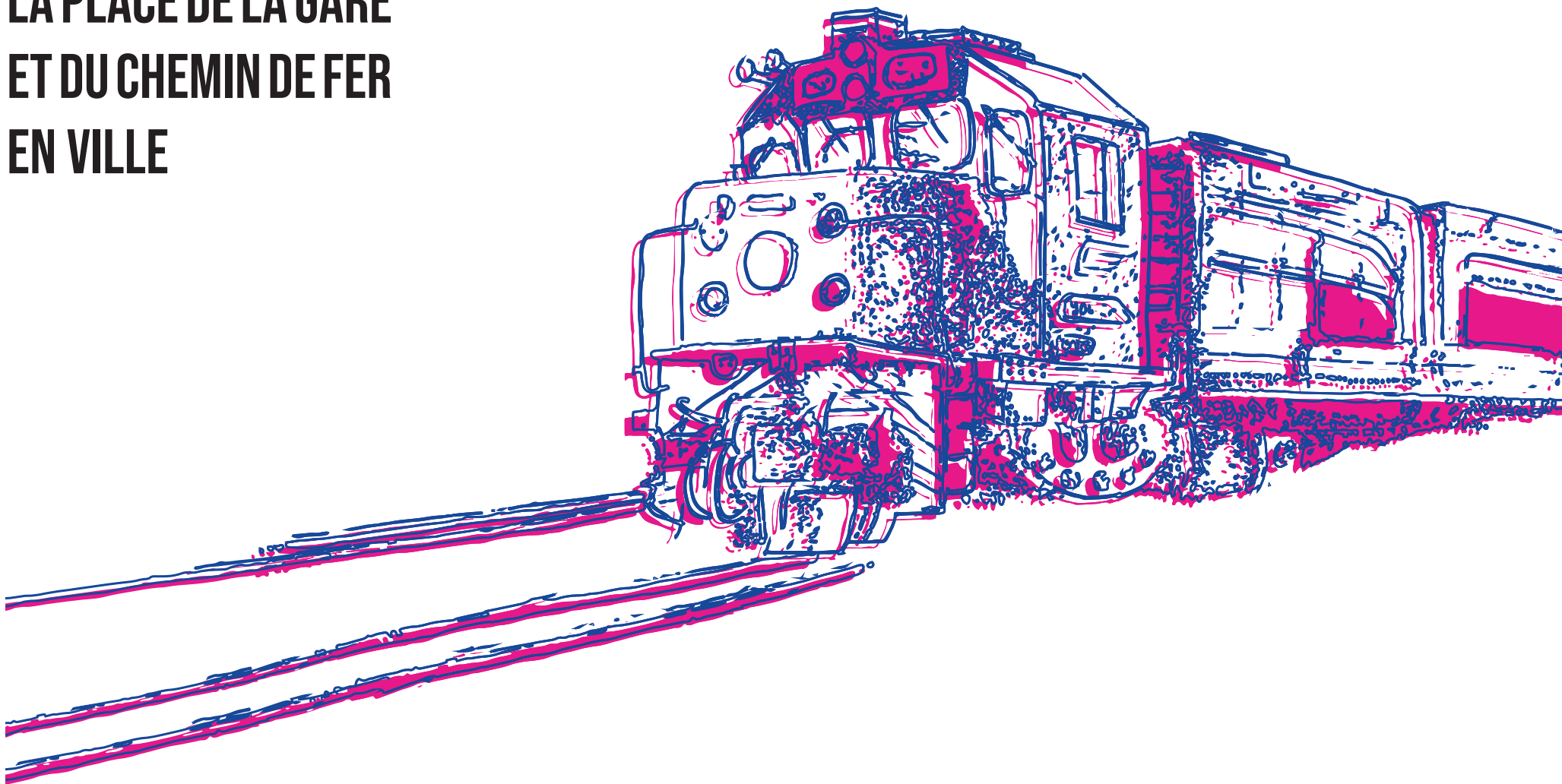


# LA PLACE DE LA GARE ET DU CHEMIN DE FER EN VILLE



**Auteur.e.s** : Antoine Clémot - Béatrice Bénéï - Maria Isabel Deza de la Vega - Jeanne Guichardon - Mathilde Mounier - Eva Ramires - Laura Renaud - Lucas Santon - Majury Vellupillai - Enma Zuniga Bustamente

**Contributeurs.ices** : Maryam Abida, Eya Ben Abdalah, Eya Bouaziz, Haifa Dahwati, Zaineb Fendri, Ghassen Fgaier, Amal Jallouli, Ala Hammami, Hanane Hannachi, Améni Karray, Mohamed Amir Keskes, Sami Mhiri

# REMERCIEMENTS

Nous tenons à exprimer nos sincères remerciements pour l'élaboration de ce projet et cette coopération aux :

Professeur.e.s : Fanny VUAILLAT, Jean-Michel ROUX, Karim KAMMOUN (ISGIS) , Ali BENNASR (FLSHS), Myriam GARGOURI (ISAMS), Mohamed MSEDİ (IIT) pour leur suivi et accompagnement tout au long du projet

Accompagnateur.trices : Noa SCHUMACHER, Théo MAURETTE pour leur encadrement

Yosra ACHICH, du comité de pilotage du jumelage Sfax-Grenoble, pour son soutien et son appui

Collègues Sfaxien.ne.s : Maryam ABIDA (IIT), Eya BEN ABDALAH (IIT), Eya BOUAZIZ (IIT), Haifa DAHWATHI (IIT), Zaineb FENDRI (ISAMS), Ghassen FGAIER ISGIS), Amal JALLOULI (ISAMS, Ala HAMMAMI (IIT), Hanane HANNACHI (FLSHS), Améni KARRAY (ENAU), Mohamed Amir KESKES (ISGIS), Sami MHIRI (ENAU) avec qui nous avons eu plaisir à travailler, échanger, et qui nous ont accueilli chaleureusement

Acteurs rencontrés : Kamel BELTAIF (syndicat des taxis), Hichem ELLOUMI (PDG de la SORETRAS), Ramzi HALLOUANI (Ingénieur de la SEACNVS) et Mouna AMMAR (Architecte et chef service de l'aménagement et de l'urbanisme de la société SEACNVS), Gabriel JOURDAN (expert en mobilité AURG), Karim KAMMOUN (professeur à l'ISGIS), Rafik OUALHA (Technicien à la Municipalité de Sfax) Faiez NEIFAR (Société de Métro Léger de Sfax), Zied MALLOULI (association «Sayeb trottoir»), Hans VAN EIBERGEN (expert consultant en mobilité) pour leur disponibilité et leur accueil.

# SOMMAIRE

**INTRODUCTION** p. 4

**NOTRE MÉTHODOLOGIE** p. 7

**CHAPITRE 1 : SFAX AUJOURD'HUI : QUELS ENJEUX POUR LA VILLE ?** p. 15

- p. 16 Une forte croissance démographique et urbaine
- p. 19 Prédominance de la voiture
- p. 25 Un transport ferroviaire en perte de vitesse
- p. 28 Des évolutions qui nécessitent une meilleure coordination

**CHAPITRE 2 : ET ENSUITE ? QUELLES PERSPECTIVES POUR SFAX ?** p. 31

- p. 32 Quel avenir pour le chemin de fer ?
- p. 34 Le métro léger peut-il être la locomotive du changement ?
- p. 35 Un pôle multimodal à Sfax : quelle pertinence ?

**CHAPITRE 3 : QUELLES SOLUTIONS ENVISAGER POUR LA GARE DE SFAX ?** p. 37

- p. 40 Scénario 1 : Une nouvelle perspective pour la gare de Sfax
- p. 42 Scénario 2 : Plus qu'une gare, une nouvelle centralité pour Sfax
- p. 44 Scénario 3 : Sfax repousse ses limites

**CONCLUSION** p. 47

**RÉFÉRENCES DIRECTES AU TEXTE** p. 48

**BIBLIOGRAPHIE** p. 49

# INTRODUCTION

Dans son histoire, la ville de Sfax a toujours constitué un point stratégique au carrefour d'axes terrestres et maritimes vers la Libye au sud et vers la capitale et le Maghreb au nord. Dans un premier temps, l'économie de la ville repose sur son agriculture, et plus particulièrement la culture de l'olive et de l'amande, mais aussi sur son port commercial. A partir des années 1950, Sfax se spécialise dans le traitement du phosphate avec l'ouverture de l'usine de la société industrielle d'acide phosphorique et d'engrais (SIAPE). Grâce à son activité industrielle, la ville se hisse au second rang économique et ce à l'échelle nationale<sup>1</sup>. Les activités liées au phosphate ont marqué territorialement la ville par la présence d'axes dédiés au transport ferroviaire permettant l'acheminement vers et depuis Sfax de ce matériau. Une ligne de chemin de fer relie Sfax à Tunis (au nord) et à Gabès (au sud), tandis qu'une autre ligne la relie à Gafsa (à l'ouest)<sup>2</sup>. Ces lignes répondent tout d'abord au besoin de transport de marchandises, plus particulièrement du phosphate, et de personnes.

La gare de Sfax fut construite en 1911. Elle était implantée à l'origine hors des murs de la ville et à proximité du port. Elle se situe aujourd'hui en centre-ville, à la croisée des différents tissus urbains qui composent la ville et constituent aujourd'hui un enjeu de par son emplacement mais aussi de par son inscription dans les enjeux actuels de mobilités.

Au cours des ateliers précédents portés par les différentes promotions de Master UCI, cette thématique des mobilités a déjà fait l'objet d'études qui ont mis en lumière des constats tels que la congestion liée au trafic automobile, la défaillance du réseau de transports en commun ou encore les problèmes d'accessibilité<sup>3</sup>. La gare en tant que telle a été abordée notamment du fait de sa position stratégique par rapport à Taparura<sup>4</sup>. En effet, certaines études révélaient déjà la possibilité de considérer la gare comme point de jonction entre la ville existante et Taparura, un vaste territoire en projet qui s'étend sur 420 hectares gagnés sur la mer (polder) lors d'une vaste opération de

dépollution du littoral. La société d'aménagement des côtes nord de la ville de Sfax (SEACNVS) a été créée par l'Etat tunisien en 1985. Des premiers plans d'aménagement de Taparura ont été réalisés dès 1999, puis des appels d'offres ont été lancés pour le projet, mais jusqu'à présent le projet est encore en attente d'investisseurs. Aujourd'hui, la zone de Taparura accueille un parc urbain non accessible au public.

Dans le contexte de notre promotion 2019-2020, l'enjeu de la gare est à reconsidérer de par l'actualité des grands projets à Sfax. En effet, la mise en oeuvre prochaine du métro léger venant s'ajouter au projet de Taparura, nous ont amené à questionner le futur de la gare. Cette dernière, en plus de faire la jonction avec le projet Taparura, a un rôle à jouer dans l'organisation des mobilités dans la ville, d'autant plus que la municipalité de Sfax souhaite en faire un véritable pôle multimodal. D'autre part, les chemins de fer étant des infrastructures à portée nationale voire internationale, se pose la question des enjeux pour le transport ferroviaire à plus grande échelle.



Ainsi, lors de cet atelier nous avons posé la question du rôle de la gare dans la ville de Sfax. Alors même que des études avaient déjà été menées à Sfax sur ce sujet, nous avons cherché à prendre du recul sur les rapports techniques pour développer de nouvelles idées. Au cours de notre séjour à Sfax, nous avons eu l'opportunité de travailler avec un grand nombre d'étudiant.e.s tunisien.e.s aux profils variés et provenant de différentes écoles. A partir de différents scénarios, nous avons questionné les enjeux liés à la gare.

Notre travail a alors été guidé par un objectif général de penser la place de la gare dans la ville et de questionner son futur rôle tout en interrogeant les modalités de reconquête de Sfax sur son littoral.

Cela nous a alors permis de soulever des questions qui nous ont accompagnées tout au long de notre travail de terrain ainsi que lors de nos entretiens. Nous nous sommes interrogés sur les rôles et usages de l'actuelle gare de Sfax, la qualité du service, la pertinence de créer un pôle multimodal, les ressentis de la population sur les mobilités à Sfax. Nous voulions également trouver un moyen de s'affranchir du caractère séparatiste des voies ferrées afin d'articuler la gare avec le projet Taparura.

Ces différentes réflexions nous ont amenés à définir une méthodologie adaptée permettant de répondre à nos interrogations et d'être en mesure de proposer différents scénarios.





## **NOTRE MÉTHODOLOGIE**

Outil 1 : Visites de terrain et prises de photos  
et vidéos

Outil 2 : Observations participantes des  
mobilités existantes

Outil 3 : Entretiens avec les acteurs de la  
mobilité et de la vie sfaxienne

Outil 4 : Questionnaires auprès de Sfaxien.ne.s

Outil 5 : Micro-trottoirs auprès de Sfaxien.ne.s

Lors de notre atelier de terrain à Sfax, nous avons mobilisé différents outils afin de vérifier nos hypothèses autour de la place de la gare et du chemin de fer dans la ville. La plupart ont été pensé préalablement à notre arrivée à Sfax, tandis que certains se sont établis sur place, au fur et à mesure de notre avancement. Nous avons fait le choix d'utiliser différents outils afin de récolter des données à la fois quantitatives et qualitatives ainsi que des visuels pour étoffer notre travail.



# OUTIL 1 : VISITES DE TERRAIN ET PRISE DE PHOTOS ET VIDÉOS

## POURQUOI?

Le premier outil que nous avons mobilisé lors notre arrivée à Sfax est l'expérience de terrain. Alors que nous avons étudié depuis Grenoble notre terrain d'étude, l'expérience in-situ à Sfax avait pour but de mieux appréhender le territoire sur lequel nous allions travailler et également de nourrir nos réflexions quant aux différents enjeux de celui-ci, de nous rendre compte de réalités non-observable sur des cartes, à distance.

