perrin, 2005). De son côté « la campagne se trouve revalorisée » (R. Courtot, C. Perrin, 2005) on lui associe alors « le calme, la liberté, et le bonheur » (Hervieu, Viard, 1997). D'ailleurs, la ville commence à connaître de « nouveaux dynamismes » (Kayser, 1990).

La dynamique urbaine dans la ville se traduit donc par des changements sociaux et un renouvellement de la population. Malgré le fait qu'il soit vidé de son contenu sociologique antérieur, le noyau villageois historique (le centre-ville) persiste et a souvent conservé « des commerces et des services de type central » (R. Courtot, C. Perrin, 2005). Ses occupants ont été, en général, remplacés par une population d'immigrants en provenance des zones rurales plus éloignées, à la recherche de logement à prix abordables et à proximité des centres urbains, et de leurs nouveaux lieux de travail, après avoir quitté les terres agricoles, pour la ville. Tels est le cas pour la ville de Tunis, qui sera détaillé empalement dans les prochains chapitres, en dépit des grandes vagues de déplacement humain vers le centre-ville, une sorte de permutation s'est pratiquée entre l'espace urbain et périurbain de la ville. Les nobles s'installent en banlieues alors que les ruraux s'accaparent du centre-ville.

Dans un contexte de globalisation et de crises mondiales, tels que la crise de la bourse de New York septembre 2008, le réchauffement climatique ou la fonte des glaces de l'arctique, la croissance urbaine oblige donc à « repenser la ville elle-même » (R. Courtot, C. Perrin, 2005). François Ascher après avoir observé les transformations structurelles des métropoles des villes européennes, fournit en 1995 le concept de « métropole » essayant de montrer l'intégration d'espaces non contigus, dans le processus de métropolisation, et laissant subsister des vides interstitiels, pouvant être conçus comme des métastases urbaines (R. Courtot, C. Perrin, 2005). Ces divergences et transformations donnent naissance aux crises urbaines, car l'affaiblissement du centre d'un côté, la décentralisation et le déplacement des centres de l'autre, ou encore la ségrégation socio spatiale diminuent considérablement le pouvoir et le rayonnement de la ville. La majorité des villes du monde actuel, sont en course vers la métropolisation, un pouvoir envahissant qui englobe une grande surface urbaine, procure à la ville un rayonnement et une renommée internationale. L'impact de l'économie et de la dimension sociale nous intrigue et nous mène à une plus profonde attention pour ces phénomènes. Comment la forme urbaine a-t-elle évolué au

cours du temps ? Et par quel processus émerge la métropolisation comme forme de croissance urbaine ?

1.2. Évolution historique et formes de croissance urbaine

« Une ville est un nœud chaque fois singulier de formes caractérisées et de force spécifiques donnant lieu par dialectisation à des significations urbaines particulières » (A. Medam, 1997). Au fil du temps la forme de la ville a changé considérablement. Un ensemble de facteurs a conditionné ce changement tel que : la philosophie, les systèmes gouvernementaux, la taille de la population, la sensibilité artistique, le design technique, les méthodes de construction, le pavage des rues, les technologies de transport, l'assainissement, le traitement des déchets et l'approvisionnement en énergie (J.H. Crawford, 2005).

L'espace urbain est l'ensemble d'éléments spatiaux matériels et immatériels qui contribuent à la construction de la forme urbaine. Dans sa présentation du schéma relationnel de la ville A. Medam (1997) propose deux formes : « les formes substantielles » (foncière, immobilier) qui peuvent être encombrantes, saturées, marquées par l'histoire, rigides ou même inamovibles et « les formes immatérielles » qui elles, sont symboliques, idéologiques, mémorielles, imaginaires et linguistiques.

La notion de forme urbaine est alors d'une importance majeure lors de la lecture de l'espace urbain, car elle a une considération identitaire. Chaque ville présente une forme urbaine propre, fruit des changements sociaux, des influences du climat et de son milieu. Les villes, selon A. Medam (1997), résultent d'une interaction entre les différentes forces motrices agissant dans la ville et les formes engendrées par l'interaction de ces forces. Quelles sont alors les différentes étapes qui ont marqué l'histoire de la formation des villes ?

1.2.1. Naissance de la ville

L'évolution de l'histoire de la formation de l'espace urbain varie selon les lectures et les sujets d'étude. Nombreux auteurs l'ont décrit, et la répartition chronologique ne diffère pas trop d'un auteur à l'autre. Pour décrire l'évolution chronologique de la ville, nous allons nous référer aux travaux de Ch. Jemelin (2003), qui partage l'histoire de la formation du domaine urbain en quatre grands groupes évoluant dans le temps et l'espace. Il base ses propos sur l'impact de l'évolution du secteur du transport par rapport au domaine urbain.

La première phase que l'auteur présente est celle de **l'urbanisation massive** qui prend fin en 1914, suite à la chute du carcan formé par les enceintes médiévales. La croissance urbaine bat alors de l'aile, essentiellement du fait du développement industriel, fruit de la révolution de la fin du XIXe siècle. Avant cela, « la marche à pieds était le mode privilégié pour se déplacer » (Ch. Jemelin, 2004), l'espace urbain est à ce moment représenté par la ville centre et ses limites. Mais la distinction entre le rural et l'urbain va persister quelque temps malgré la disparition des marques de séparation physiques de la ville, à savoir ses remparts. La densité urbaine était très élevée, en ce temps, puisque l'espace disponible était fortement contraint par l'accessibilité pédestre et de traction animale. Les activités économiques, ainsi que les quartiers résidentiels, étaient donc toutes concentrées dans et autour du nœud central.

La mobilité réduite à la zone piétonne est à l'origine de cette concentration. La croissance des villes se base à cette époque, sur la démographique qui peut varier selon les épidémies, les guerres et les famines, et qui est complétée par l'exode rural qui contribue à l'augmentation du nombre des citadins dans la ville surtout avec l'avènement du machinisme.

Notre territoire d'étude n'a pas échappé à ces transformations mondiales, suite à l'apogée de la ville antique, de la médina et du centre urbain de la ville de Tunis, qui sont

toutes deux condensées. L'installation du protectorat français en 1881 a contribué à un basculement urbain. Le centre est de plus en plus délaissé par ses habitants, car les riches et familles nobles choisissent de s'installer dans les banlieues (La Goulette et la Marsa aux nord et Rades et Hammam-Lif au sud). Le mouvement de la population est favorisé par l'installation des lignes de tramway, paru pour la première fois à Tunis en 1885, et des différentes lignes du TGM (Train la Goulette - la Marsa) successivement de 1872 à 1875⁹.

Le développement des lignes de chemin de fer à Tunis et dans nombreuses villes du monde, a ainsi permis dans certain cas le déploiement urbain radial, tel que présenté au niveau de la figure 5, adjacente aux stations de chemin de fer, particulièrement en Europe et en villes américaines plus vieilles, tel que New York. J. Marshall et P. Edwin Alan (1966) présentent au niveau du schéma ci-dessous la représentation spatiale du développement de l'espace urbain suite à l'installation des lignes de chemin de fer dans les villes.

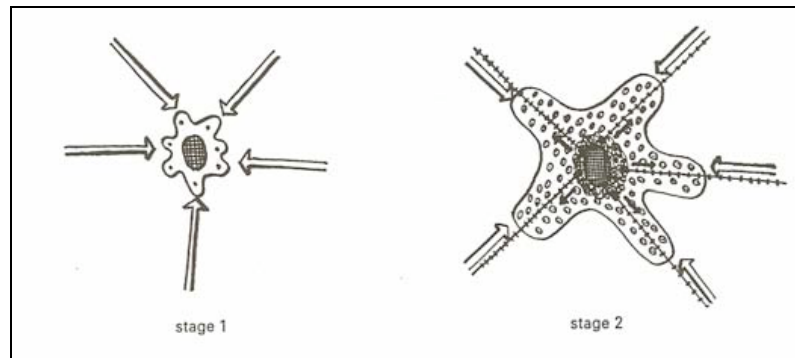


Figure 5 : De l'urbanisation massive au développement des lignes de chemin de fer

Source: Johnson-Marshall, Percy Edwin Alan, Rebuilding cities, 1966

La deuxième période d'une trentaine d'années, étalée entre 1920 et 1956 est celle de **la suburbanisation**. L'évolution des modes de transports urbains et ferroviaires, elle concerne essentiellement l'extension des réseaux de tramways et la mise en place de dessertes régionales ou interurbaines, qui ont contribué à la progression de l'urbanisation et

⁹ <http://www.profburp.com/tunisie/tgm1/index.htm>

particulièrement sous forme de « doigts de gant » (Ch. Jemelin, 2004), qui longent ces nouvelles infrastructures.

Après la Seconde Guerre mondiale, le système de transport collectif connaît un déclin important, d'autant plus du fait que cette période représente le début de la motorisation, ce qui se répercute sur les compagnies de transports. La baisse de fréquentation des transports collectifs entraîne des problèmes financiers, ce qui implique, dans certains cas, une chute dans la qualité des services. Dans la plupart des villes européennes, commence alors les fermetures de nombreuses lignes de tramway (C. Jemelin, 2004). L'automobile commence donc à prendre place dans la ville, ce qui se traduit par l'émergence d'un nouveau mode de déplacement, qui influencera les stratégies d'évolutions de la forme urbaine. La ville est désormais plus mobile, et plus étendue. Ainsi, l'extension urbaine et la croissance des villes ne suivront plus les lignes de transports, mais c'est la forme urbaine qui s'inclinera devant les nouvelles exigences de mobilité et de transport.

En Europe, par exemple des masses urbaines se sont formées autour des lignes de chemin de fer établies, petit à petit ces regroupements ont été avalés et intégrés dans la ville. Ainsi, se sont développées des activités urbaines au-delà des limites de la ville. La stratification sociale est alors apparue plus clairement, car elle a été favorisée par l'apparition de regroupements classés selon le statut socio-économique des ménages. La population défavorisée, limitée dans sa mobilité, est restée dans les secteurs centraux, moins onéreux, alors que la classe la plus aisée s'est déplacée dans la première couronne de banlieue. D'autant plus, que cette dernière est capable de se procurer son propre moyen de transport c'est-à-dire une automobile.

« Cette évolution marque l'entrée en force de l'automobile comme moteur des futures formes urbaines » (C. Jemelin, 2004), l'espace urbain n'est donc plus défini par l'agglomération et n'est plus caractérisé par la continuité du bâti, il est désormais éparpillé et peut se développer dans toutes les directions. L'important devient alors la desserte en

routes et autoroutes. Gaëtan Desmarais expose, comment la forme urbaine s'inscrit dans le conflit, des trajectoires et le contrôle, des mobilités.

La troisième période est celle de **la périurbanisation** ou l'ère de l'autoroute, celle-ci débute vers au milieu des années 1940, jusqu'aux années 1960. En effet, suite à la Deuxième Guerre mondiale le monde a vu une grande diffusion de l'automobile accompagnée d'une croissance de la mobilité individuelle. Les autoroutes ont, ainsi favorisé l'extension des banlieues, particulièrement en Amérique du Nord. Ce processus a aussi eu lieu en Europe, mais avec une dimension inférieure, il a impliqué une plus haute densité le long des axes de transit existants. C'est au cours de cette période qu'il y a eu une forte amélioration des infrastructures de transport et de l'accessibilité à la ville. De plus, la décentralisation du résidentiel et des zones d'emploi s'est accentuée. Plusieurs sous centres sont donc apparus pour desservir la banlieue, ce processus a été favorisé par la construction de périphériques autour des secteurs métropolitains.

Les zones urbaines continuent donc leur croissance, notamment grâce au développement des technologies de transport et l'amélioration de la qualité des routes. À partir du moment où les zones atteignent une certaine taille, l'espace urbanisé dépendant de la ville centre devient « une aire métropolitaine »¹⁰ (C. Jemelin, 2003) qui regroupe un grand nombre de régions urbaines.

Le processus crée alors des pôles d'attraction géants, avec des ambitions d'un positionnement mondial. Au niveau régional, la métropole englobe un ensemble important de périphéries et les intègre dans sa sphère géopolitique. Dans certaine zone la gouvernance est assurée par un seul organisme qui gère tout le territoire métropolitain et d'en d'autres des conflits en terme de gestion territoriaux apparaissent entre la ville centre et ses périphéries.

10 Zone comprenant non seulement le centre urbain d'une ville (centre-ville), mais également les banlieues qui y sont annexées. (Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada, 2008)

Le début des années 1970 marque le début de la dernière période, **la métropolisation**, qui s'étend jusqu'à aujourd'hui. Les infrastructures routières représentent l'axe de développement spatial du domaine urbain, les quartiers pavillonnaires poussent en bordure des échangeurs autoroutiers et autour des noyaux villageois. La ville se « désorganise » (C. Jemelin, 2004) et lance ses « tentacules » dans toutes les directions.

Cela marque alors, les premières vagues de l'individualisme, l'acquisition de l'automobile en est un des premiers symptômes, il n'est plus nécessaire de se déplacer avec les autres, dans les modes publics, l'auto personnelle est plus confortable. Ceci s'accompagne du rejet du centre-ville, il ne fait plus bon vivre au centre-ville, car il est devenu congestionné et trop peuplé. L'ambition est alors de s'éloigner et d'habiter en dehors de la ville. L'automobile constitue donc la solution à toutes les attentes.

Jamais une innovation technique, n'avait eu un impact aussi important sur l'organisation spatiale de la ville, que l'automobile. Au début, il n'y avait que les classes riches qui pouvaient se permettre ce luxe. L'apparition des premières banlieues de faibles densités, autour de la ville centre, était donc liée essentiellement à l'automobile et constituait donc une forme de ségrégation socio-spatiale. Les riches de par leur capacité de s'approprier des voitures occupent les banlieues et le centre de la ville, réservés aux populations pauvres. Cette évolution a été suivie en parallèle par la décentralisation des activités commerciales et industrielles de la ville et par l'avènement de grands centres d'achats en périphérie, qui regroupaient tous les commerces qui existaient habituellement au centre.

C'est à cette période que le rêve d'un logement individuel, plus grand et plus confortable, loin des désagréments de la ville est apparu (encombres, pollution, bruit, insécurité, réputation scolaire) avec une forme d'idéalisation de la « campagne » (proximité de la nature, jardin pour les enfants). D'autre part, la réponse des états et des sociétés immobilières pour réaliser ce rêve ne s'est pas fait attendre, car cela constituait une

formidable opportunité. En effet, les prix des terrains étant moins élevé en banlieue les lotisseurs et sociétés immobilières ont pu réaliser un maximum de profit. En France par exemple, la première période d'accélération de la périurbanisation a vu le jour au début des années 70, suite à l'évolution de la réglementation immobilière ainsi qu'à l'introduction du plan d'épargne logement et des aides financières attribuées aux ménages modestes, comme « le prêt à taux zéro – PTZ » (C. Jemelin, 2004).

De ce développement découle un ensemble de phénomènes qui caractérisent les habitants des zones périphériques, ainsi que leurs comportements. Premièrement, il y a l'uniformisation des typologies des constructions ainsi que des modes de vie (possession de deux véhicules, achat d'aliments en gros, fréquentation des parcs). Il y a donc une forme d'« homogénéité sociale » (C. Jemelin, 2004) et d'« individualisme poussé à l'extrême » ((C. Jemelin, 2004) Bastié et Dézert, 1980) par la privatisation maximale de l'espace, et ce, même dans l'automobile qui devient « le prolongement de la maison individuelle » ((C. Jemelin, 2004) Pinson et Thomann, 2001). Deuxièmement, la valorisation de l'espace naturel, le rejet de la pollution urbaine et de l'insécurité sont mis en avant par ceux qui contribuent à miter le territoire et à s'y déplacer exclusivement en automobile.

Dans un cadre plus large, l'étalement urbain est une forme particulière de développement spatial associé aux espaces périurbains. Ces espaces périphériques sont aussi qualifiés de banlieues, qui s'organisent de manières différentes et variées autour des centres urbains et des centres historiques des villes. Un incontournable lien de parenté historique relie les villes à leurs banlieues; il y avait des banlieues sous la Rome impériale, et même à « la Renaissance » (Universalis, 2007). Cette forme urbaine existait alors avant même l'automobile. La révolution industrielle, la mécanisation et l'invention de l'automobile ont donc motivé l'homme à quitter un mode de vie figé et localisé dans le centre, pour un autre territoire qui lui permet d'être plus dynamique.

Urbanistes, sociologues et scientifiques portent à l'étalement urbain, de nombreux reproches; une grande perte énergétique, pour le déplacement et le chauffage, une émission

croissante de gaz et de dioxyde de carbone notamment à cause des congestions. Ces formes urbaines issues de l'étalement sont donc considérées comme non durables, avec un taux de consommation élevé et par conséquent une production importante de déchets ménagers. De plus, ces regroupements parsemés sont très coûteux pour le gouvernement et participent à la création de zone d'isolement spatiale, ainsi qu'une « fracture sociale » au sein de la population (F. Navez-Bouchanine, 2002). Si l'évolution de l'espace urbain n'est qu'une simple projection des pratiques sociales, comment cela se traduit au niveau de la forme urbaine ?

P. Johnson Marshall (1966) présente l'évolution de la forme urbaine dans les villes occidentales dans un modèle théorique, qui montre le processus de développement des agglomérations urbaines (c.f. figure 6). Les deux dernières étapes correspondent à la phase de métropolisation que représente la ville lorsqu'elle s'entoure d'un nombre considérable de noyaux urbains émergents qui développent leurs propres centralités.

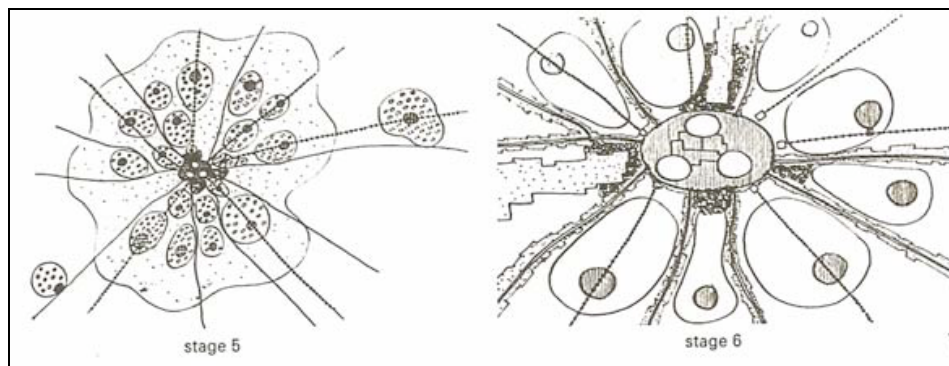


Figure 6 : Formes des Métropolisation

Source: Johnson-Marshall, Percy Edwin Alan, *Rebuilding cities*, 1966

Pour conclure cette sous partie, les changements sociaux peuvent, être à l'origine des différentes phases d'urbanisation, étant donné que les premières vagues de croissances urbaines, telles que l'urbanisation massive et la suburbanisation ont été générées par le développement industriel. Ensuite apparaissent l'automobile et le secteur tertiaire qui

donnent naissance à la société de l'information que l'auteur Bassand (1997) définit en quatre axes de changement :

La techno science, qui va de l'imbrication de la science et des techniques, urbaines, jusqu'à l'apparition des nouvelles technologies.

La mondialisation, bifurqué en deux branches essentielles, la mondialisation *économique* qui entraîne la division du travail à l'échelle du globe et la mondialisation *écologique* qui montre que la pollution produite par un faible nombre de pays, à un impact sur toute la planète.

L'individualisation, pouvant se présenter, dans des formes telles que les « Gated-Communities », qui est un regroupement d'habitats pavillonnaires clôturé et gardienné.

La domination de la technocratie, mettant en avant les valeurs de la rentabilité, de la compétitivité et de performance.

La société de l'information est ainsi un prototype urbain caractérisé essentiellement par les phénomènes de croissance urbaine et des réseaux d'agglomérations.

1.2.2. Conjoncture actuelle : Mutation comportementale et fracture spatiale

Les mutations qui ont affecté les espaces urbains depuis le XIXe siècle ont été propulsées par le passage de la société industrielle à la société de l'information, ainsi que le développement technique et qualitatif des transports et des infrastructures. Ainsi, la combinaison entre ces deux phénomènes a donné naissance à une nouvelle forme de ségrégation socio-spatiale. Celle-ci se traduit par un ensemble de regroupements résidentiels, qualifiés parfois de « métapolis » (Asher, 1995), ou *d'edges-cites* (Dessemonter, 1999) ou encore de *gated-communities* (Glaze, 2000) et parfois même de « paradis urbain » (Urbain, 2002).

Aujourd'hui, l'espace urbain est de plus en plus marqué par une disparité morphologique et sociale, due en générale à la ségrégation sociale survenue dans la société, essentiellement avec la construction des quartiers ouvriers à l'extérieur des limites de la ville centre, qui au fil des années a développé des traits de noblesses et d'authenticités, principalement parce qu'elle regorge de monuments et d'histoire.

À commencer par les HBM (habitation bon marché) en 1889, arrivées aux HLM (Habitat à loyer modéré) après 1945¹¹ dans les banlieues françaises qui ont été le berceau d'une ségrégation socio-spatiale accrue. Alors qu'en Amérique du Nord ces quartiers sont au contraire des lieux d'installation d'une classe aisée qui se permet le luxe du transport privé, la voiture et de la maison individuelle avec jardin.

Cette différence et ces disparités sociales basées tant sur une discrimination économique, ethnique ou raciale, créent dans plusieurs villes du monde des actes de violence et de rébellions. En Tunisie, certains quartiers populaires tels que la cité Ettadamen, ont développé une certaine autonomie, surtout sur le plan de la sécurité, ce qui les rend parfois difficiles d'accès pour les forces de l'ordre. Alors pour comprendre ces événements, il faut tenir compte à la fois de la ségrégation existante et « des dimensions ethno raciales ». Marco Oberti (2008) précise que c'est sans doute l'expression d'une relégation et d'un profond ressentiment qui met simultanément en jeu les dimensions « sociales et spatiales ». Car du fait qu'ils habitent des cités dégradées et stigmatisées, à haut niveau de ségrégation et sans doute *ethno-raciales*, les jeunes issus de l'immigration sont directement concernés par les discriminations et le racisme. Ces actes et ces revendications montrent sans doute que la forme urbaine adoptée contribue à cette frustration et ce sentiment d'exclusion éprouvé par toute une catégorie sociale. La ségrégation spatiale et urbaine agit sur « la ségrégation sociale » (M. Oberti, 2008) vu que

11 <http://www.parisbalades.com>

l'organisation des quartiers par rapport au centre-ville leur permet soit d'avoir une situation moindre (banlieues nord-américaines).

La conjoncture de la ville actuelle montre alors de grands problèmes de cohésion socio-économique et socio-spatial surtout dans les pays en voie de développement, entre les différentes classes de la société. Il serait intéressant de voir naître dans ces villes des prémises de démarches politiques et urbaines, qui favoriseraient la mixité, et permettraient d'agir sur l'ensemble du tissu urbain et pas uniquement sur les quartiers les plus défavorisés, pour diversifier les conditions de vie urbaine.

1.2.3. Avenir de la ville dans l'ère de la communication

Dans un monde de plus en plus globalisé, sous l'emprise de la toile communicationnelle, l'espace urbain se trouve dans l'ambiguïté d'affirmer sa présence et son importance. Vu que les distances n'ont plus aucune valeur, dans une ère où l'information passe d'un continent à l'autre au bout d'un simple clic. Quel avenir des espaces urbanisés et des villes dans le monde de la communication ?

La traduction spatiale de cette « révolution numérique » (L. Sorbier, 2008) se manifeste essentiellement par la création d'une « bulle » de communication continue, le WIFI, la ville est désormais sous l'emprise d'Internet, déjà en 1995, Nicholas Negroponte, déclarait que « l'Internet est omniprésent dans notre quotidien », il est devenu selon lui un pilier de l'économie des pays, il irait même à le qualifier de « toile de fond de notre vie d'homo numericus ».

En octobre 2000, le géographe Brian J. L. Berry, prononce pour la première fois, le terme singulier d'« e-urbanisation ». Car selon lui, la révolution informatique va tout à fait dans le sens du mythe américain (American creed). Après s'être installé aux États-Unis et avoir approfondi ses analyses de cette société, l'écrivain Hector Saint-Jean de Crèvecoeur

(1782) affirme qu'elle est organisée suite à l'alliance du « goût de la nouveauté, du désir d'être près de la nature ». Cette panoplie de fondements mène à une évolution spatiale.

Le développement du secteur communicationnel, essentiellement Internet a permis d'habiter en pleine nature et de limiter les besoins de déplacements. En effet, il est possible de faire ses courses à distance, de travailler en étant connecté aux informations et aux rapports du bureau, et parfois même d'établir des diagnostics de santé, car toutes les solutions et informations sont accessibles en ligne. Ce qui confirme alors le paradigme énoncé par Crèveœur (1782), qui « réalise l'essence de l'américanité par l'abolition de la ville ».

Il s'avère donc légitime de se questionner, car dans un environnement de pluridisciplinarité de performances techniques et communicationnelles assiste-t-on à « la mort de la ville » (F. Choay, 1982) ? Quel est l'avenir de la forme urbaine dans une ère informelle où la télécommunication l'emporte sur la communication ?

1.3. Les enjeux récents de la croissance urbaine

Étant donné que le processus de croissance urbaine des villes touche essentiellement leur tissu, appréhendé à l'échelle intra-urbaine en tant que « disposition dans l'espace des différents composants urbains » (Wiel, 2001), il est important d'exposer ici l'effet que produit ce processus sur la forme urbaine. D'autant plus qu'il se retrouve face à de nombreux défis et de contraintes qui font de lui une vraie problématique et sujet de controverse.

Les formes de croissance urbaine contribuent au développement d'un ensemble d'enjeux qui touchent non seulement la morphologie urbaine de la ville, mais ses effets atteignent aussi son essence immatérielle. Il est donc important de distinguer les deux dimensions de l'impact de la croissance sur la forme urbaine : « une dimension quantitative représentée par la densité » (Pouyane G., 2004) et « une dimension qualitative, qui est la

diversité des fonctions urbaines » (Pouyanne G., 2004). L'agencement de ces deux éléments dans l'espace crée la forme urbaine. Tout dérèglement au niveau du rapport entre ces deux dimensions est perçu comme une atteinte à la stabilité de la forme urbaine.

Les formes de croissance urbaines résultent ou viennent répondre à un ensemble de changements, de forces économiques, sociales et politiques et à la géographie physique d'une région ou d'une ville. Ces forces et facteurs incluent : la croissance démographique, économique et l'augmentation des revenus des ménages. Les formes de croissance urbaine se traduisent également par le morcellement des territoires et l'apparition de nouveaux tracés d'investissements en termes d'infrastructure.

Tunis vit au rythme d'une croissance urbaine importante, qui se traduit dans bien des cas par un étalement urbain. La ville s'est vue étendue et son espace urbain s'est développé rapidement. Cela a certainement eu une influence au niveau de la forme urbaine de la ville et de sa structuration. Ainsi, les inquiétudes face au développement démesuré du domaine urbain touchent essentiellement la forme urbaine. Ce phénomène a été examiné considérablement par les universitaires et les décideurs politiques depuis que la ville a changé et que les activités économiques se sont intensifiées au-delà des centres de la ville. Par quelles formes se traduit la croissance urbaine dans l'espace de la ville ?

Dans cette partie, nous développons essentiellement les formes de croissance étalées qui représentent une des formes de développement urbain étalé et qui pourraient se classer en trois catégories : la « basse densité », le « ruban », ou le « saut-de-mouton »

Le développement urbain à densité basse ou « Low-density sprawl » (c.f. figure 7) se caractérise par l'utilisation de terre pour urbaniser le long des marges des agglomérations existantes. Ce type de développement est appuyé essentiellement par des extensions fragmentaires d'infrastructures urbaines fondamentales, telles que le raccordement aux réseaux d'eau potable, d'assainissement, et de dessertes autoroutières.

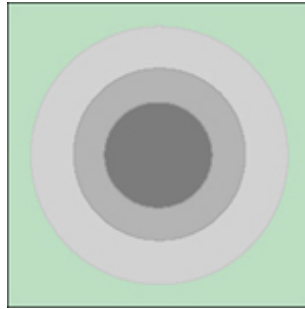


Figure 7 : Schéma du développement urbain à densité basse « Low-density sprawl »

Source : <http://chesapeake.towson.edu/landscape/urbansprawl/forms.asp>

Le développement urbain en ruban ou « Ribbon sprawl » (c.f. figure 8), est une forme de croissance qui suit les couloirs de transports importants, à l'extérieur des centres urbains. Les terres adjacentes à ces couloirs sont urbanisées, mais celles qui ne sont pas desservies par un accès direct restent rurales. Au fil des années ces terres délaissées peuvent être affectées à des utilisations urbaines, quand les valeurs des terres contiguës augmentent ainsi l'infrastructure se prolonge.

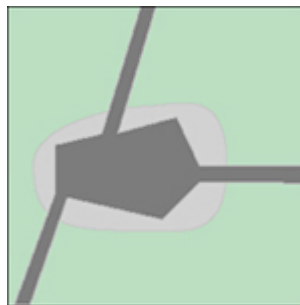


Figure 8 : Schéma du développement urbain en ruban « Ribbon sprawl »

Source : <http://chesapeake.towson.edu/landscape/urbansprawl/forms.asp>

Le développement urbain en saut de mouton ou « Leapfrog development » (c.f. figure 9), est un dessin discontinu de l'urbanisation, avec des lots de terrains développés séparément, ce qui donne naissance à des zones aux contours estompés. Ce mode de développement est le plus coûteux en matière de ravitaillement en services urbains tels que l'eau potable, l'assainissement et les dessertes urbaines.

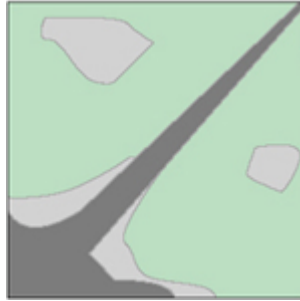


Figure 9 : Schéma du développement urbain en saut de mouton «Leapfrog development»

Source : <http://chesapeake.towson.edu/landscape/urbansprawl/forms.asp>

Quelle que soit la forme de la croissance, le résultat engendré, affecte le territoire périurbain en premier et participe à la création d'une fracture spatiale entre le centre et la périphérie de l'agglomération. Dans la majorité des cas, cette croissance incontrôlée du territoire urbain de la ville provient du fait qu'elle représente une menace réelle à l'environnement naturel et bâti. Elle est donc considérée comme étant une extension horizontale et massive de la ville, qui conduit à une utilisation croissante de l'énergie, de terres et d'espace. Ce phénomène cumule donc tous les effets pervers de ce mode de développement. La surconsommation d'énergie pour les déplacements, la consommation extensive des sols et la congestion des infrastructures, etc. (Roseland, 1996).

Les avis à ce sujet sont cependant différents. Si selon M. Sheehan la croissance urbaine non contrôlée pouvait mettre en péril la survie de l'humanité (2002), pour M. Cahn (2003) la maîtriser est un objectif en soi, le plus grand défi étant de l'atteindre. Cependant, le monde a subi une transition sans précédent, en un siècle, le pourcentage de la population vivant dans et autour des zones urbaines est passé de 10 % en 1900 à près de 50 % (M. Sheehan, 2006). Ces mêmes études prévoient que cette proportion pourrait atteindre les 60 % en 2030, et ce, essentiellement dans les pays en développement.

Par ailleurs, la croissance de la population citadine n'est pas l'unique source de développement des surfaces urbanisées. En étudiant les photos satellites et les données de recensements, les recherches montrent que de nombreuses villes s'étendent plus rapidement

que leur population ne croît. De ce fait, il y a une augmentation des surfaces occupées par les régions métropolitaines notamment aux États-Unis, et même dans des villes où la population a régressé.

Toutefois, la croissance urbaine des villes ne s'opère pas uniquement sous une forme étalée et de faibles concentrations, il existe alors des formes de croissance plus dense en périphérie et l'exemple des banlieues du grand Tunis nous le montrera.

1.3.1. La croissance urbaine : est-elle une entrave à la pérennité de la forme urbaine centrale ?

La question de l'évolution de la forme des villes a connu ces dernières années un fort regain d'intérêt. Dans un contexte de croissance urbaine, les débats se cristallisent autour des avantages supposés du modèle de la ville compacte. Toutefois, peu d'initiatives sont entretenues pour contrer ce courant qui continue à susciter tant d'intérêt.

La forme urbaine originale ou initiale représente le noyau de la zone urbaine, dans la majorité des villes européennes et du sud de la méditerranée ce noyau représente un centre, dit historique, caractérisé principalement par un tissu dense, organique et favorisant la proximité. Les villes médiévales et les médinas¹² sont les principales illustrations de ces centres.

Toutefois, l'expansion urbaine ne répond pas aux mêmes normes d'organisation spatiale que les noyaux anciens des villes. Les périphéries adoptent leurs propres normes et

12 La médina, en arabe, c'était la ville intégrée et intégrante, unité sociale de référence, habitat exclusif, référence à la consolidation de la sédentarité. Espace perméable aux noyaux ruraux environnants qui la nourrissent, et aux activités marchandes qui la soutiennent, malgré les remparts qui la ferment et la protègent de la menace des envahisseurs. (Source : Médinas: sauvegarde sélective de l'habitat traditionnel? La Lettre du patrimoine mondial (Centre du patrimoine mondial de l'UNESCO), no 9, décembre 1995)

lois d'organisation spatiales lors de leurs développements, c'est ce que F. Navez-Bouchanine (2003) qualifie de « ségrégation spatiale ».

La tendance actuelle de métropolisation conduit à une nette transformation des espaces urbains et une singulière expansion des aires métropolitaines. Dans la majorité des métropoles plus les développements sont réalisés loin du centre, plus ils s'autonomisent. C'est le terme de « *multipolarité* » (M. Rochefort, 2000) qui appuie ce principe de fracture spatiale et de créations de pôles périphériques, autour du centre, généralement autonome, parfois même au niveau de leur gouvernance.

1.3.2. La ségrégation socio-spatiale

Tout au long de leurs croissances, les villes développent des déséquilibres sociaux et économiques, qui contribuent de leurs côtés à la création de différentes formes de « ségrégations socio-spatiales » (F. Navez-Bouchanine, 2002). La ségrégation entre des zones occupées par une population riche et les régions de population plus pauvre est renforcée par certains facteurs, ainsi la différenciation entre les différentes zones d'habitat, crée l'identité de l'espace urbain, qui n'est ni neutre, ni homogène; mais muni d'une structure « fortement hiérarchique » (F. Navez-Bouchanine, 2002).

La ségrégation est une notion plurivoque et complexe, d'où la nécessité de la définir. Mais elle peut être résumée comme étant l'action de séparation. Elle correspond à l'ensemble des phénomènes qui semblent nier la notion « d'égalité » entre les citoyens et les territoires. Les inégalités sont réelles, différentes et traversent tous les champs et dimensions territoriales ou *territorial scales* (Houssay-Holzschuch, 1999). C'est donc une séparation spatiale de différents groupes démographique dans une région géographique donnée (J. Saltman, 1991). Qu'ils soient minoritaires ou dominants, ils sont différenciés par le niveau socio-économique, de l'occupation, de la composition familiale ou de la culture. La ségrégation reste alors un phénomène marqué par une différence entre les villes européennes et les villes nord-américaines.

Ce que P. Merlin (1994) appelle « le partage de l'espace » n'est qu'un terme qui exprime la notion de ségrégation socio-spatiale qui a été selon lui « longtemps ignoré » par les villes. Cette notion s'est affirmée dans les sociétés industrielles (P. Merlin, 1994) suite à révolution et l'installation des usines et la prolifération des quartiers ouvriers autour des villes. Cela s'est traduit par contre plus tard dans les pays en voie de développement et ceux du bassin méditerranéen. L'industrialisation de s'est pays s'est fait suite aux colonisations. Les sociétés ne se sont donc vues ségréguées et leurs espaces réorganisées que vers le milieu du XXe siècle (P. Mario, 1990).

Dans le cas de Tunis, l'espace urbain de la ville est « un espace ségréatif » (A. Belhédi, 2005), car depuis la classification sociale à l'intérieur de l'ancienne ville jusqu'à l'époque coloniale, le regroupement des populations s'est toujours effectué selon leur classe sociale, leurs origines, leurs revenus, leurs religions. Cela n'exclut toutefois pas les tentatives d'inclusions sociales et d'intégration par des plans d'Aménagement et la programmation de quartiers mixtes et à proximité des quartiers plus aisés.

Les distributions sont partiellement inversées entre les villes européennes où le centre est prestigieusement voué à la résidence des populations aisées tandis qu'en Amérique du Nord ce sont des localisations en périphérie, dans les *suburbs* ou les *edge ciliés* (*gated communities*) qui attirent le plus les personnes aux revenus

Dans le cas de la Tunisie, et suite à l'indépendance du pays en 1956, l'espace urbain colonial était régi par « un modèle ségréatif à base ethnique d'abord, socio-économique » ensuite. (A. Belhedi, 2005). La ville était donc dotée d'un modèle colonial (A. Belhedi 1980), caractérisé une ségrégation opposante d'un coté, le centre moderne détenant l'essentiel du pouvoir et de l'activité économique, un centre historique (la médina) marginalisé, vidé de ses fonctions et de sa population, et plus éloignés les lotissements pavillonnaires pour les populations aisées pour l'essentiel coloniales, mais à proximité des quartiers plus modestes autochtones, « gourbivilles et *rbats* ». (A. Belhedi, 2005).

Conclusion

Nous avons tenté d'analyser les différents points de vue et littérature des professionnels de l'urbanisme, de la géographie, de la sociologie et de l'économie, quant aux formes de croissance urbaine des villes, ce phénomène qui se prolifère de plus en plus dans le monde. Nous avons donc vu que le concept de centralité urbaine a évolué dans le temps et que c'est devenu une notion plus symbolique que géographique et physique. Les formes de croissance urbaine sont donc ces facteurs qui ont contribué de près à l'affaiblissement du poids des centres et la dissipation de leur attraction. Nous avons vu qu'il existe de nombreuses formes d'extensions des villes et qu'elles varient selon les contextes.

Le développement urbain des villes est à la fois facteur et indicateur de leur croissance. Dans une conjoncture de mondialisation, les villes se développent plus rapidement et les besoins en espaces deviennent de plus en plus importants. L'évolution des formes de croissance urbaine constitue l'entité fondamentale du patrimoine urbain des villes. Or, la stratification de ces évolutions, leur impact sur l'espace et les changements technologiques, favorise la mise en place d'un nouvel ordre urbain et une nouvelle organisation spatiale des villes.

La croissance urbaine sous toutes ses formes, contribue à l'apparition de nouveaux enjeux qui conditionne la ville et l'implique dans un cycle continu de renouvellement urbain. Les nouvelles formes de croissance urbaine sont le fruit d'une demande croissante en espace et parfois une croissance démographique démesurée. Mais cela n'est pas toujours le cas, car l'exemple des villes nord-américaines montre bien que la croissance urbaine des villes n'est pas toujours en phase avec la démographie.

Certes, la croissance urbaine est un des facteurs d'avancement de l'humanité, mais cela a sans doute un impact sur les notions sociales et les identités dans les villes. Le

citoyen se trouve donc confronté à de nombreux questionnements identitaires. Soit, il perd ses repères dans sa ville et ne s'y retrouve plus, soit il développe une identité singulière nouvelle qui lui procure le réconfort psychologique et le sentiment d'appartenance. Les villes se ressemblent et s'étendent avec des vagues migratoires, dans les deux sens.

La croissance des formes urbaines génère parfois une ségrégation socio-spatiale dans l'agglomération. Ce phénomène conduit à la naissance de disparités spatiales et de regroupements sociaux par affinité et appartenance. Ce qui favorise la prolifération d'une identité urbaine. En effet, cette identité est parfois menacée par le poids de la croissance urbaine. Les centres des agglomérations étant les noyaux de formation des villes acquièrent avec le temps une identité et un cachet architectural et urbain spécifiques. Les nouvelles formes de croissance ne suivent pas nécessairement ce modèle et se détachent de son influence. Ce qui conduit à une diversification des formes de croissances, tel que nous allons voir au niveau de l'agglomération du grand Tunis. La naissance des banlieues et la création de nouveaux espaces urbains ont confié à la ville une nouvelle configuration spatiale.