## COMMENT?

Le premier jour, il s'agissait d'une visite de terrain de la gare et ses alentours ainsi que de la zone industrielle située à proximité du site de Taparura jusqu'au littoral. Ce parcours a été commenté par nos collègues Sfaxien.ne.s, et nous en avons profité pour prendre quelques photos et vidéos lorsqu'elles étaient permises. En effet, le fait de photographier ou de filmer est interdit dans certains lieux comme la gare ou le site de Taparura, ce qui a rendu notre progression plus difficile que prévue, mais qui est aussi révélateur des relations actuelles entre les acteurs. De plus, d'autres expériences de terrain ont été réitérées au cours de notre séjour à Sfax, de manière plus spontanée, sur d'autres lieux identifiés comme stratégiques tels que la gare de Sidi Salah ou le quartier de Sakiet Ezzit.

## QUELLES DONNÉES?

Ces expériences in-situ ainsi que les photos et vidéos réalisées nous ont permis de récolter de l'information, plutôt de l'ordre de notre ressenti, que nous avons restitué dans des textes personnels ou dans notre carnet de terrain.



Lieux visités durant la première journée de terrain - carte réalisée par notre groupe d'étudiant.e.s



## OUTIL 2 : OBSERVATIONS PARTICIPANTES DES MOBILITÉS EXISTANTES

### POURQUOI?

Le second outil que nous avons utilisé est l'observation participante sur un déplacement interurbain. Cet outil avait pour but d'observer et de vivre un trajet comme des habitant.e.s de Sfax à bord d'un train et d'un louage. L'objectif de cette immersion était de nous rendre compte de la qualité du service ferroviaire et de louage (confort, fiabilité, prix...).

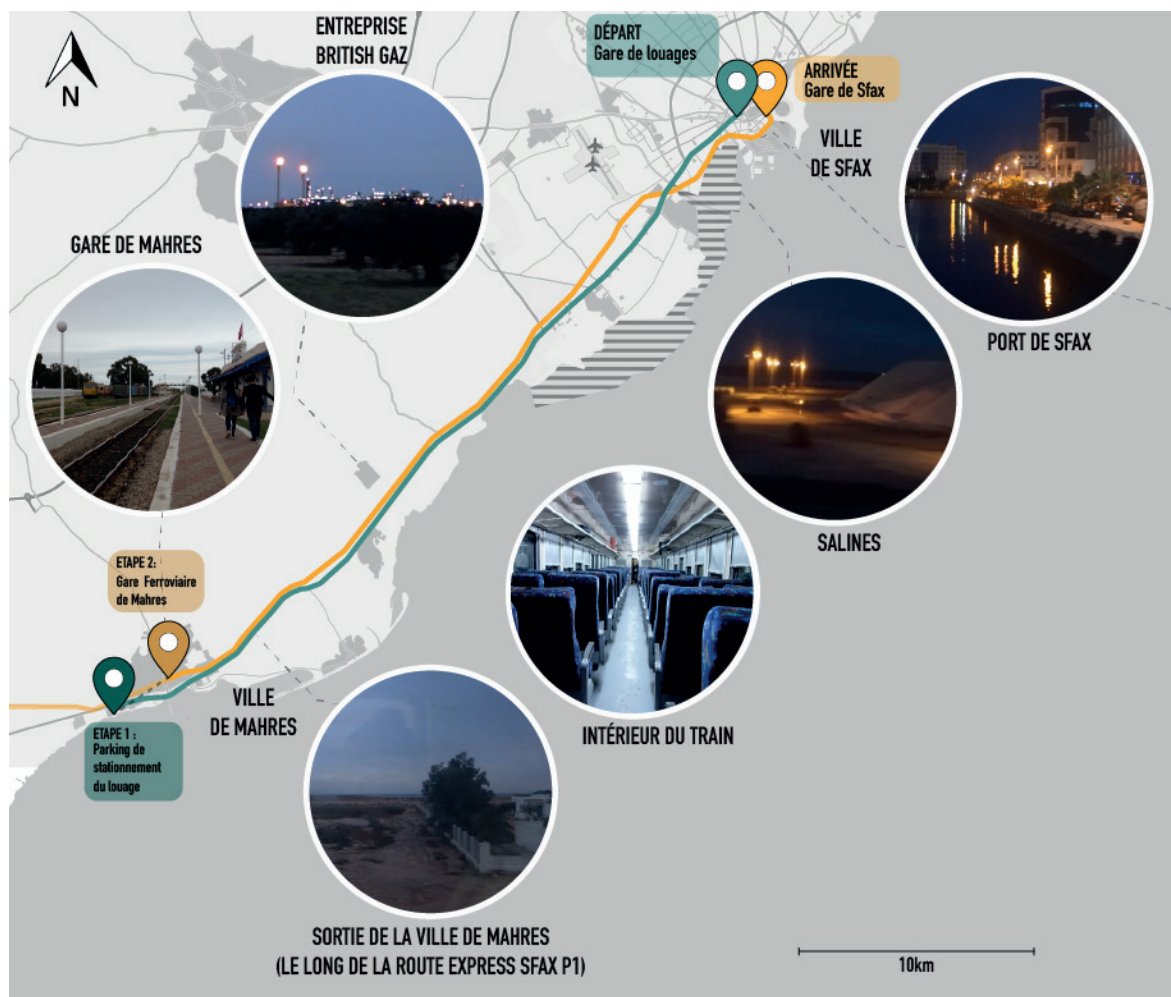
### COMMENT?

Nous avons ainsi mobilisé cet outil sur un déplacement de Sfax à Mahres, en empruntant tout d'abord un louage (à l'aller) puis un train au retour (trajet de Mahres à Sfax). Le trajet en louage nous a permis d'appréhender un mode de déplacement prisé par les Sfaxien.ne.s : en effet ce dernier permet de relier un point à un autre de façon rapide et efficace. Aussi, cette expérience dans un louage nous a permis de suivre le trajet du train et ainsi d'affiner notre analyse concernant son entrée et sa sortie dans la ville de Sfax.

Le retour en train a été l'occasion de vivre l'expérience de l'arrivée du train dans la ville de Sfax depuis le Sud. Non seulement, cette immersion nous a permis de mettre en évidence la qualité du service ferroviaire de la SNCFT, mais elle nous a également permis d'observer le paysage côtier.

### QUELLES DONNÉES?

Cette expérience in-situ ainsi que les photos et vidéos réalisées lors de ces déplacements nous ont permis d'expérimenter le transport ferroviaire et en louage à Sfax. Nous avons ainsi pu faire évoluer et enrichir notre perception de l'utilisation des différents modes de transport s'offrant aux Sfaxien.ne.s.

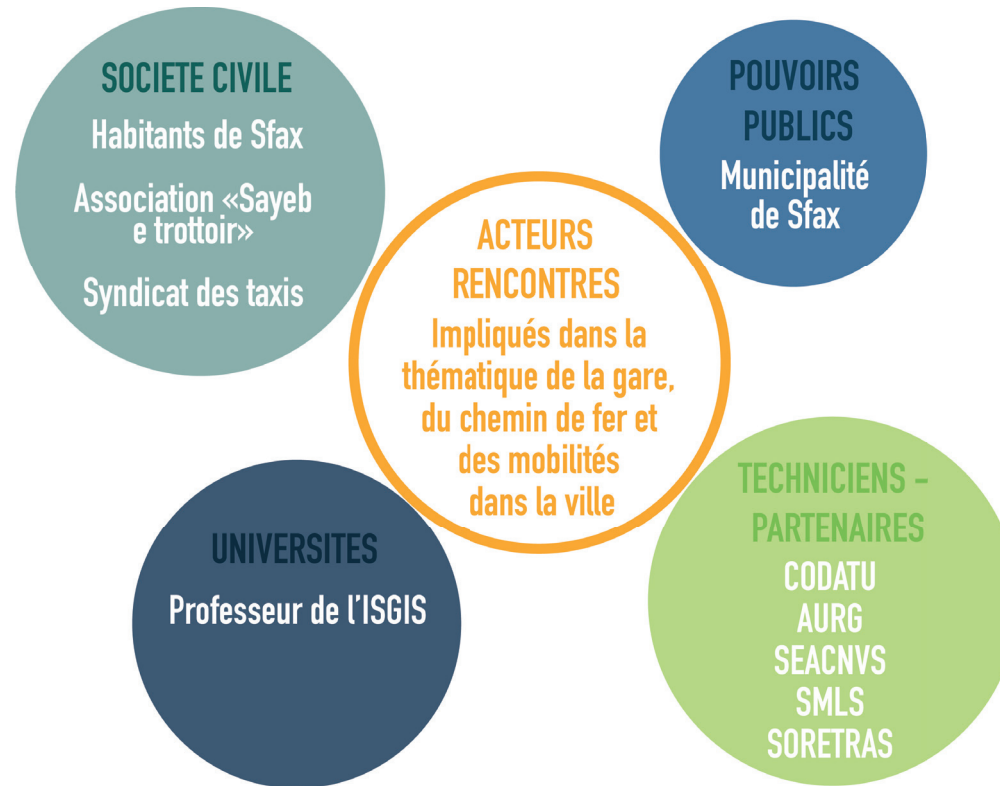


*Observation participante dans le louage et le train - carte réalisée par notre groupe d'étudiant.e.s*

# OUTIL 3 : ENTRETIENS AVEC LES ACTEURS DE LA MOBILITÉ ET DE LA VIE SFAXIENNE

## POURQUOI?

Le troisième outil majeur que nous avons mis en place sont les entretiens avec les principaux acteurs identifiés. Les objectifs de ces entretiens étaient de clarifier nos doutes concernant les mobilités à Sfax, l'organisation de la ville, mais également d'obtenir des informations quant à l'avancement des grands projets d'urbanisme à Sfax et de saisir la volonté politique dominante.



## COMMENT?

Tout d'abord, durant nos ateliers à Grenoble, nous avons identifié les principaux interlocuteurs avec lesquels s'entretenir dans le but d'obtenir un maximum d'informations concernant nos divers questionnements, puis nous les avons contacté par mail. Afin d'organiser au mieux notre temps de travail sur place, les rendez-vous avaient été programmés avant notre arrivée à Sfax. Les personnes que nous avons décidé de rencontrer étaient, bien qu'issus de structures de nature variées, tous des acteurs impliqués dans le projet de gare et plus largement dans la réorganisation des mobilités à Sfax. Nous avons ainsi rencontré des acteurs publics telle que la municipalité de Sfax, des acteurs issus de sociétés mixtes telle que la Société de Métro Léger de Sfax (SMLS), la Société Régionale de Transport du Gouvernorat de Sfax (SORETRAS), des acteurs issus de la société civile tels que des usagers ou encore le syndicat des taxis et enfin des acteurs privés tels que des conducteurs de louages. Cependant, nous ne sommes pas parvenus à entrer en contact avec un acteur de la Société Nationales des Chemins de Fer Tunisiens (SNCFT) à cause de la complexité des relations avec les structures dépendants de l'Etat.

## QUELLES DONNÉES?

Les données récoltées auprès des techniciens et membres de la société civile ont été retranscrites et nous ont permis d'appuyer nos propos aussi bien dans les scénarios que nous avons élaborés sur place que dans la rédaction de ce rapport.

Les divers propos recueillis, issus principalement d'acteurs politiques ou des techniciens, ont été contrebalancés par les questionnaires et les entretiens informels que nous avons menés auprès d'acteurs de la société civile (habitant.e.s, syndicat). Ils nous ont permis de nous rendre compte de la divergence d'opinion pouvant exister entre acteurs.

La hiérarchie entre acteurs et leurs relations sont développées dans la partie 1 de ce dossier et illustrées par un schéma d'acteurs que nous avons réalisé.

## OUTIL 4 : QUESTIONNAIRES AUPRÈS DE SFAXIEN.NE.S

### POURQUOI?

Le quatrième outil que nous avons mobilisé sont les questionnaires auprès des Sfaxien.ne.s. Dans le cadre de notre réflexion sur la place de la gare dans la ville, il était nécessaire d'élargir notre vision à la fois sur les mobilités à Sfax mais aussi sur la perception de lieux que nous avons identifié comme étant à enjeux tels que la gare, Taparura et le littoral. L'objectif de ces questionnaires étaient donc de récolter des données quantitatives reflétant les pratiques de mobilité des Sfaxien.ne.s, mais aussi de récolter des données qualitatives de l'ordre du ressenti des habitant.e.s.

### COMMENT?

Nous avons préparé 2 questionnaires en amont de notre arrivée à Sfax : un plutôt axé sur les mobilités et un plutôt sur l'accès à la mer et Taparura. Nous avons construit ces questionnaires sur un logiciel nous permettant de récolter les réponses instantanément afin que nous puissions ensuite les traiter.

Nous avons prévu de poser le questionnaire "mobilités" au sein de la gare de Sfax mais nous n'avons malheureusement pas obtenu l'accord de la SNCFT pour les réaliser sur place. Nous avons alors décidé de diffuser les deux questionnaires auprès des Sfaxien.ne.s par le biais de nos collègues qui les ont ensuite partagé sur leurs réseaux sociaux.

### QUELLES DONNÉES?

Ces questionnaires nous ont permis de récolter 67 réponses. Ces informations récoltées auprès des membres de la société civile nous ont permis d'élaborer des statistiques et même d'identifier des besoins quant aux mobilités des Sfaxien.ne.s. De plus, comme nous l'avions prévu, des données qualitatives ont été récoltées et nous ont permis de rendre compte des ressentis par rapport à la gare de Sfax et au projet Taparura. Finalement, ces données qualitatives et quantitatives récoltées nous ont permis à la fois d'alimenter notre travail de scénario mais aussi de renforcer notre propos dans le cadre de ce rapport dans lequel nous valorisons les statistiques élaborées.