Le développement des périphéries et l'augmentation du taux d'urbanisation sont généralement à l'origine des problèmes sociaux qui surgissent dans les villes, tels que les mutations comportementales, ainsi que les fractures spatiales. L'agglomération du grand Tunis connaît une croissance et un développement spatial, qui ont contribué à sa métropolisation et son expansion. Comment évoluent les formes de croissances urbaines à Tunis et quelles en sont les conséquences sur l'identité de la ville?

CHAPITRE 2 : Évolutions des formes de croissance urbaine de la région du grand Tunis

Introduction

Dans son ouvrage Mu'jam al-Bûldan « Le dictionnaire des pays » (achevé en 1228) le géographe arabe Yaqout al-Rumi cite les trois dénominations de Tunis, en arabe *tînus*, *tînas* ou *tînis*. Tunis est un terme, issu du verbe *ens* des dialectes berbères, et se définit comme « être couché » ou « se coucher » (P. Sebag, 1998). L'appellation a certainement le sens de « campement de nuit », « bivouac » ou « halte ». La ville était sans doute un relais pour les voyageurs, vu sa position entre deux plans d'eau et en haut d'une petite colline. La localisation de la ville importante du fait du positionnement stratégique du pays.

Se dressant au milieu de la méditerranée, la Tunisie tend son bras vers l'Europe et s'affirme dans son voisinage, avec un climat modéré, des plages variées et un peuple ouvert et accueillant (P. Sebag, 1998). Elle se dresse charnière entre l'Afrique avec sa richesse et l'Europe avec ses prouesses scientifiques et technologiques. La Tunisie occupe une position stratégique dans les parcours d'échanges maritimes et fût durant longtemps un comptoir commercial, fort important et un empire qui a su vaincre les Romains et s'imposer dans la région.

Tunis, la capitale actuelle de la Tunisie, était le berceau de naissance d'un des plus puissants empires de la méditerranée, « Carthage ». La tradition de l'urbanisme est ancrée dans les registres historiques de la ville qui a connu à des périodes très avancées de l'histoire de l'humanité une apogée et une évolution des techniques et de l'urbanisme. Depuis des siècles Carthage était considérée comme une métropole régionale de la méditerranée, la ville connaît alors une perpétuelle expansion spatiale, ainsi le paysage urbain ne cesse d'évoluer et l'aire de la ville de s'étendre. Quelles seraient donc les

conjonctures géomorphologiques de la formation de la ville? Quels sont les facteurs contribuant à la formation de l'espace urbain de Tunis?

La position géographique de la Tunisie est caractérisée par une position stratégique dans la méditerranée, une charnière spatiale entre l'Afrique et l'Europe, vu que c'est le pays qui est le plus au nord du continent africain. Il relie aussi Orient et Occident, étant séparé de l'Europe par 140 kilomètres au niveau du canal de Sicile et rattaché au Maghreb dont il est le plus petit État.



Figure 10 : Schéma de la position géographique de la Tunisie dans la méditerranée

Source : Conception © Manel DJEMEL sur fond de carte : Google-Earth, 2008

La Tunisie qui s'étend sur 164.150 km² (Mestiri, 1993) de surface, est baignée au nord et à l'est par la Méditerranée sur 1250 km et partage une frontière avec la Libye au sud et avec l'Algérie à l'ouest. Partie intégrante du Maghreb, la Tunisie occupe une position stratégique dans la région en commandant le détroit de Sicile qui sépare le bassin occidental du bassin oriental de la Méditerranée. Le détroit de Sicile entre la péninsule du Cap Bon et

l'Italie, d'une largeur de 200 km, constitue l'une des voies de passage les plus fréquentées du monde (France diplomatique, 2008). À travers la position qu'elle occupe ainsi que son riche héritage historique, l'urbanisme de Tunis se voit très varié et ancré dans de nombreuses traditions tant occidentales qu'orientales.

Pour s'affirmer dans son voisinage, la Tunisie a vu défiler sur son territoire une série de guerres et de batailles. L'histoire de la Tunisie nous révèle le dynamisme et les mouvements que le pays a connu, et qui ont fait de lui, la Tunisie d'aujourd'hui. La ville de Tunis a été sollicitée pendant toute l'histoire et était le berceau de nombreuses batailles et de royaume, qui trouvent leurs traces sur le territoire et dans le paysage urbain de la ville. L'identité de Tunis trouve ses racines cette stratification des apports des peuples venus de partout occuper et proliférer le pays. (c. f. Annexe2)

Tableau 2 : Les dates et les événements importants dans l'histoire de la Tunisie

<i>Les dates</i>	<i>Les événements</i>
Paléolithique inférieur	Des traces de vie remonte au « paléolithique inférieur » (A. Moro et B. Kalaora, 2006) ont été trouvées en Tunisie.
VIIIe siècle av. J.-C.	Les premiers occupants du territoire tunisien étaient les Numides et les Berbères comme le mentionne l'historien romain <i>Salluste</i> au 1 ^{er} siècle av. J.-C. Il affirme qu'ils y résidaient depuis déjà VIIIe siècle av. J. C
814 av. J.-C.	L'arrivée des Phéniciens de Tyr (l'actuel Liban) marque la fondation de la légendaire Carthage. <i>Qart Hadast</i> en phénicien signifie la Ville neuve. « Elle fut, entre le VIIe et le IIe siècle av. J.-C., la plus puissante métropole maritime de la Méditerranée » (N. Davis, 1985).
VIe siècle av. J. C	Une cité de commerce a la base, Carthage commence à acquérir de la dominance en Méditerranée à partir du 6e et 5e siècle av. J.-C. Elle surclassa la Grèce de l'âge classique dans les expéditions maritimes et lui disputa la domination de la Méditerranée occidentale et centrale.
146 av. J.-C	Suite aux guerres puniques, Carthage fut détruite en 146 av. J.-C. Et fut ensuite annexée à Rome, urbanisée, reconstruite, et devenue, sous Auguste, la cité la plus prospère d'Afrique, et elle sera même « le grenier à blé de Rome » (R.T. Ridley, 1986).

647 - 698	L'invasion arabe débutée en 647 (Larousse.fr, 2008) arrive en Tunisie et engendre la naissance de Kairouan, fondée en 670, par <i>Uqba ibn Nafi</i> (Larousse.fr, 2008) baptisée la ville sainte et la place d'armes de l'islam en Occident.
909 - 1159	Émancipation de la dynastie Fatimide et Ziride. Mahdia fondé en 921 devient la capitale du pays (S. Hédi, 2003).
1269	Une nouvelle dynastie trouve sa place dans le pays suite à la disparition des Almohade en 1269 (P. Lemarchand, 1994), les hafside instaurant une administration dirigée essentiellement par des chrétiens renégats ou par des bourgeois de Tunis, et une armée, formée de mercenaires andalous et arabes (P. Lemarchand, 1994).
1574	Les corsaires turcs interviennent alors et s'emparent, de Gafsa (1556), Kairouan (1558), et de Tunis (1569). Momentanément réoccupée par <i>don Juan</i> d'Autriche en 1573, Tunis est enfin enlevée par les Turcs en 1574 et devient alors une province ottomane (Encyclopédie 360, 1970).
1612	La première dynastie beylicale est celle des <i>Mouradite</i> fondées par Mourad Ier en 1612. Il est succédé par Mourad II jusqu'en 1675.
1705	Fondation de la dynastie des Husseinites, déchu le 25 juillet 1957. (S. Hédi, 2003).
1881	La rivalité continue entre les intérêts français et italiens qui ont culminé dans l'invasion française de la Tunisie en mai de 1881. La Tunisie passe donc sous un protectorat suite au traité de Bardo (les archives nationales de Tunisie, 2002).
1954 - 1956	Le 31 juillet 1954 (M. Quitout, 2003), le premier ministre français Pierre Mendès-France a promis aux Tunisiens l'autonomie intérieure. Après de longues négociations suivies par un désordre local considérable, le 20 mars 1956 (les archives nationales de la Tunisie, 1956) la France a reconnu l'indépendance de la Tunisie.
1957	La femme partenaire à part entière dans la société tunisienne acquiert tous ses droits. La promulgation du code de statut personnel le 13 août 1956; entrer en vigueur le 1 ^{er} janvier 1957 (N. Sraïeb, 2003) annonce l'abolition de la polygamie, l'institution du divorce judiciaire.
1987	Le Président Habib Bourguiba, jugé par les médecins incapables d'assumer ses responsabilités, est succédé par le premier ministre Zine El Abidine Ben Ali.

2.1 Dynamique du développement urbain du grand Tunis et la ségrégation socio-spatiale

Aujourd'hui la Tunisie est un pays urbain, dont 63.7 % (INST¹³, 2007) de la population qui habite les zones urbaines, Tunis est la quatrième municipalité du pays en termes de population avec 118 487 habitants en 2004 (INST). Quelle est la dynamique du développement urbain de la ville? Peut-on parler de métropolisation du grand Tunis et quelles sont les formes de croissances urbaines qui prédominent dans la ville?

2.1.1 Genèse de l'espace urbain tunisois : de l'antiquité à la médina

Le site de la ville de Tunis contribue à sa force et son caractère unique. Largement ouvert sur la Méditerranée à travers le golf de Tunis et bien protégée du côté terrestre par une série de collines. Tunis est une ville influente notamment dans son voisinage, comme elle l'a toujours été tout au long de son l'histoire. La ville résulte de la stratification d'un ensemble d'événement et de mouvements qui ont marqué l'histoire de l'urbanisme de la ville (P. Sebag, 1998). Il y a treize siècles un premier noyau urbain émerge entre deux plans d'eaux (ASM, 2007). Il forme alors l'embryon d'une ville, qui marquera l'histoire de tout un pays. La médina, actuelle était tout simplement *Tûnes* (ASM, 2007). L'UNESCO dans le cadre de son projet de mise en valeur et de classement des monuments historiques sur la liste du patrimoine mondial¹⁴ définit la médina comme « une ville intégrée et intégrante, unité sociale de référence, habitat exclusif, référence à la consolidation du sédentarisé. La médina est donc considérée comme un espace perméable aux noyaux ruraux environnants qui la nourrissent, et aux activités marchandes qui la soutiennent, malgré les remparts qui la

13 Institut national de la statistique — Tunisie

14 La Liste du patrimoine mondial comporte 878 biens constituant le patrimoine culturel et naturel que le Comité du patrimoine mondial considère comme ayant une valeur universelle exceptionnelle.

ferment et la protègent de la menace des envahisseurs » (Centre du patrimoine mondial de l'UNESCO, 1995)

a. La médina : Un noyau historique vivant

Selon une vision occidentale et plus précisément européenne, l'ordre urbain se traduit par des modèles rationnels, cohérents et hygiéniques, et ne se manifeste qu'à travers des villes à plan orthogonal. Cette notion s'est vue estompée essentiellement suite à la décolonisation et au bouleversement de l'ordre économique mondial. L'émergence des noyaux urbains traditionnels, autrefois traités *d'inorganiques et d'anarchiques* (M. Ben Slimane, 2004), et *impénétrables* (ASM, 2007), contribuera à prouver graduellement que la ville de Tunis est dotée *d'une typologie et une morphologie urbaine particulière* (M. Ben Slimane, 2004), et qu'elle est tout simplement différente des autres villes à travers sa logique d'organisation urbaine.

La médina est le noyau de la Tunis actuelle, édifiée depuis treize siècles (ASM, 2007) sur une petite colline, surplombe son entourage et s'affirme par sa splendeur, ses maisons et ses édifices religieux et éducatifs. La médina est une mosaïque de maisons collées l'une à l'autre protégeant jalousement leurs patios voués aux secrets et aux silences, perpétuant de siècle en siècle le plan et la paix des maisons méditerranéennes (ASM, 2007). Ces maisons s'organisent anarchiquement autour du cœur de la ville, la mosquée Zitouna « mosquée de l'olivier » (A. Daouletli, J. Binous et D. Lesage, 1982).

b. L'ordre du désordre

L'organisation spatiale de la médina fut sujette à controverses. Honoré Beaugrand, journaliste, homme politique et maire de Montréal, qui était passionné de voyages et d'ethnographies, a visité Tunis en 1888, dans le cadre d'un long voyage de convalescence en Europe. Il a alors rédigé un ensemble de lettres descriptives des paysages et des événements qu'il a rencontré. Dans sa vingtième lettre (H. Beaugrand, 1889), en date du 31

décembre 1888, il retranscrit une description de la ville, réalisé par M. Victor Guérin qu'il qualifie de *plus moderne* (comparativement à la *curieuse* description de Léon l'Africain) :

« Si Tunis offre de loin l'aspect d'une belle et magnifique cité, on est vite désenchanté, quand on en approche et surtout quand on y pénètre... Tunis forme intérieurement, un réseau confus et irrégulier de rues et de ruelles mal percées, mal bâties, encore plus mal entretenues...Deux ou trois artères la sillonnent néanmoins dans une grande partie de son étendue et sont comme autant de points de repère pour l'étranger qui s'aventure sans guide dans ce dédale presque inextricable... »

Le réseau urbain de la médina n'obéit à aucune composition formelle préétablie, ni à des tracés géométriques réguliers, il a contribué à l'affectation de nombreux préjugés pour la médina durant la période coloniale comme celle de « dangereuse », « anarchique » et « chaotique ». De par cette organisation spatiale irrégulière, unique et incontrôlable, elle représentait un mystère urbain. Cette irrégularité résulte d'un enchevêtrement de « rues et de ruelles mal percées, mal bâties » (M. Victor Guérin), mais la réalité est loin de ressembler à cette description. L'espace urbain était rigoureusement hiérarchisé et organisé. Les *deux ou trois artères* qui la sillonnent sont les nerfs de la ville et à partir de celles-ci, se hiérarchisent des rues moins larges qui desservent les quartiers, puis les ruelles et les impasses qui protègent généreusement les accès des demeures (M. S. Messikh, 2000)

L'arrivée des premiers ethnologues en Tunisie dans les années 1930 (P. Sebag, 1998) marque le début d'une série d'études urbaines. La médina révèle, alors ses secrets et l'articulation des espaces s'avèrent réfléchis et non aléatoires. Dans ce réseau complexe, les maisons s'enclavent et s'accolent d'une manière hiérarchique socioculturelle et codifiée selon les types complexes des rapports humains (M. S. Messikh, 2000). Le modèle de développement de la médina se base donc sur un système de hiérarchisation des espaces collectifs et privés, résidentiels et commerciaux, sacrés et profanes (A. Daouletli, J. Binous et D. Lesage, 1982). Les espaces s'articulent selon les deux grands axes de la médina,

semblables aux Cardo et Decumanus Romains. Nord-Sud (Rues Sidi Ben Arous, Jemaâ Zitouna) et Est – Ouest (Rue du Pacha).



Figure 11 : Les axes structurant l'espace urbain de la médina

Source : Document ENAU Tunisie, 2006

« À l'intérieur de ses murailles évolue un tissu social vivant, avec ses passions d'amour et de guerre, capable de construire, au fil de l'histoire, ses propres signes d'identité et la traduction des modes de vie à travers la création littéraire et artistique, ainsi que par l'expression architecturale et artisanale » (UNESCO, 1995).

La médina n'est donc pas uniquement un complexe urbain, c'est une entité sociale et humaine, qui construit son identité à travers ses spécificités architecturales, morphologique et sociale. Chaque demeure porte un cachet original et un style qui lui est propre, et c'est ce qui lui procure son identité. Le sentiment d'appartenance à la médina se renforce à travers l'édification d'une muraille autour de la ville, dans le but de protéger des invasions extérieures et dans le souci de protéger les familles des pilliers venus de l'extérieur. La muraille est percée de portes qui se ferment à la tombée de la nuit. La notion de territoire émane donc de cette délimitation physique de l'espace de la ville et du tracé de ses limites.

c. Structuration de l'espace urbain médinal¹⁵

La médina possède une configuration spatiale compacte, c'est un tout ceinturé par une enceinte, interrompue par de véritables « portes urbaines » (M. Ben Slimane, 2004). Le centre de la cité est octroyé au lieu de culte, la vocation de la mosquée Zitouna n'est pas uniquement de culte, mais aussi d'éducation. Autour de la mosquée « gravite le monde des lettrés, savants et étudiants » (M. Ben Slimane, 2004). L'agrégation du cultuel au cultuel apparaît à travers les écoles et les médersas¹⁶ qui se regroupent autour de ce pôle. Aux espaces contigus à la mosquée, sont conférés des lettres de noblesse déterminant ainsi « la valeur des localisations et leur ordonnancement » (M. Ben Slimane, 2004).

La médina renferme des exemples uniques d'architecture urbaine traditionnelle, aussi bien les bâtiments publics, les mosquées, les marchés (souk) que les résidences élitaires. L'organisation spatiale de la médina est aussi caractérisée par des repères et des espaces référentiels. Souks et maisons sont les unités dont le regroupement donne naissance au tissu de la médina. « Les Souks ou bazars constituent la principale curiosité de Tunis » (H. Beaugrand, 1889), le commerce dans la ville se pratique dans des rues couvertes protégées par des voûtes ou par des planchers, minutieusement percés afin de faire rentrer les rayons du soleil.

La structure urbaine de la médina est formée d'une diversité d'habitats, de commerces et d'institutions, qui ont évolué historiquement et ont connu au cours des transmutations, qui ont contribué à l'affirmation de son identité ainsi qu'à la pérennité de son cachet identitaire. Les croissances économiques et démographiques ont toujours été à l'origine de l'expansion des espaces urbains des villes. Tunis n'a pu échapper à cette réalité

15 Olfa Ben Medien, le modèle médinal dans la production des cités et du logement social à Tunis, Tunis : Nov. 2006

16 Édifice religieux et d'éducation, assurait essentiellement deux fonctions principales l'hébergement et l'enseignement.

et sa médina s'est trouvée confrontée à une congestion populaire, ce qui a poussé ses dirigeants à l'étendre à l'extérieur de son enceinte, et ainsi de la dédoublée.

d. Au-delà des remparts

La ville s'agrandit et se développe, elle attire de plus en plus la population. Au début du règne des Hafsides, avec le développement de la capitale, deux faubourgs émergent à l'extérieur des remparts de la médina : Bab El Jazira (au sud) et Bab Souika (au nord) (P.Signole, 1980). Une nouvelle muraille est donc édifée à l'extérieur de la ville. (M. S. Messikh, 2000) (c.f. figure 12)



Figure 12 : Vue aérienne de la médina et ses deux faubourgs (2008)

Source : Conception © Manel DJEMEL sur fond de carte : Google-Earth, 2008

L'expansion de la ville, qui a engendré la création des deux faubourgs, nord et sud, s'est opérée dans la même dynamique urbaine que celle de la médina, le tissu continu à être aussi désorganisé et les espaces s'enchevêtrent et se superposent (A. Daouletli, J. Binous et D. Lesage, 1982). Un zoom spatial montre une parfaite cohérence et une continuité au

niveau des tissus urbains. Un tissu dense, des maisons à patios juxtaposées et des parcelles désordonnées. Les espaces et les demeures ne sont généralement pas de la même splendeur que celle de la médina, cela s'explique par le fait que la classe sociale qui occupe ce territoire est plus pauvre.

2.1.2 Naissance de la nouvelle ville

Le paysage changera sous le protectorat français. Avant la naissance de la nouvelle ville, la médina se développait sur près de 270 hectares (ASM, 2007) (Figure 13). Une surface qui demeure jusqu'à nos jours inchangés. Elle garda sa morphologie d'origine, mais se retrouve juxtaposée à un nouveau quartier à dominance administrative de style européen édifié à ses portes.

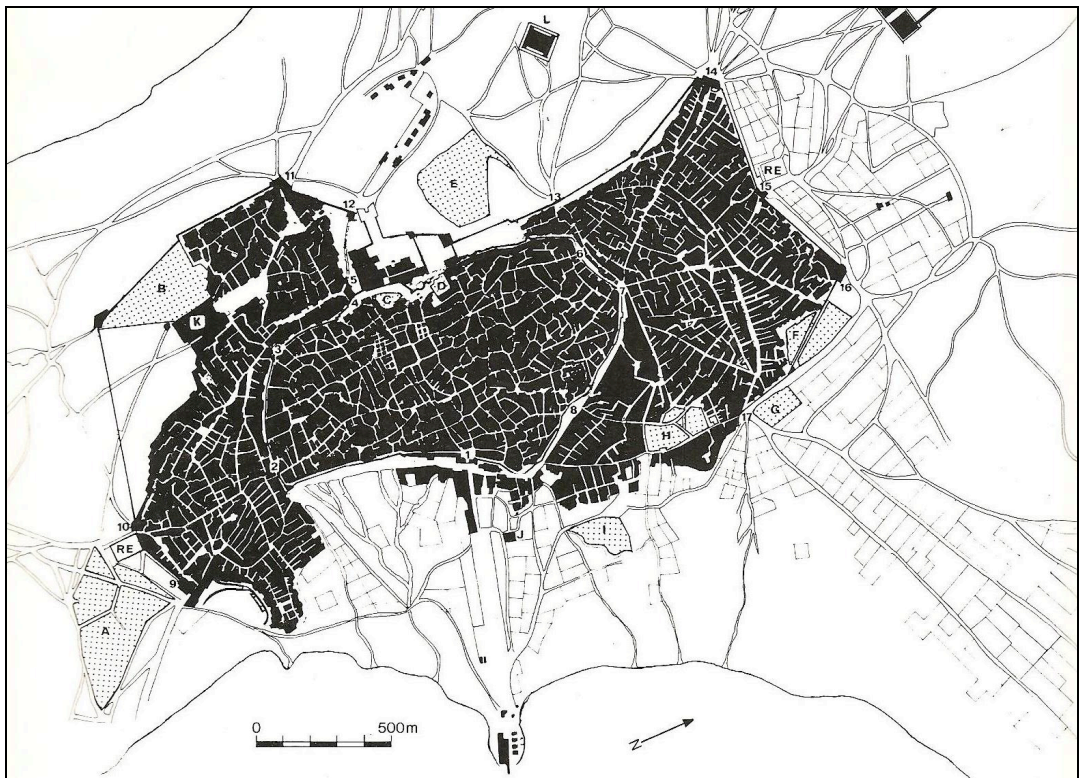


Figure 13 : La médina et ses faubourgs avant l'installation de la nouvelle ville (1860)

Source : J. Abdelkafi, *La Medina de Tunis*, 1989, p38 (d'après un plan dressé par Colin en 1860. Document original conservé à la bibliothèque Nationale de Paris)

a. La dualité médina - ville coloniale

Médina et ville coloniale sont deux entités urbaines qui ont entamé un long processus d'intégration et d'unification, et qui durent jusqu'à aujourd'hui. Le but est de créer une unité urbaine à partir de ces deux structures morphologiques distinctes. L'échec de ces tentatives a conduit, d'une part, à la naissance d'un nouveau centre pour l'agglomération, la nouvelle ville et d'autres parts, à perpétuer l'affectation de la qualification de centre historique à la médina.

L'accès à la médina demeure exclusivement piétonnier, pendant que la nouvelle ville accueille l'automobile et les premiers moyens de transports publics, tramway et autobus. De nouvelles banlieues sont construites pour les voitures. Le déclenchement du développement de la Tunisie moderne revient à la construction du consulat français sur une parcelle à l'extérieur de la médina, sur une rue qui relie la médina au Lac (l'ancienne rue Jules Ferry, actuelle avenue Hbib Bourguiba), l'autorisation de laisser la porte de la médina ouverte la nuit, pour permettre une relation continue avec la médina, marque le début de la métamorphose urbaine que vivra la ville. À partir de 1870, toutes les portes de la médina resteront ouvertes, Tunisie s'ouvre à la modernité dans un climat d'ingérence occidentale (Sebag P. 1958). L'installation des lignes de chemin de fer (L'encyclopédie nomade, 2006) reliant Tunisie au reste du pays, essentiellement les villes côtières et la frontière algérienne, contribue à l'ouverture de la ville et l'expansion des échanges et du commerce dans le pays. Le volume des produits échangés augmente donc de dix fois, en moins de trente années (L'encyclopédie nomade, 2006).

Graduellement la médina perd son rôle de centre de l'agglomération. Les activités d'échanges, de commandement et de coordination n'y étant plus présentes. La centralité se déplace vers la ville nouvelle, moderne et plus fonctionnelle qui attire l'essentiel des activités de la ville (Sebag P. 1958). L'organisation urbaine contemporaine dérive alors de cette décentralisation qui eût un impact social, économique et spatial sur la ville.

Tunis connaît alors une désarticulation urbaine, marquée par de grandes transformations morpho spatiales qui ont accéléré la dislocation morphologique de la ville et « la sclérose de ses traditions urbaines et culturelles » (M. Ben Slimane, 2004), au bénéfice de l'expansion du nouveau modèle urbain européen. Cette nouvelle tendance, qui caractérise désormais le développement urbain de la ville, se trouve confrontée à l'ordre ancien de formation de l'espace, ce qui donne naissance à une bipolarité morphologique, qui contribue au dédoublement de la ville. Cette nouvelle entité urbaine greffée à l'espace de la ville « amorce le début du dépérissement de la médina » (M. Ben Slimane, 2004).

Le phénomène de dualisme marque alors la ville de Tunis. La coexistence de deux entités urbaines contribue à la création d'une dualité apparente selon M. Ben Slimane (2004) à plusieurs niveaux :

- ✓ *La dualité dans la centralité* qui a pour résultat l'existence de deux centres-villes distincts. La médina est un centre traditionnel centripète, piétonnier et artisanal; la ville coloniale, quant à elle est moderne multipolaire ou linéaire regroupant les équipements de loisirs, de commerces et souvent aussi les bâtiments administratifs.
- ✓ *La dualité culturelle et politique*, vu que le patrimoine urbain et architectural se perpétue et perdure dans la médina, elle vibre alors au rythme du quotidien que ponctuent le souk et la mosquée, à travers la pratique du commerce et de la religion.
- ✓ *La dualité fonctionnelle*, vécue et sentie par les habitants. Concurrencée par les produits et les commerces européens, la médina a vu son artisanat dépérir. Progressivement une nouvelle activité de commerce touristique et un secteur informel de petits métiers, prennent place dans la médina et remplacent l'activité économique traditionnelle de la ville.
- ✓ *La dualité morphologique* la ville voit apparaître les premiers symptômes de schizophrénie spatiale, d'un côté, le centre historique préserve ses bâtiments « introvertis », agglomérés, denses et à majorité horizontale à l'exception des minarets des mosquées. De l'autre, la ville européenne, s'affirme avec un ensemble

d'immeubles et de villas au style architectural occidental irriguées par un réseau aviaire automobile, forme un tissu urbain plus lâche et plus tramé que le précédent.

- ✓ *La dualité démographique et sociale*, car durant la période coloniale, la médina, est devenu la terre d'accueil de la population pauvre des régions rurales, victime de la modernisation de l'agriculture. À l'opposé, un mode de vie et de consommation résultant d'un mimétisme occidental s'est vu installé dans la nouvelle ville. Une disparité sociale est démographique caractérise désormais la ville. D'autant plus que l'activité politique est elle aussi localisée dans la ville européenne.

a. L'après indépendance : un nouvel urbanisme, mais à quel prix ?

Au lendemain de l'indépendance, la médina de Tunis, compte 170 000 habitants (M. Chabbi, 2005), elle est occupée par des migrants ruraux, installés depuis le départ des bourgeois vers les nouveaux quartiers. Cette occupation a eu certains effets néfastes sur les édifices de la médina. La ville s'est donc développée pour atteindre en 1956, une surface urbanisée de 4 000 hectares, dont 270 hectares (ASM, 2007) occupés par la médina. La population de la Tunisie était de l'ordre de 3 800. 000 habitant (M. Chabbi, 2005), dont 14.7 % à Tunis, soit 560 000 habitants (Archibat, 2005).

L'afflux des migrants ruraux a contribué au développement d'un habitat de misère, sous forme de gourbuvilles (c.f. p111) et de quartiers insalubres, formant une véritable ceinture urbaine autour de la ville. À l'indépendance, 150 000 habitants (27 %) de la population de la capitale vivaient dans des gourbis (c.f. p111). L'ensemble des indicateurs, de cette période, qu'ils soient démographiques, scolaires ou sanitaires, témoignait des conditions misérables dans lesquelles vivait une grande partie de la population. Le taux de mortalité infantile était de 350 pour mille (M. Chabbi, 2005), l'analphabétisme était le lot de 85 % (Archibat, 2005), de la population tunisienne et les conditions d'habitat étaient critiques, car sur les 700 000 logements du pays, on comptait 50 % d'entre eux des gourbis (c.f. p111).

Au cours des premières années qui ont suivi l'indépendance, la ville n'a pas connu, un véritable changement. La population tunisienne prend tout de même place au centre et dans la ville européenne et la croissance démographique de Tunis continue. Ainsi, l'opposition entre la médina et la ville européenne s'est progressivement atténuée.

Conscient de l'état délabré des quartiers insalubres autour de la ville, l'état entame une véritable lutte contre ces zones. Il y a donc des vagues de démolitions et la population refoulée retourne vers ses régions d'origine, cette solution n'a fait qu'aggraver la situation. Les familles se réfugiaient alors dans la médina, délaissée par ses propriétaires, ils occupaient ainsi les grandes demeures des familles nobles de Tunis. Ce qui a engendré une surdensification et une dégradation de la Médina.

Malgré l'incontournable intérêt porté à l'assainissement de l'espace urbain et aux actions massives de dégourbification (c.f. p111), les politiques urbaines se sont aussi dirigées vers la réalisation d'un ensemble de projets, qui malgré tout n'ont pas eu un grand impact sur la transformation de configuration urbaine de la capitale. La première action entreprise au centre-ville était la suppression du tramway en 1960 et des trolleybus en 1963 et leur remplacement par les bus (M. Chabbi, 2005). Au centre-ville, la construction en 1964 de l'hôtel Africa, devenu ensuite la référence spatiale de la capitale, marque le paysage urbain de Tunis (Figure 14).

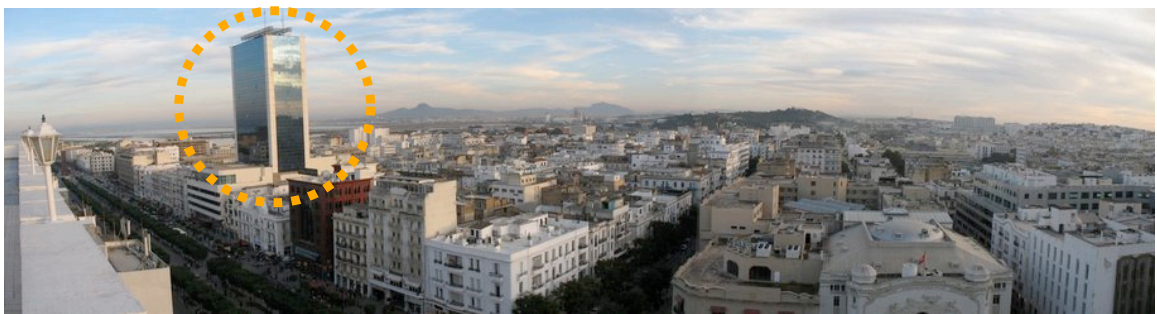


Figure 14 : L'hôtel Africa : une référence dans le paysage urbain de la ville de Tunis

Source : <http://img174.imageshack.us/img174/6452/tunisskyline2qq3.jpg>

Les actions entreprises au niveau des zones résidentielles se manifestent par la construction en 1964 du quartier de haut standing de Notre Dame à Mutuelle-ville, dans la périphérie de la ville, ensuite en 1967 la construction par la S.N.I.T (Société Nationale Immobilière de Tunisie) du quartier d'EI Menzah (SNIT, 2003). Dans le but de réglementer les zones d'urbanisation spontanée de la ville, les quartiers d'Ezzouhour à l'ouest de Tunis et la cité Ettahrir ont été construits en 1968 par la municipalité de Tunis.

À cette époque l'identité de la ville et des citoyens, ne préoccupait pas les décideurs. L'importance de la qualité de vie et la mise en place d'un système urbain efficace prédominaient. Mais cela n'a tout de même pas empêché la création de regroupements et la prolifération de quartiers selon les mêmes affinités et attraits sociaux. Ces nouvelles zones urbaines ont contribué à la naissance d'un mouvement de régénération urbaine massive et Tunis a passé d'une ville sous-équipée, à une agglomération disposant aujourd'hui de potentialités d'une vraie métropole.

2.1.3 Le renouvellement urbain de la ville

Les véritables actions urbaines dans la ville ont vu le jour au début des années 1970 (M. Chabbi, 2005), lorsque Tunis ne comptait que 900 000 habitants, le renouvellement de la ville et l'instauration d'un nouvel ordre urbain, représentent le but principal de ces interventions (Archibat, 2005). L'intégration des tissus anciens et l'homogénéisation morphologique des aires ne seront prises en considération que plus tard.

Les nouvelles réformes et exigences économiques mondiales et du pays ont eu leur impact sur le secteur urbain. Les stratégies gouvernementales reposent sur la promotion des exportations et nécessitent, par conséquent, de faire appel à des capitaux étrangers (M. Chabbi, 2005). Or, l'état de délabrement des quartiers de Tunis nécessitait une véritable politique urbaine basée sur des moyens de renouvellement urbain.

C'est ainsi que la loi créant le District de grand Tunis (c. f. annexe 2) fut promulguée en 1972 (JORT, 1972), elle recouvrait, à la fois, la création du nouveau territoire de Tunis et l'organisme de planification qui allait engager dès 1974 l'élaboration du Plan régional d'Aménagement du Grand Tunis (ville de Tunis, 2003). Le regroupement des quatre gouvernorats de l'agglomération tunisoise vient après une importante croissance économique et sociale de la région. Cette action est le fruit d'un développement de la région qui répond à des critères bien déterminés. Les zones ayant atteint les 100.000 habitants étant desservi par un ensemble de services, tels que les hôpitaux, les écoles les lycées et parfois des pôles universitaires, pourrait se détacher et un nouveau gouvernorat est donc née; la région métropolitaine de Tunis est formée de quatre gouvernorats (Ariana, Ben Arous, Tunis et La Manouba) (c. f. annexe 2).

Toutes ces orientations permirent d'engager la réalisation de programmes dans le but d'améliorer les conditions d'habitat de la population. La première vendange, fut les zones d'El Manar 1 et 2 et les zones d'El Menzah 6, d'El Mourouj (Archibat, 2005).

Ainsi, pour la première fois dans l'histoire de la capitale (M. Chabbi, 2005), le développement urbain ne résultait pas des résolutions de problèmes ponctuels, mais reposait sur des options à moyens et longs termes, sur la base d'une vision intégrée du développement urbain de l'agglomération. Ceci est essentiellement dû à l'élaboration du schéma directeur d'assainissement, ainsi que des schémas directeurs routiers, d'eau potable et d'électricité, qui furent définis sur la base des options urbanistiques élaborées par le District de Tunis, proposées en 1974 et approuvées en 1977 (JORT, 1977).

De grandes opérations urbaines, essentiellement résidentielles se poursuivent et engendrèrent de nombreuses grandes zones d'habitat, telles qu'El Manar I et II, El Menzah VI au Nord, ou El Mourouj au Sud, qui favorisa un développement planifié et intégré des nouvelles extensions urbaines de Tunis (M. Chabbi, 2005).L'aménagement de telles

opérations permit à la Société Nationale Immobilière de Tunisie (S.N.I.T.) ainsi qu'aux promoteurs privés de réaliser d'importantes opérations immobilières (M. Chabbi, 2005).

L'événement marquant dans l'urbanisme de la ville de Tunis fut le classement de sa médina, par l'UNESCO, sur la liste du patrimoine mondial de l'humanité (Figure15). « Cité méditerranéenne profondément marquée par le Proche-Orient tant dans son architecture que dans son art de vivre, Tunis a été classée ville du patrimoine mondial en 1979 » (ASM, 2007)

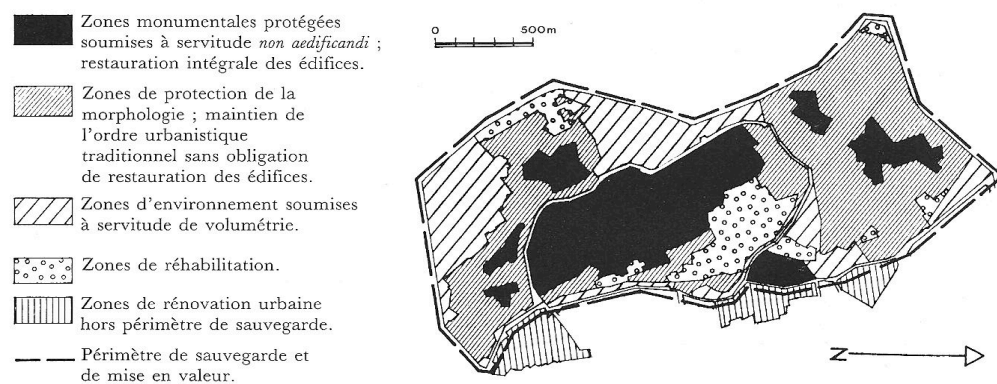


Figure 15 : Classement de la médina « Patrimoine mondial de l'humanité » en 1979

Source : J. Abdelkafi, *La Medina de Tunis*, 1989, p133 (d'après PTC/ASM/UNESCO 1974)

En dépit des sérieuses tentatives de répondre aux besoins de la majorité de la population, ces opérations étaient en grande partie réservées aux classes moyennes. Ce qui a engendré une négligence de la population économiquement modeste, qui faute de production de logements adaptée à leurs ressources, fut contraint de recourir à l'habitation spontanée. Ces quartiers résultent de l'inadéquation de l'offre en logements, exclusivement destinée aux classes moyennes et les ressources financières modestes des couches populaires. Pour y remédier, les pouvoirs publics inaugurèrent la politique de réhabilitation des quartiers populaires, qui fut initiée par la création de l'Agence de Réhabilitation et de Rénovation urbaine en 1981.

a. La Ségrégation socio-spatiale : Volonté ou hasard ?

La naissance des nouveaux quartiers a eu un impact sur la configuration spatiale et l'organisation sociale et identitaire de la ville. La ségrégation n'est pas un phénomène nouveau à Tunis. Car Tunis a toujours été basée sur une organisation spatiale selon les appartenances sociales et les origines des individus. Dans la médina, la ségrégation était basée sur les croyances religieuses. El Hara, quartier juif (H. Beaugrand, 1889) à la périphérie de la médina, les musulmans occupaient la zone centrale, alors que les Européens sont refoulés à l'extérieur des remparts en édifiant leur propre quartier. La nouvelle ville présentait un espace urbain régi par « un modèle ségréatif à base ethnique d'abord, socio-économique ensuite » (A. Belhedi, 2005). Tunis s'inscrivait alors dans ce « modèle colonial dualiste et ségréatif » (A. Belhedi 1989), appuyant la dualité entre un nouveau centre, regroupant l'essentiel de l'activité économique et politique du pays, et un ancien centre historique marginalisé, vidé de ses fonctions et de sa population. Une nouvelle dualité émerge et affronte les nouveaux centres pavillonnaires, aisés aux quartiers modestes autochtones, « *gourbivilles et rabats* » (A. Belhedi, 2005).

Comparée à l'installation des faubourgs à l'extérieur de la médina lors de son expansion, la ville de Tunis se voit enlacée par une ceinture de quartiers périurbains spontanés depuis 1975 (A. Belhedi, 2005). Une innovation au niveau de la construction a été décelée lors du développement de ces quartiers. En réponse à cette réalité, la population s'est orientée vers l'auto-construction, une pratique « d'abord bannie, réhabilitée ensuite, puis récupérée dans les programmes de réhabilitation » (A. Belhedi, 2005). Générer par la crise économique et les faibles revenus la prolifération des zones d'habitat spontané périurbain représente un véritable désordre urbain. Il n'est, tout de même, que l'expression d'une forme d'exclusion sociale (District de Tunis 1986, M. Chabbi 1981).

Les stratégies de réhabilitation sociales n'ont alors pas réussi à résoudre ces problèmes d'inclusion socio-spatiale, et ont par contre approfondi la disparité et la

dissemblance des classes. Face à cette réalité, le gouvernement a mis en place une stratégie de production immobilière et foncière, pour subvenir aux besoins grandissants de la population en matière de logement. L'analyse de ces directives montre une grande inadéquation entre une offre orientée vers une classe moyenne et *demande populaire pressente* (M. Chabbi 1981, H. Tayachi 1982, A. Belhedi 1992, M. Ben Jalloul 1999). De plus et sous l'effet de la spéculation foncière, ce phénomène engendre un espace ségrégatif (A. Belhedi, 2005).

La planification de la zone *El Mourouj* (les près en Français) sous forme de lotissements par l'Agence Foncière de l'Habitat (AFH) contribue à offrir des quartiers résidentiels et des lotissements destinés aux classes moyennes. Le projet qui était déjà programmé dans le cadre du Plan directeur de Tunis depuis 1977 (A. Belhedi, 2005) est pour la ville une fenêtre pour l'intégration des classes moyennes dans l'espace urbain. Mais il demeure tout de même une entrave à l'unité de l'espace urbain la ville, et un rassemblement alvéolaire qui contribueront à l'installation d'une nouvelle centralité périphérique et le développement de nouvelles références identitaires.

Les besoins grandissants d'espace ont orienté les planificateurs vers de nouveaux territoires, en vue d'une extension urbaine intégrée de la ville. Un projet de grande envergure est donc programmé à cet effet, il consiste en l'assainissement des berges du lac et leurs exploitations. Le projet sera réalisé en deux temps. La première phase sera celle du Lac Nord, puis le Lac Sud (travaux entamés en 2008).



Figure 16 : Vue aérienne de la zone assainie : Les Berges du Lac
 Source : Conception © Manel DJEMEL sur fond de carte : Google-Earth, 2008

Le site (vue sur le Lac) et la nature du sol (coût élevé des fondations) ont réduit l'accès à la propriété à la classe aisée et aux grandes entreprises, pour y placer leurs sièges. Les Berges du lac sont un projet qui a métamorphosé le paysage urbain et le parc foncier de Tunis. Une sélection naturelle y est pratique de par le prix très élevé des propriétés et de l'exigence de motorisation, vu que la zone est peu desservie par les transports publics.

Un regroupement à l'Occidentale avec des centres de loisir, américanisé (A. Belhedi, 2005) par le nom et l'ambiance. *The champs, Happy land Park ou Miami*, ne sont que les appellations des nouvelles destinations de loisir et de divertissement du Tunisien. Conçue pour abriter une population de 300.000 habitants (A. Belhedi, 2005), la zone est en phase de détrôner le centre de la ville. D'autant plus que l'installation du centre urbain nord commence déjà à attirer les sièges et les ministères. La zone des berges est de plus en plus convoitée, surtout avec sa proximité de tous les services et le luxe d'infrastructure et de construction qu'elle offre à ses habitants. Elle devint un pôle central important rivalisant avec le centre, au bout d'une vingtaine d'années (Début des travaux en 1985). Abritant les sièges des grandes compagnies internationales de couture, de parfumerie, de mode (Benetton, Chevignon, Celio, Jaques Dessange), de télécommunication (IBM, Alcatel...) et

des grandes banques du golf installé dernièrement en Tunisie. Le lac Nord est pour tous, la destination de rêves et le trait d'union avec l'espace international.

La réussite du projet du Lac Nord a encouragé les autorités, à aller vers la concrétisation de celui du lac sud. Considéré comme le projet du XXI^e siècle, avec la réalisation déjà achevée en 2001 de la cité sportive 7 novembre, à l'occasion des jeux méditerranéens tenus en Tunisie. Le projet englobe un parc de 1000 logements destinés aux classes et aux familles à revenu moyen. Le projet consiste aussi à la création d'un nouveau centre d'affaires et un port de loisir, sur les berges du lac sud (Figure17) ce qui approfondi les pratiques de ségrégations et l'orientation vers « un favoritisme social ». N. Lachtar (2002) confirme cette thèse avec des chiffres qui montrent que près de 76 % des acquéreurs des lots de terrain au niveau de la zone Nord sont des cadres supérieurs, 5,4 % sont des commerçants et 6,9 % des cadres moyens (M. Chabbi, 2005). La classe à faible revenu n'y figure même pas.



Figure 17 : Aménagement des berges du lac sud

Source : Conception © Manel DJEMEL sur fond de carte Google-Earth, 2008 et http://74.50.24.35/sAmadUbai/masterplan_en.html

En dépit des sérieuses tentatives gouvernementales de la mise en place de stratégies et d'actions pour des projets de réhabilitation, de rénovation, de développement urbain intégrés, l'éradication des logements rudimentaires et parfois même d'aménagements urbains, l'espace demeure ségrégatif et les jonctions urbaines fonctionnelles et sociales sont de plus en plus estomper.

La ségrégation est donc dans ce cadre le résultat d'une orientation politique d'habitation. Les classes populaires incapables de se procurer du logement dans les nouveaux quartiers cherchent des propriétés à prix abordable. Ce regroupement des classes selon leurs revenus, et parfois même selon leurs villes d'origine, crée une profonde disparité socio-spatiale et une fracture, à la fois morphologique et sociale au sein de la société. Les rapports sociaux vont ainsi être tributaires d'un sentiment d'exclusion et de rejet sociétal. Les classes aisées et riches, regroupées dans des zones qui leur ressemblent, profitent aussi des meilleurs services d'entretien d'embellissement et de protection de leurs quartiers d'autant plus que de par de leurs revenus, ils sont capable de financer et de payer des taxes et des impôts municipaux, pour ce but. Comparé aux autres qui, de par leurs revenus, sont incapables de s'offrir ce luxe.

Le développement urbain et la prolifération de nouvelles formes de croissance résultent d'un dysfonctionnement tant spatial que social des agglomérations. L'espace urbain s'est trouvé régi par des forces sociales où « la différenciation devient le sens même des lieux » et où « l'inégalité est exhibée et affichée » (A. Belhedi, 2005). Les relations sociales au sein de la société tunisienne ont considérablement changé avec le temps. Une forte disparité, socio-spatiale régit la société et une fosse socio-économique se crée de jours entre des classes défavorisées occupant des quartiers délaissés et mal gérer et une catégorie sociale qui s'enrichit de jour en jour et qui loge dans des zones luxueuses de haut standing, qui serait parfois semblable à des *edges cities* (les nouvelles cités gardées) cela a sans doute son impact au niveau de l'évolution du processus identitaire de la population. Cela fera

l'objet de notre analyse urbanistique ainsi que notre exercice d'enquête, réalisé aux près de la population des zones périphériques du grand de Tunis.

b. La métropolisation du grand Tunis

Le développement de l'espace urbain de Tunis, et son inexorable extension explique l'intérêt croissant porté à l'articulation du grand Tunis dans la région Nord-est du pays. Le Grand Tunis est un pôle millionnaire, qui regroupe en 2004 une agglomération de 2,1 millions d'habitants (M. Chabbi, 2004). Une population qui ne dénombrerait que 100 000 habitants la veille du protectorat, l'agglomération a connu différents rythmes de croissance et différents modes d'organisation, qui sont aujourd'hui en gestation et préfigurent la constitution d' « un espace métropolitain » (M. Chabbi, 2004).

Tunis a vu ses périphéries s'étendre sur de grands territoires en englobant d'anciennes localités, auparavant autonomes, qui forment désormais de véritables quartiers urbains et des banlieues de la ville. La mobilité croissante de la population, génératrice de ségrégation, est à l'origine de cet « étalement périphérique » (A. Belhedi, 2005). Une mobilité facilitée essentiellement par le développement des réseaux de transports, et l'accès à l'acquisition de voiture familiale, avec le projet de la voiture populaire. L'extension des dilatances qui sépare le lieu de travail de la résidence contribue à l'augmentation de la nécessité de l'amélioration des infrastructures de transports et la mise en place d'un réseau de transport public plus fiable.

Le développement du grand Tunis continue et l'agglomération connaît un bouleversement de sa croissance urbaine, accompagnée paradoxalement par « un étalement spatial important » (M. Chabbi, 2004). Selon M. Chebbi la superficie urbanisée, a atteint les 25 000 ha, et la ville est présente une amplitude spatiale de 50 km du Nord au Sud. Cela contribue à un emplacement privilégié de Tunis dans l'épicentre d'une région à fort potentiel économique (M. Chabbi, 2004), où l'industrie, l'agriculture et le tourisme constituent des secteurs dynamiques.

Ces facteurs, seront-ils en faveur de l'éclosion d'un espace urbain métropolitain de grande envergure? Quels seraient les défis à relever pour réussir cette métropolisation et parvenir à avoir un méga espace urbain intégré fonctionnel et cohérent? Jusqu'à quelle mesure cette croissance urbaine affecte elle l'identité de la ville et des habitants.

2.2 Genèse d'une métropole tunisoise

Entre les années 1995 et 2000 fut élaboré un schéma d'aménagement du Grand Tunis, à l'horizon 2016 (M. Chabbi, 2004). Ce document regroupe l'ensemble des attributs, nécessaire pour l'évolution d'une agglomération vers une métropole. Il a aussi mis l'accent sur l'importance des services, des échanges économiques et commerciaux, ainsi que les fonctions culturelles.

2.2.1 L'étendue de la région métropolitaine

L'ambition grandissante de faire de Tunis une métropole régionale est certainement conditionnée par un ensemble considérable de contraintes, dont l'obligation de devenir une plaque tournante de toutes les activités économiques internationales et des services englobant les villes situées dans un périmètre à 60 km de la capitale. Ces villes doivent alors jouer un rôle important dans le cadre de la nouvelle stratégie d'organisation et de développement de la région.

Selon H. Dlala (2007) les principales villes qui gravitent autour de Tunis, et qui se trouvent concernées par la nouvelle stratégie de métropolisation sont Bizerte au Nord, Hammamet et Nabeul au Sud et Zaghouan au Sud-Ouest (c.f. Figure 18). Le processus alors à se développer au niveau de l'agglomération, vu que les localités de première et de secondes couronnes commencent déjà à perdre de leur autonomie et se trouvent de plus en « plus régies par une logique exogène qui relève plutôt de l'ensemble de l'agglomération tunisoise » (A. Belhedi, 2005).

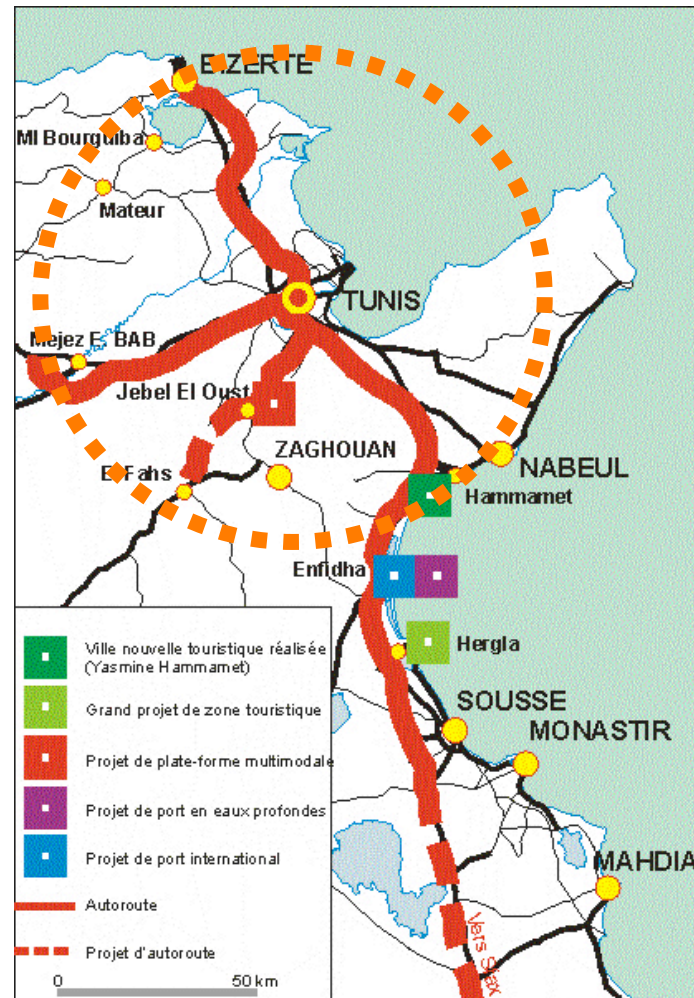


Figure 18 : Localisation des grands projets et d'équipement autour du Grand Tunis

Source : Hbib Dlala 2007, cybergeog, article 410, Mis en ligne 03 décembre 2007

L'importance de la croissance urbaine au niveau des localités périphériques du grand Tunis se traduit par une prolifération de zones urbanisées dans un périmètre de plus en plus éloignée du centre de l'agglomération. A. Belhedi (2005) dans une étude de la région, montre que le pourcentage de la croissance urbaine entre 1975-1994 dans les limites de l'agglomération tunisoise a été de 6,3% à Jedeida, 5,2% à Tebourba et 5,1% à Borj El-Amri contre près de 3% pour Tunis centre (Figure 19).

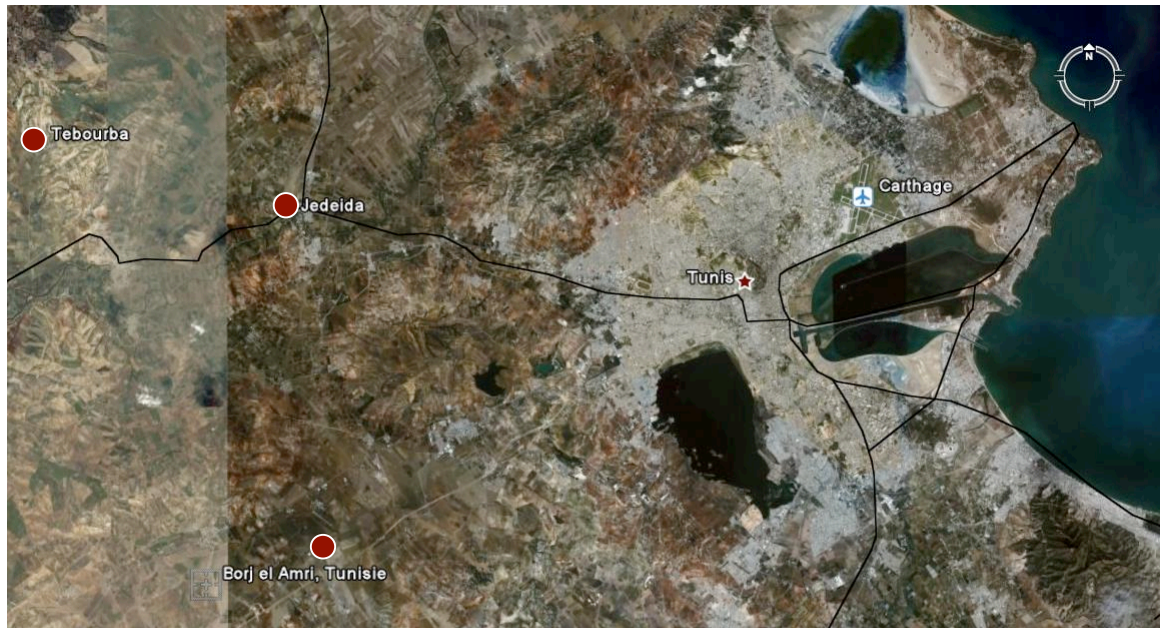


Figure 19 : Schéma des nouvelles agglomérations satellitaires dans l'aire métropolitaine de Tunis

Source Conception © Manel DJEMEL sur fond de carte : Google-Earth, 2008

Cette métropolisation conditionnée essentiellement par, un exode massive vers la périphérie ce qui a engendré, un dépeuplement de la zone centrale et péricentrale, ainsi qu'un taux d'urbanisation relativement élevé au niveau des zones périphériques. Cette vague d'urbanisation affluant sur les terrains agricoles s'exprime par des transformations vers des cultures périurbaines spéculatives (M. Chabbi, 2004) et la naissance de nouvelles identités périphériques spécifiques aux agglomérations.

2.2.2 Le syndrome de métropolisation a Tunis

Selon H. Dlala (2002) « La métropolité »¹⁷ à Tunis pourrait être qualifié de « périphérique ou émergente ». Cela revient au fait qu'elle soit largement favorisée par

17 La double référence à la métropolité internationale des villes de l' « archipel » et aux pays dits « périphériques » ou « émergents » invite à utiliser l'expression de « métropoles périphériques » ou « émergentes » pour désigner des villes capitales du Sud dotées d'une métropolité par la taille

l'acquisition d'une masse urbaine importante ainsi que le rôle central qu'elle joue sur le plan économique, local et international. Ceci est dû, au fait qu'elle participe à la valorisation des activités « traditionnelles » délocalisées dans le cadre de la nouvelle division du travail (A. Belhedi, 2005). Un grand nombre de controverses est décelé à ce sujet vu que la capitale s'est réservée, depuis l'indépendance, le rôle de commandement central et toutes les actions urbaines réalisées comme l'embellissement et d'amélioration du paysage de la ville sont restées très localisées. La ville poursuit tout de même sa métropolisation, vu que ses ambitions de s'inscrire dans un processus de développement mondial, et pour arriver elles doivent miser sur une solidarité régionale (H. Dlala, 2002)

La ville connaît depuis quelques années un ensemble d'événements et de changements, qui contribuent de près ou de loin à la genèse de son aire métropolitaine. Les éléments démographiques, économiques et de mobilité seront pris en considération pour expliquer le déroulement du phénomène développement.

Le grand Tunis c'est le regroupement de quatre gouvernorats voisins, pour former la région métropolitaine de Tunis. L'Ariana, la Manouba, Ben Arous et Tunis, forment cette entité urbaine, qui fait l'objet de notre étude.

a. Le centre vidé de sa population

Les mouvements migratoires de la population urbaine de Tunis datent de l'ère coloniale. Lorsque les familles nobles et riches ont quitté leurs demeures, pour s'installer dans des maisons individuelles, dans les banlieues de la ville (P. Sebag, 1958) ce phénomène frappe aussi bien la médina que la ville coloniale, qui suite au départ des Français s'est vu dépeuplée et a vu ses maisons transformées en bureaux et sièges sociaux de sociétés.

(millionnaire) jouant le rôle d'interface par rapport au reste du monde et cherchant à s'arrimer à « l'archipel », engendrant enfin une recomposition du territoire (métropolitain) situé dans leur

Les statistiques de 2004 montrent que le gouvernorat de l'Ariana affiche une augmentation de sa population au profit de celui de la ville centrale, suite à un déplacement de 26 223 habitants de Tunis vers l'Ariana et de 25 192 vers le gouvernorat de Ben Arous (Tableau 2). Ces résultats confirment la pérennité des vagues de dépeuplement du centre et leur impact sur l'agglomération.

Tableau 3 : Migration inter gouvernorats (1999-2004) selon le gouvernorat de résidence en 1999

De \ Vers	Tunis	Ariana	Ben Arous	Manouba
Tunis	-	6 959	8 256	5 587
Ariana	26 223	-	2 996	2 590
Ben Arous	25 192	2 351	-	1 524
Manouba	9 265	2 743	1 076	-

Source : Institut National de la Statistique (RGPH 2004) mis à jour le : 2005-09-02

Ces vagues migratoires résultent de la création de nouvelles zones résidentielles et de nouveaux centres dans les zones périphériques de la ville (H. Dlala, 2005). Ces nouvelles formes d'urbanisation affirment le processus de croissance urbaine dans lequel s'inscrit la stratégie d'urbanisation actuelle de la ville. Elle répond à une demande croissante en logement, issue de l'attraction de la capitale et des vagues de migration massive des populations, de toute provenance, ce qui crée un gonflement démographique et une extension spatiale massive (A. Belhedi, 2005)

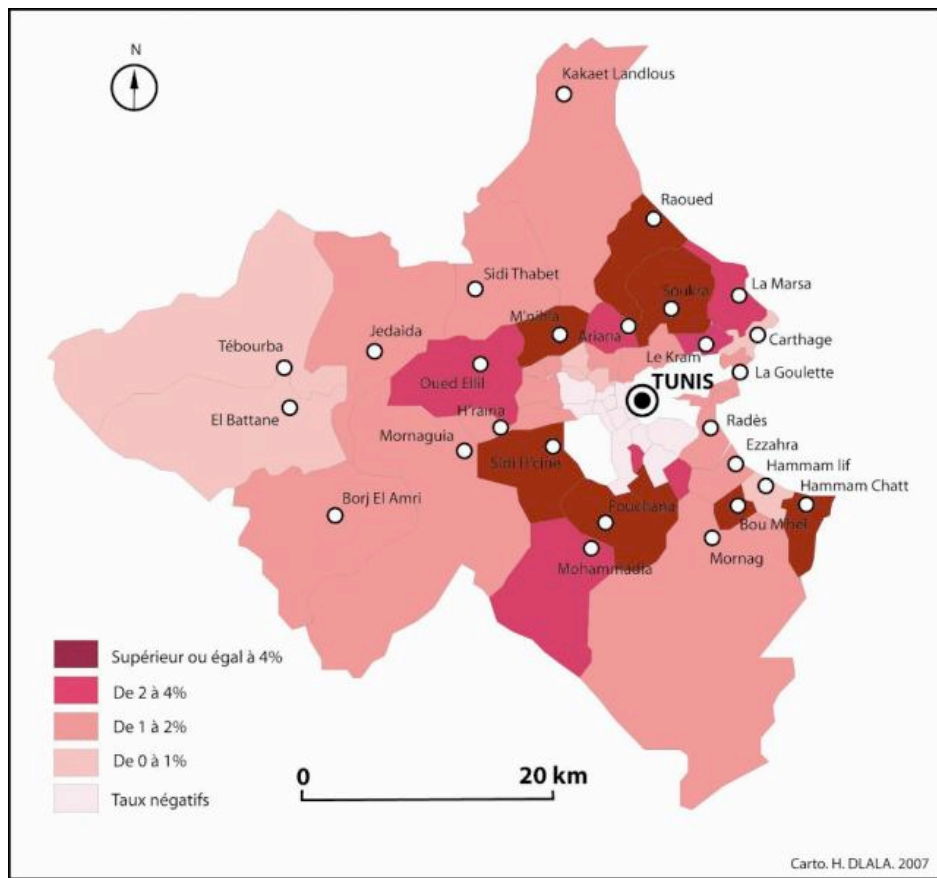
b. Le poids démographique et spatial du Grand Tunis

L'espace urbain a connu une large expansion, accompagné d'une importante croissance démographique. Il est important de noter que le nombre des habitants de la capitale n'a franchi le seuil du million qu'en 1978 soit vingt-deux ans après l'indépendance (ASM, 2003). Le nombre n'a donc pas cessé d'augmenter pour passer de 1.283.500 en 1984 et 1.683.960 en 1994 (INS, 2004). En 2004, la ville abrite 2.072.500 habitants dans

voisinage. (Habib Dlala, 2005)

les limites de ses communes et 2.248.000 dans les limites des délégations qui forment les quatre gouvernorats du grand Tunis (H. Dlala, 2007).

Bien qu'elle soit globalement modérée, la croissance affecte essentiellement les aires urbaines de la ville. Une extension vertigineuse des espaces urbanisés de la ville contribue à la dilatation du tissu urbain (A. Belhedi, 2005). Le développement de nouvelles banlieues et la création de nouveau pôle résidentiel contribuent fortement à cette évolution urbaine de la ville.



Source : INS . Recensement général de la population et des logements (1994 et 2004)

Figure 20 : Taux de croissance démographique dans la région du grand Tunis

Source : Hbib Dlala 2007, cybergeo, article 410, Mis en ligne 03 décembre 2007

Les données du recensement de 2004, montrent que le taux d'accroissement naturel est plus important dans les banlieues du nord l'Ariana et celle du sud, Ben Arous comparativement au centre, Tunis et à l'Ouest, Manouba (c. f. figure 20). La densité, quant à elle, est plus importante au centre de l'agglomération, avec 2767 habitants au Km² ce qui fait de Tunis la zone la plus dense du pays (INS, RGPH, 2004).

c. L'émergence du phénomène d'étalement urbain et naissance des banlieues

L'étalement urbain de Tunis est une des formes de croissance urbaine qui résulte du boom démographique et économique qu'a connu la ville, dans les années qui suivent l'indépendance du pays. Depuis les recensements de 1975, la population de Tunis est majoritairement urbaine (H. Dlala, 2005). « Entre 1956 et 1984, la population urbaine s'est accrue à un taux de 3,5 % par année pour un taux global de 2,5 % et rural de 1,7 % » (A. Belhedi, 2002). La ville s'est donc étendue et son aire urbaine s'est dilatée. Le processus d'urbanisation qu'a connue Tunis résulte d'une confluence de développement « quantitatif » (multiplication, croissance, extension...) et « qualitatif » (forme, mécanismes, transformation...) de la ville (A. Belhedi, 2002). Ce qui légitimise l'invasion des surfaces rurales agricoles jouxtant la ville et la transformation de ses populations, qui balance dans la confusion d'être ou de ne pas être. La population rurale se trouve alors dans une confusion identitaire. C'est la ville qui vient à leurs portes et l'urbanisation qui transperce leurs pudeurs et leurs intimités.

Tableau 4 : Caractéristiques démographiques de la population du grand Tunis

	Milieu communal (urbain)	Milieu non communal (rural)	Taux du milieu communal (%)
Tunis	983 861	--	100.0
Ariana	383 458	38 788	90.8
Ben Arous	456 580	49 193	90.3
Manouba	248 476	87 436	74.0

Source : Institut National de la Statistique (RGPH 2004) mis à jour le : 2005-09-02

Malgré de nombreux obstacles naturels auxquels se heurte le développement spatial de la ville, Tunis continue tout de même à s'étendre. Dans sa description de la Métropolisation de Tunis, H. Dlala (2007) décrit trois types d'obstacles : la série de montagnes qui s'érigent au nord et à l'ouest de la ville (1), les plans d'eau que sont le lac de Tunis et les dépressions fermées de Séjoumi (2) et de l'Ariana, et enfin les zones agricoles protégées s'étendant au Sud vers la vallée du Miliane et la plaine de Mornag (3). Schématiser spatialement sur la carte ci-après, ces obstacles sont aussi, la richesse naturelle de la ville. Les tentatives du ministère de l'Environnement de protéger et de préserver ces richesses, se heurtent à une foule de spéculateurs fonciers et des promoteurs, qui trouvent toujours des failles aux lois limitant les marges d'urbanisation croissante. Les banlieues prolifèrent et s'étalent dans l'espace sans tenir compte des obstacles naturels.

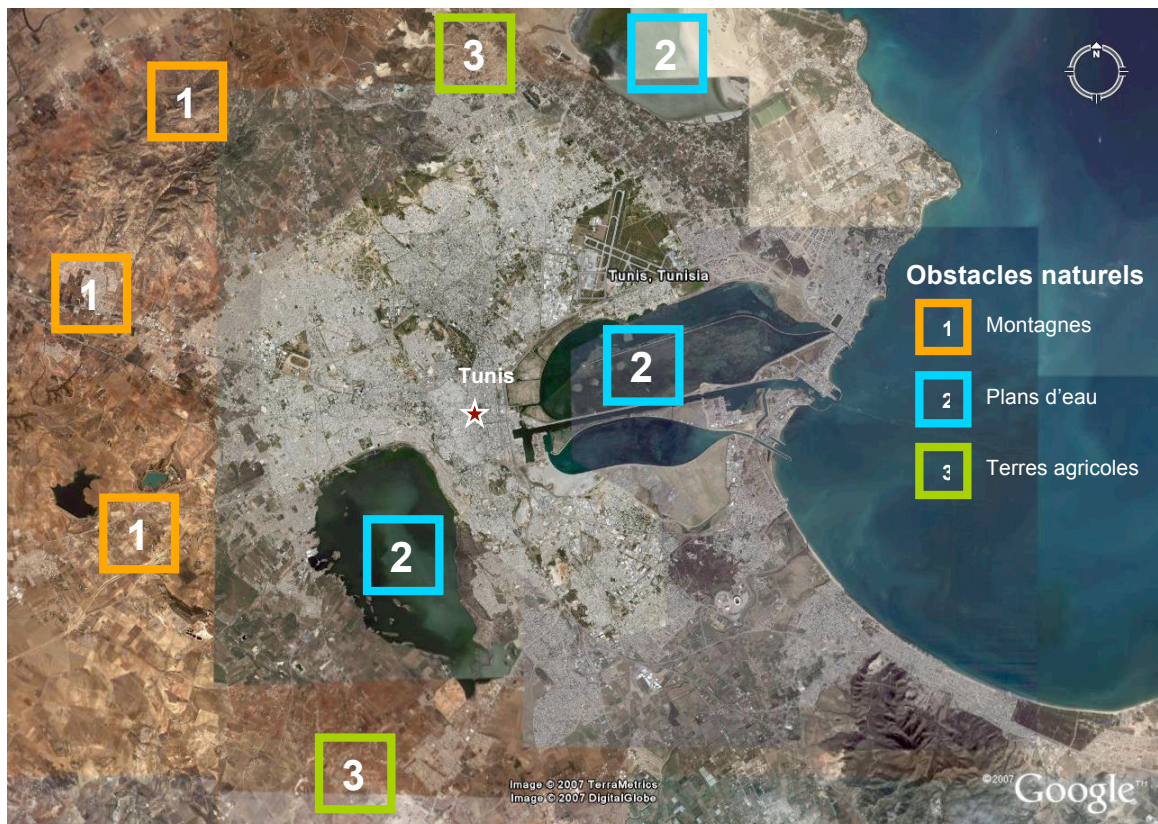


Figure 21 : Obstacles naturels à la croissance du domaine urbain de Tunis

Source : Conception © Manel DJEMEL sur fond de carte : Google-Earth, 2008

Les particularités urbaines de l'agglomération tunisoise sont sans doute, ses banlieues. Les zones périurbaines de la ville représentent le résultat d'un long processus de développements urbains et croissance spatiale.

2.2.3 Les enjeux de la métropolisation de Tunis

a. L'éruption de nouvelles centralités

La ville se renouvelle, se métamorphose, se transforme. Le centre n'est plus centre et la ville n'est plus la même. Avec l'émergence des nouvelles banlieues, de nouvelles centralités se sont développées. C'est ce qui nous ramène à considérer la région métropolitaine du grand Tunis, comme une métastase urbaine avec des noyaux qui gravitent au tour de la cellule souche. L'espace urbain de Tunis se présente alors selon une nouvelle organisation spatiale. *Le centre urbain Nord*, érigé dans la périphérie de la ville est une prestigieuse zone de bureau, qui a détrôné la ville centre (H. Dlala, 2007). *Carrefour, Tunis City, Zéphyr* et autres grands centres d'achats se sont accaparé du marché et sont devenus les nouveaux centres de commerces et d'achats de l'agglomération. Le déplacement du centre de commandement depuis le premier président Habib Bourguiba vers le palais de Carthage a réduit l'importance de *la casbah* (ancien centre de commande du Bey dans la médina). Et malgré son apparence moderne la référence religieuse à son importance dans la vie du peuple, la nouvelle mosquée *El Abidine* sur la colline de Carthage attirent les lumières et estompe la mosquée *La Zitouna*, prestigieuse université, au cœur de la médina.

Loin du centre-ville, mais proche de leurs citoyens, les nouveaux centres émergeant autour de Tunis acquièrent de l'importance et offrent plus de facilité et de services aux habitants des banlieues. Qu'il s'agisse d'administrations, de centres d'achats ou des pôles d'attraction, ils ont démuné le centre-ville du monopole d'attractivité et ont fait de lui une simple référence historique.

Une simple observation du paysage tunisien et de ses composantes confirme cette migration des centres et cette attraction des polarités périphériques. L'activité économique de Tunis n'est plus centralisée dans la médina ou la ville moderne. Il est tout de même important de noter que les nouvelles centralités sont en majorité localisée au nord de la ville.



Figure 22 : Déplacement des centralités dans l'espace urbain de Tunis

Source : Conception © Manel DJEMEL sur fond de carte : Google-Earth, 2008

Le déplacement des centralités dans la ville de Tunis, observation de métamorphoses, à différentes échelles :

✓ Économique : La différence entre l'espace du souk de la médina, qui constituent « un véritable réseau de ruelles couvertes et bordées de boutiques de commerçants et d'artisans groupées par spécialités » (M. A. Nardi et L. Bahri, TV5, 2003) et les galeries

d'un nouveau centre commercial (ex : Tunis City), considéré aujourd'hui comme la plus grande surface commerciale en Tunisie.



Vu d'un Souk dans la médina
Source : <http://www.flickr.com>



Les Galeries du centre d'achat Tunis City
Source : <http://www.flickr.com>

✓ Politique : Le déplacement du centre de commandement *la Casbah* (citadelle ou forteresse), qui est un ensemble de constructions dont la plupart remontent à (1782-1814), vers Carthage, la banlieue nord de la ville, devenue le nouveau pôle politique depuis les 1956.



La Casbah
Source : <http://www.flickr.com>



Le palais présidentiel à Carthage
Source : <http://www.flickr.com>

✓ Religieuse : La construction de la nouvelle mosquée Al Abidine dans la banlieue de Carthage rivalise avec l'ancien monopole religieux détenu par la mosquée Zitouna au centre de la médina de Tunis



La mosquée Zitouna le cœur de la médina
 Source : <http://www.flickr.com>



La nouvelle mosquée Al Abidine a Carthage
 Source : <http://www.flickr.com>

b. Mobilité et transport

Les transports et les déplacements dans la ville représentent un des enjeux majeurs lors de son extension. La ville parvient-elle alors à subvenir aux besoins de la population en transports publics? Offre-t-elle les infrastructures nécessaires pour accueillir un parc automobile grandissant et quelles stratégies à prévoir pour l'efficacité, temporelle et énergétique?

Le transport dans le Grand Tunis est assuré par trois modes : l'autobus, le métro léger et le train. En 2002, ils assuraient respectivement 65 %, 22 % et 6 % des déplacements collectifs (Baltagi A., 2005). L'autobus privé ne contribuait que pour 1 % au total des déplacements (Baltagi A., 2005). La Société des transports de Tunis (STT) est l'entreprise publique qui gère le transport des passagers sur les réseaux d'autobus et de métro léger (suite à sa fusion en 2003 avec Société du métro léger de Tunis (SMLT)) ainsi que la ligne ferroviaire TGM.

Les trois réseaux de transports publics, régis par la STT regroupent, un réseau d'autobus d'une longueur de 5836 kilomètres dans Tunis et ses banlieues (Baltagi A., 2005), desservant ainsi une population d'environ 2 millions d'habitants (STT, 2004). Ce réseau

s'est resserré après le développement du métro léger, pour passer à 206 lignes régulières (STT, 2004). Il y a 82 km, de métro léger, répartis sur 5 lignes principales (Baltagi A., 2005). Deux nouvelles lignes sont actuellement en cours de réalisation reliant Tunis La Manouba et Tunis El Mourouj. La ligne de TGM (Train Goulette - la Marsa) est le troisième élément du réseau, elle est également en voie de modernisation, surtout avec la construction du nouveau Pont Rades la Goulette.



Figure 23 : Schéma du réseau de transport de Métro léger de Tunis

Source : <http://www.monde-du-voyage.com/transport-ferroviaire/metros-du-monde.php>

À l'intérieur de l'agglomération du grand Tunis, la demande en transport quotidien est estimée à 3 millions de déplacements en 2002, la part modale des transports collectifs est de 40 % alors qu'elle était de 55 % en 1999 (Baltagi A., 2005). Cette baisse est justifiée par la politique qui encourage l'acquisition de voiture familiale. « La voiture populaire » un

projet qui a permis d'atteindre des records au niveau du nombre des voitures au sein d'une même famille et au niveau du parc automobile général.

La demande croissante en déplacements a engendré de nouvelles pratiques, essentiellement privées, deux lignes d'autobus privé longeant le territoire de l'agglomération de Tunis et encourageant une classe plus aisée à payer un peu plus cher et pour se déplacer confortablement. D'un autre côté, la desserte des banlieues sud de la capitale est assurée par une ligne ferroviaire gérée par la Société nationale des chemins de fer tunisiens (SNCFT). Ce panorama de moyens de transport ne parvient, malheureusement pas à répondre aux besoins de la population, d'autant plus que le parc automobile n'est renouvelé que rarement, le transport demeure pour la ville un des points les plus sensibles.

La mobilité au sein de l'aire métropolitaine du grand Tunis est un enjeu de taille, les orientations annoncées pour le développement du secteur des transports dans le cadre du XIe plan de développement s'articulent autour de quatre axes : le développement et la modernisation des services et infrastructures de transport, la maîtrise des coûts, l'amélioration de la sécurité et le renforcement de la compétitivité des entreprises opérant dans ce secteur (Ambassade France en Tunisie, 2008). Pour s'inscrire dans le cercle des grandes métropoles, la Tunisie affiche une volonté d'opérer sur différents plans pour la croissance des secteurs clés dans le développement la ville. Libéraliser le secteur des transports, représente une nécessité si l'on veut optimiser ce secteur et réussir le défi de la métropolisation. Une ambition en voie de concrétisation à travers les grands projets futurs qui vont transformer le paysage non moins urbain que social de la ville.

La problématique du transport est fortement liée à celle de l'identité, vu que les besoins en déplacement des personnes conditionnent leur sédentarisation et leurs lieux de résidences. Cela se traduit dans bien des cas par la naissance de nouvelles identités, différentes de celle du centre, dans les nouvelles agglomérations périphériques. Cet aspect sera mis en évidence au niveau de notre exercice d'enquête, à travers lequel nous essayerons de focaliser sur les identités naissantes et l'attachement des habitants des banlieues à leurs identités et lieux de vie.

2.2.4 La métropole de l'avenir : terre d'accueil des grands investisseurs



Figure 24 : La porte de la Méditerranée : Une ambition, un rêve, un projet...

Source : <http://www.mediterraneangate.com>

« La Tunisie ouvre ses portes sur la Méditerranée », qui est un immense projet, à une échelle internationale (La presse Tunisie, 2008). Lors du lancement du projet, il a été annoncé qu'il « répondrait aux besoins de toutes les classes de la société tunisienne », mais étant conscient de la conjoncture économique et mondiale actuelle, le doute s'installe quant au pouvoir de toutes les classes d'y avoir accès. Il convient aussi que dans un but d'une parfaite intégration la planification du projet a été précédée par des études exhaustives conjointement menées par Sama Dubaï et le gouvernement tunisien sur « les avantages potentiels que représente la Porte de la Méditerranée pour l'économie tunisienne »¹⁸. C'est donc l'affirmation de la vision d'une ville intégrée et intégrante, qui ouvrira des accès pour de nouvelles entreprises, des services et des projets, donnant un coup de fouet supplémentaire aux divers secteurs économiques du pays.

Les propositions et les maquettes présentées pour les projets ne reflètent tout de même pas l'ambition de faire de « La Porte de la Méditerranée » la réflexion « de l'identité

18 http://www.businessnews.com.tn/home/view_article_Business?=&a=1078646

singulière de la Tunisie et l'intégrité de son paysage, de sa culture et de son patrimoine »¹⁹. Que le projet soit intégré d'une manière cohérente au réseau routier pour permettre un accès facile à la ville, et qu'il y est quelques éléments architectoniques collés sur les Façades cela ne signifie pas son intégration dans le paysage urbain de la ville. Une intégration par le contraste, cela est fort possible, le nouveau quartier vient envahir la ville avec des tours immenses et ses grands immeubles.