## OUTIL 5 : MICRO-TROTTOIRS AUPRÈS DE SFAXIEN.NE.S

### POURQUOI?

Le cinquième outil que nous avons choisi de mobiliser sont les micro-trottoir auprès de Sfaxien.ne.s. L'objectif était de récolter de plus amples informations pouvant appuyer les enjeux forts identifiés pour chaque scénario (6ème outil mis en oeuvre).

### COMMENT?

Nous avons décidé de mettre en place, au cours de l'atelier, un nouvel outil qui est le micro-trottoir. L'objectif était de récolter le plus d'informations possibles de l'ordre du ressenti et du vécu auprès de Sfaxien.ne.s. Pour cela, certains membres du groupe sont allés à la rencontre d'habitant.e.s de manière aléatoire pour leur poser des questions ouvertes, et ce à des endroits stratégiques tels que la route de Tunis au niveau de Sakiet Ezzit, la sortie du lycée El Habib Maazoun et autour de la gare.

### QUELLES DONNÉES?

Les données récoltées étaient principalement de l'ordre du ressenti des Sfaxien.ne.s à propos de la sécurité liée à la présence des voies de chemins de fer sur la route de Tunis, de leur perception quant à la place de la gare dans la ville mais aussi plus généralement de leur vision de Sfax. Finalement, ces données récoltées apparaissent dans ce rapport sous la forme de citations qui mettent en avant une dimension plus sensible permettant de légitimer nos propos et observations.

Finalement, la mobilisation de l'ensemble de ces outils nous a permis de récolter des données variées que nous avons souhaité valoriser dans le cadre de scénarios. Ceux ci nous ont permis de développer des propositions d'aménagement prenant en compte notre objectif principal : penser la place de la gare dans la ville et questionner son futur rôle tout en interrogeant les modalités de reconquête de Sfax sur son littoral. Cette ligne directrice nous a amené à nous questionner sur la localisation de la gare, c'est pourquoi nous avons choisi d'entrer dans une dimension de projet.

Afin d'organiser au mieux notre temps de travail à Sfax, nous avons fait le choix d'élaborer 3 scénarios différents par petits groupes d'environ 6 ou 7 étudiants. Ces trois scénarios se basaient sur les trois variantes de localisation qui avaient été proposées par la municipalité de Sfax lors de la phase de réflexion du projet mais suivaient un fil directeur commun qui était : la réconciliation de la ville avec son littoral par le biais de la gare. Ainsi, ces trois variantes de localisation nous ont uniquement servi de base méthodologique : tout le contenu et la réflexion développés dans chaque scénario sont issus des travaux de groupes.

L'élaboration de ces scénarios nous a surtout permis de développer des prises de positions quant à certains enjeux tout en mettant en avant des propositions d'aménagements. Nous avons pu les présenter lors du séminaire de clôture le 26 Novembre 2019 sous la forme de visuels de projet : schémas d'intentions, projections 3D, cartes qui étaient accompagnés par nos discours.

Les différents outils mis en oeuvre ont permis de récolter des données variées, et le rapport suivant permet le traitement de ces données. Dans un premier temps, nous avons replacé les informations dans un contexte plus global afin de dresser un diagnostic général de la ville et des dynamiques en cours. Cela nous a ensuite permis de dégager des perspectives d'évolution, sur lesquelles nous appuyons le développement de nos scénarios.

## **CHAPITRE 1 : SFAX AUJOURD'HUI : QUELS ENJEUX POUR LA VILLE ?**

Une forte croissance démographique  
et urbaine

Prédominance de la voiture

Un transport ferroviaire en perte de  
vitesse

Des évolutions qui nécessitent une  
meilleure coordination

# UNE FORTE CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE ET URBAINE

La ville de Sfax s'inscrit aujourd'hui dans l'agglomération du Grand Sfax qui regroupent 7 communes : Sfax, Thyna, El Ain, Gremda, Chihia, Sakiet Ezzit et Sakiet Eddaier. Ces 7 communes dénombrent 515 725 habitant.e.s<sup>5</sup> (d'après le recensement général de 2014) et couvrent une superficie de 22 000 hectares<sup>6</sup>. L'agglomération s'organise autour de la municipalité de Sfax, qui regroupe essentiellement des activités de production, les services, les équipements et de six communes périphériques accueillant principalement des fonctions résidentielles. Cependant, ces communes périphériques du Grand Sfax tendent à se développer

en tant que pôles secondaires<sup>7</sup>.

L'agglomération du Grand Sfax constitue une centralité au sein du gouvernorat, tant du point de vue démographique, puisqu'elle représente plus de 60% de la population du gouvernorat, que d'un point de vue économique. En effet, l'industrie, l'agriculture ainsi que les services rythment l'activité de cette aire urbaine, faisant de la ville de Sfax la seconde ville économique à l'échelle du pays.

TABLEAU DE POPULATION DU GRAND SFAX					
	POPULATION COMMUNE	% de Croissance annuel	DENSITÉ (h/km <sup>2</sup> )	Activité	NIVEAU DE DEPENDENCE (Centre ville)
Sfax Centre+ Medina	101176	0,29%	4871 h/km <sup>2</sup>	Cité commerciale administrative	
Sakiet Ezzit:	53243	1%	3040 h/km <sup>2</sup>	Cité dortoir	HAUT
Sakiet Eddaier:	54487	1,30%	3681 h/km <sup>2</sup>	Cité Artisanale	HAUT
Gremda:	40854	1,16%	2444,8 h/km <sup>2</sup>	Cité Agricole-commerciale	HAUT
Chihia	26300	0,90%	3603 h/km <sup>2</sup>	Cité Commerciale	MOYEN
El Ain:	43337	1,26%	2765,6 h/km <sup>2</sup>	Cité dortoir	HAUT
Sfax Ouest:	110125	0,30%	6590 h/km <sup>2</sup>	Cité Universitaire	HAUT
Thyna:	45647	0,71%	1480 h/km <sup>2</sup>	Cité Médicale	MOYEN
Sfax Sud	119139	0,05%	1336 h/km <sup>2</sup>	Cité Agricole-Volaille	HAUT
POPULATION TOTAL DU "GRAND SFAX"	594308		3312,37 h/km <sup>2</sup>		

\* Recensement Général de la Population et de l'Habitat (2014)

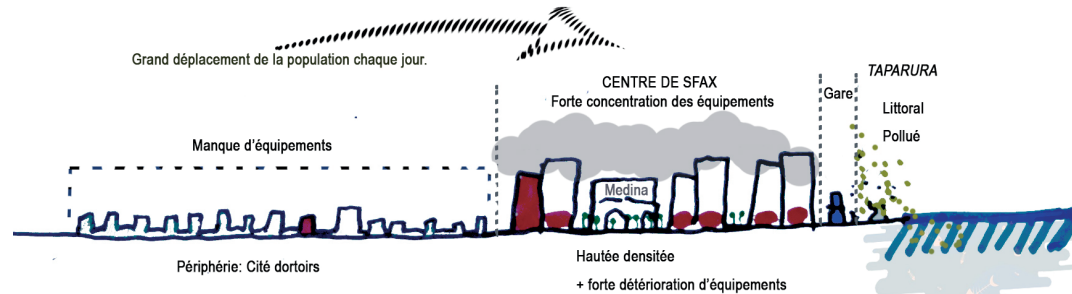
*Sfax à travers le recensement général de la population et de l'habitat (2014)  
Gouvernorat de SFAX*

## Démographie

Le Grand Sfax est très peuplé, ce qui s'explique en partie par la présence de multiples activités. Les secteurs du Grand Sfax se distinguent par des activités particulières : Sakiet Ezzit, par exemple, accueille principalement une fonction résidentielle tandis que le secteur Sfax Ouest se distingue plutôt par la présence d'une cité universitaire. La croissance de la population dans ces communes périphériques est constante, tandis que dans les communes les plus proches du centre la population stagne.

Sfax dépend beaucoup de son centre-ville. Chaque jour, les habitant.e.s des communes alentours se déplacent vers le centre pour aller au travail, pour étudier etc... Avec cette polarisation du centre-ville, les problèmes de transport et de congestion automobile sont de plus en plus prononcés.

Dans le cadre de l'urbanisation planifiée de Sfax, on peut voir le contraste entre le centre et le reste de la ville: les activités et les flux sont concentrés dans le centre-ville, ce qui provoque une détérioration des équipements et infrastructures. A contrario, dans la périphérie où la fonction résidentielle est dominante<sup>8</sup>, nous constatons un déficit d'équipements<sup>9</sup>.

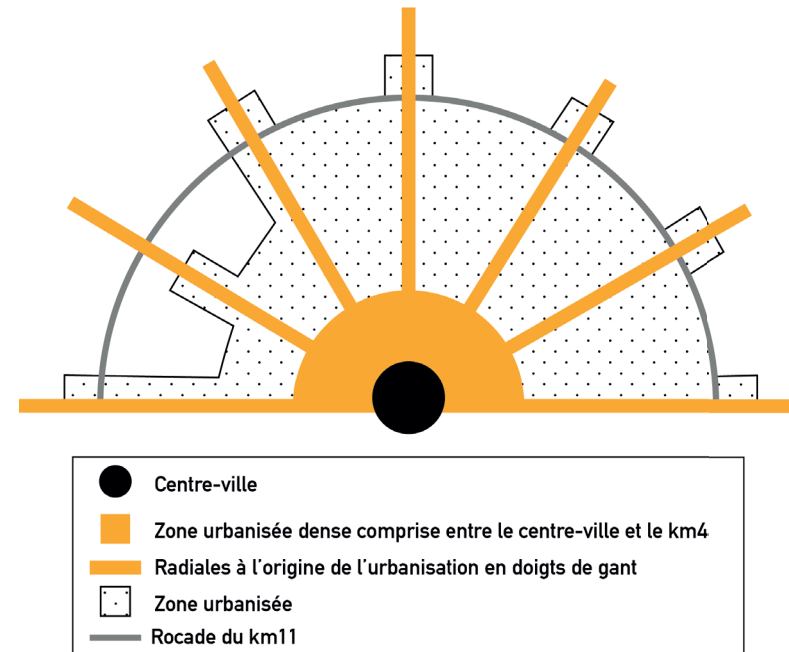


*Profil urbain selon l'étude des équipements - coupe réalisée par notre groupe d'étudiant.e.s*

## Morphologie

La morphologie de Sfax est semi-radioconcentrique. Le coeur de la ville est la médina, à l'intérieur de laquelle Sfax était entièrement contenue jusqu'au XIX<sup>e</sup> siècle. La ville s'est ensuite construite selon différentes formes : l'urbanisation linéaire, le développement dispersé et l'extension diffuse en périphérie. L'urbanisation linéaire se retrouve sur les radiales, c'est-à-dire sur les grands axes de circulation. Elles accueillent principalement des fonctions commerciales et résidentielles. L'urbanisation dispersée, dite aussi sporadique, est caractérisée par "l'existence de noyaux à densités élevées séparés du reste de l'espace bâti par des creux ou par une urbanisation diffuse"<sup>10</sup>.

La croissance de la ville peine à être maîtrisée par les différentes stratégies de planification, comme par exemple celle portée dans le rapport "Sfax 2030", ou encore dans le plan d'aménagement en vigueur de Sfax. Si le centre-ville a fait l'objet d'aménagements spécifiques, les aires périurbaines font plutôt l'objet d'une urbanisation non-encadrée. Aujourd'hui, Sfax cherche à recentrer l'étalement périurbain autour de pôles secondaires.



*Schéma d'organisation de la ville - réalisé par notre groupe d'étudiant.e.s*

## Économie

L'économie de la ville de Sfax s'est construite au fil du temps grâce à son ouverture sur la mer et son littoral. Son port commercial lui confère la place de deuxième capitale économique de la Tunisie, avec des exportations qui s'élèvent à 900 millions de dinars par an<sup>11</sup>.

Au vu des chiffres suivants, le port de Sfax est particulièrement important pour le pays : 90% de la production nationale de phosphate, 45% des produits de la mer, et 45% de la production de sel marin [8].

### *Un tissu économique très diversifié mais dominé par l'activité agricole*

En plus de son port, la ville abrite d'importants pôles d'activités générant des emplois, qui font d'elle une ville avec un taux de chômage faible pour la Tunisie, d'environ 12% en 2014<sup>12</sup>.

Le tissu économique de la ville de Sfax est composé de plusieurs activités, notamment la pêche, les industries dont le textile, le phosphate, l'énergie et l'agriculture, notamment la culture de l'olive. Cette dernière est particulièrement importante à l'échelle du pays puisqu'elle représente 60% des exportations nationales d'huile d'olive. En effet, les terres agricoles occupent la quasi-totalité de la superficie de la région (soit 90%) [8].

Les activités économiques sont situées le long des principaux axes routiers mais également au centre-ville où l'on retrouve le plus souvent les industries familiales dans les quartiers de la ville et la médina.

Le transport de marchandises quant à lui, est majoritairement réalisé par les trains de fret. Ainsi, cela place la question de la réorganisation du chemin de fer à Sfax au cœur d'enjeux économiques importants à ne pas négliger.