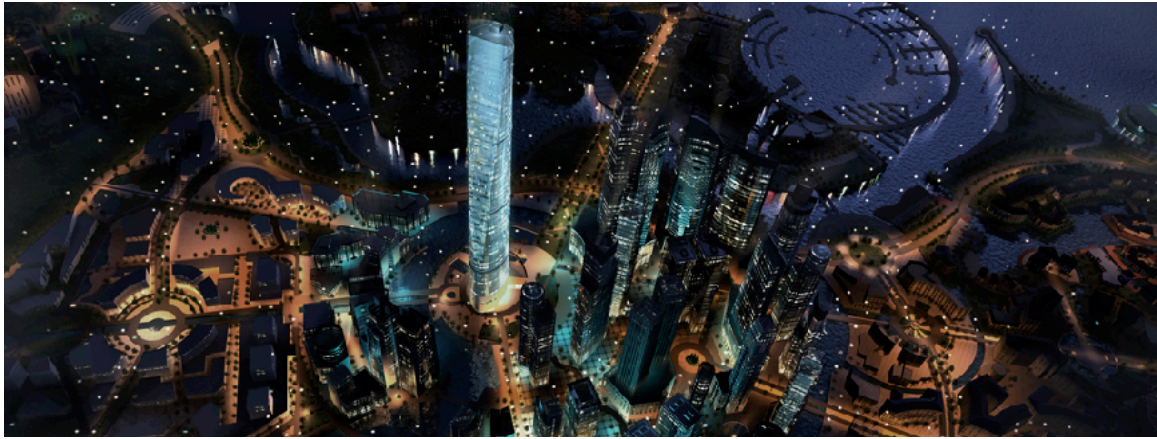


Figure 25 : La porte de la Méditerranée : Tours bureautiques et centre de commerce

Source : <http://www.mediterraneangate.com>

Le souci de l'intégration architecturale et de la préservation de l'identité tunisienne dans le paysage du nouveau projet a été pris en charge au niveau des premières propositions du projet. Le style architectural de la ville sera « une fusion entre le style traditionnel tunisien et l'esthétique méditerranéenne la plus récente »²⁰. Le paysage fait partie intégrante de l'identité d'un peuple, historiquement, sont rejeté tout projet ou bâtiment auxquels la population ne se reconnaît pas. Dans ce sens et au niveau de la conception du nouveau projet : « les arches et les colonnes traditionnelles du patrimoine du Maghreb arabe seront largement intégrées dans plusieurs structures et immeubles du projet »²¹. Il sera donc en

¹⁹ http://www.businessnews.com.tn/home/view_article_Business?=&a=1078646

²⁰ Idem

²¹ Idem

continuité avec le paysage actuel et permet d'éviter « une émulsion » architecturale et paysagère.

Un projet ambitieux, prometteur, mais sa réalisation qui était annoncée en août 2007 (La presse Tunisie, 2007) sera d'une extrême délicatesse. Les travaux déjà entamés et le « plan directeur ont été approuvés par le gouvernement tunisien en juillet 2008 »²². Le projet sera donc exécuté en plusieurs étapes. Les travaux préparatifs de la Première phase ont commencé en décembre 2007, alors que le début de la construction est prévu pour la fin de 2008. Le lancement d'un tel projet ne laisse pas indifférent une population habituée à une architecture plus modeste et à l'échelle humaine. Offrir à la capitale un tel présent pourrait être l'arme à double tranchant, vis-à-vis de l'économie et de la société.

Cela nous amène donc à des interrogations quant à l'avenir de l'identité dans ces nouvelles centralités urbaines. La société tunisienne parviendra-t-elle à s'identifier dans cette conception architecturale qui obéit à des normes internationales et qui concurrence avec les tours des grandes métropoles internationales? Quel avenir pour l'identité de la ville et celle des citoyens?

2.2.5 Avenir de l'identité dans l'aire métropolitaine

Rarement pris en considération le facteur social, est une dimension importante dans la prise en compte des études urbaines. Le phénomène de poly-centralité et l'affermissement des « nouvelles centralités » (H. Dlala, 2007) autour de la ville contribuent à la prolifération de nouvelles pratiques urbaines qui ne seront que les germes de nouvelles identités.

Notre recherche se concentre sur l'étude de ce phénomène et l'impact de la croissance urbaine sur l'appartenance identitaire des habitants des banlieues de Tunis. Zones de désintégrations sociales, quartier populaire ou simplement regroupement de

²² http://www.businessnews.com.tn/home/view_article_Business?=&a=1078646

classes aisées, ces phénomènes engendrent de profondes « lésions identitaires ». L'espace tunisien, en dépit de l'unité apparente qu'il présente, est déchiré de l'intérieur par des disparités sociales et des fragmentations identitaires profondes. Des phénomènes qui prolifèrent notamment au rythme des crises économiques et de l'ignorance politique dans laquelle plonge la majeure partie de la population.

Notre enquête réalisée dans les quartiers périphériques du grand Tunis nous aidera à mettre l'accent sur cette fracture identitaire et l'émergence de nouvelles identités périphériques propres à chaque banlieue.

Conclusion

La croissance urbaine des villes donne naissance à des formes nouvelles et parfois contestées. Ce développement contribue au renouvellement de la structure urbaine et des tissus qui forment la ville. Cela ne concerne toutefois pas uniquement la morphologie, mais atteint même la sociologie. La société est de son côté, concerné par cette croissance, elle évolue et s'adapte aux changements. Le développement urbain et les formes évolutives de la ville font sa dynamique et son renouvellement. Tunis est une ville qui a vu son territoire urbanisé s'agrandir d'année en année. Le processus de métropolisation que connaît la ville est au centre des intérêts et préoccupe les penseurs de la ville.

Tunis historiquement formé de sa médina, qui est un regroupement urbain très dense, devenu avec le temps un centre mondialement reconnu et surdimensionné. Elle a vécu une croissance et une expansion de son aire urbaine relativement tardive, mais très rapide, tel est le cas de nombreux pays émergents et en voie de développement. Ce qui a amplifié le phénomène de métropolisation et sa mise en œuvre rapide. Formé d'une population variée et aux origines multiples, Tunis est le berceau d'un environnement social très ségrégué, engendré par une panoplie de banlieues et de quartiers.

Les formes de croissance urbaine ont profondément marqué le marché du logement et de l'urbanisme vu d'une part, l'incapacité d'une partie de la population à accéder au logement urbain par ses propres moyens, ce qui la poussait à l'endettement. Et d'autre part l'incapacité des collectivités locales et territoriales à gérer efficacement et à organiser les questions de logement et d'urbanisation croissante. Toutes ces problématiques ont engendré l'apparition d'habitats précaires (bidonvilles, barracas), et « d'habitat illégal » (abusivisme, Vallat, 1993 ; Van Leewen-Maillet, 1993) dans les périphéries. Les banlieues ne sont tout de même pas uniquement des marges d'urbanisation spantonnée, des quartiers destinés à une classe plus aisée et de haut standing font aussi le paysage urbain de la ville et lui confère une variété tant au niveau urbain que social.

Toutefois, l'importance des facteurs sociaux et les prises en charge de ces problématiques par les collectivités locales se manifestent rarement dans les stratégies de développement de la ville. Notre exercice d'enquête s'intéresse aux problématiques identitaires du grand Tunis à travers l'étude de la fragmentation socio-spatiale dans la ville. Une analyse spatiale et une enquête in situ nous permettront de démontrer l'impact des formes de croissance urbaine sur le comportement et le sentiment d'appartenance chez les habitants des banlieues.

À travers l'exercice d'enquête dans les banlieues de Tunis, nous allons montrer que les citoyens s'identifient aux nouvelles formes de croissance de la ville et s'adaptent aux nouvelles fonctionnalités urbaines. Le concept identitaire s'avère sociologiquement modulable et les habitants des banlieues de Tunis nous prouvent que l'identité caractérise la relation de l'individu avec l'espace où il évolue.

Quelle est donc la place de l'identité dans la société aujourd'hui ? Existe-t-il une identité ou des identités urbaines ? Comment préserver son identité dans un contexte de mondialisation ?

CHAPITRE 3 : Identité et territoire : quelle dynamique?

Introduction

Comme disait Jean-Jacques Rousseau, dans son livre *du contrat social* (1712-1778), « aucune société n'est immortelle », il n'est donc pas étrange que les glorieuses Sparte et Rome ont péri. Car aucune ville, quelque soit son importance et sa grandeur n'espère perdurer éternellement. Un jour ou l'autre, les villes les plus prospères seront fragilisées de l'intérieur par la désagrégation et la dégénérescence et de l'extérieur par des forces « barbares plus vigoureuses et dévastatrices » (S.P. Huntington, 2004). Historiquement, la substance de l'identité se construit à partir d'un ensemble d'éléments fondamentaux qui pourraient être la race, l'appartenance sociale, la culture ou plus particulièrement la langue, la religion et parfois l'idéologie.

Le débat sur l'identité est devenu mondial et se mesure à une échelle planétaire. L'affirmation de l'identité diffère d'un cadre à l'autre. Aujourd'hui certaines sociétés, confrontées à de graves dangers, qui menacent leur existence, « se montrent capables de différer le moment » (S.P. Huntington, 2004) de leur disparition et d'enrayer leur désintégration. Pour y arriver, ils renouvèlent leur sentiment d'identité nationale et en redéfinissent leurs objectifs nationaux et leurs valeurs culturelles communes. L'identité, de par ce qu'elle représente dans les sociétés et vu son importance dans la construction de l'esprit des nations, fera l'objet de notre étude. Nous allons nous intéresser à l'identité dans les villes qui s'étendent, s'éparpillent et se modernisent. La mondialisation pourrait être considérée comme la menace la plus redoutable que vivent ces villes, devant laquelle s'inclinent l'économie, les arts et les sociétés. La question qui se pose à elles à l'orée du troisième millénaire est de savoir si elles seront capables de continuer sur cette voie ? Va-t-on aboutir à une perte identitaire des citoyens ? Quelles sont les raisons qui modifient le sentiment d'appartenance à une ville ?

3.1 L'identité : Une notion singulière dans un monde pluriel

« Être soi-même nécessite de se différencier des autres » (P. Tap, 2004). Il n'est toutefois pas obligatoire de s'affirmer à travers l'autre, l'individu est doté d'un nombre de caractères qui pourraient l'identifier sans nécessairement se comparer à un autre (P. Tap, 2004). Toutefois, l'identité individuelle pourrait passer par l'appropriation et la gestion d'identités collectives (P. Tap, 2004) ceci se représente par la reconnaissance de soi dans un groupe d'individus comme la famille, le quartier, la ville, la société, la nation ou l'appartenance sexuelle, le sexe ou les relations de parenté. L'identité c'est donc ce sentiment de continuité, de cohérence et d'unicité. Toutefois, elle est symbole de diversité, de réalisation de soi par l'action, et d'estime de soi, elle est à la fois signe de conformisme et différenciation. À travers l'histoire la définition de l'identité a été décrite sous différents angles. Pourquoi parle-t-on tant d'identité aujourd'hui ?

3.1.1 L'identité : depuis quand ?

L'identité représente l'essence même de l'existence personnelle. L'origine du terme remonte à l'Antiquité. Pour expliquer l'origine du terme, il est nécessaire de se poser la question sur la date à laquelle la notion d'identité a commencé à apparaître dans la pensée occidentale ? « L'identité semble être une notion sans histoire » (Catherine Halpern, 2004), elle fait partie de ces notions abstraites dont l'origine remonte à celle de la pensée humaine (Catherine Halpern, 2004).

Les premiers philosophes à réfléchir à propos de l'identité sont probablement Parménide ou Héraclite (VI^e siècle av. J.C). La notion d'identité n'apparaît pas explicitement dans leurs écrits, toutefois ils ont toujours été intéressés par les notions du « même » et de « l'autre ». La question de départ était donc comment concilier le changement et l'identité ? Les premières réponses et réflexions avaient l'air de confondre identité et existence, tel est la notion chez Héraclite qui part du fait qu'on ne peut pas entrer

deux fois dans le même fleuve (Héraclite, 576 av. J.-C., 480 av. J.-C) pour affirmer la notion d'identité dans l'action humaine. C'est ainsi qu'explique Isabelle Rivard (CVM, 1997) en considérant qu'il « soutient alors le principe du même et de l'autre dans l'unité de leur opposition : principe fondamental de l'unité des contraires et du changement perpétuel ». D'un autre côté Parménide traite le concept du point de vue du changement d'état, son hypothèse est donc si A n'est plus ce qu'il était, alors A est-il encore A ? Les premières réflexions identitaires s'articulaient ainsi autour des notions d'existence, la personne existe en affirmant son identité. Toutefois, ces notions restent très hypothétiques et sémiotiques, ainsi la problématisation contemporaine de l'identité ne provient sans doute pas seulement de la tradition métaphysique.

Le sentiment d'identité commence donc à se diffuser progressivement et si nous sommes entrés dans l'ère des identités, c'est précisément parce qu'elles ne vont plus de soi, qu'elles sont protéiformes²³ et qu'elles restent à construire (Catherine Halpern, 2004).

Le psychologue Erik Erikson est, selon Catherine Halpern (2004), « le père de l'identité », ses recherches étaient d'une importance majeure dans la diffusion du concept. En s'installant aux États-Unis en 1933, il a confronté ses études basées sur une formation initiale d'Anna Freud, aux travaux de l'anthropologie de l'école culturaliste.

En effet les travaux de l'école culturaliste, se basent essentiellement sur « le lien entre les modèles culturels d'une société et les types de personnalité des individus qui la composent » (Catherine Halpern, 2004). À partir de ces travaux, Erikson va réfléchir par exemple sur la notion de «déracinement» chez les Indiens d'Amérique confrontés à la modernité. Cette période marque alors les prémises des études modernes du concept d'identité.

En 1950, il publie un livre intitulé *Enfance et société*, à travers lequel il met l'accent sur le rôle des interactions sociales dans la construction de la personnalité. C'est dans cet

²³ Qui change de forme très fréquemment. (www.larousse.fr 2008)

ouvrage qu'il traite pour la première fois de la notion de la crise d'identité²⁴, qui correspond à un tournant dans le développement de l'identité de la personne, la plus importante étant celle de l'adolescence.

Erikson n'est certainement pas l'unique chercheur à contribuer à la reconnaissance et la diffusion du concept. Le psychologue Gordon W. Allport, lie pour la première fois dans l'histoire des sciences sociales, la notion d'identification à l'ethnicité dans son livre *The Nature of the prejudice*, publié en 1954. Les écoles d'interactionnismes ont aussi contribué à la reconnaissance du concept d'identité essentiellement par les expériences d'interactions sociales. L'identité est donc affirmée à travers la relation avec l'autre et l'interaction au sein du groupe.

Mais, indépendamment de causes historiques, comment ne pas voir également dans le succès de la terminologie identitaire la traduction d'une tendance historique beaucoup plus générale et lourde : celle de l'affirmation de l'individu ? Telle est la thèse de nombreux chercheurs travaillant sur les spécificités de notre modernité.

3.1.2 Le concept identité

Pour illustrer la notion d'identité dans la banlieue de Tunis, il est d'abord important de définir la notion d'identité personnelle, qui représente celle de l'individu occupant la ville. L'identité de la ville et des espaces urbains sera abordée dans la deuxième partie de ce chapitre.

Pour définir l'identité, il est nécessaire de mentionner que c'est « un concept aussi indispensable qu'il est obscur » (Karmela Liebkind, 1989), il est considéré comme multiple, difficile à cerner et se dérobe à de nombreuses méthodes d'évaluation classiques (Karmela Liebkind, 1989). L'identité n'est pas un produit fini, mais un processus en perpétuelle

24 E. Erikson qui forge cette expression que l'on trouve maintenant partout (Catherine Halpern, 2004).

évolution (Karmela Liebkind, 1989), Erik Erikson, le grand spécialiste des questions identitaires au XXème siècle, considère que le concept d'identité est « flou » et « insondable ». Comment pouvons-nous alors le définir ?

Il est intéressant de noter que l'identité regroupe plusieurs dimensions, et que l'étendue du concept touche l'essence même de l'être humain. Car l'identité personnelle met en jeu un ensemble des processus, tels que l'affirmation de soi, la séparation et l'autonomie (Karmela Liebkind, 1989). Les auteurs reconnaissent que le sujet construit son identité, pour être aimé et accepté par son milieu, tout en cherchant à se différencier et à se « poser » en être unique (Z. Guerraoui, B. Troadec, 2000). C'est donc dans sa relation avec son milieu et son environnement que la personne tente de retrouver, d'affirmer ou de montrer son identité.

S.P. Huntington (2004) considère que le contact entre différentes identités individuelles, favorise l'affirmation et l'émancipation des identités individuelles et leur regroupement permet l'affirmation de l'identité du groupe. Pour de nombreux chercheurs, l'individu cultive tout au long de son existence un ensemble de représentations, dont celles de son individualité et de sa singularité, ensuite il les projette vers l'extérieur (Z. Guerraoui, B. Troadec, 2000). Ces représentations se constituent à travers les relations que ce sujet entretient avec des incarnations marquantes de «l'autre» (R. L. Jepperson, A. Wendt et P. J. Katzenstein, 1996). Du moment où l'individu entre en contact et communique avec d'autres personnes, il se trouve dans l'obligation de se définir en se comparant à l'autre, ainsi il met l'accent sur les différences et les similitudes qu'il détecte chez l'autre (S.P. Huntington, 2004). L'identité concerne, alors à la fois les individus et les groupes. En fait, les individus cherchent à affirmer leurs identités au sein du groupe. Puis ces groupes qui se forment disposent à leur tour de leurs identités propres à eux (S.P. Huntington, 2004).

La formation des groupes se base ainsi sur des affinités variables selon leurs vocations. Les identités sont, donc dans leur grande majorité, des constructions

(S.P.Huntington, 2004). L'individu étant soumis tout au long de sa vie à de nombreuses épreuves et contraintes, qui dépendamment du degré de liberté dont il dispose contribuent à la construction graduelle de son identité (R. L. Jepperson, A. Wendt et P. J. Katzenstein, 1996).

Si l'identité personnelle nécessite une comparaison avec l'autre pour s'affirmer, il est donc évident qu'à mesure que les contacts entre les cultures se multiplient, les identités individuelles s'élargissent et les rivalités se multiplient. Le sentiment d'estime de soi prend alors place et contribue à affirmer chez l'individu un sentiment de supériorité du groupe auquel il appartient.

Certains auteurs, essentiellement ceux qui s'engageant en politiques iraient même jusqu'à qualifier l'envie d'affirmer l'identité, par une haine et un refus de l'autre, car pour pouvoir se définir, un individu a besoin d'un autre (S.P. Huntington, 2004). Mais Huntington (2004) se demande s'il a également besoin d'un ennemi ?

Dans une lettre à Sigmund Freud datant de 1933, Albert Einstein déplorait que toutes les tentatives pour éliminer définitivement la guerre aient lamentablement échoué. Il concluait que l'homme avait en lui une pulsion qui le poussait à la haine et à la destruction. Freud lui répondit que les hommes étaient pareils à des animaux, qu'ils réglent les problèmes en ayant recours à la force, et que seul un État mondial omnipotent pouvait empêcher cela. D'après Freud, les hommes ne possèdent que deux types d'instincts, celui qui pousse à préserver et à unir et celui qui pousse à détruire et à tuer. Tous deux sont fondamentaux et agissent conjointement. C'est pourquoi il est inutile d'essayer de se débarrasser des penchants agressifs de l'homme...

Albert Einstein et Sigmund Freud, « Why War? », The standard edition of the complete Psychological Works of Sigmund Freud, Londres Hogarth Press, 1964, p199-215 (S.P. Huntington, Qui sommes nous? 2004)

Deux grands penseurs de l'histoire de l'humanité et des sciences (Einstein et Freud, cf. encadré) ont établi une conclusion unique qui témoigne de la profondeur du problème humain. L'identité est cette pulsion souvent destructrice- de s'identifier et de prouver son existence (S.P. Huntington, 2004).

Dans sa définition de l'identité, Huntington distingue un certain enchaînement du processus d'identification de l'individu à travers la notion de différenciation, il considère alors que l'identité requiert la distinction, et du fait que la différenciation présuppose la comparaison, alors cette dernière génère l'évaluation. Pour affirmer son identité ou celle d'un groupe, le passage par le processus de comparaison favorise une meilleure appréciation des divergences (S.P. Huntington, 2004). Toutefois, cette comparaison pourrait engendrer des sentiments de haine et refus de l'autre, vu que chaque groupe essaye de confirmer son identité et éprouve ainsi la nécessité de démontrer la supériorité de ses membres par rapport aux autres groupes (S.P. Huntington, 2004). La concurrence dans ces circonstances mène à l'antagonisme. En outre les différences qui au départ n'étaient que minimales et peu perçues, s'affirment et deviennent sources d'altérités et de conflits. C'est à ce moment que les stéréotypes seront créés (S. P. Huntington, 2004).

L'identité peut être imaginée comme des cercles, au rayon plus ou moins grand, qui encerclent le « Moi » et dessinent des espaces psychologiques (EP) plus ou moins familiers autour de lui. La position excentrée du moi (c. f. Figure 27) par rapport aux espaces psychologiques qui l'entourent est due à l'inégalité de ce dernier et les différentes positions qu'il veut occuper dans son entourage psychologique. Ces espaces pourraient aussi bien être matérialisés dans l'environnement humain de l'individu. L'impact de l'entourage et les relations avec l'autre forgent l'identité de la personne et sa relation avec son milieu de vie.

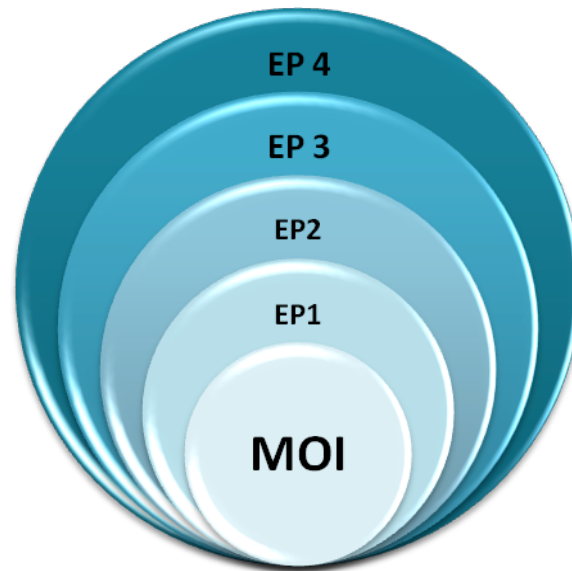


Figure 26 : La construction identitaire chez l'individu (EP : Espace Psychologiques)

Source : Synthèse personnelle © Manel DJEMEL

En urbanisme, l'identité se résume en « un ensemble de facteurs structurant l'appartenance d'une ville ou d'un groupement urbain à une référence, à un repère » (Karmela Liebkind, 1989). L'ensemble des formes et espaces qui constituent la mémoire collective pour créer son identité représente un héritage qui est « le résultat d'une accumulation spatiale et socioculturelle » (Karmela Liebkind, 1989). En effet, le poids de l'histoire sur l'espace urbain se présente sous forme d'empreintes dont « les traces influencent autant sa formation que son évolution » (S. P. Huntington, 2004). Nombreux urbanistes considèrent que l'espace urbain est la projection spatiale des pratiques sociales. De ce fait, on conclut alors que l'espace urbain acquiert son identité grâce aux pratiques de la population qui l'occupe, ainsi l'identité nationale s'efforce de construire sa légitimité sur le récit de ses origines.

3.1.3 L'identité équivoque

Dans une approche absolument écosystémique l'expression « identité » sous-entend deux sens totalement opposés dans le sens où par identité on entend, identiques, semblables en tous points, pareil, égal, équivalent, inchangé, alors que le même terme peut également définir une notion d'authenticité (S. P. Huntington, 2004). Selon Edgar Morin « l'identité constitue une sorte de bouclage indissoluble entre similitude/inclusion et différence/exclusion ». Et vu qu'identifier un objet c'est le distinguer des autres, K. Lynch (1982) affirme que « cela se nomme identité, non pas au sens d'égalité avec quelque chose d'autre, mais dans le sens d'individualité ou d'unicité ».

L'ambiguïté dans la manière de présenter le concept de l'identité et du respect de l'autre demeure tout de même importante, comme dans la Charte des Nations Unies. Ainsi, l'article 13 de la Charte incite à « développer la coopération internationale dans les domaines économique, social, culturel et éducatif et faciliter pour tous la jouissance des droits de l'homme et des libertés fondamentales », et l'article 73 de la même Charte prévoit « d'assurer, en respectant la culture des peuples, leur progrès politique, économique et social, ainsi que le développement de leur instruction, de les traiter avec équité et de les protéger contre les abus » (A. Altwajri, 1998). Cette notion même de coopération ne participe-t-elle pas d'une certaine manière à la perte identitaire de certaines sociétés ? Ce n'est certainement pas un hasard, mais la notion de reconnaissance et de respect de l'autre s'applique à partir du moment où les intérêts économiques et les aspirations politiques sont communs, mais le jour où se déclenchent les conflits, l'article 13 devient applicable en toute circonstance.

3.1.4 Types et sources de l'identité

L'identité, ce sentiment d'appartenance et d'attachement, pourrait relier la personne à son soi (recherches de C. Charles Horton Cooley et George Herbert Mead), c'est dans ce

cas l'identité personnelle, la relation du groupe avec son environnement, serait donc l'identité groupe. L'espace, quant à lui, acquiert au fil des années une identité qui lui est attribuée de par son essence même et ses caractéristiques typos morphologiques. Les villes sont donc dotées de leurs propres identités, qu'ils développent au fil des années et qu'ils stratifient avec le temps. La ville de Tunis est parmi les villes qui, grâce à son histoire riche et variée, offrent une mosaïque identitaire qui participe à l'encrage du sentiment d'appartenance et d'attachement. Ce sentiment est d'autant plus fort est pesant pour les identités qui touchent la personne dans ses relations avec ses proches, toutefois le sentiment d'identité, essentiellement national, surgit du moment où le pays vit une crise, c'est probablement l'instinct.

3.2 Projection de l'identité dans l'espace urbain

De nos jours, la mondialisation, le développement des moyens de communication modernes, le rétrécissement des échelles du temps et des distances (on parle de village planétaire) devraient conduire à un conformisme de plus en plus généralisé et finalement à une identité commune. Cela peut entraîner un épuisement de la quête identitaire par l'absolutisation de la différence individuelle.

Le monde se réduit, alors à un village communicationnel, où les distances s'annulent et dans lequel interagissent des organismes immenses, mais rapprochés par le biais des nouvelles technologies de communication. Les frontières s'estompent, les limites s'effacent et les villes s'amplifient et grandissent de jour en jour. Ceci motive l'homme dans sa quête identitaire quotidienne et sa recherche d'enracinement et de reconnaissance de soi. Submergé par les images mondiales, les informations et l'influence médiatiques, il se sent menacé dans son identité personnelle et dans son appartenance urbaine et sociale. Cette notion est toutefois en perpétuelle évolution et la relation qui unit l'individu à la ville contribue au développement de son identité et celle de l'espace urbain. La ville est ce regroupement d'individus qui interagissent pour lui donner son âme et son sens. Elle

acquiert son identité de l'interaction et la juxtaposition d'identités différentes et variées. Tunis est la capitale qui regroupe un large éventail de catégories sociales et de différentes origines régionales. Et c'est ce rassemblement et ces interactions identitaires qui nous interpellent, dans le présent travail. Quel serait le lien que tisse l'homme pour donner à la ville son âme et son identité ?

3.2.1 Identité et territoire

La notion de territoire est en étroite rapport avec la notion d'identité. Pour tenter de dresser le lien entre identité et territoire, un certain nombre de questionnements pourrait guider nos recherches. Comment l'espace acquiert-il son identité et sous quelle forme se présente-t-elle? Existe-t-il une relation entre les comportements sociaux et les formes spatiales?

« Juridiquement, le concept de territoire renvoie à la notion d'État » (S. Huntington, 2004) qui acquiert sa légitimité à travers les services spécialisés de protection garantie de la souveraineté et de la liberté. La notion de territoire est affective et culturelle, elle renvoie toujours à l'acte de s'approprier un espace et donc à une notion de propriété ayant « une délimitation spatiale » (S. Huntington, 2004). Le territoire ne se délimite pas à un lieu d'appartenance ou à l'attachement d'un individu à son quartier d'origine, il dépasse ces notions pour refléter l'idée suivante : « je suis de là, je suis d'ici et ce pays est à moi, le mien... » (S. Huntington, 2004).

Une étroite relation s'établit alors entre la notion de territoire et celle de l'identité. Le territoire représente la projection des structures des groupes humains sur l'espace, c'est donc la notion collective et de collectivité qui se traduit par une délimitation spatiale d'un espace approprié, appartenant à un groupe social donné (Karmela Liebkind, 1989). Le territoire contribue alors à l'élaboration de l'identité de groupe, de l'enracinement et de l'attachement spatial.

Le territoire est « un support de formation identitaire », affirme S.P. Huntington (2004) avec tous les processus qu'il intègre : agrégation, ségrégation, exclusion et intégration. Le territoire est le berceau de toutes les activités socioculturelles qui forgent l'histoire d'un peuple et qui permettent d'inscrire ses traces dans l'espace. Il est donc la « superposition de plusieurs espaces » (Karmela Liebkind, 1989), tels que l'espace « produit » (l'action sociale), « perçu » (perception personnelle de l'espace), « représenté » (imagibilité (Lynch, 1982) ou de représentation spatiale, « vécu » (espace de vie, interrelations sociales, valeurs psychologiques) et sociale (S.P. Huntington, 2004).

La notion émane de la volonté de délimitation spatiale et d'identification territoriale. L'homme définit son territoire et s'y identifie comme le fait l'animal. Il se reconnaît dans son espace, la marque et s'y attache. Il instaure ensuite les règles et les lois pour l'aider à gérer cet espace (Karmela Liebkind, 1989). La territorialité est donc une notion psychique, culturelle, sociale et spatiale (S. P. Huntington, 2004). Elle a aussi une dimension symbolique représentée par une structuration des espaces (sacré/profane, privé/public, primaire/secondaire) et la normalisation sociale dont les modalités d'expression diffèrent selon les sociétés.

L'identité est un sentiment fortement lié aux notions de territoire et d'appartenance, elle pourrait être considérée comme une des fonctions basiques de la territorialité. Vu que l'individu s'identifie toujours par rapport à un espace (S. P. Huntington, 2004) il a donc besoin d'une référence spatiale, d'un espace qui lui appartient. L'individu s'approprie l'espace, même l'espace public, pour se sentir en sécurité. Les études psychologiques montrent que l'être humain a aussi besoin de s'identifier dans un espace à travers des repères et des aménagements qu'ils créent lui-même après son installation, il s'agit d'appropriation de l'espace (Karmela Liebkind, 1989). Dans le cas du projet des banlieues de France, les bâtiments conçus par Le Corbusier, les machines à habiter, ont servi de base d'Aménagement pour les ménages. Chaque famille s'est approprié son logement en y

créant des repères et des changements en fonction de ses propres besoins et des goûts de ses habitants.

La même expérience a été tentée en Tunisie, dans le cadre des grands projets de dégourbification²⁵. L'état offrait aux familles démunies des logements à très bas prix, pour qu'elles quittent les quartiers précaires, ou les bidonvilles, et emménagent dans les nouveaux quartiers conçus par l'état (La Presse, 29/3/95). Toutefois, peu de temps après, le paysage urbain a vécu des transformations majeures. Les familles se sont approprié l'espace et ont modifié les façades ainsi que les aménagements intérieurs. Une étude sociologique réalisée auprès de familles nouvellement installées, a montré que nombreuses d'entre elles ont gardés les habitudes qu'elles avaient dans leurs anciennes maisons. Ainsi, des femmes qui étaient habituées à préparer la nourriture sur des tablettes par terre utilisaient les plans de travail de la cuisine pour ranger leurs provisions et ont ramené leurs anciens mobiliers. L'appropriation de l'espace est donc un réflexe humain qui s'enracine dans son être.

Il existe un lien « magique, problématique et complexe » (A. Belhedi, 2006) entre les individus, leurs communautés et leurs territoires, de ce fait l'appartenance se retrouve au centre de la territorialisation et du processus identitaire. Ce dernier articule une relation bilatérale du binôme « appartenance appropriation » (A. Belhedi, 2006). L'individu s'identifie à l'espace qui lui appartient et dans lequel il ressent un attachement et une appartenance. Le pays, la ville, la rue ou le quartier ne peuvent être la propriété légale d'un individu, mais le principe d'appartenance soulève ici le concept d'appropriation

25 De gourbi, Habitation misérable et en désordre. Et la dégourbification n. f. Disp. Suppression des gourbis dans le cadre de l'amélioration de l'habitat. La dégourbification totale est un des buts du gouvernement tunisien. Le délai reste à préciser. (Faïza, 59, 8/67). La dégourbification a fait affluer dans la ville arabe un certain nombre de ceux qui campent dans la " ceinture ". (Faïza, 59, 8/67). Dégourbification, un combat que mène la Tunisie moderne depuis des années. (Tunis Hebdo, 3/6/91). (Source : www.unice.fr/ILF-CNRS/ofcaf/18/Tun_D.pdf)

psychologique. Le sentiment d'attachement à un lieu se base essentiellement sur la relation de l'individu avec ce lieu. Les souvenirs, les conditions sociales, les réalisations influencent le degré d'attachement de l'individu à son espace (A. Belhedi, 2006). Toutefois, la discrimination vécue dans un quartier ou dans une ville, contribue à un rejet d'appartenance et pourrait même contribuer au développement de négation identitaire.

La notion d'appartenance et d'appropriation engendre des formes d'exclusion et de différenciations au niveau des espaces et rapports sociaux instaurés entre les individus et les groupes de la société. La mise en œuvre de processus d'intégration sociale et la prise en charge des problèmes d'intégration et de mixité sociale s'avèrent d'une nécessité majeure dans un monde régi, de plus en plus par des lois de clanisme et de regroupement sectaire (A. Belhedi, 2006).

3.2.2 Ville et identité : Depuis quand ?

L'étude des particularités morphologiques des villes permet de noter qu'elles sont « *toutes les produits de leurs civilisations* » (Fernand Braudel, 1967). Or la production de l'espace urbain est le résultat de l'histoire des civilisations. Les premiers noyaux urbains sont apparus avec la sédentarisation de l'homme, car au début il se déplaçait pour subvenir à ses besoins initiaux, c'est-à-dire se nourrir; puis il a commencé à s'installer dans des espaces qui au fil des temps sont devenus des villes (Ibn Khaldoun, 1978).

Il est logique que l'aspect extérieur de la ville exprime, sans le vouloir, non seulement les choix et les options de ses habitants, mais le type de civilisation dans lequel s'inscrivait à l'origine la ville même. Ainsi, la ville est la mémoire de ses fondateurs et aussi la cristallisation des orientations et des tendances des époques telles qu'elles ont été déterminées par l'histoire, et qui prennent en compte le facteur géographique. « La ville est la concrétisation, de l'esprit du temps » (H. Ahrweiler, 2005), elle en est l'essence et la mémoire même.

La civilisation est donc cette mémoire historique continue qui lie de manière immuable une génération à l'autre, tout en introduisant les notions de patrimoine culturel et de tradition. Ces deux éléments sont alors concentrés et matérialisés dans la ville et ses monuments. Ainsi, la dimension culturelle est importante dans la genèse de l'espace, c'est ce qu'explique Hélène Ahrweiler (2005) en qualifiant, la ville de « création culturelle collective, diverse dont l'héritage historique et culturel des civilisations conditionne les mentalités et oriente l'évolution de la formation des villes ».

La ville et l'ensemble des individus sont incontestablement en étroite relation, ainsi que le vécu de chacun. La ville est alors considérée comme une référence à l'histoire et évidemment comme une expression de l'histoire de chaque époque, dans le cadre de laquelle elle inscrit son caractère, ses limites, ses monuments et ses symboles, mais aussi ses cérémonies et ses fêtes (festival et festivités, comme on les appelle aujourd'hui) qui manifestent les rassemblements de ses habitants (H. Ahrweiler, 2005). Chaque ville est unique par ses monuments, les coutumes de sa population et même par ses manifestations.

Certaines villes, comme Tunis, ont la capacité de juxtaposer et faire coexister dans un même un espace des monuments qui datent de périodes différentes ce qui contribue à la continuité historique de la ville. Ainsi, elles répètent à l'infini leurs cycles de la vie, « elle naissent, atteignent leur apogée, rivalisent puis déclinent, meurent et renaissent de leurs cendres » (H. Ahrweiler, 2005). Mais les bases matérielles de l'édification des villes demeurent, tout de même vivantes et acquièrent sans doute de leur importance, non seulement pour les professionnels, mais aussi pour les citoyens qui consomment l'espace et puisent dans leurs essences. C'est cette âme et cette mémoire qui remplissent l'espace matériel, parfois vide et délabré, qui construit l'identité de l'espace même et qui contribuent par sa valeur et sa puissance à l'instauration d'une identité personnelle et de groupe pour tous ceux qui habitent une ville. Tunis renferme un de ces spécimens uniques, qui gorge d'histoire.

La médina, centre historique de la ville, est un de ces rares complexes urbains dans le monde qui a su résister à l'agression du temps et des conditions climatiques. Centre historique et cœur spirituel de la ville de Tunis, elle s'établit sur le haut d'une petite colline depuis plus de douze siècles (J. Abdelkafi, 1989) et s'articule généreusement avec la ville coloniale implantée à ses portes vers la fin du XIXe siècle (installation du protectorat français, 1881 (S. Sentelli, 1995). Elle a donc tissé son identité et son cachet unique au fil des années. Ainsi, elle est jusqu'à aujourd'hui le cœur battant de la capitale.

La ville n'est, donc pas un phénomène isolé, elle fait partie intégrante d'un réseau complexe de structures urbaines, sociale et de rapports humains. Ses monuments sont les références identitaires de ses habitants qui s'y identifient et se reconnaissent à travers leur existence. Avec le temps, les villes se sont développées et de nouvelles institutions ont pris place dans l'espace urbain, comme des bibliothèques, des musées, puis des universités se sont imposées pour affirmer les volontés collectives de prendre soin du passé et de le conserver. « La préservation de la mémoire historique » (H. Ahrweiler, 2005) de la ville commence par la préservation et la mise en valeur de l'ancien (Bibliothèque et musée) ainsi que par la préparation de l'avenir à travers des moyens et des nouvelles techniques (l'université).

Cependant, les métropoles contemporaines sont le regroupement des structures urbaines géantes. Ainsi, l'extension démesurée de la ville et l'éclatement de son tissu urbain contribuent à l'incapacité de l'être humain, d'agir à son échelle, et cela se traduit par « des tendances de repliement et d'isolement » (H. Ahrweiler, 2005). Cela pourrait alors, avoir une influence sur le travail communautaire et la contribution à la construction d'une mémoire collective. Les villes de demain sont donc menacées d'une dissymétrie et d'un manque d'harmonie et de cohérence, tant au niveau spatial, qu'au niveau social et urbain.



Figure 27 : Schéma de l'interrelation de la dimension spatiale et identitaire dans l'espace de la ville

Source : Synthèse personnelle © Manel DJEMEL

En conclusion, la ville est formée de « forces » (les acteurs) et de « formes » (les espaces), qui interagissent dans sur un territoire pour créer l'espace de la ville (A. Medam, 1997). Les ensembles urbains sont donc formés, d'unités architecturales qui se caractérisent par un style et une typologie qui leur sont propres. L'ensemble regroupé, crée un paysage urbain ayant une typologie spatiale unique et spécifique, selon le type d'architecture qui lui est propre. Les acteurs sont regroupés hiérarchiquement en individus qui agissent délibérément dans leur entourage et qui participent à l'enrichissement de l'identité du groupe à travers leur propre identité personnelle. Cependant, l'apport personnel de chaque individu et la solidarité des groupes participent à l'élaboration d'une identité collective défendable (S. P. Huntington, 2004)

3.2.3 Identité et ségrégation socio spatiale

La ségrégation, un terme d'origine du bas latin *segregatio*, du latin classique *segregare*, isoler. C'est selon le dictionnaire la Rousse (2007) Action de mettre à part

quelqu'un, un groupe... Processus par lequel une distance sociale est imposée à un groupe du fait de sa race, de son sexe, de sa position sociale ou de sa religion, par rapport aux autres groupes d'une collectivité.

De par la nouvelle organisation spatiale des villes modernes, la structuration des quartiers est de plus en plus différenciée en termes de revenus, et de concentration des minorités dans certains quartiers des villes. Et cela intéresse aussi bien les pauvres (quartiers populaires pauvres) que les riches (*Gated communities*). La ségrégation socio-spatiale est un phénomène qui ne date pas d'hier et qui trouve ses racines dans nombreuse structure urbaine, la considérer comme un état d'exclusion sociale et d'isolement des groupes (Boal, 1987; Sibley, 1995; Jacks, 1994) contribue à affirmer l'importance de sa dimension sociale et par conséquent, identitaire. Depuis les quartiers ouvriers, jusqu'aux gated-communities, le renfermement d'une communauté dans une zone qui lui est réservée fait l'objet des études sociales et spatiales de « ségrégation » (Liberson, 1981)

La notion de ségrégation, comme la différenciation urbaine, ne porte pas seulement sur l'hétérogénéité de l'occupation urbaine. Mais sur des relations aussi sociales que spatiales de proximité et de distance, par laquelle les groupes ou les classes deviennent différents. Selon Bourdieu, « l'idée de différence, de séparation est à la base de la même notion d'espace » (Bourdieu, 1996). Comme deux corps ne peuvent pas occuper simultanément le même endroit, l'espace physique avec sa propre matérialité, impose la séparation et la différence entre les groupes humains, pas seulement dans des zones résidentielles appropriées, mais aussi dans toutes sortes d'occupations (Bourdieu, 1996).

Ainsi, ce que Harvey (1989) a vu comme « le thème assez simpliste que les gens semblables aiment, ou vivent ensemble » constitue, en fait, un des piliers de sociabilité humaine et de différenciation sociale, manifestés par la ségrégation spatiale urbaine. Cette dialectique, qui produit les identités par les différences, est le générateur principal du processus de différenciation sociale (Harvey, 1989). La ségrégation est un thème de base dans la réflexion identitaire urbaine, elle s'inscrit souvent comme le sujet de changement

social ou de modernisation (Harvey, 1989). D'ailleurs parmi les processus de ségrégation et de différenciation sociale, il y a la différenciation fonctionnelle, la stratification sociale, l'inclusion et l'exclusion sociale, les relations de la périphérie par rapport au centre, la globalisation et les relations organisationnelles. La vision sociologique montre que la ségrégation spatiale urbaine est une des formes appartenant au processus général de différenciation sociale et exprime ainsi la distribution de la structure sociale sur l'espace urbain (Liberson, 1981).

La ségrégation spatiale urbaine s'avère être toujours présente dans le contexte urbain, elle accumule différentes formes historiques dans le temps (H. Ahrweiler, 2005). Le fait de reconnaître le caractère universel du processus de ségrégation socio-spatiale a au moins, deux conséquences importantes (F. Navez-Bouchanine, 2002) :

Premièrement, c'est le fait d'admettre que la ségrégation spatiale urbaine est un processus général qui atteint, d'une façon ou d'une autre, tous les groupes sociaux et pas seulement les plus défavorisés.

Deuxièmement, c'est le fait de reconnaître l'impossibilité de son éradication et d'évaluer l'efficacité des programmes sociaux ou des politiques basées sur cette attente improbable. Cela ne signifie pas pour autant que rien ne doit être fait. Car si le processus de ségrégation spatiale est invariable, ses formes historiques, elles, ne le sont pas.

Ainsi, la ségrégation socio-spatiale engendre de nouvelles identités spécifiques aux territoires dans lesquelles elles se développent. Et ceci concerne aussi bien les quartiers riches que les quartiers pauvres.

Ainsi, une conclusion est nécessaire : la ségrégation spatiale urbaine devrait être vue comme un effet complexe qui ne devrait être traité singulièrement, mais en tant qu'un tout indissociable. Dans de grandes villes du monde, il n'y a pas une ségrégation spatiale, mais il y a une « multitude de ségrégations » (F. Navez-Bouchanine, 2002).

Le processus identitaire se trouve, de nos jours, au centre des intérêts des communautés urbaines, culturelles, sociales et politiques. Il se trouve parfois « cristallisé » (A. Belhedi, 2006) autour de lieux, de symboles, de monuments historiques et culturels dont la mise en valeur contribue à l'affirmation de l'enracinement identitaire. La ségrégation socio-spatiale, quant à elle, renforce la territorialité et l'attachement des individus aux espaces qui leur appartiennent et auxquels qu'ils appartiennent (A. Belhedi, 2006).

Enfin, au niveau international, de plus en plus l'identité s'impose. Les communautés les plus vulnérables tentent d'affirmer leur identité réprimée, dans une sphère plus large d'action mondiale. Où de nombreux regroupements promeuvent des campagnes et des actions directes de résistance au capitalisme et à la mondialisation (www.ituc-csi.org)? L'important est de se retrouver soi-même, de se reconnaître et de trouver l'équilibre personnel. Il demeure toutefois difficile de faire valoir son identité dans un monde de plus en plus globalisant. Tunis est une ville qui perçoit son espace urbain s'étendre et exploser, de quelle identité se sont dotée ses périphéries ?

3.3 L'identité en crise : Un phénomène mondial

La crise identitaire est au centre de l'intérêt mondial. Au sens, où l'estompage des frontières entre les pays, l'uniformisation des paysages, l'utilisation d'une langue unique pour les échanges et les communications, fait partie du processus de mondialisation. Selon le sociologue Guy Rocher (2001) « si l'on parle de mondialisation, on entend évoquer une autre réalité, contemporaine celle-là : l'extension de ces relations et de ces échanges internationaux et transnationaux à l'échelle du monde, conséquence de la rapidité toujours croissante des transports et des communications dans la civilisation contemporaine ». Le globe souffre donc d'une perte progressive d'identité, qui débute au niveau de l'individu pour atteindre la communauté et la nation. De plus, les débats sur l'identité nationale sont devenus de plus en plus fréquents. Avec cette vague de mondialisation, la majorité des

peuples du monde s'interrogent, réexaminent et redéfinissent ce qu'ils ont en commun et ce qui les distingue des autres (D. Mercure, 2001)

3.3.1 Le questionnement identitaire dans le monde

Dans tous les continents, et sur tous les territoires, les peuples s'interrogent et se questionnent sur leur identité. Le Japon, qui a su s'affirmer malgré les contraintes géographiques et spatiales, s'interroge aujourd'hui sur son identité (S. P. Huntington, 2004). En effet, selon S. P. Huntington (2004) les Japonais ne savent pas si de par leur position géographique, leur histoire et leur culture, leur pays est une nation asiatique ou si de par leurs richesses et leur modernité ils se classent parmi les nations occidentales ? L'Afrique du Sud serait, selon divers observateurs, engagée dans « une recherche identitaire », la Chine serait à « la recherche d'une identité nationale », tandis que Taiwan traverserait un processus de « dissolution et de reconstruction de son identité nationale ».

« La crise identitaire » (S. P. Huntington, 2004) est qualifiée de « persistante » au Canada, « d'aiguë » au Danemark, de « destructrice » en Algérie. Elle est « unique » en Turquie, où le phénomène provoque un « débat » enflammé sur l'identité nationale (Jacques Hubert-Rodier, 2008). Le phénomène bat de l'aile en Amérique latine, aux États-Unis et même au Canada (Jean-Marc Léger, 2004). L'identité mexicaine est au centre de débats au Mexique, les Étatsuniens ne se retrouvent plus non plus avec le « melting-pot » (Edna Sahnon, 2006) En bref, la crise des identités nationales est devenue « un phénomène mondial » (S. P. Huntington, 2004).

Les crises identitaires décelées dans différents pays du monde présentent des formes, des raisons et des intensités variables, dépendamment du contexte local. Cependant le fait qu'ils apparaissent au même moment, confirme la présence de facteurs communs. S. P. Huntington (2004) considère que les facteurs essentiels de cette crise se résument en un « développement » massif « d'une économie mondialisée, des progrès spectaculaires des moyens de communication et de transport, une augmentation des migrations ». Au niveau

politique « l'expansion de la démocratie dans le monde, ainsi que la fin de la guerre froide et l'échec du communisme soviétique en tant que système économique et politique viable » (Huntington, 2004) ont fortement contribué à la prolifération de la crise identitaire.

3.3.2 Mondialisation et identité

La modernisation, la croissance économique, l'urbanisation rapide et la mondialisation ont mené à un rétrécissement des identités et à leur redéfinition à une échelle communautaire et intime. Les identités mondiales, « infranationales » (S. P. Huntington, 2004) dominent et prennent le dessus sur les identités locales. Les individus s'identifient à ceux qui leur ressemblent et avec lesquels ils partagent des valeurs, des idéologies et une appartenance communes, quelles que soient leurs origines ou les distances géographiques qui les séparent.

La crise identitaire influence l'organisation spatiale et parfois même le paysage urbain. L'influence du style internationale²⁶ en architecture, est un exemple de l'uniformisation des paysages, notamment entre les années 1920 et la fin des années 1980. Les villes grandissent et les édifices se ressemblent de plus en plus. Une vague massive de constructions fonctionnelles, mais uniformes a été implantée dans le monde et a unifié l'image des villes. Ces dernières ont alors perdu une partie de leur cachet identitaire unique; ce qui mène au rétrécissement identitaire et à l'estompage du cachet personnel. Face à ce rétrécissement, un facteur non négligeable contribue de son côté à cet élargissement des identités, le contact entre les individus issus de différentes cultures, ainsi que le développement des moyens de communication, de transport et de médiatisation.

26 Ce style, qui marque l'arrivée des idées du Mouvement moderne aux États-Unis, notamment par l'intermédiaire de Philip Johnson au Moma à New York et de Ludwig Mies van der Rohe à Chicago, résulte du mariage des idées de l'école du Bauhaus et des techniques de construction en acier et en verre des États-Unis.

Une dialectique similaire associant un mouvement de brassage et de repli, d'interaction et de séparation, s'est opérée à l'échelle des groupes communautaires. Les regroupements communautaires, les quartiers fermés et les ghettos en sont un exemple dans les villes (Anne-Marie Séguin, 2003). Les individus ayant les mêmes appartenances religieuses, culturelles, sociales ou ethniques, se regroupent pour former des unités de rassemblement. Généralement en dehors de la ville, et parfois au cœur de la ville même, telle qu'aux États - Unis, ces communautés sont solidaire et se forgeant un esprit de groupe, et une identité spécifique à eux. Ils se reconnaissent et s'identifient grâce à leurs espaces et les repères qu'ils se créent. Ils maîtrisent ainsi leurs territoires et mettent parfois en place des dispositifs de sécurité, propres à eux, généralement différents de celles qui sont planifiées par la ville (Anne-Marie Séguin, 2003).

Ces regroupements proviennent généralement de mouvements migratoires ou sont le résultat d'un sentiment d'exclusion sociale, de par leurs couleurs, leurs pratiques, leurs appartenances ou même de leurs niveaux sociaux (F. Navez-Bouchanine, 2002). Tout en se mêlant à d'autres regroupements et d'autres individus, ils se rapprochent simultanément du leur, ce qui renforce leur sentiment identitaire.

Conclusion

Les formes de croissances urbaines produites dans les villes de plus en plus étendues contribuent à l'apparition du phénomène de métropolisation. Tunis est une ville dont la morphologie urbaine présente une variété de tissu et de formes de croissances. Cela se traduit par des transformations sociales et comportementales chez les citoyens. Les habitants des banlieues s'approprient ces formes et s'identifient à leurs spécificités et caractéristiques. Elles deviennent donc sources d'appartenance identitaire et de reconnaissance de soi.

Nous nous sommes intéressés au niveau de ce chapitre à l'identité et au sentiment d'attachement, nous avons donc vu que c'est autant une pratique humaine qu'un sentiment ressenti et développé. Les villes se métropolisent, leurs limites s'estompent et les remparts protecteurs ne sont qu'une lointaine légende historique. L'identité urbaine est acquise par la ville au cours de son histoire, à partir d'une accumulation de réalisation et de passage de population. Cette identité est d'autant plus importante que la ville s'émancipe et se développe.

L'exercice d'enquête auprès d'un groupe de citoyen des banlieues de Tunis nous permettra de tracer l'impact de la dynamique urbaine de la ville sur leurs comportements et leurs perceptions de l'espace. Le questionnaire sera pour nous un moyen d'appuyer notre hypothèse. La croissance urbaine de la ville de Tunis a certainement un impact sur les consommateurs de l'espace. La production urbaine dépend des facteurs identitaires et du sentiment d'appartenance à l'espace. L'identité urbaine de la métropole et dans la métropole sera nos principales interrogations. Comment ce phénomène se manifeste-t-il dans le grand Tunis ? Y a-t-il de nouvelles identités qui prennent formes dans les banlieues de la ville ?

CHAPITRE 4 : Exercice d'enquête sur l'identité

Introduction

Pour appuyer notre recherche conceptuelle, nous nous appuyons sur l'étude de la croissance des formes urbaines du grand Tunis, à travers une analyse urbanistique, ainsi qu'un exercice d'enquête, réalisé dans les banlieues de Tunis.

Afin d'expliquer l'impact des formes de croissances urbaines sur l'identité dans les banlieues de l'agglomération du grand Tunis, notre recherche empirique se dressera en deux volets : en première partie de ce chapitre, nous présentons des analyses typomorphologiques de l'espace urbain du grand Tunis, qui nous révélera les différents changements qui ont touché la morphologie de la ville, et les effets spatiaux produits au niveau des quartiers périphériques. Une grille conceptuelle, dans laquelle nous classerons par ordre de priorité les concepts à exposer, nous servira de repère et nous orientera dans notre recherche. La seconde partie de ce chapitre portera sur une analyse et une interprétation des données d'un questionnaire effectué, in situ, auprès de personnes qui habitent dans les banlieues de Tunis. Leur quotidien, leur pratique, leur vécu, ainsi que les rapports qu'ils entretiennent avec le centre-ville seront examinés, analysés et interprétés.

Pour explorer le territoire urbain de l'agglomération du grand Tunis un classement des banlieues déployées sur son territoire s'avère pertinent, vu que cela va permettre de distinguer les différents types de Banlieues, selon leurs modes de développement spatial, et les circonstances historiques de leurs formations.

4.1 Analyse urbanistique du Grand Tunis

Partant du fait qu'à l'origine la ville de Tunis se résumait à sa médina, le noyau ancien de la ville et le cœur du réseau urbain. Nous pouvons donc considérer que la croissance urbaine de Tunis a débuté suite à la construction des deux faubourgs au Nord et au sud de la médina (cf. chapitre 2). Ces quartiers, autrefois périphériques à la ville, sont la traduction de la forte demande en logement exprimée par une population grandissante. Tunis s'est depuis développée et a vu ses tissus évolués.

4.1.1 L'état des lieux : Les Références urbaines et spatiales

L'évolution de l'urbanisme dans la ville de Tunis se manifeste au niveau des changements typo-morphologique de la ville. Une présentation des différentes phases de ces transformations nous permettra de discerner les étapes de l'évolution de l'espace urbain de la ville.

a. Morphologie de la médina : « la ville mère »

Dans le but de faire apparaître les spécificités urbaines de la médina, cœur de la ville et noyau de l'agglomération, cette analyse spatiale nous permet de présenter les caractéristiques de son tissu et de sa morphologie, elle nous permettra ainsi d'introduire l'étude de l'évolution des formes de croissances et la variété des tissus urbains de Tunis.

Typo-morphologie de la médina de Tunis



Figure 28 : La médina de Tunis : présentation typo-morphologique

Conception © Manel DJEMEL

b. La première extension urbaine : Les Faubourgs

Le Début du XIII^e siècle (P. Bonte, 1991) pourrait marquer la première vague d'accroissement urbain qu'a connue la ville de Tunis. Cette époque a été marquée par

l'expansion de la ville, la destruction des remparts dans les zones à étendre et la construction de nouveaux remparts, pour intégrer les deux faubourgs nord et sud à la ville centre, ce qui peut être considéré comme une véritable révolution urbaine pour Tunis.

Extension de la médina de Tunis



Figure 29 : L'extension de la médina dans les faubourgs

Conception © Manel DJEMEL

c. Le tracé de la nouvelle ville : un urbanisme nouveau

Suite à l'installation de la ville Coloniale aux abords de la médina, sous le protectorat la ville a une nouvelle configuration urbaine. Un tissu orthogonal apparaît, des rues géométriquement sont tracées et des immeubles aux styles architecturaux nouveaux se dressent le long des rues de Tunis.

Typo-morphologie de la ville de Tunis

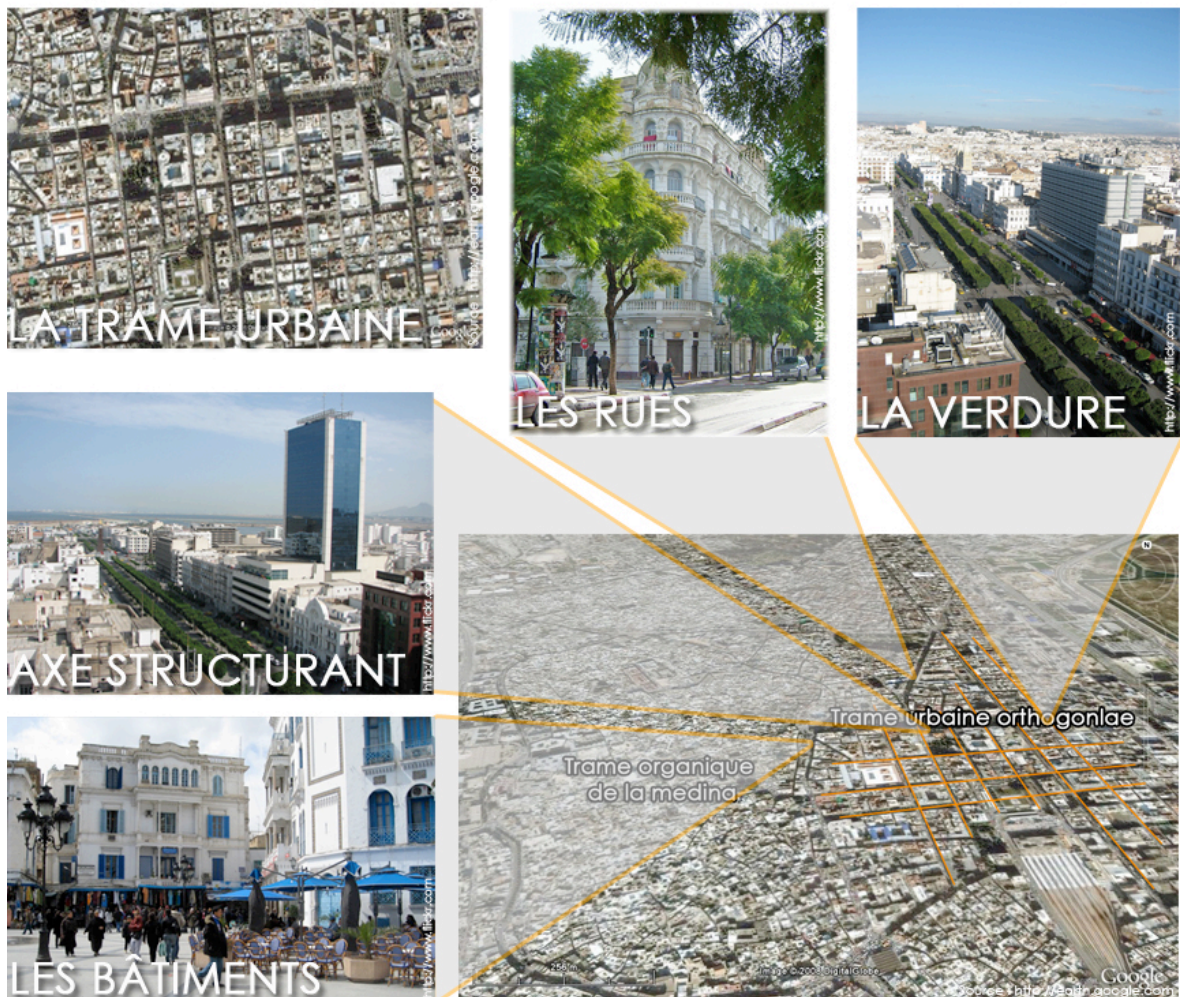


Figure 30 : La nouvelle ville de Tunis, trame de structure urbaine

Conception © Manel DJEMEL

4.1.2 L'urbanisation des périphéries : Les Banlieues

En tenant compte de l'analyse spatiale du grand Tunis, ainsi que de toutes les informations recueillies au niveau du chapitre précédent, nous pouvons considérer que l'espace urbain du grand Tunis regroupe cinq types de banlieues, classées selon leurs modes de croissance, la nature des tissus et des classes sociales qui les occupent majoritairement (H. Dlala, 2007)

a. Les premières banlieues

Suite à l'invasion de la médina par les ruraux et l'installation du protectorat français, les familles nobles et riches de la médina ont quitté leurs demeures. Elles ont alors commencé, surtout au cours des années 1950, encouragé par les Français, à s'installer dans des zones plus éloignées du centre ville et riveraines des forêts et collines, telles que la colline du belvédère et de Megrine (H. Dlala, 2007). Des quartiers de haut standing se sont donc développés, sur une trame urbaine occidentale et orthogonale (Sebag P. 1958). Ces zones en retrait du centre-ville, plus administratif que commercial, marqueront le début de l'extension de la ville. (c. f. Planche d'analyse ci-après)

b. L'urbanisation spontanée et anarchique

La croissance démographique, l'exode rural et le manque d'espace conduisent à l'extension de la ville et à l'accroissement de la population dans les périphéries (H. Dlala, 2007). Ces espaces, nouvellement urbanisés, sont considérés comme des marges d'urbanisation spontanées. Ces quartiers d'habitat spontanés sont dans la majorité des cas implantés loin de la ville, dans des zones à haut risque naturel, dans sur les bords des fleuves, et les rives de lagunes. Au début des années 1970, se développent les quartiers de Sidi H'cine, Mnihla, Douar Hicher, Ettadamen, Ibn Khaldoun, Soukra, Ariana Nord et Raoued (H. Dlala, 2007). (c. f. planche d'analyse ci-après)

c. Les banlieues programmées

La fin des années 1970 marque le début d'opérations d'urbanisme d'envergures dans la région de Tunis. La prolifération des quartiers spontanés a créé des poches dans l'aire urbaine de la ville, ainsi dans le but d'unifier le tissu urbain et d'obtenir une conciliation urbaine de la ville centre avec ses périphéries, des ensembles de quartiers sont planifiés par l'état pour tenter d'apaiser la fracture spatiale entre dans la région de Tunis. Quelques quartiers sont donc créés comme celui de l'Ariana, les zones d'Al Médina Al Jédida, Monplaisir, El menzah Cité Ettahrir, et plus récemment vers la fin des années 1990 les lotissements d'El Aouina, d'Ain Zaghouan et de B'har Lazreg et Ennasser. Les habitants de ces banlieues proviennent généralement d'une classe moyenne de fonctionnaires. Ces nouveaux banlieusards ont réussi à se construire, en quelques décennies, leur propre identité et s'approprient leurs espaces (H. Dlala, 2007). (c. f. planche d'analyse ci-après)

d. Les banlieues en milieu rural

Ce sont des « extensions spontanées aux dépens des terrains agricoles » (H. Dlala, 2007), elles sont le résultat d'un ancien regroupement de villageois qui, suite à la densification de la ville et l'extension de la construction, sont devenus des espaces urbains. Les zones de Sidi H'cine, Mnihla, Douar Hicher, Soukra, Ariana Nord et Raoued, mis à part le fait qu'elles représentent une marge d'urbanisation spontanée, demeurent des zones de grignotage agricoles et sont le berceau d'une « schizophrénie identitaire », entre le rural et l'urbain, les sentiments basculent. (Voir planche d'analyse ci-après)

e. De la ville historique à la banlieue

Parallèlement à ce processus d'urbanisation que connaît la ville se sont stabilisés des quartiers où « la disponibilité des terrains à vocations résidentielles est très limitée » (H. Dlala, 2007). Ces quartiers représentent les regroupements de populations formées autour

des sites historiques, ils regroupent pour certains, les maisons secondaires des familles bourgeoises de la ville de Tunis. Ainsi, ce sont les villes de La Goulette, Carthage, la Marsa, au nord, Hammam-Lif et Rades au sud qui regorgent d'histoire, de site historique et de références urbaines, mais qui sont devenues aujourd'hui les banlieues de Tunis. Toutefois, il faut préciser qu'elles constituent une partie intégrante du grand Tunis et contribuent à son développement. L'identité de ces banlieues est ancrée dans leurs origines historiques et leurs typologies d'origine, qui malgré la modernisation de la ville demeurent inchangées (H. Dlala, 2007). (c. f. planche d'analyse ci-après)

4.1.3 Le grand Tunis : une machine à production urbaine

La stratification urbaine qui a abouti à la formation de l'espace urbain tunisien a contribué à l'établissement d'un ensemble de quartiers et de banlieues, qui de par leurs différences caractérisent la dynamique urbaine de Tunis.

La carte de du développement spatial du Grand Tunis depuis 1975, montre que l'évolution du grand Tunis est discontinue et que chaque période correspond à une structure urbaine bien déterminée. La ville s'est aménagée autour d'un noyau historique, « la ville traditionnelle » avec son tissu dense et organiques, ses rues et ruelles organisées dans un désordre urbain forment le cœur de la ville.

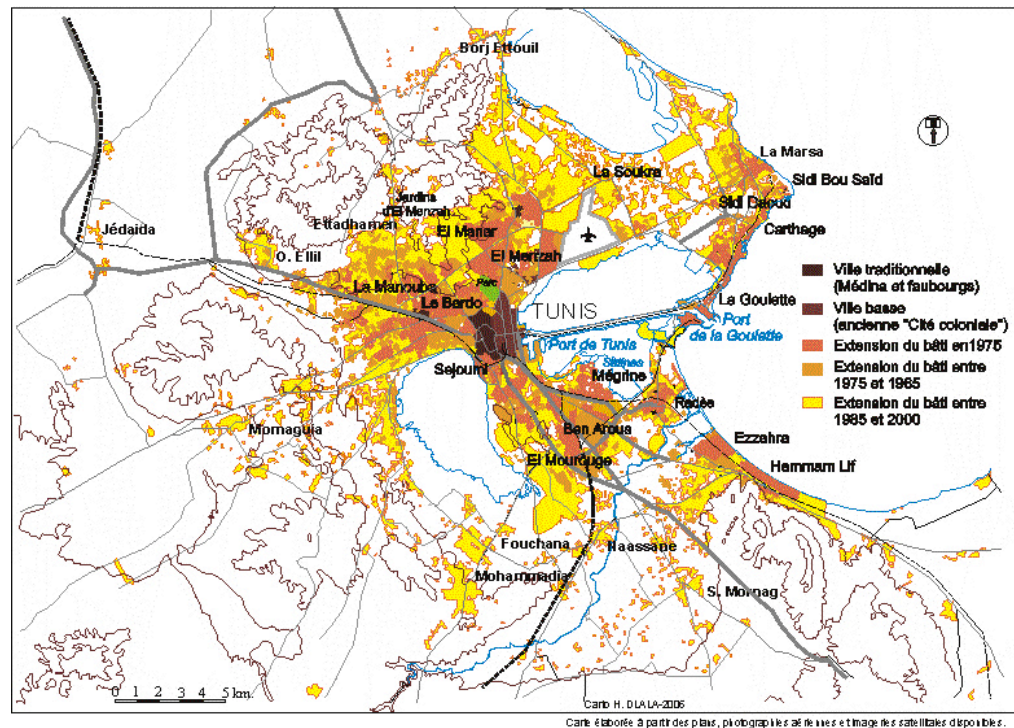


Figure 31 : Le développement spatial du Grand Tunis depuis 1975

Métropolisation et recomposition territoriale du Nord-est tunisien, Cybergéo, 2007

« La nouvelle ville » ou ville coloniale est venue s'ajouter à la médina, organisée et bien tracée, cet urbanisme vient bouleverser l'ordre urbain traditionnel de la ville et marque

la naissance d'une nouvelle organisation spatiale pour Tunis. L'extension du bâti qui a commencé au milieu des années 1970 a créé des vides dans le territoire vu que les quartiers occupaient des espaces éloignés du centre-ville. Cela a donc créé la nécessité de combler ce vide pour unifier le tissu urbain de Tunis. Le mouvement d'urbanisation de la ville à cette époque était celui d'un urbanisme opérationnel programmé, afin de remplir les interstices de la ville. Des quartiers programmés ont alors émergé jusqu'à la fin des années 1980. Le bâti continue son extension à Tunis jusqu'à aujourd'hui. Si l'identité est un facteur de reconnaissance et d'appartenance urbaine, comment se développe-t-elle dans les périphéries ? Existe-t-il une identité propre à chaque banlieue et quelle est la place du centre dans le vécu et l'esprit des habitants des banlieues ?

4.2 L'analyse sociale : Exercice d'enquête in situ

4.2.1 Méthodologie

Le travail que nous présentons ici est le fruit d'une réflexion menée sur le rapport qui relie l'évolution du sentiment d'appartenance à la ville et l'organisation urbaine et spatiale du Grand Tunis, à partir d'une enquête restreinte effectuée sur le terrain. À travers cette enquête et l'analyse qui en découle, nous essayerons d'exposer la problématique de la territorialité et de l'identité dans une nouvelle conjoncture spatiale, de croissance urbaine et de métropolisation.

Si selon A. Belhedi (2006) la Tunisie, «quoique chargé d'histoire, ne constitue pas moins un pays jeune où l'appartenance déclarée, qu'elle soit politique, régionale, ethnique ou territoriale est souvent considérée comme suspecte». Cela nous mène à un questionnement encore plus profond, comment se manifeste cette identité apparente et par quel moyen les habitants retrouvent leurs racines ? Quels sont les lieux dans lesquels le sentiment d'identité est plus fort; dans les profondeurs des quartiers centraux ou sur les

rives périphériques de la cité ? Les habitants des banlieues, appartiennent-ils à Tunis ou à leurs banlieues?

À partir de toutes ces questions, nous nous sommes dirigés vers les banlieues de Tunis pour proposer notre questionnaire à des personnes qui résident dans ces zones. Ces personnes ont généreusement accepté de nous répondre, mais aussi de nous faire part de leurs problèmes et leurs attentes vis-à-vis de la situation actuelle dans leurs quartiers. (c.f. 4.2.2)

L'acquisition du certificat d'éthique auprès de la commission d'éthique de l'Université de Montréal donne une légitimité à la valeur des résultats de notre enquête. C'est un long processus et une longue attente qui nous a permis d'aboutir à l'obtention du certificat (c.f. Annexe 3). Le travail d'enquête a ainsi pu commencer.

Pour faciliter la compréhension de l'étude de l'impact des formes de croissances urbaines sur l'identité dans la ville, nous avons fait appel à une méthode souple. Le recours à l'exercice d'enquête in situ est justifié par la nécessité de réaliser une recherche sur le terrain. L'analyse du questionnaire nous permettra de comprendre les aspirations et les réactions de certains des intervenants. Notre enquête n'est toutefois qu'un simple échantillonnage de la société. Le nombre limité de participants nous a permis de nous attarder un peu plus longuement avec chacun d'entre eux pour mieux comprendre leurs points de vue.

4.2.2 Les techniques d'enquêtes

Dans le but de répondre aux questionnements posés en amont le choix de la technique d'enquête s'est porté sur l'entretien individuel de type semi-dirigé.

a. L'entretien direct

L'entretien direct est un outil très utilisé dans la recherche. Le principe consiste en « une interaction centrée sur un sujet particulier » (Deslauriers, 1991). L'essentiel est de

créer « une ambiance qui permet de comprendre des choses dans ses propres termes » (Patton, 1980 cité par Deslauriers, 1991). Au cours de l'entretien la difficulté n'est pas de poser la bonne question, mais de « gagner la confiance de l'enquêté, de parvenir rapidement à le comprendre à demi-mot et à entrer (temporairement) dans son univers (mental) » (Beaud et Weber, 1998 : 203).

b. La grille d'entrevue

La grille a été établie en lien avec les facteurs d'influences recensés au cours de la recherche théorique. Cette grille a permis de cerner les dimensions à la fois identitaires, spatiales et fonctionnelles des sujets explorés, ainsi que de connaître les sentiments d'attachement à la banlieue des personnes enquêtés.

Le schéma final de l'entrevue (c.f. annexe 4) est organisé en quatre parties :

- Le premier volet est d'ordre général, il nous permet de cerner les caractéristiques personnelles de chaque enquête (âge, sexe, niveau scolaire, travail, origines, le passé résidentiel et une description du secteur ou du quartier de résidence). Ce type de question permet d'établir un portrait de chacune des personnes enquêtés
- Le deuxième volet concerne la relation de l'enquête avec l'espace, ce volet porte sur un questionnement sur le lieu de résidence actuel, c'est-à-dire la banlieue. Il traite des rapports à l'espace, des pratiques, des représentations spatiales et de l'appréciation des différents éléments du quartier.
- Le troisième volet traite des rapports des enquêtes avec le centre-ville, il s'agit d'identifier leurs pratiques, leurs représentations mentales et leur appréciation personnelle du centre-ville.

L'analyse de ces trois volets permet d'identifier le rapport de l'individu à son milieu de vie et sa perception au noyau urbain de l'agglomération. L'analyse permet ainsi d'établir dans quelle mesure ses représentations et appréciations des différents lieux exercent une

influence sur l'identité de l'individu et sur son sentiment d'appartenance à une entité spatiale.

- Le quatrième volet concerne les raisons qui ont conduit les enquêtés à choisir de vivre en banlieue, ont-ils envie de changer ? Les réponses élaborées dans ce dernier volet indiquent le degré d'attachement de l'enquête à son lieu de résidence et parfois de naissance.

c. Enquête de terrain

L'enquête a été menée au cours du mois d'octobre 2008, auprès d'une quinzaine de personnes âgées entre vingt (20) et cinquante (50) ans, ces personnes résident toutes dans la Banlieue de Tunis. Les personnes interrogées sont issues de catégories sociales et d'âges différents. Ils nous ont accueillis chaleureusement et ont répondu volontairement au questionnaire.

✓ L'objectif du questionnaire

Dans le but d'affiner notre recherche, un petit échantillon aléatoire de la société tunisienne nous servira pour notre analyse. L'étude théorique des formes de croissance urbaine dans le grand Tunis et leurs impacts sur l'identité de la ville et de ses habitants seront donc appuyés par des témoignages réels du vécu des Tunisiens et Tunisiennes qui habitent dans les banlieues.

Notre choix s'est orienté vers un nombre limité de participants pour pouvoir bien traiter les informations recueillies et prendre le temps de discuter avec eux. Les questions descriptives nous serviront donc d'exemples et l'analyse quantifiée ne servira qu'à titre indicatif.

✓ Échantillonnage

Pour mener à bien notre enquête, nous nous sommes déplacés dans certains quartiers, et nous avons veillé à rencontrer personnellement les enquêtés et à effectuer une

entrevue semi-dirigée. Nous avons donc approché les gens, nous leur avons fait part du sujet de recherche et nous leur avons proposé de répondre au questionnaire. Nombreuses discussions ont émergé autour du questionnaire, ce qui nous a permis de mieux comprendre les banlieusards et d'obtenir des avis très divergents sur nos différents questionnements. Entre les plus jeunes et les plus âgés, la perception de l'espace diffère remarquablement. Le choix aléatoire des personnes nous a conduits à avoir un éventail varié d'enquêtes et d'expériences uniques.

✓ Territoires d'investigation

Les banlieues de Tunis, analysées en amont et sujet de notre travail de synthèse sur les différentes contraintes et conditions de formations spatiales, seront les zones ciblées pour notre enquête.

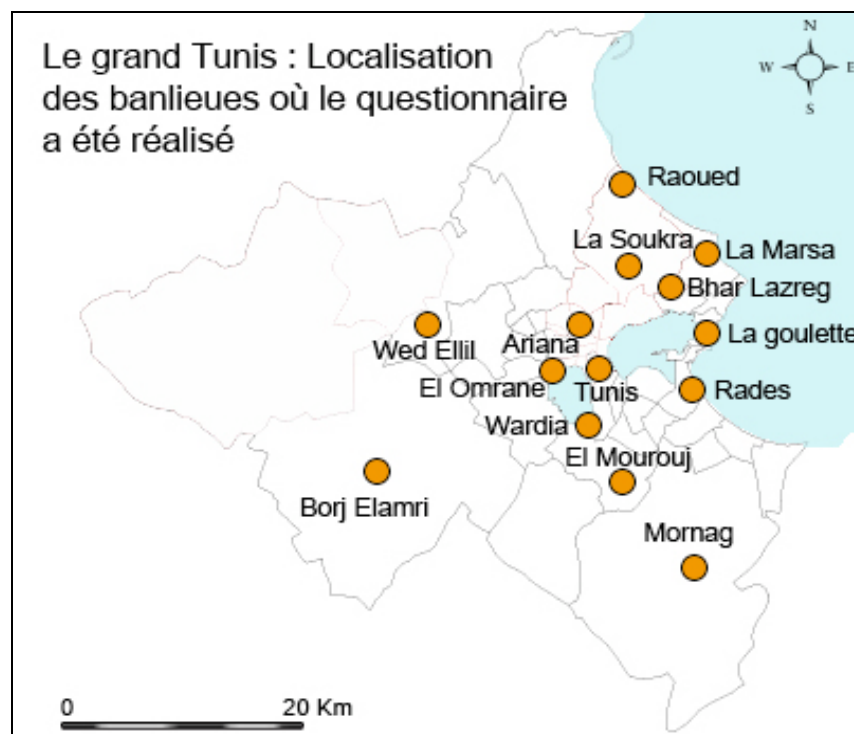


Figure 32 : Localisation des banlieues où le questionnaire a été réalisé

Source : Conception © Manel DJEMEL

Tableau 5 : Localisation et caractéristiques des enquêtés

<i>Banlieue Quartier</i>	<i>Type de Banlieue</i>	<i>Gouvernorat</i>	<i>Nombre</i>	<i>Sexe</i>	<i>Âge</i>
Bhar Lazreg	Programmée	Ariana	1	H	40-50
La Soukra	Spontanée	Ariana	1	F	20-30
Ariana	Spontanée	Ariana	1	F	30-40
Rades	Historique	Ben Arous	1	H	40-50
El Mourouj	Programmée	Ben Arous	2	F	20-30
				H	40-50
La Marsa	Historique	Tunis	2	F	40-50
				H	40-50
La goulette	Historique	Tunis	1	F	30-40
El Omrane Sup	Premières banlieues	Tunis	1	F	40-50
Wardia	Spontanée	Tunis	1	F	20-30
Wad ellil	En milieu rural	La Manouba	1	F	20-30
Borj El Amri	En milieu rural	La Manouba	1	H	30-40
Mornag	En milieu rural	Ben Arous	1	H	40-50
Raoued	Spontanée	Ariana	1	F	40-50

Source : Enquête de terrain ©Manel Djemel

✓ Description de l'enquête

Pour cerner cette question d'identité et de formes de croissance urbaine, nous avons mené une enquête auprès d'un échantillon de 15 individus représentatifs, tant que possible, de la population des banlieues de l'agglomération du grand Tunis. Chaque entrevue a duré au moins une heure, durant laquelle nous avons exposé le sujet de l'enquête, le but du projet et les circonstances. Une petite introduction générale a permis d'instaurer une relation de confiance et des sécurités entre l'enquêté et l'enquêteur.

d. Confidentialité et anonymat

Les renseignements que les enquêtés nous ont fournis demeureront confidentiels. Chaque participant à la recherche se verra attribuer un numéro et seuls le chercheur principal et/ou la personne mandatée à cet effet ont la liste des participants et des numéros qui leur ont été attribués. De plus, les renseignements seront conservés dans un classeur sous clé, situés dans un bureau fermé. Aucune information permettant d'identifier les questionnés d'une façon ou d'une autre ne sera publiée. Ces renseignements personnels seront détruits une année après la fin du projet. Seules les données ne permettant pas d'identifier l'enquêté seront conservées après cette date. Pour des fins de confidentialités, la citation des intervenants se fera de manière à ne pas permettre de retracer leurs identités.

e. Tri et traitement des données

Les données récoltées sont triées et traitées en vue d'être analysées pour dégager les informations nécessaires afin de confirmer ou d'infirmer notre hypothèse. Le nombre limité de participants facilite le tri et la saisit des données, ce qui nous permettra de procéder plus aisément à l'analyse des informations recueillie lors de la réalisation du questionnaire.