### *Des activités sources de pollutions*

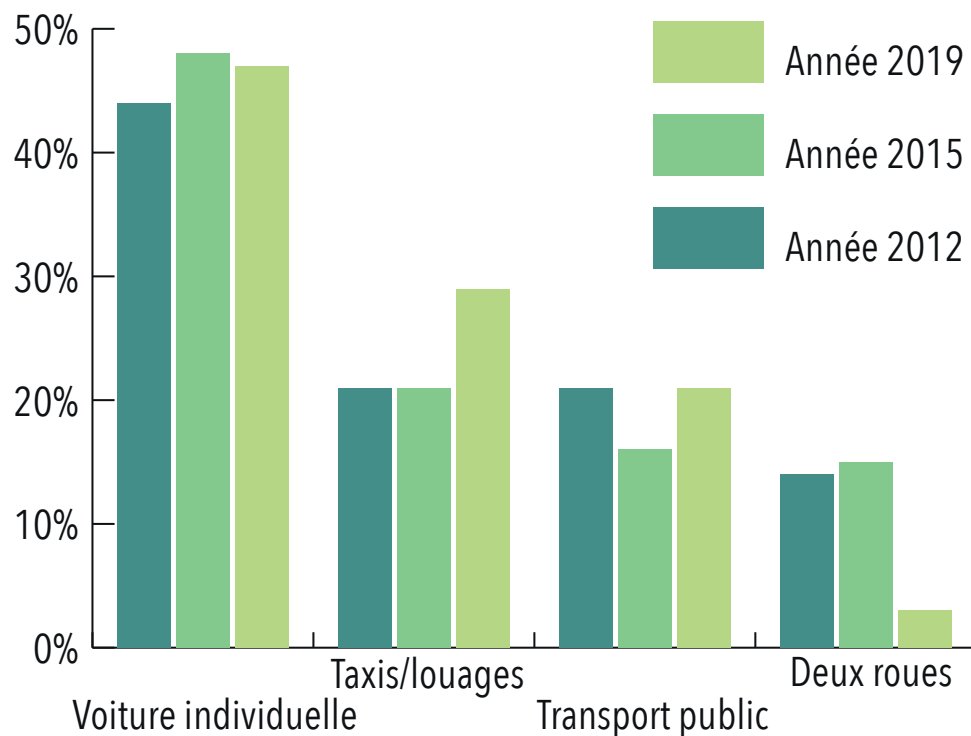
La principale source de pollution et d'inquiétude à Sfax est l'usine de phosphate de la SIAPE (société industrielle d'acide phosphorique et d'engrais). Cette usine produit un type de phosphate très demandé à l'exportation: il s'agit donc d'une activité très rentable mais aussi d'une grande source de pollution. En effet, elle rejette des fumées acides et produit du phosphogypse, un déchet industriel très toxique et légèrement radioactif<sup>13</sup>. Cela est d'autant plus préoccupant que l'usine se situe en pleine zone urbaine. Le chemin de fer joue également un grand rôle quand à l'exploitation de cette usine et par extension, à la pollution de la ville de Sfax. En effet, nous avons pu observer lors de notre première étude de terrain un grand nombre de wagons de fret contenant du phosphate et du phosphogypse derrière la gare et aux abords du site de Taparura.

Pour pallier le problème de pollution, la ville a mis en place un certain nombre de mesures, notamment celle de fermer l'usine de SIAPE, d'engager des actions de sensibilisation contre le dépôt sauvage d'ordures auprès de la population et de reconquérir le front de mer grâce au projet Taparura. Alors que la fermeture de la SIAPE est désormais actée, il devient important de réfléchir à la réorganisation du chemin de fer dans ce secteur et l'emplacement de la gare à Sfax constitue alors un enjeu de taille quant à la reconquête de front de mer, la liaison entre le site de Taparura et le reste de la ville au même titre qu'à la réduction de la pollution liée à l'industrie du phosphate.

# UNE PRÉDOMINANCE DE LA VOITURE

À Sfax, 8 citoyen.ne.s sur 10 se déplacent principalement vers, depuis ou dans le centre-ville selon l'enquête de déplacements de Sfax 2015<sup>14</sup>. Cette dynamique peut s'expliquer par la concentration d'emplois dans cette partie de la ville. D'ailleurs, la majorité des Sfaxien.ne.s se déplacent pour se rendre à leur lieu d'études (Lycée, université) ou de travail. De plus, la moyenne de distance parcouru est de 9km [14] et d'après notre enquête, une part importante de 36% utilise au moins deux modes pour se déplacer.

«J'habite loin d'ici mais je bosse ici au centre ville  
parce qu'il y a plus de travail»  
Extrait des micros trottoirs



Les Sfaxien.ne.s privilégient les modes de déplacements motorisés, selon les résultats des questionnaires que nous avons réalisés. Les plus utilisés sont principalement les voitures individuelles, les taxis et les louages. Ils sont utilisés par 69% des Sfaxien.ne.s d'après la dernière enquête de déplacements en 2015. Cette pratique a tendance à augmenter si on la compare à l'enquête précédente de 2012 [14].

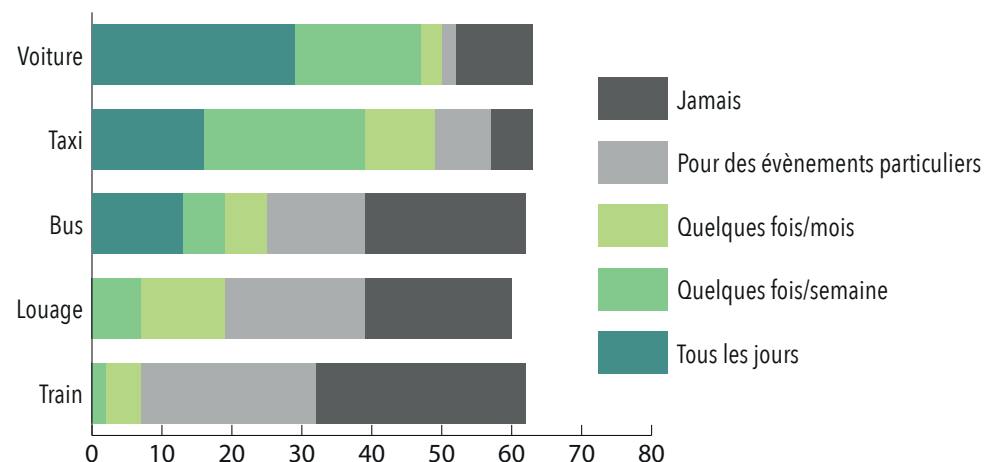
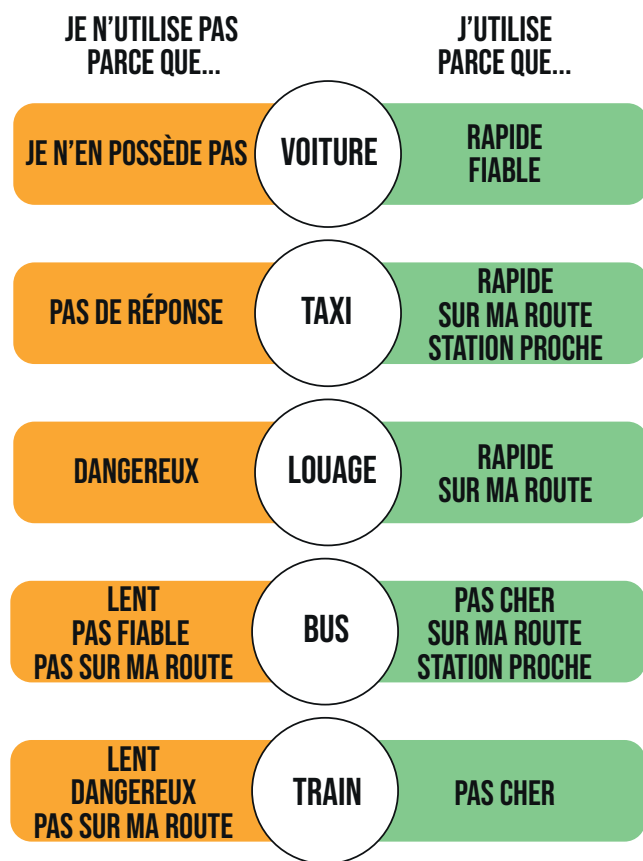
«Aujourd'hui la voiture est dominante et en croissance  
sur la ville de Sfax.»  
Hans Van Eibergen, expert consultant en mobilités

Véhicule motorisé le plus utilisé (2019)

Diagramme réalisé par le groupe d'après les données récoltées par le questionnaire en ligne réalisé par les étudiants en 2019, et mis en perspective avec des données de l'enquête mobilité 2012-2015 réalisé par la SMLS.

Concernant la fréquence d'utilisation des différents modes de déplacement, la voiture individuelle est aussi la plus utilisée, suivie par le taxi et le bus.

La voiture individuelle est utilisée tous les jours par la moitié des Sfaxien.ne.s interrogé.e.s. En effet, il y a un taux de motorisation des ménages égal à 45% [14] : ce pourcentage est très élevé si on le compare avec celui à l'échelle du pays qui est de 27%<sup>15</sup>. La raison principale de l'utilisation de ce moyen de transport est sa rapidité et sa fiabilité.



Fréquence d'utilisation des modes de déplacement motorisés (2019)  
Diagramme réalisé par le groupe d'après les données récoltées dans le questionnaire en ligne

De plus, dans un contexte d'insécurité confirmé par les femmes tunisiennes rencontrées, la voiture représente un espace moins dangereux que l'espace public.

*«J'habite à la médina mais je ne marche pas à pied à cause de l'insécurité, les hommes draguent les filles et mon papa m'emmène le matin au lycée et vient me chercher après les cours en voiture»*

Extrait des micros trottoirs - Une étudiante du lycée El Habib Maazoun

Aussi, la voiture reste un symbole de pouvoir économique et social à Sfax.

*«Le pays est encore en train de découvrir la voiture, qui reste un symbole, une marque de statut social. Si en France on arrive à passer le cap, c'est parce qu'on est déjà passé par l'étape du tout-voiture, dans les années 1970»*

Hans Van Eibergen, expert consultant en mobilités





*Stationnements sur voirie et sur les trottoirs - photos réalisées par les étudiant.e.s*

Par ailleurs, la priorisation de la voiture est également visible dans l'espace public: l'aménagement de la ville actuelle favorise les déplacements motorisés au détriment des piétons. L'espace public est plus utilisé par les véhicules motorisés et par le commerce.

De plus, il est parfois difficile à Sfax de traverser les rues. Par exemple, des avenues principales comme l'avenue Habib Bourguiba et Ali Belhouane ne possèdent pas de feux de circulation au carrefour entre les 100m et la porte Beb El Diwèn, l'accès principal à la Médina, ce qui rend difficile voir très souvent dangereuses les traversées piétonnes. Concernant le vélo, il est très peu voire pas du tout utilisé par les Sfaxien.ne.s. Du coup, il n'existe pas d'infrastructure pour promouvoir ce mode de déplacement: il n'y a pas de pistes cyclables dans la ville ni de mobilier dédié au stationnement des cycles.





*Trottoirs plantés - photo réalisée par les étudiant.e.s*

*«On a pas de trottoirs, ils sont occupés de manière illégale par les commerçants, les terrasses, les restaurants, les bandits, les parkings. Tout cela oblige les piétons et les handicapés, à ne pas utiliser les trottoirs car ils sont occupés. Donc ils se retrouvent sur la chaussée avec tous les risques que l'on peut imaginer»*

*Zied Mallouli, initiateur de l'association Sayeb Trottoir*

En effet, la marche est le mode de déplacement le plus utilisé pour seulement 3% des Sfaxien.ne.s enquêté.e.s. La ville n'aurait pas les infrastructures physiques pour accueillir les piétons. Les trottoirs sont souvent conçus de telle manière qu'ils ne facilitent pas le déplacement piéton. Comme nous pouvons le voir sur les photographies ci-dessous à gauche, des palmiers ont été plantés au centre du trottoir empêchant alors les piétons de circuler. Sur les photographies de droite, on remarque que les trottoirs sont très étroits. nous pouvons également voir que les trottoirs sont à la fois en mauvais état à gauche, et avec de nombreux déchets à droite.

*Trottoirs étroits - photo réalisée par les étudiant.e.s*











Les autres véhicules motorisés les plus utilisés sont les taxis et les louages. Un quart des Sfaxien.ne.s interrogé.e.s utilise le taxi tous les jours : il est très apprécié pour sa rapidité et sa facilité d'accès. De plus, il existe une importante offre de taxi : le parc existant dénombre 3500 taxis licenciés, qui répondent aux déficiences et dysfonctionnements du service de transport collectif mais qui, par conséquent, contribuent à entretenir l'omniprésence

de l'automobile dans les déplacements.

En ce qui concerne les louages, les Sfaxien.ne.s précisent qu'ils sont aussi pratiques que le taxi. Pourtant, les personnes interrogées signalent la dangerosité de ce mode de déplacement. En effet, ils roulent à une vitesse supérieure de celle des voitures et comme c'est un moyen de transport collectif, seuls le conducteur et le copilote ont des ceintures de sécurité.



*Photos : taxis et station de taxis -  
photos réalisées par les étudiant.e.s*

*«La période post-révolution a été marquée par une certaine instabilité dans les transports publics et donc les taxis ont été un acteur important pour répondre aux attentes des Sfaxien.ne.s en termes de transport»*

Kamel Beltaif, représentant du syndicat de taxis



En ce qui concerne les bus et le train, ils sont considérés comme peu chers. Pourtant, ce sont les modes de déplacement les moins utilisés par les Sfaxien.ne.s. Le bus est perçu comme un moyen de transport lent. En effet, la fréquence de passage est limitée et peu fiable, et de ce fait, il n'y a pas d'horaires fixes. Les arrêts de bus sont peu visibles,

exceptés au niveau des trois grandes gares routières (Bab Jebli, El Karia, El Kasba). C'est pour ces raisons qu'il existe une représentation négative du service de bus urbain actuel dans l'enquête de déplacement de 2015.

De plus, il y a un sentiment d'insécurité lors de l'utilisation des transports en commun.



*Photos : bus et station de bus -  
photos réalisées par les étudiant.e.s*

*«On n'utilise pas le transport public, on est toujours amené par nos parents parce que c'est dangereux, ils ont peur des hommes dragueurs»*

Trois étudiantes du lycée El Habib Maazoun

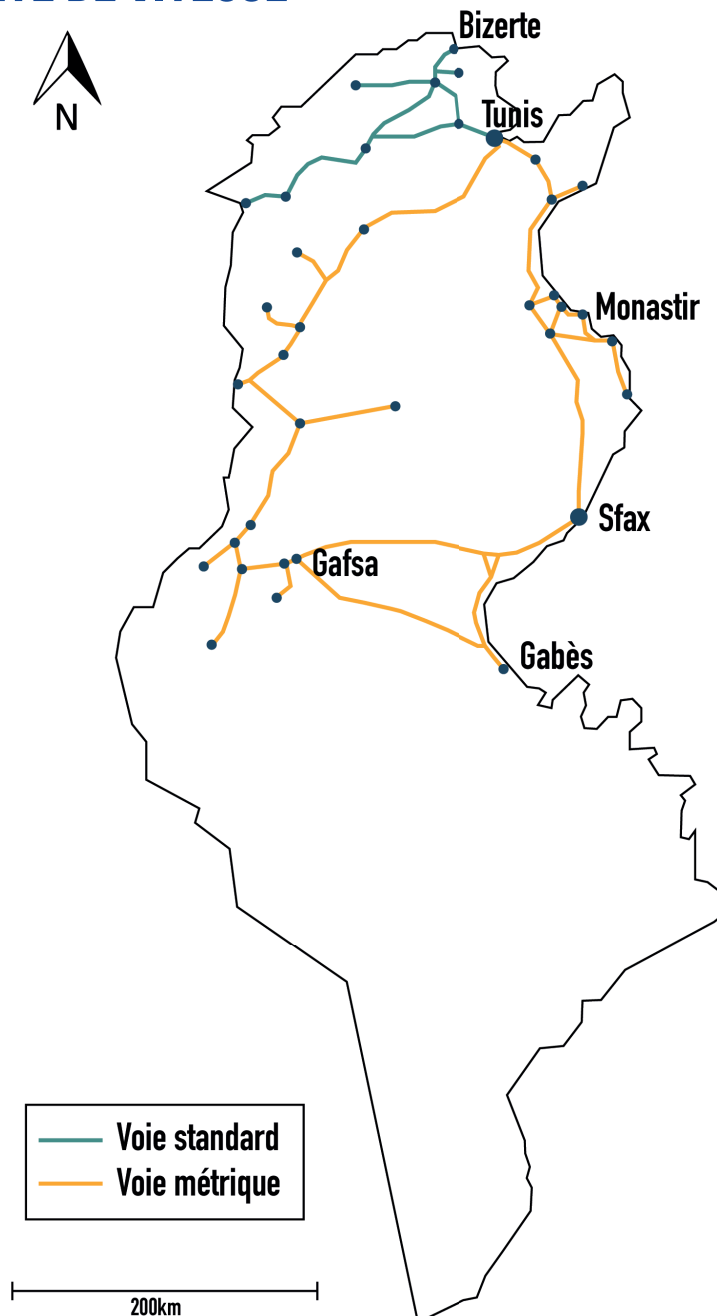
En ce qui concerne le train, presque la moitié de l'échantillon avoue ne jamais le prendre. Outre sa lenteur, il est également mentionné la dangerosité. En effet, les traversées des rails peu sécurisées pour

les piétons ou les automobilistes, sont à l'origine de nombreuses collisions. De fait, le transport ferroviaire est de manière générale en Tunisie peu performant.

# UN TRANSPORT FERROVIAIRE EN PERTE DE VITESSE

Le chemin de fer est présent en Tunisie depuis 1872, date d'ouverture de la ligne Tunis - La Marsa. Depuis, le réseau s'est développé et compte 23 lignes, qui desservent la grande moitié nord du pays, de Bizerte jusqu'à Gabès.

Le réseau est géré par la SNCFT (Société Nationale des Chemins de Fer Tunisiens), établissement public non administratif, doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière, sous la tutelle du ministère des transports. Cette société détient le monopole en ce qui concerne le transport de voyageurs sur les grandes lignes et en banlieue mais aussi le transport de marchandises. On distingue deux types de trains : les trains régionaux, qui desservent plus de stations, et les trains express entre les grandes villes tunisiennes. En ce qui concerne les infrastructures, près de 80% des lignes sont métriques, c'est-à-dire que les rails sont seulement éloignés d'un mètre, contre 1,437m pour les lignes standard. Le choix de la voie métrique s'explique par son coût : elle est plus économique car elle nécessite moins de travaux (du fait de son emprise au sol réduite) et moins d'entretien puisqu'elle accueille du matériel plus léger. Elle permet des rayons de courbure restreints et s'adapte donc mieux au terrain. Pour toutes ces raisons, la France choisissait généralement l'écartement métrique pour l'établissement de chemins de fer dans ses colonies. Cet écartement présente cependant des inconvénients : il a pour effet une limitation de la vitesse, il rend le freinage brusque plus



*Carte du réseau ferroviaire tunisien - réalisée par notre groupe d'étudiant.e.s d'après la SNCFT*

dangereux, et ne permet pas la circulation de trains lourds. De plus, la coexistence de voies normales et de voies métriques rendent la circulation plus compliquée, puisque les trains ne peuvent être adaptés aux deux fonctionnements à la fois.

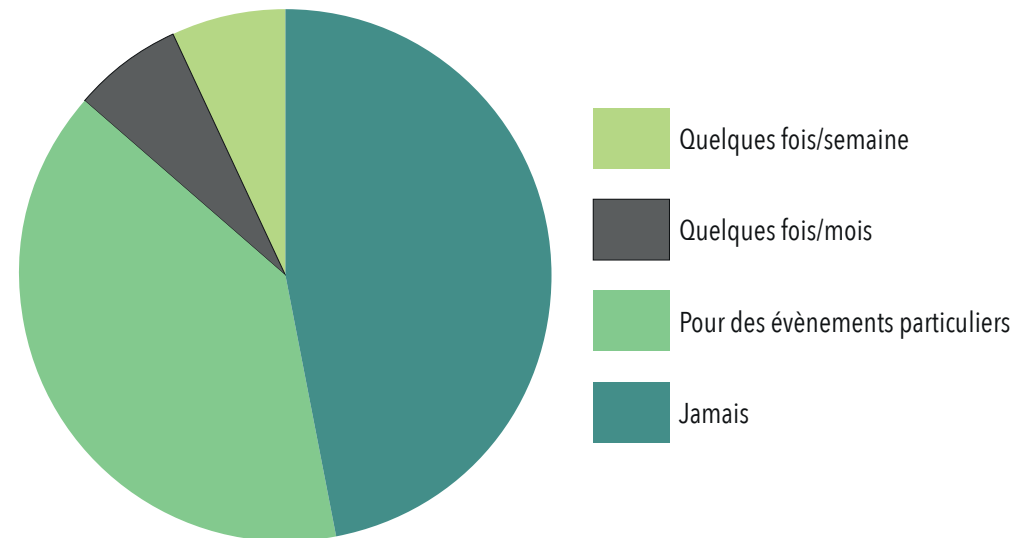
Le réseau desservant la ville de Sfax est constitué de rails métriques. La ville se situe sur la ligne Tunis - Gabès. La gare de Sfax a été construite en 1911. Il faut compter un peu plus de trois heures pour rejoindre Tunis depuis Sfax en train, même si en réalité, de nombreux témoignages avancent que le trajet est bien souvent beaucoup plus long. La ville est traversée par un train toutes les deux heures environ, voyageurs et marchandises confondus. Les principales marchandises qui transitent à Sfax sont liées à l'industrie du phosphate qui caractérise Sfax. Le nombre de voyageurs empruntant le train à Sfax semble être en baisse, selon des chiffres publiés dans l'Atlas de Sfax de 2013. En effet, le rapport note une baisse de fréquentation de près de 15% entre 2009 et 2011. Ces tendances ont été confirmées sur le terrain grâce à des questionnaires et des entretiens. De fait, d'après notre échantillon, 49% des personnes interrogées ne prennent jamais le train, et 41% ne le prennent que pour des événements particuliers.



Photos : voies ferrées et train - photos réalisées par les étudiant.e.s



Parmi les raisons évoquées, on retrouve en premier lieu la lenteur des trains, puis leur dangerosité et enfin, le fait qu'ils ne correspondent pas au trajet de la personne. On note alors que les louages représentent une sérieuse concurrence au train. En effet, ces minibus intercités sont souvent plus utilisés par les Sfaxien.ne.s pour rejoindre Tunis par exemple. La gare de Sfax, quant à elle, fait également l'objet de critiques de la part des personnes interrogées. L'offre de services y est considérée comme insuffisante et certain.e.s regrettent que Sfax ne dispose pas d'une gare plus importante. La situation de la gare est également parfois évoquée comme un atout, puisque proche du centre et de la médina. Elle est pour certain.e.s un lieu de rencontre et un lieu de repère.



Fréquence des déplacements en train

Diagramme réalisé par le groupe d'après les données récoltées dans le questionnaire en ligne

Passage à niveau - photo réalisée par les étudiant.e.s



Pont mobile - photo réalisée par les étudiant.e.s

### *"Les rails coupent la ville"*

Une mère de deux enfants interrogée à Sakiet Ezzit

Cependant, une gare en centre-ville induit des chemins de fer qui traversent la ville. Or ces derniers sont une grande source de dangers pour tout.e.s les habitant.e.s qui vivent à proximité. On compte de nombreux passages à niveaux entre la gare de Sfax et la rocade du km 11 (station de Sidi Salah), et ces derniers provoquent une dizaine d'accidents tous les ans. En effet, les barrières sont souvent en panne, et ce parfois pendant plusieurs jours selon certains habitant.e.s interrogés, mais il s'agit également d'un problème de sensibilisation, puisque les règles de circulation ne sont pas respectées aux abords des passages à niveaux et les barrières sont souvent ignorées.

*"Parfois les barrières fonctionnent, parfois elles ne fonctionnent pas. Elles peuvent ne pas fonctionner pendant 3 jours"*

Un commerçant dans une boutique proche d'un passage à niveau

*"Les accidents sont la responsabilité des usagers qui ne respectent pas les barrières, ils les contournent"*

Un commerçant dans une boutique proche des voies ferrées

De plus, certain.e.s habitant.e.s interrogé.e.s mettent en avant la coupure provoquée par les rails qui traversent la ville. Il semblerait même qu'ils soient sources d'inégalités foncières. A cela s'ajoute une vitesse du train qui n'est pas adaptée à une circulation en centre-ville. D'après un responsable de la municipalité, la vitesse a déjà été régulée par le passé mais les restrictions n'avaient été respectées qu'une dizaine de jours.

*"La gare est un obstacle entre le projet Taparura et le centre-ville"*

Rafik Oualha, chargé de la coopération à la municipalité de Sfax

Pour finir, la gare de Sfax est considérée par la municipalité comme un obstacle, physique et visuel, puisqu'elle se dresse entre le centre-ville historique (la médina et la ville européenne) et la zone de Taparura. Ce projet de grande ampleur est très important pour la ville, qui souhaite à terme en faire une nouvelle centralité.

*"La ville de Sfax cherche à se réconcilier avec la mer et à se rouvrir sur la mer."*

Faiez Neifar, société du métro léger de Sfax

## DES ÉVOLUTIONS QUI NÉCESSITENT UNE MEILLEURE COORDINATION

Le projet de transformation de la gare de Sfax engage l'implication et la prise en compte de nombreux acteurs. Ces derniers diffèrent par leur nature (privés, société mixte, pouvoirs publics, membres de la société civile), par leur échelle d'action (nationale, du gouvernorat, de la ville et même du quartier), par leurs temporalités d'action (le temps d'un mandat ou à plus long terme) mais également par leurs intérêts sur la question de la gare.

Une entrée par les différentes infrastructures de transport dans la ville nous permet d'avoir un aperçu global des jeux d'acteurs.

Tout d'abord, bien que la gare et les chemins de fer soient la propriété exclusive de la SNCFT, sa réorganisation nécessite la prise en considération des autres acteurs impliqués dans les mobilités à Sfax. Ce sont donc des enjeux nationaux et locaux qui s'entrecroisent pour ce qui concerne cette infrastructure.

Les autres infrastructures, à savoir les terminaux de bus, les gares de louages et les stations de taxis, ne font pas l'objet de jeux d'acteurs particuliers, puisqu'elles sont gérées par un acteur exclusif. Toutefois, elles demeurent concernées par le futur projet de gare multimodale et le projet de métro léger de Sfax. Nous assistons alors à une reconfiguration des rôles de chacun, et parfois à de nouvelles concurrences. De ce fait, il apparaît nécessaire de mettre en place une structure capable de fédérer tous les acteurs pour une meilleure organisation des transports à Sfax. C'est le rôle de l'Autorité Régulatrice des Transports Terrestres (AROTT) qui devrait être créée à Sfax, dès que les autorités locales disposeront des compétences nécessaires.