Résultats et interprétation de l'enquête

Comme mentionné en amont, l'enquête nous a servi d'exemple pour appuyer notre hypothèse et les répliques des questionnés, nous ont permis de répondre aux différentes interrogations et de soutenir nos postulats. Les habitants y développent un attachement spatial et des pratiques sociales qui excluent généralement le centre-ville, et qui favorisent l'émergence de nouvelles centralités dans ces zones. Cela se confirmera-t-il avec notre enquête ?

a. Mise en contexte de la participation

Le premier volet dans notre questionnaire est simplement descriptif. L'enquêté y trouve l'occasion de se présenter et cela nous permettra d'entamer l'explication du but de notre travail et nos attentes suite à cette recherche. Notre questionnaire a intéressé 15 personnes, habitant des banlieues différentes de la région du grand Tunis. Il est important de noter que le choix des participants était basé essentiellement sur leurs disponibilités, le nombre d'hommes et de femmes participant n'est conditionné par aucune contrainte. Neuf femmes et six hommes étaient disponibles de nous répondre et de nous faire part de leur vécu en banlieue.

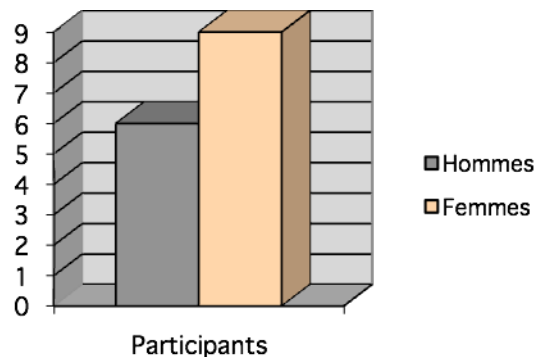


Figure 33 : Répartition du nombre des participants selon le sexe

Source : Résultats du questionnaire © Manel Djemel

Des catégories d'âges très variées ont participé à notre enquête que nous avons choisi de les catégoriser en trois grandes classes, les jeunes adultes âgés entre 20 et 30 ans. Les adultes âgés de 30 à 40 ans et les vieux adultes, dont l'âge s'échelonne de 40 et 50 ans. La limite fixée de cinquante ans n'est pas fortuite vu que l'âge maximal des banlieues de l'agglomération de Tunis ne dépasse pas un demi-siècle, du fait que les grandes opérations urbaines ont débuté après l'indépendance, à partir des années 1956 (M. Chabbi, 2005)

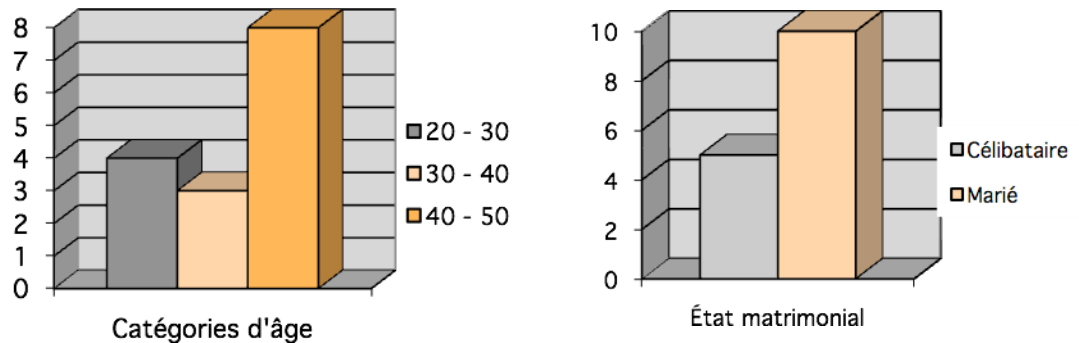


Figure 34 : Classements des questions selon leur âge et leurs états matrimoniaux

Source : Résultats du questionnaire © Manel Djemel

Les participants avaient des niveaux scolaires et des occupations très variés, deux étudiants, huit fonctionnaires et six personnes qui avaient des occupations libérales ou des femmes au foyer. L'importance de cette information réside en la fréquence des déplacements dans la banlieue ou entre banlieue et centre-ville. Le niveau intellectuel de l'individu fait la différence au niveau de la perception de l'espace.

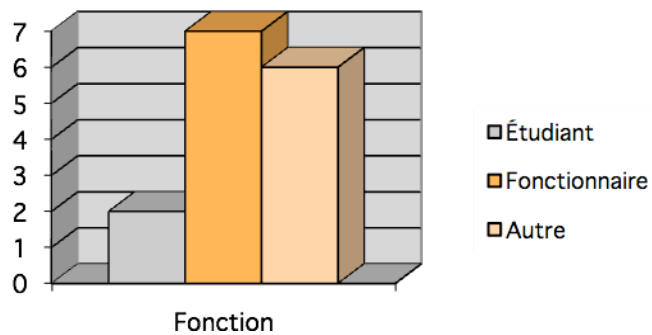


Figure 35 : Classification des participants par type d'occupation

Source : Résultats du questionnaire © Manel Djemel

La question portant sur le nombre des voitures dans la famille, explique la nature et les besoins en déplacement des individus. La relation avec la ville centre est de plus en plus importante du moment où les personnes sont motorisées, ainsi ils se rendent en ville plus fréquemment. Pour le travail ou pour des courses, le centre-ville est indispensable dans leurs vies quotidiennes, d'ailleurs 40 % des répondants possèdent un permis de conduire,

50 % parmi eux ont deux voitures, et sont en général des fonctionnaires qui travaillent au centre-ville et qui trouvent de la difficulté à utiliser les transports en commun.

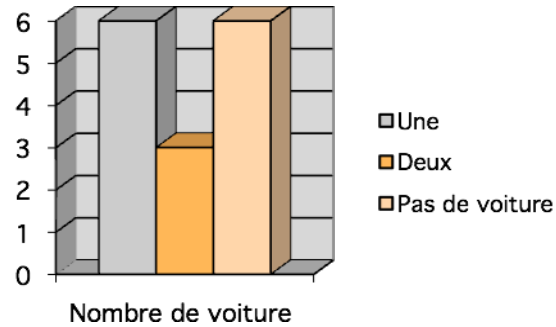


Figure 36 : Nombre de voitures dans les ménages

Source : Résultats du questionnaire © Manel Djemel

Les résultats du questionnaire indiquent que parmi ceux qui ont, une ou deux voitures par famille détiennent un permis de conduire. Et même ceux qui n'ont pas de voiture détiennent parfois un permis de conduire. La possession d'un passe d'autobus n'est pas fréquente même chez ceux qui ne possèdent pas de voiture. Le mode déplacement de la majorité des questionnés (9 parmi les 15) est la voiture (c. f figure 36). Un moyen d'autonomie, simple et efficace. Reste à noter que nécessité oblige, le reste des participants utilisent les transports en commun pour leurs déplacements quotidiens.

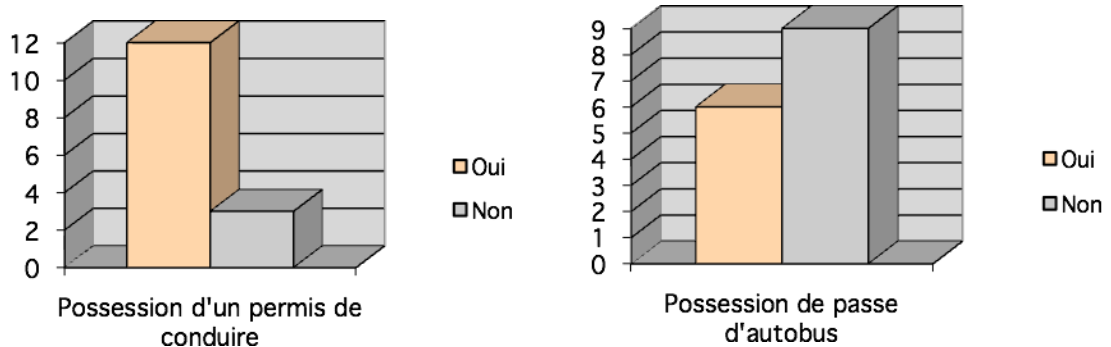


Figure 37 : Taux de possession de permis de conduire et de voiture par ménage

Source : Résultats du questionnaire © Manel Djemel

b. La Banlieue vue, vécue et perçue par ses habitants

Le questionnaire réalisé auprès de personnes qui habitent les banlieues de Tunis nous a permis de dégager les grandes lignes pour justifier notre hypothèse. L'identité est-elle affirmée en banlieue? De quelle identité parler, de la ville ou celle de la banlieue? Le développement des banlieues entrave-t-il l'appartenance à la ville centre? Quelle est la relation qui unit les banlieusards au centre-ville? Notre entretien avec la population nous a permis de répondre à ces questionnements. L'échantillon de société qu'on expose dans notre travail nous sert de référence dans la lecture sociale des formes de croissances urbaines.

▪ *La perception spatiale*

Les questions d'occupation de l'espace se sont adressées à 10 personnes qui ont vu le jour en banlieue et qui y vivent depuis leur naissance, alors que les cinq autres y sont installés, soit pour des raisons familiales soit pour des obligations de travail. Le choix de vivre en banlieue loin de la ville centre est parfois conditionné et accommodé.

Vivre en banlieue de Tunis est une expérience pour certain, un destin pour d'autres, le choix, revient en majorité des cas à la proximité du lieu de travail, et à l'accès à la propriété, « C'est pour se rapprocher du lieu de travail de mon mari », nous confirme une habitante de la banlieue d'El Mourouj. D'autres ont été attirés par le prix du foncier abordable, « je voulais avoir ma propre maison, au centre-ville, il n'y a pas d'espace en plus ce n'est pas comme ici » affirme un habitant de la banlieue de Rades.

La question où le participant décrit l'espace de sa banlieue, faisaient réfléchir certains, et la réponse était évidente pour la majorité. Dans leurs descriptions, l'appréciation du milieu naturel revient dans 70% des réponses. « Notre banlieue n'existe que par sa nature et son environnement » affirme une personne de la banlieue de Mornag. Toutefois, la discussion à propos de la description de la banlieue n'était guère facile. Alors, pour nous retrouver nous avons essayé de les guider, car vivre en banlieue et même en ville, fait du

paysage urbain une habitude et un quotidien. Ainsi, pour décrire l'espace il nous a fallu leur poser des questions encore plus spécifiques pour qu'ils puissent nous référer à leurs réponses. Le but de la description du parcours entre la maison et le travail ou l'école était de toucher la sensibilité urbaine de l'habitant. Des réponses variées, mais simples nous montrent que seuls les grands complexes et les espaces urbains aménagés ont un effet sur l'usager de l'espace. Seulement 20% ne se retrouvaient pas dans notre question et c'est en général les plus jeunes, auxquels l'espace ce n'est qu'un support d'activité quotidienne et ne le perçoivent pas en tant qu'une entité urbaine à part entière.

Nous avons résumé certaines notions de perception spatiale dans une série de cinq questions. Les questionnés nous ont fait part de réponses très variées et mitigées. Le chemin de la maison vers le lieu de travail, est une composante de repérage spatiale, au cours de leurs déplacements les individus perçoivent la banlieue et nous la décrivent. Le système de notation offert aux questionnés leur a permis de nous exposer d'une manière plus fluide leur perception de l'espace de la banlieue.

Tableau 6 : Répartition des réponses aux questions 2.11 à 2.20 du questionnaire

	Nombre de réponses par question										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Laid	0	0	2	0	1	3	2	3	2	2	Beau
Long	0	1	1	1	5	1	1	0	1	4	Court
Ennuyant	0	1	0	2	2	1	0	5	1	3	Amusant
Stressant	1	0	2	2	1	1	1	4	3	0	Calme
Dangereux	0	1	0	0	0	3	1	5	3	2	Sécuritaire

Source : Résultats du questionnaire © Manel Djemel

Les avis étaient partagés, mais la majorité des questionnés appréciaient les espaces dans leurs banlieues. Pour certains, les notions de danger ou de stress ne se posent même

pas, ils se sentent tellement en sécurité dans leur lieu de vie, « mon quartier c'est mon chez moi, je me sens bien dans les rues comme si j'étais à l'intérieur de la maison » affirmait un habitant de la banlieue de Rades.

Pour d'autres, les surdensifications de certains quartiers commencent à poser des problèmes au niveau du transport et de la sécurité du piéton. « Le matin pour sortir ma voiture du garage j'ai besoin de l'aide de mon beau père pour arrêter le flux qui ne s'arrête pas..», affirme une habitante de la banlieue de l'Ariana.

L'identité de l'espace apparaît donc à travers la perception des individus de leurs entourages urbains. En banlieue une typologie urbaine se développe, elle est différente de celle du centre, ce qui influence les repères spatiaux des questionnés. L'architecture de la banlieue est aussi une caractéristique de l'identité. Habiter des quartiers ouverts accessibles à la voiture, dans des maisons individuelles, avoirs son jardin et sa propre terrasse, est différent d'habiter une médina, a tissu dense, accessible excessivement aux piétons, où les maisons sont introverties et où on se partage les terrasses et les rares espaces verts.

- ***Les références et les repères spatiaux***

Pour vivre ou se déplacer dans l'espace, l'individu a besoin de se repérer. La référence spatiale est l'espace ou le bâtiment qu'on mémorise et auquel on associe une image mentale. La question qui s'apporte au repère spatial nous a permis de déceler l'attention que porte l'utilisateur de l'espace à son milieu de vie. Du coup, plus de 60% des questionnés avait exactement une réponse précise et une description même de l'espace qu'il considère selon eux un repère dans la région. « Le centre commercial près de chez nous... » Grand nombre de participants se réfèrent aux centres commerciaux, des espaces auxquels ils se rendent hebdomadairement, sinon quotidiennement pour faire des courses, des achats ou juste pour se distraire.

« La montagne près de la mer, la plage, le parc... » Les milieux naturels, les champs et les espaces verts sont généralement les repères des habitants des banlieues

rurales. La nature fait partie intégrante de l'identité de certaines banlieues essentiellement les banlieues côtières et celles qui sont sur le flanc d'une montagne ou près d'une forêt. Le naturel est un élément d'une importance majeure dans la vie de l'habitant de la banlieue.



Figure 38 : Le paysage naturel des banlieues est une référence pour ses habitants

Source : www.skyscapercity.com/

La croissance urbaine de la ville de Tunis et la création des banlieues ont donc eu un effet sur l'identité des habitants des banlieues. Le rapport qu'ils entretiennent avec leur espace de vie représente une composante essentielle dans la construction de leur identité personnelle et urbaine.

- ***Les rapports des individus avec leurs banlieues***

« Avec la banlieue, c'est une histoire d'amour chaque jour nouvelle... » c'est que nous disait un habitant de la Marsa. La banlieue pour la majorité des personnes auxquels nous nous sommes adressés n'est pas uniquement un quartier ou un lieu de résidence, c'est une relation encore plus profonde. Pour la question à quoi pensez-vous si je vous dis Banlieue? « Ma vie », « Moi », « la mère patrie », « chez moi », « mon quartier », « mon enfance », étaient les réponses les plus fréquentes, 75% des questionnées ont répondu presque des réponses similaires et qui indique le lien fort qui les unit à leur banlieue.

La paix, le calme et la nature étaient aussi des réponses récurrentes essentiellement chez ceux qui habitent des banlieues rurales. Le stress du centre-ville, et la pression du travail sont apaisés par un retour chez soi, le soir, loin de « la pollution et du bruit de la ville ». Elle est donc leur refuge et leur abri.

Les activités des personnes auxquelles nous nous sommes adressés, varient selon occupations. Pour ceux qui travaillent en banlieue, se rendre au centre-ville est une exception. « Je me sens bien ici et je ne vais au centre-ville que pour une urgence..», avoue un habitant de la banlieue de Bhar Lazreg. Le rapport qui unit les habitants avec leurs banlieues est exprimé implicitement dans leurs propos, leurs réponses, et dans leurs gestes. L'attachement qu'éprouvent les personnes, surtout celles qui y ont vu le jour, est incontestablement évident à travers leurs, « Bien sûr, certainement, absolument...».

Des liens profonds unissent les habitants que nous avons questionnés à leurs banlieues, ce qui favorise alors le développement d'un sentiment d'attachement et d'appartenance identitaire. Ce qui confirme notre hypothèse de la genèse d'une identité en banlieue, mais cela n'empêche la reconnaissance de l'appartenance à la ville. La notion d'identité est donc complémentaire, l'appartenance à la banlieue bien qu'il est fort important, il ne renie pas celle de la ville et de la nation. D'ailleurs, certains nous ont répondu à la question, qu'est-ce que l'identité pour toi? Par « Tunisien, ou Tunisienne » et cela confirme, que quelque soit l'attachement a la banlieue, l'appartenance territoriale est une partie intégrante de l'identité nationale.

- ***Appartenance et attachement à l'espace***

Le sentiment d'appartenance et d'attachement se développe avec l'âge et la fréquentation de l'espace. Naître, vivre et parfois travailler aussi en banlieue est pour certains un destin et un choix pour d'autres. Mais l'attachement et l'acharnement que nous avons remarqué chez la majorité des personnes prouvent l'existence d'une identité proliféré et développée en banlieue. La perception de la qualité de l'espace et celle des bâtiments varie d'une personne à une autre, 60 % des participants trouvent que l'état des bâtiments en banlieue est bien, le reste considère qu'il est médiocre, il en est de même pour les routes. La qualification de l'espace dépend aussi du sentiment éprouvé. Certains participants et qui nous ont fait part d'un amour immense pour leur lieu de vie, iraient même à dire qu'« ici c'est le meilleur lieu au monde » et parfois à évoquer leur incapacité de s'imaginer vivre

loin de leur banlieue. Ces répliques proviennent généralement de personnes qui ont passé leur vie en banlieues ou de jeunes qui s'y sont installés de leur propre gré. Cela n'exclut pas les critiques de certains et leur envie de changer, vu le manque de moyens de divertissements et la routine de la vie.

Demeurer en banlieue, n'empêche pas les 85% des répondants, qui disent avoir fréquenté ou que leurs enfants fréquentent une école en banlieue, de sentir le besoin de se rendre au centre-ville, pour des achats, des obligations administratives ou simplement pour se divertir. La ville centre est pour certains une source d'inspiration et un lieu privilégié pour faire des courses de bonne qualité et à des prix abordables. Certains participants qui vivent en banlieue balnéaire, telle que la Marsa ou Rades, y restent même en été, ils disent n'avoir pas besoin de se déplacer pour passer leurs vacances, « les vacances viennent jusqu'à chez nous ».

Quand nous leur demandions s'ils aiment vivre en banlieue, 90 % des personnes répondaient par un OUI très affirmé, « la banlieue n'est pas uniquement un espace de vie, c'est ma vie », c'est ce qu'affirme une personne qui habite la Banlieue de la Marsa depuis plus de 50 années. L'attachement éprouvé par la majorité des questionnées envers leurs banlieues, leur fierté d'y habiter et d'appartenir à l'espace, sous-entend l'existence d'une identité en banlieue.

Les relations humaines contribuent de leur côté à l'enracinement identitaire, plus de 60% des questionnées développent des liens et des relations avec leurs entourages et leurs voisins. Certains trouvent même que le voisinage est « indispensable » d'autre évoque « l'amitié », « la fraternité » et irais même aux « liens familiaux ». Cela prouve que la majorité des



Figure 39 : Rencontre entre voisins
Source : <http://www.flickr.com>

banlieues de Tunis sont le berceau d'un tissu de liens sociaux et de connaissances profond. L'entraide, la solidarité et le regroupement enracinent l'attachement identitaire et favorisent la propagation d'une identité de groupe, quels que soient les obstacles.

En dépit du manque décelé au niveau de la disponibilité ou la proximité de quelques équipements dans certaines banlieues, tels qu'un centre commercial, une administration. Cela ne parvient pas à dissuader les habitants d'avouer leur attachement à leurs lieux de vie.

c. L'individu et le centre-ville

Le centre-ville de Tunis est une unité urbaine complexe. Elle est formée d'un noyau historique qui regorge d'histoire et de souvenirs et d'une ville moderne qui tente de s'articuler avec sa voisine. Avec un langage architectural et urbain différent, un style européen et des façades précieusement restaurées, elle rappelle le passage des Occidentaux et marque une ère qui a bouleversé l'ordre urbain de la ville.

L'interrogation à propos de l'identité tunisoise et la relation des habitats des banlieues avec la ville centre a été formulée au niveau du troisième volet de notre questionnaire. Les individus questionnés sont en relation avec le centre-ville, mais elle n'est pas aussi étroite et intime que celle des banlieues. À travers leurs réponses nous avons établi une schématisation de la perception de la ville et son importance aux yeux de ses usagers.

- ***La perception spatiale***

L'image que développe le consommateur de l'espace urbain est fortement influencée par ses pratiques et ses expériences dans l'espace. *Que représente le centre-ville pour toi?* Est la question à laquelle 70% des réponses était « un centre d'achat », cela s'explique sans doute par l'importance économique du centre-ville et l'interdépendance tant économique qu'administrative qui le relie à la banlieue.

Avec toute son histoire, ses monuments et références spatiales, la ville centre n'est donc qu'un lieu d'approvisionnement. La densité de l'espace et la congestion, sont les problèmes majeurs que reproche-les questionnés au centre-ville. Ils évitent de s'y rendre et considèrent le fait d'y aller une « obligation » vue le « stress », la pollution et « le manque de civisme ». Les différences identitaires entre les habitants des banlieues et ceux du centre-ville contribuent à un refus et une fracture sociale entre les deux catégories. Considérant l'espace « insécurisé » et « troublant », les habitants de la banlieue préfèrent la convivialité de leur espace à celui du centre-ville.

Tableau 7 : Les habitants des banlieues de Tunis décrivent la ville centre

Quels sont les premiers mots qui vous viennent immédiatement à l'esprit quand vous pensez au centre-ville?	
<i>Réponses</i>	<i>Pourcentage des Réponses</i>
Congestion, stress, pollution, embouteillage, pollution	47%
Je n'aime pas	6.5%
Histoire, identité	20%
Centre d'achat, mes courses	20%
Loisir, amusement	6.5%

Source : Résultats du questionnaire © Manel Djemel

Nous avons remarqué un refus de la ville centre chez un grand nombre de participants qui préfère même ne pas en parler et l'exprime aussi avec des expressions faciles et des gestes de refus et de négation. Certaines limitent leur réponse à « je n'aime pas » ou un NON court et simple, quand nous leur demandons qu'est-ce que le centre-ville pour toi ?

D'autre part, pour certaines personnes, la ville centre est formée de deux entités distinctes. Ils évoquent, la médina, source « d'inspiration », de « tradition » et « d'enracinement identitaire », elle leur rappelle toujours l'histoire de la ville. Et la ville coloniale, ou la nouvelle ville, le lieu privilégié des achats et des administrations. L'identité

de la banlieue fond, alors dans un sentiment d'appartenance plus large et plus englobant. L'histoire du pays et les origines y résident malgré son état « délabré » et « la difficulté d'y accéder ».

La majorité des personnes trouvent du plaisir à magasiner dans la médina. Le repère identitaire des Tunisiens réside alors dans le centre historique. La médina de Tunis demeure donc, le repère et le centre urbain et identitaire.

▪ ***Entre le centre et la banlieue***

La majorité des personnes qui ont répondu à notre questionnaire considèrent que la ville centre n'est pas loin de chez eux. La notion de proximité relève essentiellement de la perception spatiale de l'individu. Leurs perceptions de l'espace urbain varient selon leurs vécues et leurs expériences. Les personnes qui travaillent au centre-ville développent des liens avec l'espace, plus forts que celui de ceux qui restent en banlieue. L'espace central est donc considéré différemment. Le sentiment d'attachement et d'appartenance semble s'affirmer en fonction du temps passé en banlieue.

Tableau 8 : Fréquence de visite de la ville centre

Combien de fois, vous vous rendez au centre-ville?		
	Fréquence	Nombre
Par semaine	1-2 fois	1
	3 fois	4
	5 fois	4
Par mois	1-3 fois	4
Autre	Presque jamais	2

Source : Résultats du questionnaire © Manel Djemel

La fréquence de visite de la ville centre varie selon l'occupation, les travailleurs au centre-ville, s'y rendent quotidiennement et préfèrent rester en banlieue durant la fin de semaine. Alors que ceux qui y demeurent et travaillent ne se rendent au centre-ville que pour des courses. Cette notion de dépendance montre les liens de complémentarité entre les

deux espaces. Cela se confirme par la fréquence de visite de la ville et les rapports d'obligance qui imposent aux banlieusards de se déplacer afin d'accomplir leurs courses

Tableau 9 : les habitants des banlieues de Tunis décrivent leur quartier et la ville centre en un mot

En un mot pour vous ?			
Les réponses	Le Quartier	Le centre-ville	Les réponses
Ma vie	1	1	Ma vie
La beauté	2	1	J'aime
L'ambiance	3	1	indispensable
Je n'aime pas	1	3	Je n'aime pas
Chez moi	1	2	Congestion
Des relations, Convivialité Fraternité, Voisinage et amitié	6	3	Stress
J'aime	1	4	Achats et loisirs

Source : Résultats du questionnaire © Manel Djemel

En comparant les réponses récoltées suite à un questionnement au sujet du quartier et de la ville centre, les répondants ont exprimé leur attachement à la banlieue et essentiellement aux relations sociales qui s'y développent. Entre la banlieue et la ville centre, un lien de dépendance et de complémentarité est tissé. Administratives ou commerciales, la nécessité pousse les habitants des banlieues de se rendre au centre-ville.

d. Existe-t-il une identité développée en banlieue ?

En se référant aux réponses récoltées à travers le questionnaire, la notion de l'identité demeure un peu floue chez la majorité. Certains ont trouvé de la difficulté à y répondre, mais pour d'autres c'est une évidence. Certains se réfèrent à leurs banlieues, pour définir leur identité, d'autre à la Tunisie. Elle est pour certain l'attachement, l'appartenance et le « SOI », mais pour d'autres ils sont encore « à sa recherche ». La réponse d'une

personne qui habite la banlieue de l'Ariana, nous a un peu surprises, dire qu'elle est encore à la recherche de son identité montre l'importance de cette notion et sa valeur non moins sentimentale que personnelle.

Tableau 10 : Les habitants des banlieues de Tunis décrivent l'identité en un mot

En un mot pour vous ?	
Les réponses	L'identité
Appartenance, Attachement	3
Ma banlieue	2
On la cherche encore	1
Moi	2
Tunisien / Tunisienne	3
Je ne peux être autrement	1
Selon la personne	1
Sans réponse	2

Source : Résultats du questionnaire © Manel Djemel

Au fil des années et quel que soient le type, l'emplacement et la géographie de la banlieue, l'identité s'y est installée et le sentiment d'attachement et d'appartenance s'y développe et il est transmis d'une génération à une autre. Le repère identitaire et la notion de quartier priment sur celui de la ville. En banlieue populaire ou programmée, historique ou rurale, l'identité est un sentiment personnel, c'est une référence, un repère. Pour les personnes aux quel nous nous sommes adressées, la ville est loin et ce n'est que l'obligation du travail ou une nécessité de course qui les conduit à s'y rendre.

Loin des prototypes nord-américains, des *no place USA*, les quartiers qui se ressemblent et les banlieues standardisées, à Tunis les banlieues sont affirmées,

différenciées et reconnu mondialement. Les habitants du village de *Sidi Bou Saiid*²⁷ par exemple se reconnaissent et s'identifient à une architecture blanche et bleue, simple et unique. Connus à travers le monde et image de marque de la banlieue Nord de Tunis, la typologie de ce quartier et l'agencement de ses bâtiments contribuent à sa distinction et son cachet unique. L'identité est donc cette graine cultivée dans le jardin de l'amour du quartier, nourrit par les relations sociales et la notion de voisinage, d'entraide et de solidarité et éclairée par l'amour de l'autre.

L'identité urbaine, englobe, celle des personnes qui s'identifient à un espace qui leur appartient, cet espace de son côté est doté d'une identité typo morphologique spécifique qui fait sa différence. Le germe d'identité en banlieue de la Tunisie vient sans doute du faite que chaque banlieue est unique par ses bâtiments, sa structure urbaine, ses origines, son histoire, ses références, ses personnages historiques presque mythiques.

²⁷ C'est un village pittoresque de Tunisie situé à 20 kilomètres au nord-est de Tunis. Il compte 5409 habitants (recensement de 2004). Perché sur une falaise dominant Carthage et le golfe de Tunis, il porte le nom d'un saint : Abou Saïd (M. Ghachem)

Synthèses

Quel est l'impact des formes de croissances urbaines sur l'identité à Tunis?

Tunis est une ville qui a connu une croissance urbaine rapide depuis près d'un demi-siècle. Ce qui a métamorphosé le paysage et sa structure urbaine. Or, depuis l'indépendance, l'agglomération de Tunis n'a cessé de s'étendre et d'intégrer de plus en plus de communes de sa périphérie. Contrairement aux anciennes métropoles, les banlieues du grand Tunis sont jeunes et leur structure urbaine est très variée, ce qui a eu son impact au niveau de la structure sociale et du développement identitaire. La banlieue de Tunis n'est donc pas ce quartier lointain de la ville, marginalisé et à l'écart, ni ce regroupement de riches dans un quartier cloisonné. C'est une entité vivante, dans laquelle baigne une mosaïque de classes sociales d'origines et de pratiques différentes. « C'est cette différence qui fait notre richesse », affirma une personne pendant le questionnaire et si, dans certains quartiers, le facteur identitaire est fort affirmé c'est grâce à l'ouverture et l'acceptation de l'autre. Les formes de croissance urbaine de la ville contribuent à des changements tant au niveau spatial que social. Ainsi, l'identité urbaine et des individus sont largement influencés par cette expansion de l'espace urbain.

Malgré l'extension démesurée de la ville, la création de nouveaux espaces, la naissance de nouveaux tissus et tracés urbains, l'identité tunisoise demeure présente dans les esprits. Le style architectural, l'organisation spatiale et les normes de constructions ne changent pas. En comparaison avec les banlieues nord-américaines, qui développent une architecture hors échelle et un urbanisme de voiture, l'espace urbain des banlieues en Tunisie demeure accessible et le langage architectural y est authentique.

L'image de la ville évolue avec le temps, et ses tissus se développent. L'urbanisme dans le grand Tunis est régi par la loi du marché immobilier. Ce qui exclut l'impact de l'identité et des références spatiales lors de l'élaboration d'un nouveau plan d'urbanisme.

Ainsi, le paysage urbain change et évolue, mais sans altérer l'identité typologique de la ville. La création des nouveaux quartiers et de concentrations urbaines modernes participe ainsi, à cette métamorphose urbaine. Toutefois, ces nouveaux centres développent à leur tour une identité singulière. Qu'elle soit urbaine ou celle des individus, l'identité se trouve dans la confluence de l'attachement au quartier ou la banlieue et la reconnaissance de ses origines et sa Tunisianité.

L'enquête sur l'identité nous a révélé une véritable adaptation des nouvelles formes de croissance. La ville se transforme et se renouvelle. Ses habitants développent ainsi leur identité spécifique. Les quartiers et les zones périphériques de la ville deviennent donc des laboratoires de création identitaire. Ils s'approprient l'espace et tissent des liens d'appartenance et d'attachement qui leur permettent de s'identifier et de se reconnaître à travers des coutumes, des pratiques et des habitudes quotidiennes.

Error!

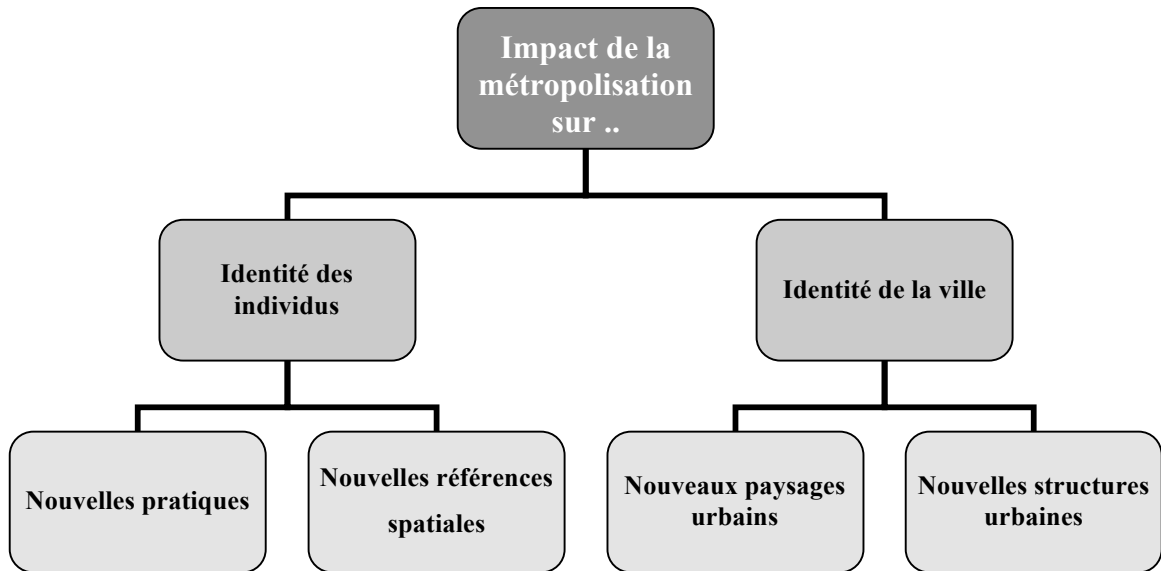


Figure 40 : Synthèse

Source : Résultats du questionnaire © Manel Djemel

En guise de conclusion, nous considérons donc que pour la Tunisie, les formes de croissances urbaines sont le moteur du développement spatial et social de la ville. Toutefois, cette croissance a eu un impact sur la forme urbaine de la ville et son organisation spatiale, mais au niveau de la société, l'identité urbaine est toujours tributaire de l'espace où elle baigne. La naissance d'identités en banlieue est le fruit de l'extension de la ville et l'apparition de nouvelles banlieues. L'espace urbain est donc la base des pratiques socio spatiale, il est à la fois l'origine est le résultat de l'évolution de la société.

Conclusion

L'urbanisation des périphéries de la ville de Tunis a donné naissance à différentes formes de croissance. Les premières banlieues de la ville sont le résultat d'une dynamique sociale et d'un mouvement de classe. Une volonté d'occuper des quartiers appropriés à leur mode de vie et à leurs pratiques nouvelles, les classes aisées de la médina, quittent leurs demeures et s'installent en banlieue dans des villas de styles européens. La médina vidée de ses habitants devient convoitée par les ruraux en exode vers la capitale. Ne pouvant contenir le nombre énorme de migrants, ils sont parti la recherche de nouveaux territoires. Ceci à conduit à la création de zones d'urbanisation spontanée et anarchique autour de la ville. Avec des tissus irréguliers et denses, afin de rentabiliser le maximum des terres, ces quartiers informels sont devenus le berceau d'une nouvelle identité.

Face à cette problématique urbaine, le gouvernement prévoit la création des banlieues programmées. Des zones d'habitat destiné à accueillir des classes moyennes de salarier et de fonctionnaire de l'état. Cela n'a fait qu'augmenter la disparité socio-spatiale. Loin de la ville, l'amélioration des réseaux de transports les ruraux se déplacent et adoptent des modes de vie urbaine, ce qui donne naissance à des banlieues en milieu rural. Des espaces urbains qui ont envahi le milieu rural. Les banlieues historiques représentent un autre type des formes de croissance urbaine qui profitent de ce statut depuis des périodes

lointaines dans l'histoire. Ses habitants sont fiers de leurs banlieues vu leur importance dans l'histoire du pays ainsi que le poids urbain qu'elle a acquise au fil des années.

L'étude des formes de croissances urbaines dans le grand Tunis nous a permis de dégager les variantes de l'évolution de la ville et de sa société. Nos références théoriques nous ont permis de montrer que la croissance urbaine est un mode de développement spatial, il en découle certes, des enjeux sociaux et urbains, mais il demeure le principal moteur de développement spatial de la ville actuelle. Nous avons vu ainsi que cette croissance génère un nombre important de formes urbaines. Et cela engendre, en plus de son impact sur les tissus et les paysages urbains de la ville, une nette influence des pratiques urbaines et sociales. Cette croissance des aires métropolitaines contribue alors à de nombreuses transformations du paysage et de la structure urbaine des villes.

Par ailleurs, l'approche analytique de l'espace urbain nous a aidés à spécifier les caractéristiques du tissu urbain du grand Tunis et son mode de développement. Tunis est l'exemple d'une ville d'un pays en voie de développement qui a subi une croissance rapide de son espace urbain. L'analyse des tissus de la ville nous a permis d'extraire les principales caractéristiques de la dynamique urbaine de Tunis. L'identité, ce sentiment d'attachement et de reconnaissance de soi, à travers ce qu'on est et l'espace auquel on appartient est influencée par la croissance urbaine de la ville.

L'étude de la dynamique urbaine du grand Tunis et l'analyse de l'impact des formes de croissance urbaine sur l'identité des périphéries, contribuent l'affirmation de l'existence d'une identité en banlieue, que ces périphéries, qui, par leur éloignement du centre, ont développé une identité qui leur est propre. L'étude urbaine des différents tissus qui forment l'aire urbaine de la ville et l'analyse spatiale de l'évolution typo morphologique de l'urbanisme en Tunisie montre la disparité et la variabilité au niveau de la structure urbaine de la ville.

Le questionnaire, de son côté, nous a permis d'appuyer l'approche sociale de notre étude. La visite des banlieues et le contact direct avec les individus, a sans doute une valeur ajoutée dans notre approche et une expérience unique et enrichissante. La vie en banlieue diffère de celle en ville et la mesure du degré d'attachement des individus à leurs lieux de résidence nous a montré à quel point ils s'y attachent.

Notre recherche a été amorcée par un questionnement à propos de l'évolution identitaire parallèlement à la croissance urbaine. Nous avons donc tenté de montrer l'impact de l'expansion urbaine sur l'identité dans la ville. Laquelle identité spatiale et humaine se rattachent à l'espace dans lequel elle est née. Au départ, nous avons, supposé que suite à l'extension de la ville et l'élargissement de son domaine urbain un effacement identitaire surgisse et une dilution des valeurs et des normes touche les banlieues. Notre recherche nous a montré que dans les banlieues de Tunis et malgré leurs éloignements géographiques du centre, ils ont pu développer leur propre identité. Différente de celle de la ville centre, mais elle demeure en relation avec le sentiment d'attachement à Tunis et la reconnaissance de la Tunisianité. En conclusion la banlieue est un centre identitaire et un lieu de reconnaissance de soi et de reconnaissance de l'autre.

Les résultats de notre recherche auraient pu être encore plus développés si nous n'avions pas rencontré quelques obstacles. Le manque de documentations et la difficulté d'accès à l'information dans les pays en voie de développement représentent les problèmes majeurs. Les ressources géomatiques que nous avons recueillies étaient défectueuses et nous n'avions pas pu en tirer les informations nécessaires à notre étude. Le questionnaire aurait été encore plus concluant s'il avait intéressé un plus grand nombre de participants et s'il avait été réalisé dans toutes les banlieues. Les manques de matériel et de ressources humaines nous ont obligés à nous restreindre à un échantillon représentatif, dans l'espoir d'approfondir la recherche dans le futur. Notre analyse aurait été encore plus approfondie, si elle avait été réalisée par une équipe pluridisciplinaire. L'apport des sociologues et des géographes aurait eu un apport fructueux à notre travail. De ce fait, notre recherche a

l'ambition d'être une référence pour les études socio urbaine des formes de croissance urbaine dans les pays en voie de développement. Elle pourrait ainsi être intégrée aux études stratégiques de planification urbaine. Prendre en considération l'identité de la ville et de ses habitants serait un facteur influant dans la prise en charge des enjeux de la ville étalée.

Nous avons ainsi l'ambition d'approfondir nos recherches à ce sujet dans une thèse de doctorat, qui sera sans doute une occasion de pousser les analyses de l'impact des formes de croissance urbaine sur la ville et de dégager les enjeux au niveau de l'identité, la durabilité et la mobilité dans la ville.

Bibliographie

Livres

- A. Abdelmajid, *Les centres anciens en projets*, Marseille : Association Villes et territoires Méditerranéens, 2000
- Abdelaziz Daouletli, Jamila Binous et Denis Lesage, *Les opérations intégrées de restructuration urbaine. L'exemple de la médina de Tunis*, Monumentum, vol. 25, 4, 1982, pp. 253-274
- Ahmed Moro et Bernard Kalaora [sous la dir. de], *Le désert : de l'écologie du divin au développement durable*, éd. L'Harmattan, Paris, 2006, p. 110
- Albert Einstein ET Sigmund Freud, *Why War? , The standard edition of the complete Psychological Works of Sigmund Freud*, Londres Hogarth Press, 1964, p199-215
- Allain Rémy, *Morphologie urbaine Géographie, aménagement et architecture de la ville*, Paris : Armand Colin, 2004. 180p
- Allen, P.M. *Self-organization in the urban system*, in C. Schieve and Peter, Allen (ed.) *Self-organization and dissipative structures*, Austin: Univ. Texas Press, 1982, p132-158.
- Altawijri. A., *Identité Et Mondialisation Dans La Perspective Du Droit À La Diversité culturelle* - Unesco. 1998
- Ammar Mahjoubi, *Villes et structures de la province romaine d'Afrique*, éd. Centre de publication universitaire, Tunis, 2000
- Ascher F., *Métapolis ou L'avenir des villes*, éditions Odile Jacob, 1995
- Bailly A S, *L'organisation urbaine: théorie et modèles*. CRU, Paris, 2° édit (1° édit 1975). 1978
- B. H. Warmington, *Carthage*, Frederick A. Praeger (2d ed. 1969);
- Braudel, Fernand, *Civilisation matérielle et capitalisme (XVe-XVIIIe siècle)*. Paris : Colin, 1967
- Ben Ali D., Di Guilio A., Lasram M., Lavergne M., *Urbanisation et agriculture en méditerranée : Conflits et complémentarités*, Paris : L'Harmattan, Ciheam, 1995, 225p.

- Berger, M., *Les Périurbains De Paris - De La Ville Dense À La Métropole Éclatée?* Paris, Cnrs Editions. 2004
- Berger M. *Vers de nouveaux types de rapports villes-campagnes. La production des espaces périurbains en France et dans les pays d'économie développée.* Strates, n° 4, 1989, p. 89-106.
- Boissonnade, Jérôme, *Ville visible, ville invisible : la jeune recherche urbaine en Europe,* Paris : L'Harmattan, c2008.
- Belhedi A *Espace, société et développement.* FSHS, Tunis : 1992, 251p,
- Belhedi A *L'organisation de l'espace en Tunisie,* FSHS, Tunis- 1992, 267p
- Belhedi A (Dir) : *Migrations intérieures et développement régional. Étude stratégique.* MDE/INS - 1996.
- Berry B.J.L: *City Size Distribution and économic Development. Économic development and cultural change,* - 1961 IX, Pp: 573-588. (Cf P HAGGETT 1973).
- Berry B.J.L ET Garison W.L : *Alternative Explanation Of Urban Rank-Size Relationships.* A.A.A.G, Vol 48, - 1958 Pp: 83-91, Cf Pp: 230-239 In *Readings In Urban Geography.*
- Bruckner, Pascal, 1948- *La tyrannie de la pénitence : essai sur le masochisme occidental,* Paris : Grasset, 2006. 258 p.
- Boal, F. W., Segregation, Peach, C. (Ed.), *Social Geography, Progress and Prospect,* Croom Helm, Beckenham : New York. 1987
- Boumaza Nadir et al., *Villes réelles villes projetée, villes maghrébines en fabrication,* Paris : Maisonneuve et Larose, 2006, p691.
- Castells M., *La Question Urbaine,* Paris : François Maspero, 1973, 447 P.
- Carrière F Et Pinchemel Ph, *Le Fait Urbain En France.* A.Colin, Paris, 1963, 374p.
- Catherine Halpern ; Jean-Claude Ruano-Borbalan *Identité(s). L'individu. Le groupe. La société,* Paris : Presse universitaire, 2004, 391p.
- Choay, F. Et Merlin, P., *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement,* Paris, PUF, 1988

- Christophe Hugoniot, *Rome en Afrique. De la chute de Carthage aux débuts de la conquête arabe*, éd. Flammarion, Paris, 2000
- Claval Paul, *La logique des villes, essai d'urbanologie*, Paris : Litec (Librairie Technique), 1981, 53p
- Claude Dubar ? *La crise des identités : l'interprétation d'une mutation* Paris : Presses universitaires de France, 2001, c2000.
- Claude Horrut, *Ibn Khaldun, un islam des Lumières ?* Éd. Complexe, Paris, 2006, p. 208
- Daniel Mercure (dir.), *La mondialisation: un phénomène pluriel*, in Une société monde? Les dynamiques sociales de la mondialisation, Presses de l'Université Laval, De Boeck, 2001.
- Daouletli, A., Binous, J., Lesage, D. (1982) *Les Opérations Intégrées De Restructuration Urbaine: L'exemple De La Médina De Tunis*, Sites Et Inquiétudes, Centre De Documentation De L'icomos, Monumentum Volume 25-4.
- District de Tunis /Groupe Huit - 1977: *Etude des activités tertiaires du Centre de Tunis*. 185 p + Atlas.
- District de Tunis - 1978: *Les déplacements des ménages et les transports urbains dans le District de Tunis*. 147p.
- District de Tunis - 1978/79: Les bureaux dans la commune de Tunis et le District de Tunis.
- District de Tunis - 1986: *L'habitat spontané péri-urbain dans le District de Tunis*. Vol 2: Étude de dix quartiers. 131p + Annexes. M. Chabbi.
- Dlala H., 1999, *Nouvelle littoralité industrielle en Tunisie, mondialisation et aménagement du territoire*, Espace Géographique, n°1, 48-59.
- Dlala H., 2001, *L'ordre global : les déterminants et les retombées géopolitiques et spatiales*, Revue Tunisienne de Géographie, no 32, 27-44.
- Daniel Pinson, Sandra Thomann, Jacques Lévy, *La maison en ses territoires: de la villa à la ville diffuse*, Paris : L'Harmattan, 2002, 191p.
- Dubois- Taine Geneviève, *La ville émergente Résultats de recherches*, Paris : CERTU, PUCA, 2002, 86p.

- Edgar Morin, *La Méthode 2. La vie de la vie*, Paris : Seuil, 1980, p. 271.
- Elizabeth D. Huttman, *Urban Housing segregation of Minorities in Western Europe and the United States*, editor Wim Blauw and Juliet Saltman, coeditors Duke University Press Durham and London 1991
- Erikson, E.H., *Reflections on the dissent of contemporary youth*, International Journal of Psychoanalysis, 1970, 51, 11-22.
- François Decret, *Carthage ou l'empire de la mer*, éd. du Seuil (coll. Points histoire), Paris, 1977
- Françoise Navez-Bouchanine, *La fragmentation en question: des villes entre fragmentation spatiale et fragmentation sociale?* Paris : L'Harmattan, 2002. 411p.
- Frédéric Angleviel (sous la dir. De), *Chants pour l'au-delà des mers: mélanges en l'honneur du professeur Jean Martin*, éd. L'Harmattan, Paris, 2008, p. 13
- Ghali N - 2003 : *Le tourisme et les différenciations socio-spatiales dans la zone de Hammamet-Nabeul*. Thèse Doctorat Géog. FSHS, Tunis. 544p. Ronéo (dir de A Belhedi).
- Gillham Oliver, *The Limitless City: A primer on the urban sprawl debate*, island press, 2002, 309 pages
- Guerois, M., *La Forme des Villes. Caractériser L'Étalement urbain et réfléchir À de Nouvelles Modalités D'Actions*, Lyon, Certu, 2000, 178 P.
- Grandguillaume, G. Nédroma, *L'évolution D'une Médina*, E.J Brill- Leiden, 1976
- Haggett P - 1973: *L'analyse spatiale en géographie humaine*. A.Colin, Coll U, Paris 390p (1° Édit 1967 En Anglais).
- Haken, H. *Can synergetics serve as a Brige between the natural and social sciences?*, in R. K. Mishra et. al. *On self-organization: an interdisciplinary search for a unifying principle* (Berlin: Springer Verlag), 1994, 51-65
- Harvey, D. *The urban experience*, Baltimore: Johns Hopkins, University Press, 1989
- Hédi Dridi, *Carthage et le monde punique*, éd. Les Belles Lettres, Paris, 2006

- Hédi Slim et Nicolas Fauqué, *La Tunisie antique. De Hannibal à saint Augustin*, éd. Mengès, Paris, 2001
- Hermel-Loupe- Musy, *Banlieues 2015 Pour une véritable stratégie du suburbain*, Paris : L'Harmattan, 2000, 85p.
- Huntington Samuel P., *Qui sommes- nous? Identité nationale et choc des cultures*, Paris : Odile Jacob, 2004. 33p.
- Honoré Beaugrand, *Lettres de voyage : France, Italie, Sicile, Malte, Tunisie, Algérie, Espagne*, Montréal : des presses de la Patrie, 1889.
- J. Binous, S. Jabeur; Maison De *La Medina De Tunis*, Édition Dar Ashraf ,1989
- Jackson, *Construction of Place, Race and Nation*, University of Minnesota Press : Minneapolis. 1994
- Jean-Paul Morel, *La Tunisie, carrefour du monde antique*, éd. Faton, Paris, 2000
- Jellal Abdelkafi *La Medinade Tunise Espace Historique*, Édition ; Presses Du Cnrs, 1989
- Joel Garreau, *Edge City: Life on the New Frontier*, Toronto: Anchor Books edition, 1991, 548 p.
- Johnson-Marshall, Percy Edwin Alan, *Rebuilding cities, Chicago, Ill.*, Aldine Publishing Co., c1966, 374p.
- Josef Goebbels, cité dans : Jonatan Mercer : *Approching Hate : The cognitive fondation of discrimination*, CSIAC Stanford University, Janvier 1994, p.1;
- Khelifa Chater, *Cinquantenaire de l'indépendance. Le rappel d'une épopée spécifique du peuple tunisien*, Afkar, mars-avril 2006.
- Krafta, R. *Urban convergence: morphology and attraction*, in Harry Timmermans (ed.) *Decision support systems in urban planning* (London:E&FN Spon), 1997, p109-124.
- Kolankiewicz, Leon, Beck, Roy, 2001, mars, *Weighing sprawl Factors In Large U.S. Cities*, NumbersUSA.com, 57 p.
- Laborde Pierre, *Les espaces urbains dans le monde*, Poitier : Aubin imprimeur Ligugé, 1994, 26p.

- Lacaze Jean P., *Introduction à la planification urbaine Imprécis d'urbanisme à la Française*, Paris : Presse de l'école nationale des ponts et chaussées.1995, 256p.
- Lachtar N., *Les berges nord du lac de Tunis et la dynamique urbaine dans le grand Tunis*, Communication aux Journées du Laboratoire «Dynamiques et Planification Spatiales », mars 2002, à paraître dans la RTG, 2002 37 p.
- Lepetit Bernard, Denise Pumain, *Temporalité Urbaines*, Paris : Antropos, 1993, p316
- Léon Wieseltier, *Against identity*, New York, W. Drenttel, 1996, et Kaddish, traduit de l'anglais (États-Unis) par Jean François Sené, Paris, Librairie générale Française, 2003
- Levy, J-P., *Centres villes en mutation*, Paris, CNRS, 1987
- Levy, J. Et Lussault, M., *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 2003
- Liberson, S. 1981, *An Asymmetrical Approach to Segregation*, in Peach, C., Robinson, V. and Smith, S. (eds.), *Ethnic Segregation in Cities*, Croom Helm : New York, 61-82.
- Liebkind, Karmela, 1949, *New identities in Europe: immigrant ancestry and the ethnic identity of youth*. Fondation européenne de la science, Aldershot, Hants, England ; Gower, Brookfield, Vt., U.S.A. : c1989. 282p.
- Lynch, K., *L'image De La Cité*, Dunod 1982
- Lynch, K., *Voir Et Planifier L'aménagement Qualitatif de L'espace*, Dunod
- Lowy P - 1984: *Le modèle d'organisation spatiale des médinas de Tunisie*. Thèse d'Etat, 412, 235p.
- M'hamed Hassine Fantar, *Carthage. Approche d'une civilisation*, éd. Alif, Tunis, 1993
- M. Redor, G. Labat, J.P. Pichaud, K. Werner, *VIVRE EN VILLE éléments pour un débat*, Nancy : ISBN, Août 1982, 235p.
- Maret Isabelle, *Étalement urbain et friches industrielles, rêve de l'idéal américain*, Paris : L'HARMATTAN, 2003. 50p.
- Mercadal G - 1965: *Les Études D'armature urbaine régionale*. *Consummation*, N° 3, Pp: 3-42.

- Merlin Pierre, *La croissance urbaine*, Paris: Presse universitaire de France, 1994, p.128
- Mohamed Sadek Messikh, *Tunis. La mémoire*, éd. Du Layeur, 2000, p. 25
- Nathan. Davis, *Carthage and Her Remains*, Hyperion Books, 1985, 680p.
- Nelson H.D - 1979: *Tunisia, A Contry Study*. Washington American University, 326p.
- Nelson J.H - *A Service Classification of American Cities. Economic Geography*, Pp: 189-210. Cf " readings In Urban Geography".
- Nicholas Negroponte, *l'Homme numérique*, Paris : Laffont, 1995.
- Noin D - 1974: *Les Activités Spécifiques Des Villes Françaises*. Annales De Géographie, N° 459, Pp: 531-544.
- Osmont A. et Goldblum Ch. (Sous la direction de), 2003, *Villes et citadins dans la mondialisation*, KARTHALA – GEMDEV.
- Paul Sebag, *Tunis. Histoire d'une ville*, éd. L'Harmattan, 1998, p. 54
- Philippe Lemarchand [sous la dir. de], *L'Afrique et l'Europe : atlas du XXe siècle*, éd. Complexe, Paris, 1994, p. 238
- Pierre Bonte, *Al-Ansâb, la quête des origines : anthropologie historique de la société tribale arabe*, éd. Maison des sciences de l'homme, Paris, 1991, p. 115
- Pirenne, H., *Les villes et les institutions urbaines*, Paris-Bruxelles : Felix Alcan, 5eme edition, 1939
- Polèze Mario, *Croissance urbaine et développement économique : Quel est le lien ? Un petit tour de la question*, Montréal : Groupe interuniversitaire de Montréal, 1990, 15p
- Portugali, J. (1996) *The construction of cognitive maps* (Dordrecht:Kluwer Academic Publishers)
- Prérot Anne-Marie Dir., *Les grandes villes d'Afrique*, Paris : Ellipse, 1999, p224
- R.Berardi, *Lecture d'une Ville : La Medina De Tunis* 1980
- R.T. Ridley, *To Be Taken with a Pinch of Salt. The Destruction of Carthage*, Classical Philology, vol. 81, n°2, 1986

- Racine J.B Et Reymond H - 1973: *L'analyse Quantitative En Géographie*. PUF, Coll Sup, 316 P.
- Rambaud, P., *Espace Et Identité, Espace Et Culture*, Pierre Pelligrino Éd., P24-26
- Roland L. Jepperson, Alexander Wendt et Peter J, Katzenstein, *Norms identity and culture in National security*, in Peter J, Katzenstein ed., *The culture of national security: Norms and idendity in word politic*, New York Colombia University Press, 1996, p59
- Rousseau, Jean-Jacques, 1712-1778 *Du contrat social*, Paris : Flammarion, c2001. 256 p.
- Roux Jean M., *Des villes sans politique*, Paris : Gulf Stream Éditeur, 2006. 53p.
- Sautter G., *Réflexions Sur Les Petites Villes dans Les Pays en voie de développement*. Séminaire Indo-Français De New-Delhi 1978. Travaux Et Documents Du CEGET, N° 45, Pp: 393-420.
- Sfeir Antoine, *Tunisie Terre de paradoxes*, Paris : L'archipel, 1998. 112p.
- Serge Sentelli, *Tunis : le creuset méditerranéen*, Paris : Les Éditions du Demi-Cercle/CNRS, 1995. 126p.
- Serge Lancel, *Carthage*, éd. Cérès, Tunis, 1999
- Signoles P., Belhady A., Miossec J.-M., Dlala H., 1980, *Tunis. Évolution et fonctionnement de l'espace urbain. Centre Interuniversitaire d'Études méditerranéennes (Poitiers)/CNRS (Tours)*, 259 p.
- Sibley, D. 1995 *Geographies of Exclusion*, Routledge: London.
- Simmel, G. *Sociologie et Épistémologie*, Paris:Presses Universitaires de France, 1991
- Slim Hédi, *Histoire générale de la Tunisie*, Tunis : Sud éditions ; Paris : Maisonneuve et Larose, c2003.
- Smailes, A.-E., *The Geography of towns*, London, Hutchison, 1961
- Stewart J.Q et Warntz W - 1958: *Macrogeography And Social Science*. *Geographical Review*, N° 48, Pp: 167-184.

- Tellier, L-N., *Polarisation, centralité et hiérarchisation des centres dans le contexte des processus Weberiens de localisation*, Montréal, UQAM, coll. « Études urbaines » n°9, 1986
- T. A. Dorey and D. R. Dudley, *Rome against Carthage*, Doubleday & Company, Inc., 1971,
- Thiry, J-P., *Théories sur le phénomène urbain ; analyse critique et matériaux pour une théorie sociologique*, Bruxelles, 1973
- T. Spector , J. Landrieu , N. May , P. Veltz, *La ville éclatée*, Paris : L'Aube, 1998, 351 p.
- Véron Jaques, *L'urbanisation du monde*, Paris : La découverte, 2006, 75p.
- William Spencer, *Algiers in the Age of the Corsairs*, éd. University of Oklahoma Press, Oklahoma, 1976, p. 18
- Yves Lacoste et Camille Lacoste-Dujardin, *L'État du Maghreb*, Paris : La Découverte, 23 avril 1991, op. Cit. p. 74
- Y.R. Leanza, M. Lavalee, *Enfants de migrants: L'apparente double appartenance*, Université de Laval, Québec, Canada. (Non publié)
- Yann Le Bohec, *Histoire militaire des guerres puniques. 264-146 avant J.-C.*, éd. du Rocher, Monaco, 2003
- Zohra Guerraoui, Bertrand Troadec, *Psychologie interculturelle*, Armand Colin, 2000
- Zangwill, Israel. *From the Ghetto to the Melting Pot: Israel Zangwill's Jewish Plays; Three Playscripts by Israel Zangwill*. Edited by Edna Nahshon. Detroit, Mich.: Wayne State University Press. 2006. 559p.
- Zipf G.K, *Human Behavior and the Principle Of least Effort*. Cambridge : 1949

Références électroniques

La presse Tunisie : <http://www.lapresse.tn/index.php?opt=15&categ=1&news=72662>

<http://www.lapresse.tn/index.php?opt=15&categ=1&news=60045>

Cahier de la méditerrané :

<http://cdlm.revues.org/document1513.html> Consulté le 23 novembre 2008.

<http://cdlm.revues.org/document755.html>. Consulté le 03 décembre 2008.

Institut National de la Statistique (INS), Recensement général de la population et des logements de 1975, 1984, 1994, 2004.

INS : Recensements Généraux De La Population Et Des Logements De 3 Mai 1966 (4 Vol), 8 Mai 1975 (5 Vol) Et De Février 1984 (5 Vol + Publ Régionales (23 Gouvernorats): Conditions De L'habitat, Caractéristiques Économiques, Démographiques Et Éducationnelles (Non Diffusé)

INS - 1976-78: Recensement Des établissements En Milieu Urbain.

INS - 1981: Recensement Des établissements. Non Publié.

INS - 1983: Recensement Des Activités économiques (RAE). Non Publié.

INS: Recensements Généraux de la Population et des Logements de 1966, 1975, 1984 et 1994.

INS : Enquêtes Dépenses des ménages. 1985, 1990, 1995, 2000.

Objectif liberté : <http://www.objectifliberte.fr/2008/11/les-lois-anti-t.html>

Cégep vieux Montréal : <http://www.cvm.qc.ca/encephi/CONTENU/PHILOSOPHERACLI.HTM>

Photos de Tunisie : <http://www.nachoua.com/Tunisie/photos-tunis.htm>

Flickr: <http://www.flickr.com>

L'internaute : <http://photos.linternaute.com/paysville/44541/tunis/>

Carnet de Voyage : http://www.voyagesphotosmanu.com/accueil_photos_tunisie.html

Forum de Voyage : <http://www.routard.com/lieu/0-tunisie.htm>

France diplomatie :

http://www.diplomatie.gouv.fr/fr/pays-zones-geo_833/tunisie_411/presentation-tunisie_1321/geographie_8448.html

Le monde diplomatique : <http://www.monde-diplomatique.fr/2008/02/BERQUE/15586>

Esprit presse : <http://www.esprit.presse.fr/review/article.php?code=13258>

Euro topic: http://www.eurotopics.net/fr/magazin/magazin_aktuell/frankreich-2008-07/oberti/

Histori cities : http://historic-cities.huji.ac.il/tunis/tunis/maps/bellin_1764_III_81.html

Ville de Chicago: <http://www.ci.chi.il.us/city/webportal/home.do>

Le devoir : <http://www.ledevoir.com/2004/08/13/61248.html>

La Turquie européenne : <http://turquieeuropeenne.eu/article2913.html>

Café Géographique : http://www.cafe-geo.net/article.php3?id_article=927

Site officiel de l'UNESCO : <http://www.unesco.org/most/kharoufi.htm#note5>

Ville grasse : <http://www.ville-grasse.fr/jumelage/ariana.htm> (Ariana Roses)

La commune de l'Ariana : http://www.commune-ariana.gov.tn/ville_chiffre.php

Tunisie industrie : <http://www.tunisieindustrie.nat.tn/fr/home.asp>

La commune de Ben Arous : http://www.commune-benarous.gov.tn/fr/index_baladia.htm

Encyclopédie LaRousse : <http://www.Larousse.fr>

Wikipedia : <http://www.wikipédia.com>

Images de la Tunisie : <http://www.imagesdetunisies.com>

Google Earth : <http://www.google.earth.com>

La revue électronique Hypergéométrie : http://www.hypergeo.eu/article.php3?id_article=46 Page visitée le 19 septembre 2008

La porte de la méditerranée : <http://www.mediterraneanagate.com>

Site Inter culture : <http://inter.culturel.free.fr/textes/constr-id.htm>

Site officiel chesapeake : <http://chesapeake.towson.edu/>

<http://www.ces.iisc.ernet.in/energy/urban/chapter1.htm>

Science direct : <http://www.sciencedirect.com>

Biblio monde : <http://www.bibliomonde.com/livre/morisques-inquisition-les-1818.html>

Les archives nationales de la Tunisie :

http://www.archives.nat.tn/fr/documents_marquants.asp?RayID=1

http://www.archives.nat.tn/pdf_doc/549572.PDF

L'encyclopédie : <http://www.nationsencyclopedia.com/index.html>

<http://www.nationsencyclopedia.com/Africa/Tunisia-HISTORY.html>

Organisation internationale de la Francophonie :

<http://droit.francophonie.org/df-web/publication.do?publicationId=232>

Juriste Tunisie : <http://www.jurisitetunisie.com/tunisie/codes/constitution/const1005p.htm>

Urbain Rail : <http://www.urbanrail.net/af/tunis/tunis.htm>

Le monde du voyage : <http://www.monde-du-voyage.com/transport-ferroviaire/metros-du-monde.php>

Prof Pub: <http://profburp.com/lesplans.htm>

Agropolis : <http://www.idrc.ca/openebooks/186-8/>

Web manager centre :

<http://www.webmanagercenter.com/management/article.php?id=46950>

Promenade de Marie-Ange Nardi et Lotfi Bahri dans les souks de Tunis (TV5) :

[\[tunisie.org.tn/FR/presentation_tunis_2.php?ref_ville=1&lib_ville=Tunis&couleur=AED1F9\]\(http://www.sites-tunisie.org.tn/FR/presentation_tunis_2.php?ref_ville=1&lib_ville=Tunis&couleur=AED1F9\)](http://www.sites-</p>
</div>
<div data-bbox=)

Panthéon Sorbonne :

[\[paris1.fr/formation/arts_sciences_humaines/ufr04/master_pro/master_1_metiers_de_s_arts_et_de_la_culture/jeudis_de_la_sorbonne/actes/actes_2005/article3851.html\]\(http://www.univ-paris1.fr/formation/arts_sciences_humaines/ufr04/master_pro/master_1_metiers_de_s_arts_et_de_la_culture/jeudis_de_la_sorbonne/actes/actes_2005/article3851.html\)](http://www.univ-</p>
</div>
<div data-bbox=)

Statistiques Canada :

<http://www.statcan.ca/francais/freepub/11-008-XIF/2008001/article/10459-fr.htm#5>

Articles

- Abesmia M.S *Les interventions dans le Centre de Tunis*. In Bulletin de la Société Languedocienne de Géographie. Numéro spécial, 1986
- Anne-Marie Séguin, *Les quartiers résidentiels fermés : une forme ségrégative qui menace la cohésion sociale à l'échelle locale dans les villes latino-américaines?* Cahiers de géographie du Québec, Volume 47, numéro 131, septembre 2003, p. 179-199
<http://id.erudit.org/iderudit/007571ar>
- Amor Belhedi, *l'urbanisation en Tunisie, Croissance urbaine, structuration hiérarchique et contenu fonctionnel*, FSHS, Université de Tunis, Revue tunisienne de Sciences sociales n° 112, 1993, pp: 11 - 50
- Amor BELHEDI, *Différenciation et recomposition de l'espace urbain en Tunisie*, FSHS, Université de Tunis, Cahiers du GREMAMO, n° 18 "Villes arabes en mouvement", pp: 21-46, Laboratoire SEDET-CNRS Université Denis Diderot, Paris VII (France), 266p, L'Harmattan, Paris, 2005
- Belhedi A - 1980: *L'espace tunisois*. In Revue Tunisienne de Géographie, n° 4. pp : 9-39.
- Belhedi A - 1983: *La différenciation de l'espace urbain: le cas de Tunis*. in Études Méditerranéennes, n° 5. Poitiers.
- Baltagi A., *Projet d'un réseau intégré de transports collectifs dans la ville de Tunis*. Conférence, CODATU, 7 pages.
- Belhedi Amor, *Territoire, appartenance et identification : Quelques réflexions à partir du cas tunisien*, L'Espace géographique, 2006, 4, 308-314
- Ben Slimane Moncef, *Passé et présent des villes musulmanes*, Tunis, 2004
- Bordreuil, J.-S., *Centralité urbaine, ville, mobilités* dans *La ville*, Paris : Courrier du CNRS, 1994
- Chabbi M - 1981: *Une nouvelle forme d'urbanisation dans le Grand Tunis: l'habitat spontané périurbain*. Revue Tunisienne de Géographie (RTG), n° 9, pp: 9-47.
- Claude Hagège et Bernard Zarca, *Les Juifs et la France en Tunisie. Les bénéfices d'une relation triangulaire*, *Le Mouvement Social*, n°197, avril 2001, pp. 9-28

- Chantal Pinchon, Développement urbain Observation statistique et cartographie, 2007
- Dlala H., 2002, *Le Grand Tunis : enjeux d'une organisation et d'un développement métropolitains maîtrisés*. In « Connaissance et pratiques des milieux et territoires », 3e colloque du Département de Géographie de la Faculté des Sciences humaines et sociales de Tunis (9-11 mars 2000), Publications de l'École Normale Supérieure de Tunis, 169-184.
- Dlala, Habib « Métropolisation et recomposition territoriale du Nord-Est tunisien », *Cybergeo*, Environment, Nature, Landscape, Article 410, put online on 03 December 2007, modified on 07 December 2007.
- Guillaume Pouyanne RESUME DE LA THESE DE DOCTORAT Soutenue le 13 décembre 2004
- Hamzaoui N - 2002: *La dynamique urbaine à El Mourouj*. Journée du Laboratoire « Dynamiques & Planification Spatiales », FSHS, Tunis, mars 2002. Ronéo, 10p.
- Ibn Khaldūn, 1332-1406. *Kitāb al-'ibar. Muqaddimah*. Édition 2e éd. revue. Paris : Sindbad, 1978, c1967-1968. (Notes : Publié à l'origine en 1967/68 par la Commission libanaise pour la traduction des Chefs-d'œuvre)
- Jean-François Gleyze, « Effets spatiaux et effets réseau dans l'évaluation d'indicateurs sur les nœuds d'un réseau d'infrastructure », *Cybergeo*, Systèmes, Modélisation, Géostatistiques, article 370, mis en ligne le 15 avril 2007, modifié le 22 juin 2007. URL : <http://www.cybergeo.eu/index5532.html>. Consulté le 23 septembre 2008.
- Jean-Paul Roux, « L'Afrique du Nord ottomane », *Clio*, novembre 2002
- Jérôme Monnet, *Les dimensions symboliques de la centralité*, Université de Toulouse-Le Mirail/Institut universitaire de France, Cahiers de Géographie du Québec • Volume 44, n° 123, décembre 2000
- Lauren Andres « Planification et mutabilité urbaine : une conciliation impossible? » institut d'urbanisme de Grenoble ; UMR Pacte – Laboratoire Territoires

- Lungo, M. *The challenges of urban research: a Latin American perspective* International Social Science Journal, Cities of the future: managing social transformations, 1996 147, 121-127 (Southampton: Blackwell Publ.; UNESCO)
- Markus Schwabe, « La ségrégation résidentielle dans les plus grandes villes françaises (1968-1999) : quel modèle urbain ? », Cybergeog, Espace, Société, Territoire, article 398, mis en ligne le 19 septembre 2007, modifié le 25 septembre 2007. URL : <http://www.cybergeog.eu/index10182.html>. Consulté le 17 décembre 2008.
- Maria Ghazali, « La régence de Tunis et l'esclavage en Méditerranée à la fin du XVIII^e siècle d'après les sources consulaires espagnoles », *Cahiers de la Méditerranée*, vol. 65, 25 juillet 2005
- Marie-Odile Trépanier, Paul Lewis, Gérard Beaudet, Irène Cinq-Mars, Michel Gariépy, Marie Lessard; «Le plan d'urbanisme de Montréal : la recherche de la cohérence dans le contexte des défusions » septembre 2004
- Michel Godet, «Les Franciliens courent de la ville aux champs», Libération, 29 décembre 2003.
- Martin CAHN, « Maîtriser l'étalement urbain ; Bonnes Pratiques de Villes européennes et américaines » ADEME/Energie-Cités, Septembre 2003
- Medam, A., 1997, « Complexités Des Complexions Urbaines »
- Lussault, M. Dir. Et Signoles, P. (1996) La Citadinité En Questions. Fascicule De Recherches N°29 D'urbama, Tours, Collection Sciences De La Ville N°13
- Marcia, J. E. (1976) Identity six years after: A follow-up study. *Journal of Youth and Adolescence*, 5, 145-160.
- Marcia, J. E. (1980) Identity in adolescence. In J. Adelson (Ed.), *Handbook of Adolescent Psychology*. New York: Wiley.
- Michel Quitout, Parlons l'arabe tunisien : langue et culture, Paris : L'Harmattan, novembre 2003. p. 13
- Morched CHABBI, "Potentialités et obstacles à la constitution d'une région urbaine - Le cas du Grand Tunis", 40th ISoCaRP Congress 2004

- Noureddine Sraïeb, Islam, réformisme et condition féminine en Tunisie : Tahar Haddad (1898-1935), *CLIO HFS*, n°9/1999, 21 mars 2003
- Oueslati, I. *La place de la médina de Tunis dans les projets d'aménagement de l'époque coloniale*, dans URBAMAG 1, Les médinas et ksours dans la recherche universitaire, 2006
- Pierre Luc Richard, *La Tunisie : Histoire et littérature*, chaire UNESCO paysage. Université de Montréal, travaux Workshop Mahdia 2006
- Panthéon Sorbonne, Université Paris I : Jean-Claude Grisoni, Mireille Grubert, Jacques Lévy, Europe et urbanisme? Janvier 2007,
- Pierre-Arnaud Barthel, « *Les berges du lac de Tunis : une nouvelle frontière dans la ville ?* », *Cahiers de la Méditerranée*, vol. 73, Les frontières dans la ville, 2006, [En ligne], mis en ligne le 5 novembre 2007.
- Pouyanne Guillaume, *Forme urbaine et mobilité quotidienne, Résumé de thèse de doctorat, Soutenu le 13 décembre 2004*
- Roland COURTOT, Coline PERRIN, *Morphologie et gestion de l'étalement urbain des aires métropolitaines méditerranéennes* Paris : Coordination : DRE PACA - Jean-Claude Jager / DGUHC-PUCA - Roland Gomez, Conception graphique : Alain Bitoune / Impression : DAJIL/PLM2, Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer 2005
- Satterthwaite, D. 2006. *Outside the Large Cities: The Demographic Importance of Small Urban Centres and Large Villages in Africa, Asia and Latin America*, p. 1. Human Settlements Discussion Paper. No. Urban 03. Londres, International Institute for Environment and Development.
- Signoles P, Belhedi A, Miossec J.M et Dlala H - 1980: *Tunis, évolution et fonctionnement de l'espace urbain*. ERA, 765, Tours, CIEM, Poitiers.
- Signoles P - 1985: *L'espace Tunisien: Capitale Et État-Région*. Urbama, LA- CNRS, Tours, Fasc 14-15, 1041 P.

- Signoles, Pierre. *Place de Medinas dans le fonctionnement et l'aménagement des villes du Maghreb*. URBAMA, n°19. Maison des sciences de la ville de l'Université de Tours, Tours, 1988.
- Sebag (P.), *Le bidonville de Borgel*, in *Cahiers de Tunisie*, n°23-24, 1958, pp. 267-309. Le rôle des mouvements migratoires dans la formation de la population tunisoise a été plus d'une fois mis en évidence : Lepidi (J.), « Tunis dans la démographie tunisienne », in *Bulletin économique et social de la Tunisie*, juin 1995, pp.18-22 ; Vibert (J.), « Tableau de l'économie tunisienne », in *Bulletin économique et social de la Tunisie*, octobre 1951, p. 33.
- Stewart C.T Jr - 1958: The Size and Spacing of Cities. *Geographical Review*, N° 48, Pp: 222-245. Cf "Readings in Urban Geography", Pp: 240-256.
- Veltz P., *Mondialisation, villes et territoires, l'économie d'archipel*, PUF, coll. « Economie en liberté », 1996, Lyon.
- Statistique Canada : Portrait de la population canadienne en 2006 : Dynamique de la population infra provinciale
- Sylvia ROSALES-MONTANO, Francis BEAUCIR, «Les outils de planification urbaine au service de l'interface urbanisme/transport, lectures croisées des documents d'urbanisme Approche durable dans la perspective du développement durable», Agence d'Urbanisme de la Communauté Urbaine de Lyon, 1999
- Zehrfuss, Bernard. Microsoft® Encarta® 2009 [DVD]. Microsoft Corporation, 2008.
- Microsoft® Encarta® 2009. © 1993-2008 Microsoft Corporation. Tous droits réservés.
- Olf Ben Medien, *Le modèle médinal dans la production des cités et du logement social à Tunis*, Tunis : Nov. 2006
- Zarai F., 1999, *Urbanisation illégale et milieu naturel dans la banlieue de l'Ariana*, In « Connaissance et pratiques des milieux et territoires », 3e colloque du Département de Géographie de la Faculté des Sciences Humaines et Sociales de Tunis (9-11 mars 2000), Publications de l'Ecole Normale Supérieure de Tunis, 15-35 (en langue arabe).

Zeïneb Mejri, « « Les indésirables » bédouins dans la région de Tunis entre 1930 et 1956 », *Cahiers de la Méditerranée*, vol. 69, Être marginal en Méditerranée (XVI^e - XXI^e siècle), 2004, [En ligne], mis en ligne le 10 mai 2006.

Le dynamisme urbain québécois dans Office de planification et de développement du Québec, Coll : Etudes et Recherches, 1975

Dynamiques urbaines dans le monde, dans La documentation photographique n°6100, Paris, La Documentation Française.

Mémoire présenté à la commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la rive sud Faire le choix du transport en commun Société de transport de Montréal (STM) Avril 2002

Paris.fr, «Etudes & contributions aux débats Vues des métropoles étrangères», Montréal, Décembre 2007

Projet Objectifs du Millénaire des Nations Unies. 2005. *Investir dans le développement : plan pratique pour réaliser les objectifs du Millénaire pour le développement*, p. xix, Rapport au Secrétaire général de l'ONU, Londres et Sterling (Virginie), Earthscan.

Revues

Archibat N°5-2002

ARRU, Études de réhabilitation de plusieurs quartiers, 1985

Architecture Traditionnelle Et Méditerranéenne

Calenda, Calendrier des sciences sociales, Février 2008

Cahiers Du Gremamo, N° 18 "Villes Arabes En Mouvement", Différenciation Et Recomposition De L'espace Urbain En Tunisie, Amor Belhedi, Fshs, Université De Tunis, Pp: 21-46, Laboratoire Sedet-Cnrs Université Denis Diderot, Paris Vii (France), 266p, L'harmattan, Paris, 2005

Frédéric Gillinsee, Université Lille 1 Et Ceras (Enpc), Insee Picardie, 1 Rue Vincent Auriol, 80040 Amiens Cedex

Hautreux J Et Rochefort M - 1965: *Physionomie Générale De L'armature Urbaine Française*. Annales De Géographie, N° 406, Pp: 660-677.

Hayder A - 1979: *Note sur l'armature urbaine Tunisienne et son évolution récente: Une Application De La Loi Rang-Taille*. RTG, N° 4, Pp: 113-126.

Hayder A *Le Commandement des Entreprises Et L'organisation De L'espace En Tunisie*. RTG, N° 14, P, 1985, p: 95-143.

Les Modèles Urbains En Économie Et Géographie. Approche Comparée

PRAXIS revue électronique d'Aménagement : Chryssanthi-Christy PETROPOULOU.

«QUARTIERS D'ORIGINE SPONTANÉE». PRAXIS, document.php?id=75

Revue Maghrébine D'aménagement de L'espace et de La Construction

Dictionnaires et encyclopédies

Abdelmajid Ennabli, « Carthage », Encyclopædia Universalis, Paris, 2002, p. 1041

Dictionnaire universel D'Antoine Furetière (T. 1, 1690)

Encyclopédie 360, éd. Rombaldi / Paris Match, 1970, vol. 12, p. 161

LA ROUSSE le nouveau dictionnaire de la langue française, Italie : mai 2006. 1652p.

Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement / publié sous la direction de Pierre Merlin et Françoise Choay ; coordination générale, Pierre Merlin. Paris : Presses universitaires de France, 2005. 963 p.

Encyclopédie Microsoft ® Encarta ® 2009. © 1993-2008 Microsoft Corporation.