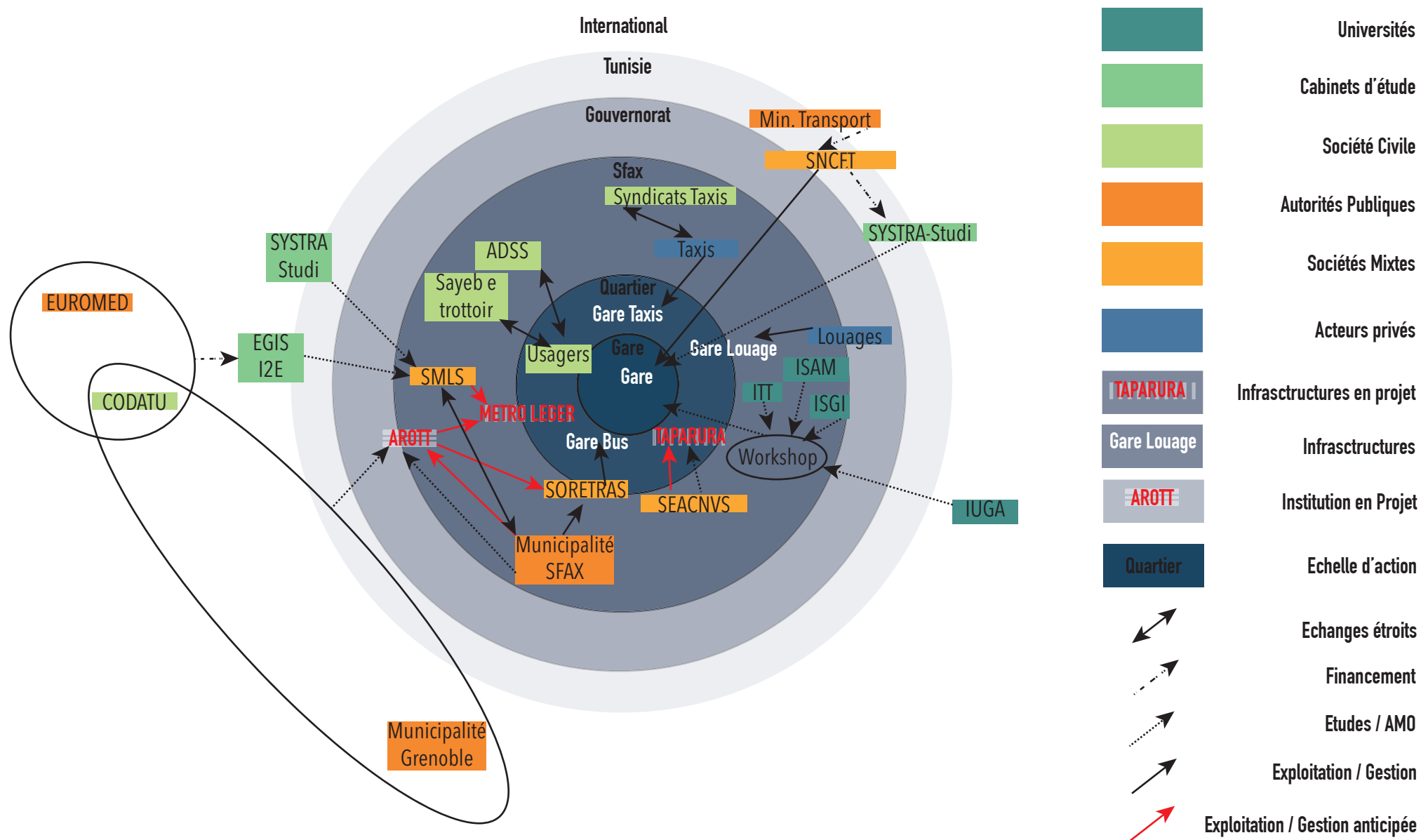
*"Il y a beaucoup d'intervenants, ce qu'il nous manque ici, c'est une structure justement qui assure la coordination entre tous ces acteurs (...) On est choisi par l'autorité centrale en tant que ville pilote pour mettre en place une telle structure"*

Hichem Elloumi, PDG de la SORETRAS

Un projet de gare multimodale doit donc prendre en compte l'ensemble des infrastructures existantes, mais aussi les différents acteurs professionnels des mobilités et les pratiques des usagers, et ce, en adéquation avec les perspectives d'évolution de la ville et du chemin de fer.



# Comment les acteurs des mobilités de Sfax se structurent autour des infrastructures existantes et projetées ?





## **CHAPITRE 2 : ET ENSUITE ? QUELLES PERSPECTIVES POUR SFAX ?**

Quel avenir pour le chemin de fer?

Le métro léger peut-il être la locomotive du changement ?

Un pôle multimodal à Sfax : quelle pertinence ?

## QUEL AVENIR POUR LE CHEMIN DE FER ?

A l'échelle multinationale, le projet d'une ligne reliant la Tunisie, l'Algérie et le Maroc fait son chemin depuis plusieurs années mais sa mise en oeuvre rencontre des difficultés. L'idée a été relancée en début d'année par l'UMA (l'union du Maghreb arabe), qui a obtenu un don de la banque africaine de développement. L'objectif est de faciliter les échanges commerciaux entre les trois pays et de permettre la libre circulation des personnes dans la zone. Un tel projet nécessite d'importants investissements mais aussi et surtout une certaine volonté et stabilité politique. Nous pouvons citer l'exemple de l'autoroute trans-maghrébine devant traverser la Mauritanie, le Maroc, l'Algérie, la Tunisie et la Libye qui n'a jamais abouti parce que plusieurs pays ont refusé d'ouvrir leurs frontières. Le projet de ligne ferroviaire trans-maghrébine est particulièrement portée par l'Algérie, qui souhaite profiter de ce projet pour moderniser une grande partie de son propre réseau. Cependant, il est probable que la vétusté des infrastructures freine l'aboutissement du projet, et plus particulièrement le système de rails métriques, qui ne permet pas la circulation d'une telle ligne.

Si un tel projet venait à aboutir, la Tunisie pourrait ainsi se doter d'une ligne à grande vitesse, qui permettrait de relier efficacement les principales villes du pays, dont Sfax. Cette dernière devrait alors se doter d'une gare d'envergure métropolitaine, en mesure d'accueillir des flux conséquents. D'après nos questionnaires, les personnes interrogées sont en demande d'une gare moderne, propre, et offrant des services de qualité. Beaucoup d'entre eux évoquent la nécessité de trains ponctuels, plus fiables et plus fréquents.

Pour ce qui est du transport de marchandises, il semblerait que les flux vont diminuer dans les années à venir, puisque Sfax souhaite cesser toutes les activités polluantes liées à l'industrie du phosphate dans son port. Ces dernières seront vraisemblablement relocalisées dans le port de Skhira. Sfax conserverait cependant son activité commerciale, qui représente aujourd'hui 100 000 containers par an.

*"La gare actuelle elle présente pas mal de nuisances et pas mal de facteurs de pollution : transport de soufre, transport de marchandises, ils sont du container. Ça ne s'adapte pas avec un centre de ville qui cherche à être valorisé et modernisé."*

Faiez. Neifar, Société du métro léger de Sfax

*"Il y a des négociations avec le port commercial pour laisser cette partie-là, cette rive on veut l'exploiter pour les croisières et activités touristiques, donc afin de permettre au citoyen d'accéder jusqu'à la mer."*

Rafik Oualha chargé de la coopération à la municipalité de Sfax

*"Tout ce qui est produits polluants on veut bien qu'ils soient dégagés de ce site là, surtout tout près du projet Taparura, un projet ambitieux pour la ville de Sfax, un projet touristique pour la ville de Sfax, donc il faut évacuer les produits polluants de ce côté-là."*

Rafik Oualha chargé de la coopération à la municipalité de Sfax

# LE MÉTRO LÉGER PEUT-IL ÊTRE LA LOCOMOTIVE DU CHANGEMENT?

*"Le tram est la locomotive du changement !"*

Hans Van Eibergen, expert consultant en mobilités

Les habitudes de mobilité des Sfaxien.ne.s semblent ne pas avoir beaucoup évolué puisque l'utilisation de la voiture individuelle et des taxis restent dominantes. Cela a été observé dans l'étude de faisabilité<sup>16</sup> du groupement Egis et I2E ainsi que dans les travaux menés par les étudiant.e.s des années précédentes (2013 et 2018). De plus, cela a été confirmé par les résultats de nos propres questionnaires et observations.

Pour ce qui est du transport en commun à Sfax, en terme de moyen, la SORETRAS disposait en 2013 de 234 bus de transport urbain distribués sur 30 lignes. D'après nos informations en 2019, la société possède 453 véhicules répartis sur 31 lignes. Pourtant, malgré cette augmentation des moyens et du réseau, les résultats de nos questionnaires illustrent une baisse de l'utilisation des bus. En effet, en 2013, pour la grande majorité des étudiant.e.s interrogé.e.s, 75%, se déplaçaient majoritairement en bus pour se rendre à l'Université. Aujourd'hui en 2019, seulement 21% des personnes interrogées prennent le bus tous les jours.

L'utilisation des louages et du train reste un moyen de déplacement occasionnel pour des trajets régionaux, ou nationaux. Les statistiques ne montrent pas de changement dans leur utilisation.

*«Nous on prend le louage, mais j'utilise quelquefois la gare pour rencontrer des amis»*

Deux hommes de 18 ans du lycée El Habib Maazoun

Pour ce qui est des modes doux : 81,4% des personnes interrogées ne prennent jamais le vélo et pourtant nous voyons émerger une nouvelle pratique du vélo (à hauteur de 12%), plutôt réalisée dans un objectif d'activité sportive. De même, pour la pratique de la marche, cette activité n'est pas reconnue comme un mode de déplacement efficace (trop lent) mais plutôt un moyen de « se débarrasser des kilos en trop » (cf questionnaire: pour quelle raison utilisez-vous ce mode de transport?). Il est intéressant de remarquer qu'en 2013, les étudiant.e.s n'avaient pas étudié les mobilités en vélo, ni la marche à pied. Peut-on alors parler d'un début de prise en compte des mobilités douces dans la ville de Sfax?

*"On veut donner plus de valeurs à ces lignes, à la marche à pied. On veut redonner la ville aux piétons."*

Faiez Neifar, société du métro léger de Sfax

Nous pouvons considérer que les mobilités dans la ville de Sfax vont être amenées à changer puisque la ville se prépare à accueillir un réseau de métro léger. En effet, pour la majorité des personnes interrogées, 75% sont au courant du projet et attendent la mise en place de l'équipement. De plus, 84,4% des personnes de notre échantillon déclarent que leurs habitudes de déplacement vont changer avec l'arrivée du métro léger.

*"Une étude d'acceptabilité a été lancée au début des études et a démontré que 91% de la population enquêtée est pour le projet."*

Faiez Neifar, société du métro léger de Sfax

# UN PÔLE MULTIMODAL À SFAX : QUELLE PERTINENCE ?

*"La gare multimodale (est) un projet primordial pour la ville"*  
Rafik Oualha, chargé de la coopération à la municipalité de Sfax

D'après nos observations et les réponses aux questionnaires, nous avons pu constater un manque de lisibilité et de fiabilité du réseau de transport en commun, ce qui explique aussi sa faible utilisation. De plus, nous avons identifié des besoins auxquels le réseau de transport en commun actuel ne répond pas : les trajets longues distances et la multimodalité dans les déplacements.

Créer un pôle multimodal pourrait permettre de rationaliser les services en reliant tous les modes de transport, tout en offrant une meilleure lisibilité du réseau. Par ailleurs, cela aurait pour effet de faciliter les correspondances et, par la même occasion, d'améliorer la qualité du service.

Comme l'ont souligné Monsieur NEIFAR et Monsieur MALLOULI lors des entretiens, les pratiques des habitant.e.s sont tributaires des services existants. C'est pourquoi il est probable que la part modale des déplacements en transport en commun soit amenée à augmenter avec l'arrivée du métro léger et le pôle multimodal.

*"Cette gare multimodale est très importante pour le secteur des transports à Sfax. Elle permet la liaison du métro léger, des taxis, des louages donc c'est une gare multimodale qui permet vraiment l'inter-liaison entre les différents intervenants du secteur des transports à Sfax."*  
Rafik Oualha, chargé de la coopération à la municipalité de Sfax





## **CHAPITRE 3 : QUELLES SOLUTIONS ENVISAGER POUR LA GARE DE SFAX ?**

Scénario 1 : Une nouvelle perspective  
pour Sfax

Scénario 2 : Plus qu'une gare, une  
nouvelle centralité pour Sfax

Scénario 3 : Sfax repousse ses limites



# TROIS SCÉNARIOS

La gare de Sfax, dont l'importance a désormais été largement démontrée, a fait l'objet de nombreuses études, de la municipalité de Sfax mais aussi de divers bureau d'études. Ces dernières ont fait émerger différentes propositions de localisation pour la nouvelle gare de Sfax. Nous avons fait le choix de nous appuyer sur certaines des solutions envisagées afin de mener au bout notre réflexion sur les enjeux de la place de la gare dans la ville de Sfax.

Les trois localisations retenues sont les suivantes :

1. Maintien de l'emplacement actuel, dans le prolongement de l'avenue Habib Bourguiba
2. Déplacement à environ 200m, à la hauteur des entrepôts de la SNCFT et du stade Cicalti
3. Déplacement à l'extérieur de la ville, à l'emplacement actuel de la station de Sidi Salah, proche de la rocade du km11



*Localisation des 3 scénarios  
Carte réalisée par le groupe*

## SCÉNARIO 1 : UNE NOUVELLE PERSPECTIVE POUR LA GARE DE SFAX

Ce premier scénario porte une réflexion autour de la reconsidération de la gare de Sfax en maintenant son emplacement actuel. La gare est aujourd'hui située au bout de l'avenue Habib Bourguiba, une axe important qui traverse l'un des quartiers les plus anciens de la ville connu sous le nom de ville européenne.

Le premier constat mis en avant dans ce scénario est le fait que l'emplacement actuel de la gare est stratégique. En effet, cette dernière est à la convergence des axes principaux et des radiales et est à proximité d'endroits emblématiques pour les Sfaxien.ne.s tels que la Médina, la Foire, la corniche.... De plus, cette centralité géographique de la gare est appuyée par les discours d'habitant.e.s qui considèrent la gare comme un point de repère, un point de rencontre dans la ville.

*"La gare est un lieu de rencontre, c'est facile de se retrouver. C'est la même chose pour les 100 mètres qui vont à la Médina"*

Homme de 30 ans, conducteur du train

Cependant, d'autres constats plutôt négatifs quant à la gare d'aujourd'hui sont aussi évoqués. Tout d'abord, le bâtiment actuel constitue une réelle barrière physique empêchant l'ouverture sur Taparura, et par extension sur le littoral. De plus, la gare de Sfax ne répond pas aux besoins des Sfaxien.ne.s qui évoquent le manque de lieux de rencontre (cafés, restaurants). Ce scénario vise donc à repenser la gare de Sfax à partir de ces constats et ce, tout en maintenant l'emplacement actuel.