Encyclopédie électronique Hypergeo

Collectif, L'encyclopédie nomade 2006, éd. Larousse, Paris, 2005, p. 707

Dictionnaire de l'Académie française, Bruxelles : J.P. Meline, Libraire Éditeur, 1835. 990p.
(p.299)

Mémoire et thèse

- Bachiri Nabila, L'étalement urbain et la mobilité quotidienne d'adolescentes et adolescents de territoires rurbains de la communauté métropolitaine de Québec, Faculté des études supérieures de l'Université Laval, 2006
- Barthes, R., L'empire des signes, Paris : Thèse de 3e cycle d'architecture, 1999
- Belhedi A - 1989: Espace et société en Tunisie. Thèse d'État, FSHS, 3t: 305, 296 et 252p.
- Bounouh A – 2003: Planification spatiale et logique des acteurs de production et de gestion de l'espace urbain : cas du nouveau quartier résidentiel d'El Mourouj dans la périphérie méridionale de Tunis . 2 vol. Thèse doctorat en Urbanisme, ENAU, Tunis.
- Ben Slimane M - 1984: Conception et usages de l'architecture du logement dans la cité Ibn Khaldoun. Thèse 3° Cycle, Esthétique & Sc de l'Art, ITAUT, Tunis, 274p + Annexes 118p.
- Hamzaoui N, Les centres secondaire dans le grand Tunis. Organisation, fonctionnement et évolution. Thèse Doctorat, FSHS, Tunis, 1998, 457 p.
- Hamzoui-Oueslti N., 2000, Les centres urbains secondaires du Grand Tunis, organisation, fonctionnement et évolution, Université de Tunis, F.S.H.T., thèse de doctorat, 457 p. ronéo.
- Christophe Jemelin, Qualité de service des transports publics et mobilité urbaine : pratiques et représentations : analyse comparative franco-suisse, Thèse EPFL, no 2905 (2003). Dir.: Michel Bassand.
- Miadi-Alaoui F - 1994: Les quartiers spontanés dans le District de Tunis entre la marginalisation et l'intégration : les quartiers de Et-Tadhamen, Douar Hicher, Mnihla comme modèle. FSHS, Tunis. 420 p en arabe, ronéo. Thèse de 3° cycle.
- Pageon, C., 1991 « L'identité territoriale : La Dualité Rurale-Urbaine dans La Municipalité Régionale De Comté Les Basques, Actes Et Instruments De La Recherche En Développement Régional. Rimouski », Université Du Québec À Rimouski

- Tayachi H – 1990 : Les cités populaires programmées à Tunis. PUT, FSHS.
- Tourjemane M - 2002: Quelques aspects des effets de la métropolisation sur les villes de la petite couronne tunisoise: Exemple de Tebourba. Mémoire de DEA. 157 p, FSHS, Tunis.
- Zerai F - 1989: L'extension urbaine dans une banlieue agricole : le cas de Soukra. Mémoire DEA. FSHS, Tunis (en arabe).
- Zerai F: L'extension urbaine dans la banlieue de Ariana. Thèse de doctorat, FSHS, Tunis.
- Zerai F - 2002 : « La dynamique urbaine dans une des villes de la première couronne de Tunis –Capitale: le cas de Kalaat El Andalous ». Journée du Laboratoire « Dynamiques & Planification Spatiales », FSHS, Tunis, mars 2002 (en arabe).

Logiciels utilisés pour la cartographie

ESRI. ArcGIS

Adobe Photoshop Cs3

Adobe Illustrator.

Annexe 1

Le Grand Tunis : une alliance pour une meilleure gouvernance

Le regroupement des quarts gouvernorats de l'agglomération Tunisoise est le fruit d'une croissance économique et sociale de la région. Au début, la zone regroupait uniquement le gouvernorat de Tunis, puis avec la croissance et l'évolution régionale, répondant des critères bien déterminés, la zone ayant atteint les 100 000 habitants étant desservi par un ensemble de services, tels que les hôpitaux, les écoles, les lycées et parfois des pôles universitaires, pourrait se détacher et un nouveau gouvernorat est donc né; dans ce qui suit nous exposons une brève présentation des quarts gouvernorats qui forme la région métropolitaine de Tunis : L' Ariana, Ben Arous, Tunis et La Manouba

1. L'Ariana

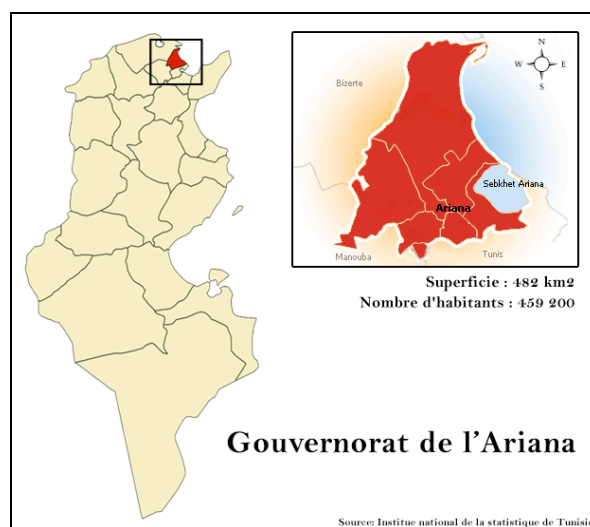


Figure 41 : Localisation du gouvernorat de l'Ariana

Source : © Manel Djemel sur de fond de carte <http://www.investintunisia.tn>

L'Ariana, ou la ville des roses, s'étend sur une superficie de 482 km² selon les chiffres de l'agence de promotion de l'industrie, avec une population qui compte 459 200 habitants selon le recensement de l'institut national de la statistique de Tunisie, acquittée en juillet 2007. Malgré un taux d'urbanisation relativement élevé, soit 90,8% et un taux de croissance démographique de 3,81 %, l'Ariana demeure comme même une banlieue ou l'agriculture occupe une place importante. D'autant plus que les terres cultivables occupent 233,8 km² (API, 2007) soit 48,5 % de la surface totale du gouvernorat. Le taux de desserte urbaine en matière d'assainissement de la ville touche les 87,6 % (API, 2007) alors qu'en matière de santé il s'y établit trois hôpitaux, dont un régional, un local et un centre hospitalo-universitaire (CHU), ce qui implique le rapport d'un médecin pour 962 habitants.

Dans Ariana s'établissent 212 institutions d'enseignement, dont 11 universitaires. Le technopôle d'El Ghazala réunit sur un même site des écoles pour la formation d'ingénieurs et de techniciens, des centres de recherche et de développement, une pépinière d'entreprises

ainsi que des sociétés parmi lesquelles Alcatel, Archimed, Bilog et STMicronics et Ericson? De plus, la ville dénombre dix bibliothèques, une salle de cinéma, quatre de théâtres et deux maisons de culture et quinze complexes sportif et pour jeunes. L'Ariana vibre chaque année au rythme du festival le plus important : **Ariana, ville des roses**, qui doit sa renommée à un essor agricole en matière de production de fleurs (les roses principalement). L'étendue du Jardin de la Rose, est de quelques 3000m et abrite 16 000 rosiers et boutures dont 90% appartiennent à la variété dite *rose de l'Ariana* (ville grasse, 2003). Cette variété est introduite en Tunisie en 1637 par les Andalous.

2. Ben Arous

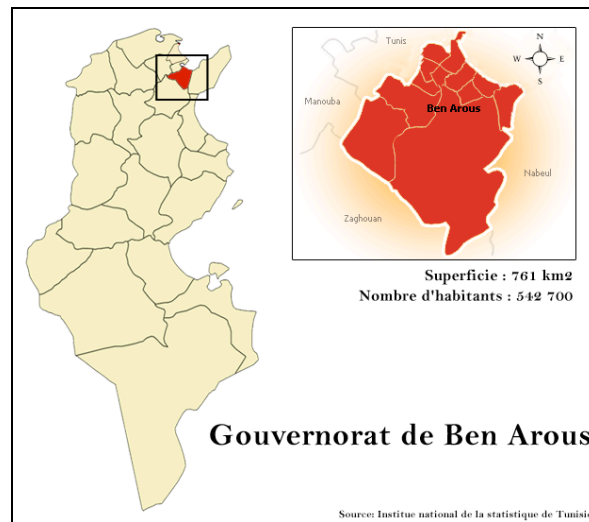


Figure 42 : Localisation du gouvernorat de Ben Arous dans le grand Tunis

Source : © Manel Djemel sur de fond de carte <http://www.investintunisia.tn>

Le gouvernorat de Ben Arous, situé à dix kilomètres au sud du centre-ville de Tunis. Il couvre une superficie de 761 km² selon les chiffres de l'agence de promotion de l'industrie et abrite une population de 542 700 habitants selon le recensement de l'institut national de la statistique de Tunisie, acquitté en juillet 2007, avec un taux de croissance démographique de l'ordre de 2,9 % et un taux d'urbanisation de 90,5 % (API, 2007).

L'Agriculture occupe une place importante dans les activités du gouvernorat, avec 47 % de la surface totale terres cultivables et 21 % de forêts et 40 km² de parcours. La zone est aussi riche en ressources hydrauliques, avec 27 Lacs collinaires, un barrage et cinq barrages collinaires

Les établissements d'enseignement sont au nombre de 401 institutions, dont trois universitaires. Les bibliothèques y sont au nombre de 19 et les théâtres six. Ben Arous recèle aussi deux sites archéologiques et cinq hôtels, dont un non classé. En matière de santé le gouvernorat est équipé d'un hôpital régional et 45 centres de santé de bas ce qui induit à un avoir un médecin pour 1 546 habitants

La commune de Rades (du gouvernorat de Ben Arous) sportives par excellence, brille depuis 2001, année où la Tunisie a accueillis les Jeux méditerranéens, avec le complexe sportif 7 novembre. Incluant un stade d'une capacité de 60 000 de spectateurs et une structure moderne qui fait la fierté de tous? Le gouvernorat est desservi à 96 % par un réseau d'assainissement dans les zones urbaines, en plus d'une trame de transport terrestre, ferroviaire et maritime. Le port de Rades dont les principales lignes sont régulières pour le trafic sur le bassin méditerranéen assure 24 % du trafic maritime global du pays.

3. La Manouba

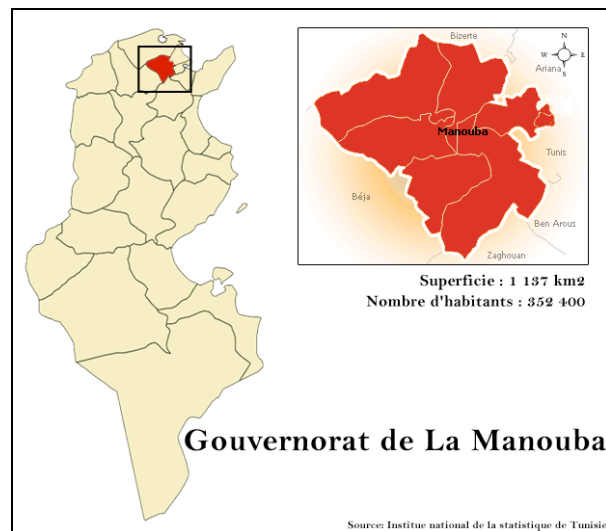


Figure 43 : Localisation de La Manouba

© Conception Manel Djemel sur de fond de carte <http://www.investintunisia.tn>

Le gouvernorat de la Manouba, situé à cinq kilomètres et demi du centre-ville de la capitale, recouvre une superficie de 1 137 km² selon les chiffres de l'agence de promotion de l'industrie, avec une population qui compte 352 400 habitants selon le recensement de l'institut national de la statistique de Tunisie, acquittée en juillet 2007.

Le gouvernorat affiche un taux d'urbanisation de 74,8 % et un taux de croissance démographique de 1.89 % (API, 2007). Le taux de desserte urbaine en matière d'assainissement de la ville touche les 96 %, alors qu'en matière de santé il s'y établit deux hôpitaux régionaux, 40 centres de santé de base, ce qui induit un rapport d'un médecin pour 1 172 habitants. L'activité principale au sein du gouvernorat est l'agriculture 78 % de la surface totale représente des terres cultivables 886.6 km², et 127.5 km² de forêts. La zone est aussi comprend aussi un barrage et 25 lacs collinaires

Dans La Manouba s'établissent 259 institutions d'enseignement, dont 14 universitaires. De plus, la ville compte neuf bibliothèques, deux maisons de culture et 49 complexes sportif et pour jeunes. La Manouba est aussi reconnue pour ses centres de formation professionnelle au nombre de 25.

4. Tunis

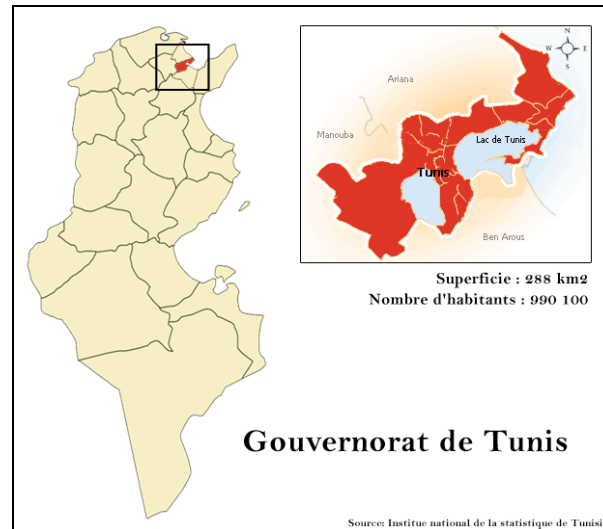


Figure 44 : Localisation du gouvernorat de Tunis

© Conception Manel Djemel sur de fond de carte <http://www.investintunisia.tn>

La présentation de ce gouvernorat s'avère nécessaire vu qu'il renferme des communes considérées de banlieues et qui ont fait l'objet de notre questionnaire. Tunis couvre une superficie de 288 km² selon les chiffres de l'agence de promotion de l'industrie et abrite une population de 990 100 habitants selon le recensement de l'institut nationale de la statistique de Tunisie, acquittée en juillet 2007, avec un taux de croissance démographique de l'ordre de 1,4 % et un taux d'urbanisation de 100 % (API, 2007).

Le centre-ville de Tunis est formé de deux entités urbaines différentes soit, la médina (l'ancienne ville) et la ville coloniale dressées lors du protectorat français. La médina fondée en 698 autour d'un noyau central, la mosquée de la Zitouna, elle représente le dixième de la population tunisoise et le sixième de la surface urbanisée de l'agglomération.

Les établissements d'enseignement sont au nombre de 493 institutions, dont 37 universitaires. La culture est bien développée avec 22 bibliothèques, 25 maisons de culture, 14 salles de cinéma et neuf théâtres. Dix musées archéologiques se dressent sur Tunis ainsi que 99 hôtels, installés principalement dans la banlieue de Gammarth.

En matière de santé le gouvernorat est équipé d'un hôpital régional, 14 centres hospitalo-universitaires (CHU) et 49 centres de santé de bas. Le gouvernorat est desservi à 94.5 % par un réseau d'assainissement urbain, en plus d'une trame de transport terrestre offrant 5 lignes de métro léger. La trame ferroviaire, reliant Tunis au reste du pays. La voie maritime est représentée par les deux ports, Tunis et La Goulette. Et la voie aérienne représentée par l'aéroport Tunis Carthage, avec une capacité d'accueil de 3.5 millions de voyageurs. La jeunesse à Tunis profite de trois grands complexes sportifs, 38 avec stades, six piscines sportives et 18 salles de sports (API, 2007).

Annexe 2

Éclairage historique de la ville : De Carthage à Tunis

Pour s'affirmer dans son voisinage, la Tunisie a vu défilé sur son territoire une série de guerres et de batailles. Vu sa position et la fertilité de ses terres, ce qui a fait d'elle le grenier de Rome, nombreuses empires ont essayé de l'assiéger et de profiter de tout ce qu'elle pourrait apporter et offrir, tant au niveau productif que par sa position.

1. Les premières traces de vie :

L'histoire de l'existence humaine sur le territoire tunisien remonte bien à une époque lointaine, des traces de vie remontent au *paléolithique inférieur* (A. Moro et B. Kalaora ,2006), la Tunisie est alors *le berceau de l'humanité* (P. L. Richard, 2006). Historiquement les premiers occupants du territoire sont les Numides et les Berbères comme le mentionne l'historien romain Salluste au 1^{er} siècle Av. J.C. Il affirme qu'il y résidait depuis déjà VIII^e siècle avant notre ère et cultivaient le blé dur, l'orge et les arbres fruitiers, un savoir-faire repris ensuite par les Grecs et les Phéniciens (Laronde et Golvin, 2001). Ces derniers ont peuplé la méditerranée et y ont installé nombreuses villes portuaires, qui ont contribué à l'affirmation de la dominance phénicienne.

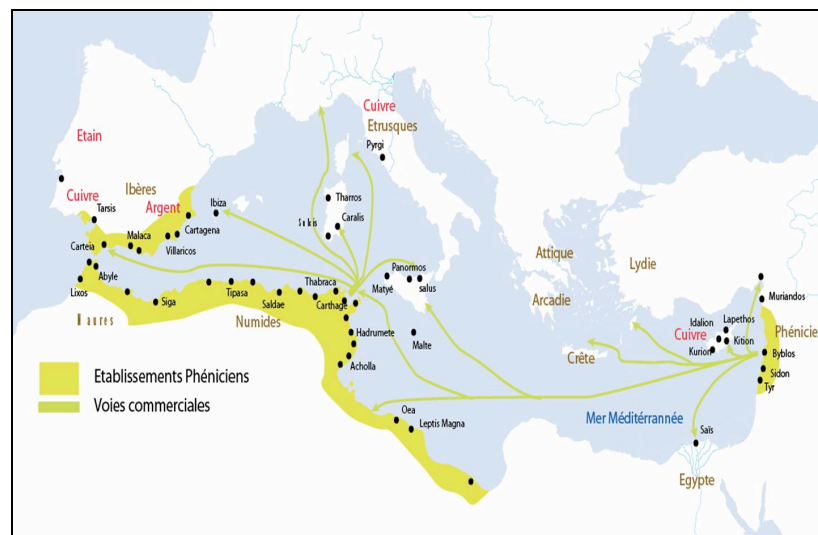


Figure 45 : Installation des Phéniciens dans la méditerranée

Source : Stéphane Jeanneteau réalisé à partir d'une carte d'euratlas.net et avec leur autorisation

Au peuplement primitif de nomades berbères se sont superposés des apports ethniques très variés, venus souvent par mer. L'arrivée des Phéniciens de Tyr (l'actuel Liban) marque la fondation de la légendaire Carthage. *Qart Hadasht* en phénicien signifie la «Ville neuve». Elle fut, entre le VII^e et le II^e siècle av. J.-C., la plus puissante métropole maritime de la Méditerranée (N. Davis, 1985).

2. De Carthage à L'Ifriqiya :

Cela remonte à l'an **814 Av. J. C**, que la reine Élixa, venant de Tyr au Liban s'y installe avec ses compagnons, ainsi qu'un ensemble de riches commerçants. Une cité de commerce a la base, Carthage commence à acquérir de la dominance en Méditerranée à partir du 6^e et 5^e siècle Av. J.-C. Elle surclassa la Grèce de l'âge classique dans les expéditions maritimes et lui disputa la domination de la Méditerranée occidentale et centrale. L'état a été fermement contrôlé par une aristocratie de noblesse et des marchands riches (B. H. Warmington, 1969), bien qu'un conseil et une assemblée populaire aient existé, ceux-ci ont perdu le pouvoir aux institutions oligarchiques et la puissance réelle était dans les mains des juges et deux magistrats élus. Il y avait aussi un sénat petit, mais puissant (N. Davis, 1985).



Figure 46 : Reconstitutions du paysage urbain de Carthage Romaine au II^e siècle apr. J.-C.

Source : (http://www.histoire-fr.com/rome_bas_empire_1.htm) musée du Bardo, Tunis

Suite aux guerres puniques, Carthage fut détruite en 146 av. J.-C. Et fut ensuite annexée à Rome, urbanisée, reconstruite, et devenue, sous Auguste, la cité la plus prospère d'Afrique, et elle sera même « le grenier à blé de Rome » (R.T. Ridley, 1986). Carthage passe ensuite sous la domination des Vandales²⁸ au Ve siècle, la cité connaît alors une certaine déchéance pendant une époque qui dure près d'un siècle. Carthage passa, en 534, sous la domination byzantine, elle va donc retrouver une prospérité et un début de renaissance. Reconstruite et réadaptée par les Byzantins, la ville retrouve son éclat. Toutefois, cela ne durera pas longtemps. Des conflits monothéistes contribuent à l'abandon de la cité par les Byzantins. Minée par la peste, elle décline peu à peu, la ville se replie sur

28 Selon l'encyclopédie Larousse (2008), Les Vandales sont un peuple germanique établi au sud de la Baltique au I^{er} s. après J.-C. Il est partagé en deux grandes tribus, les Silings, établis au III^e s. sur la Main supérieure, et les Hasdings, installés sur le Danube, au IV^e s.

elle-même et en 698 (A. Ennabli, 2002), les Arabes s'en parent de l'Ifriqiya²⁹. Le conquérant arabe Hassan ibn Numan lui préfère un nouveau site vierge, en retrait et entre les deux lagunes qui seront l'actuelle Tunis.

3. L'invasion arabe

L'invasion arabe débutée en 647 (Larousse.fr, 2008) arrive en Tunisie et engendre la naissance de Kairouan, fondée en 670, par Uqba ibn Nafi (Larousse.fr, 2008) baptisée la ville sainte et la place d'armes de l'islam en Occident.

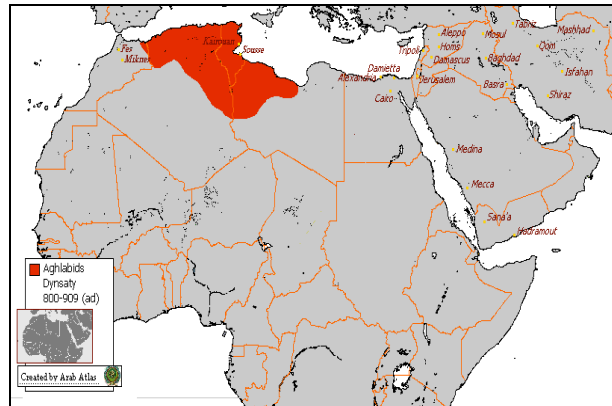


Figure 46 : L'étendue du royaume Aghlabide en Afrique du Nord entre l'an 800 et 909

Source : [http://en.wikipedia.org/wiki/Image:Aghlabids_Dynasty_800_-_909_\(AD\).PNG](http://en.wikipedia.org/wiki/Image:Aghlabids_Dynasty_800_-_909_(AD).PNG)

L'Ifriqiya est donc gouvernée localement par les aghlabides (Figure 4), mais demeure toutefois dépendante des Omeyyades³⁰ de Damas, puis des Abbasides³¹ de Bagdad. Les Fatimides³² s'emparent à leur tour du pays et y créent un califat chiite en 910. Suite au transfert de pouvoir en Égypte, l'Ifriqiya est placé sous le pouvoir de la dynastie berbère des Zirides, ces derniers prennent alors du pouvoir et refusent la suzeraineté, ce qui déplaît aux Fatimides, qui pour se venger, envoient des troupes de nomades appelées les Banu Hilal, qui démolissent toutes les villes et les cultures.

4. Les prémisses de la crise :

Une invasion désastreuse qui ruine le pays pour plus de huit siècles, les chrétiens s'emparent alors de nombreuses villes essentiellement côtières, l'île de Djerba en 1134 (C.

29 Nom donné par les Arabes à l'est de l'Afrique du Nord (Tunisie et est de l'ancien Constantinois) (www.larousse.fr).

30 La dynastie des Omeyyades régna à Damas de 661 à 750 et à Cordoue de 756 à 1031. Elle fut fondée par Moawiyya, du clan quraychite, proclamé calife à Damas en 661 à la suite de sévères luttes de clans (www.memo.fr).

31 Troisième dynastie des califes successeurs de Mahomet, fondée en 750 par Abu al-Abbas al-Saffah, descendant de Abbas, oncle du Prophète, qui mit fin à la dynastie des Omeyyades.

32 Les Fatimides, dynastie de califes chiites descendant de Fatima, fille du prophète Mahomet, règnent en Afrique du Nord (de 910 à 969), puis en Égypte (de 969 à 1171) (Encyclopédie Universalis, 2008)

Horrut, 2006) et la ville de Mahdia en 1148 (C. Horrut, 2006), assiégées par le roi sicilien Roger II. Le pays est ensuite annexé au Califat Almohade du Maroc (C.Horrut, 2006), suite à l'expulsion des Normands, le pays est désormais une province administrée par un gouverneur résidant à Tunis : l'Ifriqiya devient la Tunisie.

Une nouvelle dynastie trouve sa place dans le pays suite à la disparition des Almohade en 1269 (P. Lemarchand, 1994), les hafside instaurent une administration dirigée essentiellement par des chrétiens renégats ou par des bourgeois de Tunis, et une armée, formée de mercenaires andalous et arabes (P. Lemarchand, 1994).

5. *Tunis sous les Ottomans :*

Secouer par les attaques intérieures des nomades Banu Sulaym et par des crises successorales la Tunisie retrouve son unité et son essor économique suite à l'élimination des nomades, elle accueille alors en 1391 des Juifs chassés d'Espagne. La chute de la dynastie Hafside est due essentiellement à l'importance du détroit de Sicile, qui attire l'Empire ottoman, nombreuses batailles précèdent l'alignement du pays par les Ottomans (Figure 5). Tunis est en premier prise par Khayr al-Din Barberousse en 1534 (W. Spencer, 1976), puis Charles Quint, venant en aide aux hafside, occupe sa capitale en 1535 (L'encyclopédie nomade 2006), mais lui impose sa suzeraineté. Les corsaires Turcs interviennent alors et s'emparent, de Gafsa (1556), Kairouan (1558), et de Tunis (1569). Momentanément réoccupée par don Juan d'Autriche en 1573, Tunis est enfin enlevée par les Turcs en 1574 et devient alors une province ottomane (Encyclopédie 360, 1970).



Figure 47 : L'apogée de l'Empire ottoman (1300-1699)

Source: University of Florida USA : <http://www.clas.ufl.edu/users/oren/INR4204Middleeast.html>

Le régime dans le pays passe ensuite à un pouvoir beylical. Le bey contrôle l'administration et les finances de la Tunisie et demeure rattaché à l'Empire ottoman. La première dynastie beylicale est celle des Mouradite fondées par Mourad Ier en 1612. Il est succédé par Mourad II jusqu'en 1675. La deuxième dynastie beylicale a été fondée par Husayn ibn Ali en 1705, mais n'a duré que près de quarante ans. Le pays connaît alors une courte période de prospérité, mais l'intérieur demeure mouvementé et les peuples incessamment révoltés.

Ce n'est que sous le règne de Ali Bey (1759-1782) (J. P. Roux, 2002) et ensuite Hammouda Bey (1782-1814) (J. P. Roux, 2002), que les conquêtes de l'intérieure prennent fin et les marchés urbains commencent alors à renaître. Les villes commencent à se construire, les ports prennent place, l'agriculture s'émancipe essentiellement dans les vallées de Medjerda et la mise en valeur du cap Bon région fertile et connue pour la production d'agrume, est l'œuvre des morisques³³ expulsés d'Espagne en 1609. Toutefois, la guerre de course était l'activité la plus rentable, malgré qu'elle a suscité des controverses de nombreux pays, elle représente un revenu remarquable pour nombreuses villes côtières, surtout qu'elle était appuyée par les caïds des villes et le garde des Sceaux qui recevaient un pourcentage sur toutes leurs prises (M. Ghazali, 2005).

6. L'échec du régime beylical :

Au cours du 19^e siècle, les gouverneurs de la Tunisie ont déployé des efforts vigoureux pour utiliser les connaissances et les technologies de l'occident afin de moderniser le pays. Ces efforts ont malheureusement mené à la faillite fiscale, ainsi qu'à l'établissement d'une commission internationale inventée des représentants britanniques, français et italiens pour superviser des finances tunisiennes.

La rivalité continue entre les intérêts français et italiens a culminé dans une invasion française de la Tunisie en mai de 1881. La Tunisie passe donc sous un protectorat suite au traité de Bardo (archives nationales de Tunisie, 2002). Les intérêts français investis lourdement en Tunisie et un processus de modernisation ont été vigoureusement poursuivis; en même temps, l'administration directe au nom de la dynastie a été progressivement développée. Les Tunisiens, à leur tour, ont soutenu la France au cours de la Première Guerre mondiale.

³³ Des musulmans espagnols convertis de force au christianisme au début du XVI^e siècle. Entre 1609 et 1614, on les chassa. Trois cent mille, en quelques mois, furent déportés principalement en Afrique du Nord. (<http://www.bibliomonde.com/livre/morisques-inquisition-les-1818.html>)

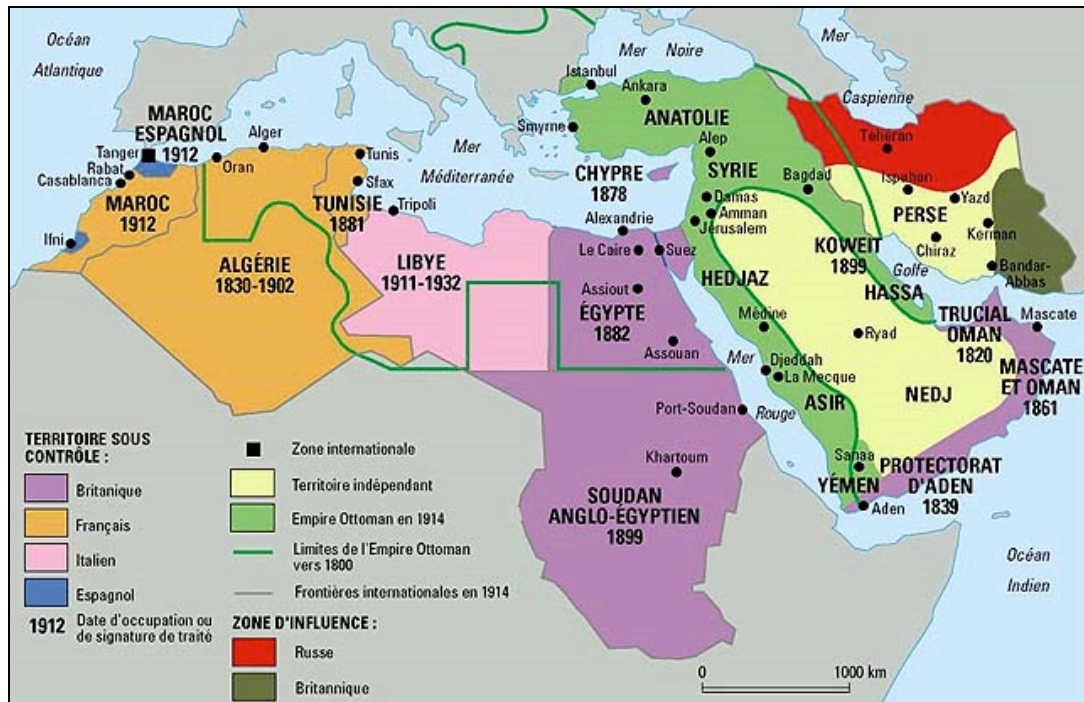


Figure 48 : Répartition coloniale en 1914, La Tunisie territoire Français en 1881

Source : University of Florida USA : <http://www.clas.ufl.edu/users/oren/INR4204Middleeast.html>

7. Premières tentatives de libération :

Les débuts de nationalisme moderne en Tunisie ont émergé avant le déclenchement de la guerre, avec les espoirs de plus grande participation tunisienne dans le gouvernement mis en place par les Français. L'installation du protectorat représentait au début une solution pour un pays endetté, mais cela ne dure pas longtemps. Les tunisiens un peuple constamment révolté et en refus de l'oppression, se retrouve une fois de plus face à un ennemi qui puise dans les ressources naturelles et humaines du pays et qui prend la commande politique et militaire. Des révoltes et des manifestations éclatent dans tout le pays, essentiellement les villes intérieures (K. Chater, 2006).

Les activités de lutte contre la colonisation s'organisent et se manifestent par la naissance de mouvements politique et de pari pour la libération de la Tunisie. Un groupement nationaliste modéré, « La constitution » le Destour (F. Angleviel, 2008) a été formé suivi par le néo-Destour (L'encyclopédie nomade 2006) fondé par les membres les plus actifs du Destour présidé par Habib Bourguiba, qui sera ensuite le premier président du pays.

Sous leurs pressions la France a répondu aux demandes pour l'autonomie intérieure. Les demandes se poursuivent et les négociations se multiplient, mais le gouvernement français refuse de leur procurer l'Indépendance. La situation s'est alors détériorée essentiellement à l'intérieur du pays (L'encyclopédie nomade 2006).

8. *La Tunisie indépendante :*

Finally, on July 31, 1954 (M. Quitout, 2003), the French Prime Minister Pierre Mendès-France promised the Tunisians internal autonomy. After long negotiations followed by a local disorder, on March 20, 1956 (Document Pdf, the National Archives of Tunisia, 1956) France recognized the independence of Tunisia. In April 1956, Habib Bourguiba formed the first government of independent Tunisia. A new constitution entered into force on June 1, 1959. Bourguiba won the first presidential election in 1959 (Y. Lacoste and C. Lacoste-Dujardin, 1991) and was re-elected in 1964, 1969 and 1974, when the National Assembly amended the constitution to make him president for life.

After independence, Tunisia pursued its progress in all fields, the free care of health, education and food subsidies, gave the country a boost in its construction. The woman partner to full in the Tunisian society acquires all her rights. The promulgation of the personal status code on August 13, 1956 (N. Sraïeb, 2003) announces the abolition of polygamy, the institution of judicial divorce, the fixing of the minimum age for marriage at 17 years for the girl, subject to her consent and attribution to the mother, in case of the father's death, the right of guardianship over her minor children. The woman acquires all her rights, social, equality in work, divorce, etc. and she is considered equal to the man as stipulated in article 6 of the Tunisian constitution: *Tous les citoyens ont les mêmes droits et les mêmes devoirs. Ils sont égaux devant la loi* (JORT, n°3, 1959).

Annexe 3



COMITÉ PLURIFACULTAIRE D'ÉTHIQUE DE LA RECHERCHE (CPÉR)

CERTIFICAT D'ÉTHIQUE

Le Comité plurifacultaire d'éthique de la recherche a examiné le projet de recherche intitulé :


« **Impact du phénomène d'étalement sur l'identité urbaine des villes Cas du Grand Tunis** »

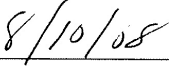
Soumis par : **Manel Djemel, étudiante à la maîtrise en urbanisme, Faculté d'aménagement**
Directeur de recherche : **Isabelle Thomas Maret**

Le Comité a conclu que le projet respecte les normes de déontologie énoncées à la « Politique sur la recherche avec les êtres humains » de l'Université de Montréal.

Tout changement anticipé au protocole de recherche doit être communiqué au CPÉR qui devra en évaluer l'impact au chapitre de l'éthique afin de déterminer si une nouvelle demande de certificat d'éthique est nécessaire.

Toute interruption prématurée du projet ou tout incident grave devra être immédiatement signalé au CPÉR.


François Bowen, Président
Comité plurifacultaire d'éthique de la recherche
Université de Montréal


Date d'émission

Annexe 4

Université de Montréal
Faculté de l'aménagement - Institut d'urbanisme

Questionnaire**Impact de l'évolution des formes de croissances****urbaine sur l'identité dans la ville****Cas du Grand Tunis****Partie 1 : Généralités**

1.1 Sexe : F M

Pour débiter, je vais vous poser quelques questions d'ordre général.

1.2 Quel âge avez-vous? 20 à 30 30 à 40 40 à 50

1.3 Quel est votre niveau scolaire? Primaire Secondaire Universitaire

1.4 Quelle est votre occupation? Étudiant Fonctionnaire Autre.....

1.5 Quel est votre état matrimonial ? Célibataire Marié Autre

1.6 Combien êtes-vous dans la famille ?

1.7 Combien de voiture avez-vous dans la famille ? Une Deux Plus

1.8 Avez-vous un permis de conduire? Oui Non

1.9 Avez-vous une passe d'autobus ? Oui Non

1.10 Avez-vous un vélo? Oui Non

(si non) pour quoi?.....

Partie 2 : Relation avec la banlieue

2.1 Est-ce que vous habitez ici depuis votre naissance? Oui Non

(Si non) À quels autres endroits avez-vous déjà habité?

.....

2.2 Depuis quand habitez-vous la banlieue? 0 à 10 ans 10 ans et plus

2.3 Pourquoi le choix de cette banlieue ?

.....

2.4 Je ne connais pas l'endroit (ou les endroits) où vous avez habité. Pouvez-vous me le(s) décrire ?

Description :

.....

2.5 Qu'est-ce que vous aimez le plus de l'endroit où vous habitez ?

Réponse :

2.6 Combien de temps passez-vous en banlieue ?

Par jour..... Par semaine..... Par mois.....

2.7 Quel est le repère spatial qui vous marque le plus dans votre banlieue ?

Bâtiment Espace urbain Autre.....

2.8 Par où passez-vous pour vous rendre à votre lieu de travail ou d'étude ?

.....

2.9 Que voyez-vous sur votre trajet ?

.....

2.10 Entre le lieu de travail (ou d'étude) et la maison vous arrêtez-vous parfois

pour faire des courses ? Oui Non

(Activité, localisation, mode de transport, parcours pour s'y rendre)

.....

2.11 Comment trouvez-vous le trajet de la maison à votre lieu de travail (ou d'étude)? Classez votre appréciation sur une échelle de 1 à 10 ?

Beau 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 Laid

2.12 Pourquoi ?

.....

2.13

Court 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 Long

2.14 Qu'est-ce qui vous fait penser cela ?

.....

2.15

Amusant 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 ennuyant

2.16 Pourquoi tu dis ça?

.....

2.17

Calme 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 Stressant

2.18 Pourquoi pensez-vous que c'est comme ça?

.....

2.19

Sécuritaire 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
 Dangereux

2.20 Qu'est-ce qui vous fait dire cela ?

.....

Activités en banlieue

2.21 Qu'est-ce que vous faites en banlieue ?

Jour	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
Matin							
Soir							
Type d'activité							

2.22 Quand est-ce que cette routine change elle?

En hiver.....

En été.....

Autre.....

2.23 Pendant les vacances, que faites-vous? Où allez-vous? Avec qui ?

.....

.....

Partie 3 : Votre relation avec le centre-ville

3.1 Qu'est-ce que le centre ville pour toi ?

Centre d'achat De loisir De congestion

De gouvernance Autre.....

3.2 Quels sont les premiers mots qui vous viennent immédiatement à l'esprit quand vous pensez au centre - ville (au moins deux mots)?

.....

3.3 C'est où le centre-ville pour toi ?

Proche Loin

3.4 Combien de fois vous vous rendez au centre-ville?

Par semaine Par mois Autre

.....

3.5 Quels sont les lieux que vous aimez le plus au centre-ville?

La Médina La ville coloniale Autre.....

Pourquoi?.....

3.6 Quels sont les lieux que tu n'aimes pas au centre-ville ?

La Médina La ville coloniale Autre.....

3.7 Pourquoi?.....

3.8 Quels sont les lieux près de chez vous que vous aimez?

.....

Pourquoi ?.....

3.9 Quels sont les lieux près de chez vous que vous n'aimez pas ?

.....

Pourquoi?.....

3.10 Qu'est-ce qui manque comme services ou installations près de chez toi ?

.....

3.11 Que pensez-vous de :

L'état des bâtiments dans la banlieue ?

Très Bien Bien Médiocre

L'état des bâtiments au centre-ville?

Très Bien Bien Médiocre

Les routes des banlieues ?

Très Bien Bien Médiocre

Les routes vers le centre-ville?

Très Bien Bien Médiocre

Les routes du centre-ville?

Très Bien Bien Médiocre

PARTIE 4 : Désir de changement ?

4.1 Comment vous sentez vous ici ?

Très Bien Pas mal Bien Mal Pas bien du tout

4.2 Êtes-vous en relation avec vos voisins ?

Oui Non

Si oui quelle est la nature de relation qui vous lie ?

.....

Sinon pourquoi ?

.....

4.3 Ressentez-vous un attachement envers votre lieu de résidence ?

Oui Un peu Pas du tout Non

4.4 Avez-vous l'intention de changer de lieu de résidence?

Oui Peut-être Pourquoi pas Non Jamais

Si oui où irez-vous?

.....

4.5 Je vous propose cinq termes dites moi ce que chaque mot signifie pour vous

La banlieue =.....

Le voisinage =.....

Le Quartier =.....

Le centre-ville =.....

L'identité =.....