L'idée centrale développée dans ce scénario est la création d'une continuité entre la ville existante et le projet Taparura qui a depuis longtemps été identifié comme étant le moyen pour ouvrir la ville sur son littoral. Cette idée centrale peut se résumer en deux grandes actions qui sont : la création d'une perspective visuelle depuis l'avenue Habib Bourguiba et la connexion avec l'existant via la création de continuités.





*Avant/Après depuis l'avenue Habib Bourguiba - Réalisation des étudiant.e.s*

## Connexion avec l'existant via la création de continuités

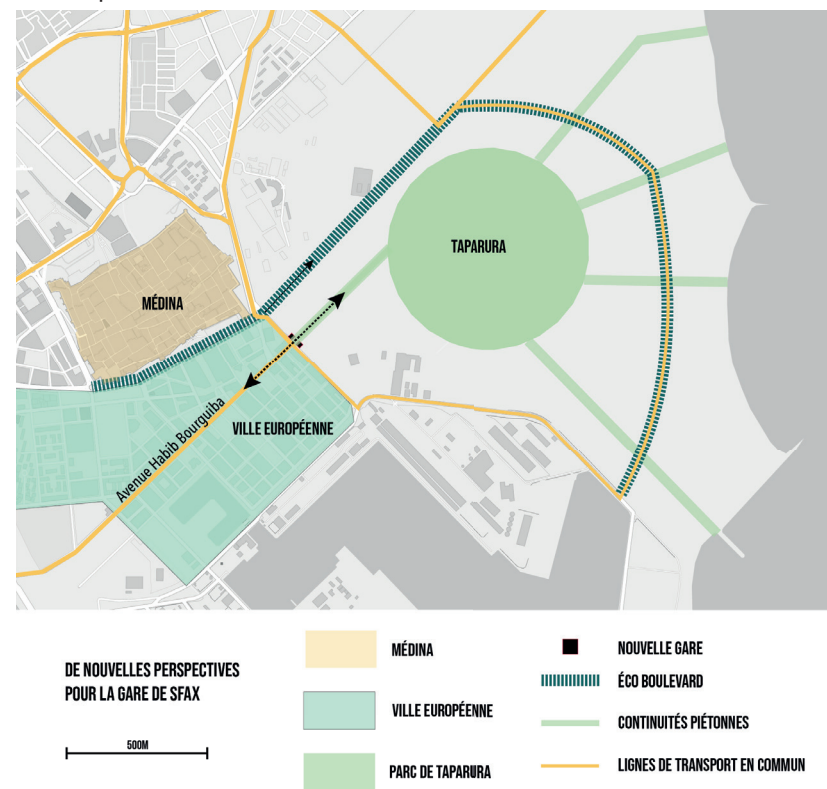
Pour connecter la future gare multimodale au tissu existant et au tissu futur du projet Taparura, ce scénario propose de créer des continuités. La plus évidente est celle créée entre la nouvelle place de gare et le parc Taparura : cette continuité se matérialise par la création d'une zone piétonne reliant les deux espaces. Afin de répondre à l'objectif d'ouverture sur le littoral, cette continuité piétonne sera prolongée depuis le parc Taparura par un rayonnement de cheminements piétons allant vers le littoral. Afin d'intégrer les autres modes de transports, différents axes sont créés sur la zone Taparura en prolongement de voies existantes tout en suivant le modèle "l'éco boulevard" déjà adopté qui mêle une voie centrale pour le métro léger, et des voies pour les voitures et piétons de part et d'autre. Afin d'affirmer le caractère multimodal souhaité pour la gare, les différentes lignes de métro léger planifiées sont prises en compte et complétées via la création d'une nouvelle ligne qui dessert Taparura. De plus, l'espace de la gare aura pour vocation d'inciter l'intermodalité en regroupant différents services tels qu'un parking sous terrain, une aire de dépose minute pour les taxis ainsi qu'un nouvel arrêt de tram et de bus.

Finalement, ce premier scénario porte une réflexion approfondie à l'échelle du bâti de la gare et de son espace proche sans se pencher sur l'insertion d'une gare multimodale à l'échelle d'un quartier, aspect qui est plutôt développée dans le scénario suivant.

## Création d'une perspective visuelle depuis l'avenue Habib Bourguiba

Le bâtiment de la gare a été identifié comme étant une barrière physique à l'ouverture de la ville sur Taparura. C'est pourquoi ce premier scénario envisage la création d'une perspective visuelle par l'enfouissement des lignes de chemins de fer et des quais.

L'espace libéré serait marqué par l'implantation de deux bâtiments espacés jouant le rôle de "repères" dans la ville et abritant des fonctions de bureaux déjà présentes dans le bâtiment actuel de la gare. La place située autour de ces bâtiments serait une opportunité pour accueillir des fonctions culturelles et de loisirs qui manquent dans la ville selon les habitant.e.s.



*Organisation de continuités - carte réalisée par le groupe d'étudiant.e.s*

## SCÉNARIO 2 : PLUS QU'UNE GARE, UNE NOUVELLE CENTRALITÉ POUR SFAX

Le scénario "plus qu'une gare, une nouvelle centralité pour Sfax" est pensé pour s'intégrer à l'échelle du quartier en parallèle avec le développement du projet Taparura. Pour cela, il est imaginé une gare multimodale qui s'implante à 200m au nord de l'emplacement de la gare actuelle, à côté du stade Cicalti sur la zone d'entrepôt et de réparation des wagons de trains. Ce choix de déplacer la gare à cet emplacement est justifié notamment par une forte volonté des habitants.e.s :

*"L'emplacement actuel n'est pas pratique, c'est trop écartée de la ville. Selon moi, il y a plus d'habitants proche du stade, là il serait plus connecté"*

Homme de 40 ans, serveur dans un café

Ce choix est également celui privilégié par les acteurs publics de la ville :

*"On recherche que ce soit un pôle moderne pour répondre à des fonctions de transport mais aussi à des fonctions de ville"*

Faiez Neifar, Société du Métro Léger de Sfax

Cette nouvelle localité est d'autant plus stratégique selon plusieurs points. Notamment, elle se situe sur une zone foncière de 25 hectares appartenant déjà à la SNCFT étant de ce fait déjà équipée de voies ferrées.

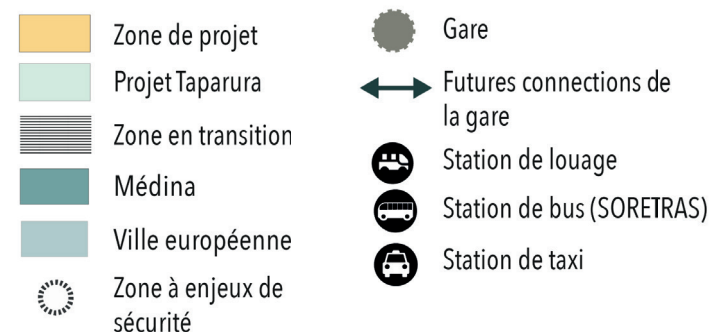
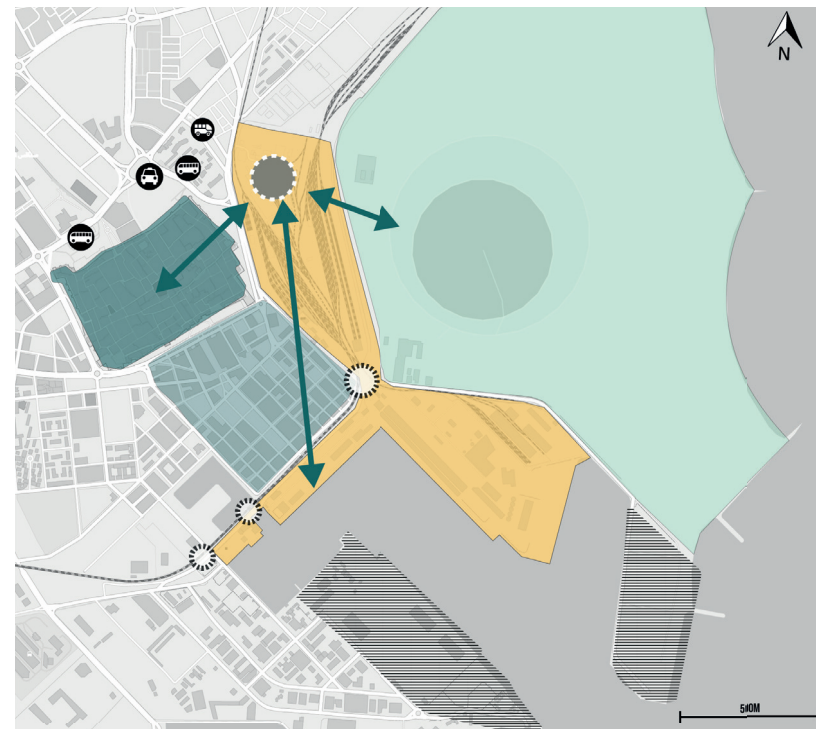
Des zones à enjeux ont également été identifiées selon nos observations directes. De nombreux accidents sont constatés chaque année :

*"Rue Haffouz entre la ville européenne et le port industriel, le long des rails des enfants jouent et se font happer par la vitesse du train. Ce n'est pas sécurisé"*

Myriam Gargouri, Enseignante à l'ISAMS

Afin de répondre à ces enjeux de sécurité, de création d'un pôle multimodal et de reconquête du littoral, le projet est présenté en différentes actions.

Comme nous pouvons le voir sur le schéma ci-dessous, la zone de projet est le point central faisant le lien entre la zone Taparura, la Médina, la ville européenne et la zone industrielle qui est en transition.



Zones à enjeux identifiées - carte réalisée par le groupe d'étudiant.e.s

## Sécurité et transition de la zone industrielle

Ce scénario intègre la volonté politique de déplacer les industries de phosphogypses à 60km au sud de Sfax (Gargour) et de transformer le port industriel au profit d'un port afin d'accueillir des bateaux de croisière. Cela permettrait de libérer le littoral de Sfax toutes les activités industrielles polluantes et grandes consommatrices d'espaces.

Ces mutations permettent alors d'ouvrir à nouveau les perspectives sur la mer à partir de la ville européenne et de donner un nouvel accès (visuel) au littoral.

*"Quand j'étais petite, je voyais la mer maintenant à cause du train, je ne la vois plus."*

Myriam Gargouri, Enseignante à l'ISAMS

Actuellement entre les voies ferrées et les barrières de protection il y a 9 mètres de terrains vagues. Cet espace est devenu le terrain de jeux d'enfants du quartier. Cette proximité directe avec le train sans système de sécurité (autre que les barrières pour les traversées des voitures) est devenue une source de danger.

Le projet est de créer un quai piéton/cycliste le long des voies ferrées. Ces aménagements ont alors 2 objectifs : réduire la vitesse des trains, in facto pour mettre un terme aux accidents. Mais également proposer aux visiteurs une promenade ombragée, aménagée afin de leur offrir une déambulation agréable.

## Création d'une gare multimodale, intégration du métro léger

La seconde raison pour laquelle le déplacement de la gare se faisant à cet endroit est stratégique, provient de la proximité géographique avec les stations de louage, de bus et de taxis. C'est ce point important qui a permis d'imaginer un projet intégrant ces différents moyens de transport afin d'en favoriser les points de connexion. L'aménagement de la gare à cet emplacement intègre également le futur tracé du Métro Léger et le terminus d'un BHNS (bus à haut niveau de service).

Ce projet a pour volonté de libérer de l'espace au sol en proposant d'enterrer la stationnement des louages ainsi qu'un parking relais. Les surfaces regagnées sur l'espace public pourrait permettre de proposer des zones végétalisées favorisant les îlots de fraîcheur dans la ville. Élément d'autant plus important que les étés sont très chauds.



*Coupe du parvis de la gare - réalisée par le groupe d'étudiant.e.s*

La gare multimodale devient alors le pivot entre la Médina, la ville européenne et le projet Taparura. Elle devient un levier incontournable et stratégique pour permettre à la ville de redonner l'accès au littoral aux Sfaxiens et de développer son tourisme.

Ce second scénario porte donc une réflexion approfondie à l'échelle du quartier et de l'intégration du projet Taparura. Cependant il n'ouvre pas les possibilités sur le très long terme ni n'intègre les perspectives d'évolutions de Sfax. C'est ce que le troisième scénario va chercher à développer.



## SCÉNARIO 3 : SFAX REPOUSSE SES LIMITES

*"Je pense que cette organisation de la ville doit être revue, repensée."*

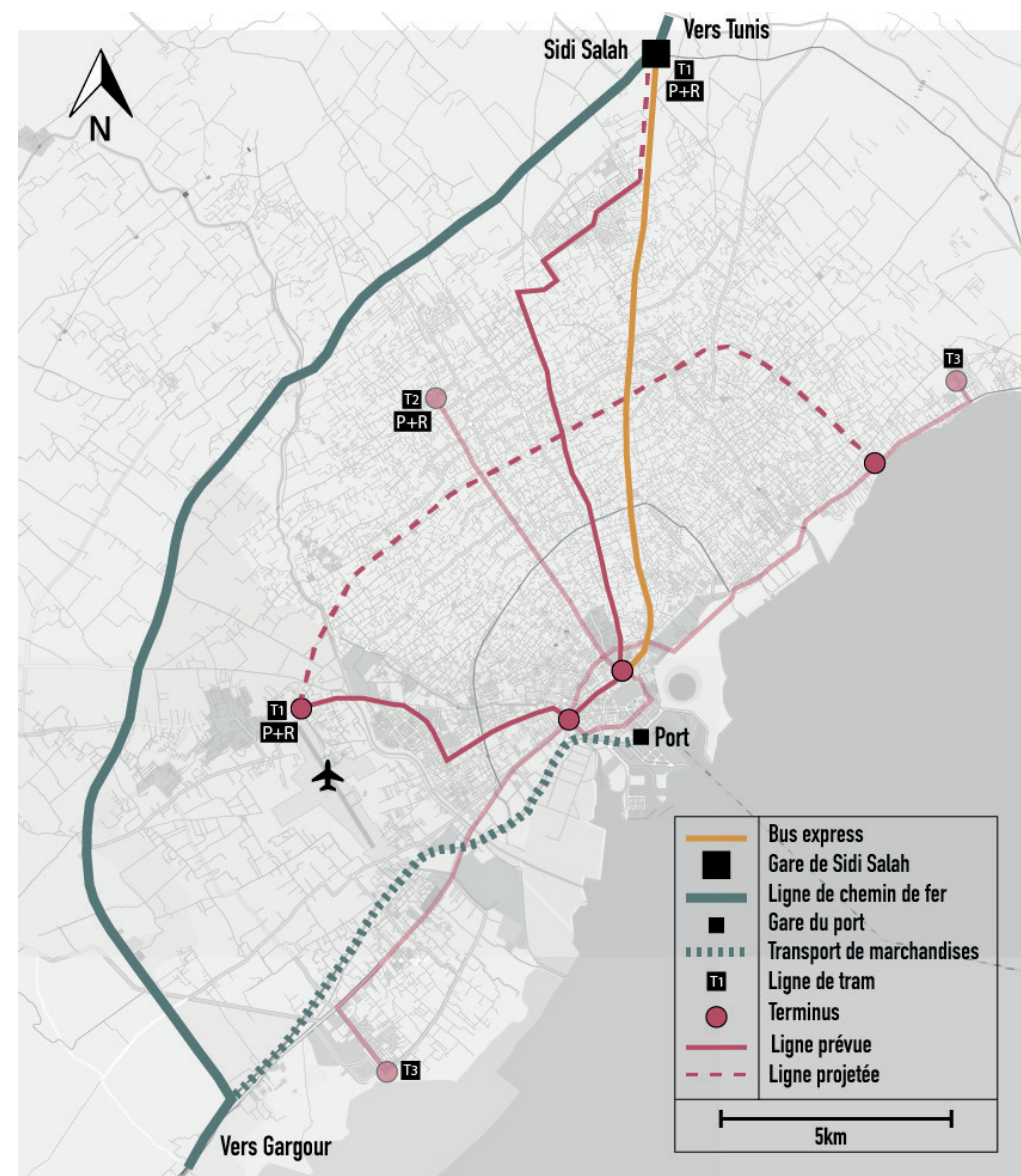
Hichem Elloumi, PDG de la Soretras

Ce troisième scénario envisage le déplacement de la gare à l'extérieur de la ville, à une dizaine de kilomètres du centre ville, à l'emplacement actuel de la station de Sidi Salah. Cette localisation est jugée stratégique à long terme, dans la mesure où la ville de Sfax va continuer à s'étaler, en suivant les grandes radiales. Il est probable et souhaitable que cette dynamique entraîne le développement de nouvelles centralités.

En parallèle, les modes de transport vont subir des transformations dans les années à venir, avec l'arrivée du métro léger dans la ville, et le possible développement d'une ligne à grande vitesse en Tunisie. Afin de se préparer à une telle dynamique de transformation, la ville de Sfax a besoin d'une gare de plus grande envergure, capable de capter et de diffuser l'ensemble des flux et ce sans conséquences néfastes pour le développement urbain.

*"J'ai peur chaque fois que j'emmène mes enfants à l'école parce que je dois traverser les rails"*

Une mère de deux enfants interrogée à Sakiet Ezzit



Organisation projetée du réseau de transport à Sfax - carte réalisée par groupe d'étudiant.e.s



## Création d'un pôle d'échange multimodal à Sidi Salah

Sidi Salah est actuellement une station faiblement desservie mais parfaitement située car proche de l'intersection entre la route de Tunis et la rocade du KM11. La nouvelle gare sera multimodale grâce au prolongement de la ligne de métro léger, la desserte par les bus à haut niveau de service, mais également des stations de taxis et de louages. Puisque l'implantation d'une nouvelle gare est très souvent vecteur d'une dynamique d'urbanisation, il est probable que cette dernière devienne une nouvelle centralité économique. En complément, nous proposons le détournement des voies de chemin de fer le long de la rocade du KM11 jusqu'à Gargour, la future plateforme logistique de la région. Ainsi les voies de chemin de fer ne traverseront plus la ville.

## Détournement des voies de chemins de fer le long de la rocade KM11

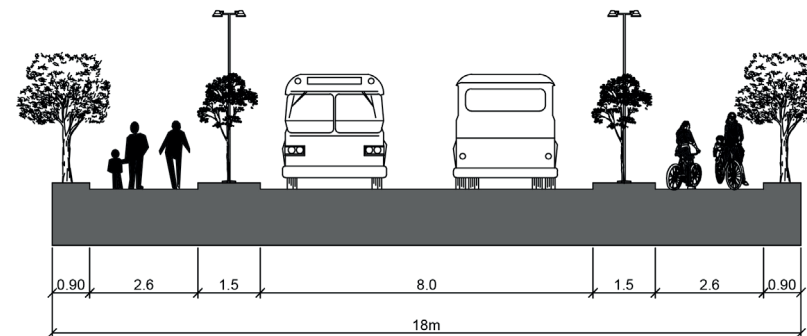
L'implantation de la nouvelle gare en périphérie entrainera un détournement des voies de chemins de fer le long de la rocade du km 11, détournement d'autant plus justifié par la possibilité du développement d'un réseau à grande vitesse.

La gare de Gargour a été choisie comme second point de raccordement du réseau existant en intégrant le projet de plateforme logistique déjà en cours. Cela permettra un acheminement des marchandises jusqu'au port commercial de Sfax, pouvant persister même après la potentielle requalification du port actuel en port de plaisance, ou bien supprimé s'il n'y en a plus le besoin.

## Requalification de la route de Tunis

Les chemins de fer qui traversent aujourd'hui la ville depuis Sidi Salah jusqu'au port pourront être supprimés. Cela permettra à la ville de s'affranchir du caractère séparatiste des voies, et par la même occasion de protéger les habitants des accidents, qui sont aujourd'hui fréquents.

Nous proposons alors de réutiliser la voie de chemin de fer et de la reconvertir en voie en site propre, spécialement dédiée à la circulation d'un bus à haut de niveau de service desservant le centre-ville depuis la nouvelle gare de Sidi Salah. Une partie de cette voie sera également réservée aux modes de déplacement doux, dans le but d'inciter les habitant.e.s à trouver des alternatives à la voiture, moyen de transport aujourd'hui très largement utilisé et causant des problèmes de congestion dans la ville. Une large piste cyclable sera donc aménagée, ainsi qu'une promenade urbaine offrant de nouveaux espaces verts aux habitant.e.s.



*Coupe de voirie pour la requalification des rails route de Tunis - réalisation du groupe*



*Vue 3D d'après la coupe de voirie - réalisation du groupe*



## CONCLUSION

La gare est aujourd'hui au coeur des enjeux mais elle cristallise plus largement des questions quant au futur de Sfax. A quoi ressemblera la ville dans 30 ou 50 ans? Comment va-t-elle se développer? Mais aussi, quel est l'avenir du transport ferroviaire, à Sfax et à plus grande échelle? C'est ce que nous avons cherché à explorer dans notre travail.

Nos trois scénarios, en apportant des réponses différentes à la question de la place de la gare dans la ville, font apparaître un fort enjeu de volonté politique. En effet, la localisation de la gare et l'organisation des mobilités sont déterminantes, et révèlent une certaine volonté pour la ville de demain. C'est pour cela qu'il y a tant d'acteurs impliqués dans le projet, et que la coordination s'avère parfois difficile. Dans le contexte post-révolutionnaire et à l'heure de la décentralisation, les pouvoirs locaux cherchent à s'affirmer et Sfax souhaite occuper une place plus importante à l'échelle nationale, mais aussi internationale. Les projets en développement, comme le métro léger et surtout le projet Taparura, témoignent de cette volonté. La gare apparaît alors comme l'articulation de ces différents projets, et c'est la raison pour laquelle elle est si importante.

# RÉFÉRENCES DIRECTES AU TEXTE

1. Institut d'urbanisme et de Géographie Alpine (2013). Rapport final Master 2 UCI "Les franges urbaines du projet Taparura au coeur de la revalorisation de l'image de Sfax et des dynamiques urbaines à venir" V2 et; IUGA (2014). Rapport final Master 2 UCI "Regarder Sfax"
2. Site officiel de la SNCFT <http://www.sncft.com.tn> (plan sur le site)
3. IUGA (2014). Rapport final Master 2 UCI "Regarder Sfax" et; IUGA (2015). Rapport final Master 2 UCI "Expérimenter l'urbanisme participatif à Sfax"
4. IUGA (2013). Rapport final Master 2 UCI "Les franges urbaines du projet Taparura au coeur de la revalorisation de l'image de Sfax et des dynamiques urbaines à venir" V2
5. Skander Charfi, F. (2016), Stratégie Sfax 2030 : diagnostic stratégique de l'état du développement de la région.
6. Institut d'urbanisme et de Géographie Alpine (2014). Rapport final Master 2 UCI "Regarder Sfax"
7. Référence à l'Atlas 2013 du Gouvernorat de Sfax 2013 dans Skander Charfi, F. (2016), Stratégie Sfax 2030 : diagnostic stratégique de l'état du développement de la région.
8. L'étalement urbain de Sfax (2011) Ali Bennasr. P.38.
9. Bennasr. A (2003). Sfax : de la ville régionale au projet métropolitain. P. 46.
10. Bennasr. A. (2011). L'étalement urbain de Sfax.
11. Chambre de commerce et d'industrie de Sfax.
12. Skander Charfi, F. (2016). Stratégie Sfax 2030 : diagnostic stratégique de l'état du développement de la région.
13. Galtier, M. (2019). Tunisie: la Siap a finalement fermé à Sfax, et après? [Article de presse]
14. Site officiel de la Société du Métro Léger de Sfax (SMLS)
15. Ambassade de France en Tunisie, Service économique régional "Le secteur automobile en Tunisie"
16. Banque Européenne d'Investissement (2014). Étude de faisabilité d'un système de TCSP écologiquement viable dans l'agglomération de Sfax. Rapport de synthèse.

# BIBLIOGRAPHIE

Ambassade de France en Tunisie, Service économique régional "Le secteur automobile en Tunisie".

Agence Nationale pour la Maîtrise de l'Énergie (2016). Étude pour le développement de la mobilité urbaine durable dans le Grand Sfax. Plan de Déplacements Urbains du Grand Sfax à l'horizon 2030 - Rapport Final Révisé.

Banque Européenne d'Investissement (2014). Étude de faisabilité d'un système de TCSP écologiquement viable dans l'agglomération de Sfax. Rapport de synthèse.

Bennasr, A. (2011). L'étalement urbain de Sfax. Revue Tunisienne de Géographie, 36 pp.49-87.

Bureau d'étude : Architecture et Innovation (2016). Stratégie de développement du Grand Sfax, Phase II, Etude des zones urbaines populaires.

Chambre de commerce et d'industrie de Sfax. Site officiel. Sfax - Données économiques.

Civitas Annual Conference (2014). La mobilité urbaine à Sfax: réalité et perspectives.

Commissariat Général au Développement Régional (2016). Stratégie Sfax 2030 - Diagnostic stratégique de l'état du développement de la région.

Facchinetti-Mannone, V. et Bavoux, J. (2010). "L'implantation des gares TGV en France : tensions interscalaires, jeux d'acteurs et recompositions spatiales". Belgeo, 1-2, pp. 9-22.

Institut d'urbanisme et de Géographie Alpine (2013). Rapport final Master 2 UCI "Les franges urbaines du projet Taparura au coeur de la revalorisation de l'image de Sfax et des dynamiques urbaines à venir" V2

Institut d'urbanisme et de Géographie Alpine (2014). Rapport final Master 2 UCI "Regarder Sfax"

Institut d'urbanisme et de Géographie Alpine (2015). Rapport final Master 2 UCI "Expérimenter l'urbanisme participatif à Sfax"

Institut d'Urbanisme et Géographie Alpine (2018). Rapport final Master 2 UCI "Sfax - Les défis de la mobilité et de l'accessibilité".

Institute d'Aménagement et d'Urbanisme - Île de France (2018). Quelles dynamiques urbaines autour des quartiers de gare?

Galtier, M. (2019). Tunisie: la Siapa a finalement fermé à Sfax, et après? [Article de presse] Jeune Afrique.

Ministère Fédéral de l'Environnement, de la Protection de la Nature, de la Construction et de la Sûreté nucléaire (2016). "NAMA transport de la ville de Sfax"

Ministère de l'intérieur et du développement local - Municipalités du grand Sfax (2016). "Etude des zones urbaines populaires à Sfax"

Site officiel de la Société d'Étude et d'Aménagement des Côtes Nord de la Ville de Sfax (SEACNVS)

Site officiel de la Société du Métro Léger de Sfax (SMLS)

Site officiel de la Société Nationale de Chemins de Fer Tunisiens (SNCFT)

Skander Charfi, F. (2016). Stratégie Sfax 2030 : de la vision stratégique au plan d'action.

Skander Charfi, F. (2016). Stratégie Sfax 2030 : diagnostic stratégique de l'état du développement de la région.

Société d'études et d'aménagement des côtes nord de la ville de Sfax (2007). Projet Taparura. Travaux de Dépollution et de Réhabilitation des Côtes Nord de la Ville de Sfax. Complément de l'étude d'impact sur l'environnement