

REPUBLIQUE TUNISIENNE  
MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT  
DIRECTION GÉNÉRALE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

## Schéma Directeur d'Aménagement de la Région Economique du Centre-Est Résumé

Le présent document constitue le résumé du rapport de synthèse de l'étude du Schéma Directeur d'Aménagement de la Région Economique (SDARE) du Centre-Est, mission commandée par le Ministère de l'Équipement de l'Habitat et de l'Aménagement du Territoire / la Direction Générale de l'Aménagement du Territoire (DGAT), et confiée au bureau d'études Horizon Consulting.

L'élaboration de cette étude a été supervisée par la Direction Générale de l'Aménagement du Territoire, représentée par :

- \* **Monsieur Ghazi Ali KHEDHRI** : Directeur Général de l'Aménagement du Territoire ;
- \* **Monsieur Ahmed EL KAMEL** : Directeur des Etudes Générales et de la Programmation ;

et réalisée par une équipe d'experts constituée de :

- \* Mohamed GHANMI : Economiste et coordinateur d'équipe
- \* Salem BEN FADHEL : Urbaniste
- \* Sofiène ALOUI : Géographe
- \* Tarek HAJJI : Ecologiste
- \* Helmi BAHRI : Cartographe

avec le concours actif et instructif des opérateurs centraux et régionaux et l'appui bénéfique des Messieurs les gouverneurs de Sousse, de Monastir, de Mahdia et de Sfax, à qui nous exprimons nos vifs remerciements.

*Horizon Consulting*

## **SOMMAIRE**

<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>3</b>
<b>I. CARACTERISTIQUES GEOGRAPHIQUES ET NATURELLES.....</b>	<b>4</b>
<b>II. LES CARACTERISTIQUES SOCIODEMOGRAPHIQUES .....</b>	<b>4</b>
<b>III. LES SECTEURS ECONOMIQUES .....</b>	<b>5</b>
<b>IV. L'ARMATURE URBAINE.....</b>	<b>9</b>
<b>V. LES PROBLEMATIQUES D'AMENAGEMENT.....</b>	<b>10</b>
<b>VI. LES ORIENTATIONS FONDAMENTALES D'AMENAGEMENT.....</b>	<b>12</b>
<b>VII. LE SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT DE LA REGION ECONOMIQUE (SDARE).....</b>	<b>14</b>
VII.1. Les scénarios proposés .....	14
VII.2. Les projections et les besoins .....	16
VII.3. Les préconisations du SDARE.....	17
<b>VIII. LE PLAN-PROGRAMME .....</b>	<b>18</b>
<b>IX. LE MONTAGE INSTITUTIONNEL .....</b>	<b>21</b>
IX.1. Structure.....	21
IX.2. Mécanismes de mise en œuvre .....	22

## INTRODUCTION

Le Schéma Directeur d'Aménagement de la Région Economique (SDARE) du Centre-Est s'inscrit à un moment propice où la région se transforme en un véritable chantier depuis Bouficha jusqu'à Skhira. Des grands projets de dimension internationale s'installent dans cette région alors qu'elle semble accablée par de nombreux dysfonctionnements et contraintes à son développement efficace et durable. La faible complémentarité entre le Sahel et Sfax, la macrocéphalie qui caractérise les grands centres urbains (Sousse, Sfax, Monastir, et dans une moindre mesure Mahdia) par rapport à leur arrière-pays, la bipolarisation du territoire du gouvernorat de Mahdia entre le sahel d'un côté (Sousse et Monastir) et Sfax d'un autre côté, le déséquilibre entre les zones côtières et leur arrière-pays (ainsi que d'autres), sont autant de formes expressives de contre-performances qui contrarient le développement de la région.

Contribuant avec une grande part dans le développement du pays (investissement, production, valeur ajoutée, emploi, etc.), la région économique du Centre-Est est investie d'un rôle stratégique qui dépasse le cadre régional et même national comme le témoignent les grands projets en cours de réalisation ou programmés. Afin de pallier aux différents dysfonctionnements existants, assurer la meilleure insertion des grands projets prévus (minimum d'externalités négatives, maximum de synergie entre les acteurs institutionnels et les populations, etc.) et améliorer la compétitivité territoriale de la région, le présent SDA de la région économique du Centre-Est capitalise les fruits d'une réflexion sur l'avenir de cette région à la lumière des défis et des échéances.

L'intérêt du présent SDARE découle aussi de son étendu général qui couvre l'ensemble du territoire du Centre-Est et surtout le territoire qui n'a pas jusqu'à présent bénéficié d'un schéma directeur d'aménagement global et intégrateur, hormis le SDATN qui reste un cadre général au vue des spécificités de la région. Les SDA, de leur côté, élaborés que ce soit pour les grandes villes (Sousse et Sfax), ou pour les agglomérations (Monastir et Mahdia) ou pour les zones sensibles (Ghedhabna-Chebba-Melloulech, Kerkennah et Mahrès, etc.) n'ont touché ensemble que 40,6% du territoire total du Centre-Est.

A l'ère où la Tunisie se prépare à s'engager pleinement dans la mondialisation, après l'entrée en vigueur de l'accord de partenariat avec l'UE, le Schéma Directeur d'Aménagement de la Région Economique du Centre-Est se propose de fournir un référentiel stratégique permettant à la région économique de contribuer dans la transition de l'économie nationale vers une économie efficace et incarnée dans la compétitivité et l'efficacité. En s'inscrivant dans les ambitions du Schéma Directeur d'Aménagement du Territoire National (SDATN), le SDARE du Centre-Est s'atèle à aborder toutes les données ayant un effet sur l'attractivité de son territoire et la compétitivité de ses métropoles aboutissant à assurer les objectifs stratégiques de développement et de protection des ressources naturelles.

Le présent document constitue le résumé du rapport final de l'étude d'élaboration du Schéma Directeur d'Aménagement de la Région Economique (SDARE) du Centre-Est, et ce après l'approbation des différentes phases de l'étude.

## **I. CARACTERISTIQUES GEOGRAPHIQUES ET NATURELLES**

Selon le découpage administratif officiel, la région économique du Centre-Est englobe quatre gouvernorats, à savoir du Nord au Sud, Sousse, Monastir, Mahdia et Sfax. Chaque gouvernorat est subdivisé à son tour en délégations, totalisant toutes les quatre gouvernorats 55 délégations.

La région du Centre-Est est délimitée au Nord par le gouvernorat de Nabeul, à l'Ouest par les gouvernorats de Zaghuan, de Kairouan et Sidi Bouzid, au Sud par le gouvernorat de Gabès, et à l'Est par la méditerranée. Elle couvre 14213 Km<sup>2</sup>, représentant 9,2% de la superficie totale du pays.

Le Centre-Est est caractérisée par un climat dominé par le bioclimat semi-aride dans la moitié Nord de la région (le Sahel et la partie Nord du gouvernorat de Sfax), et le bioclimat aride dans la moitié Sud (le reste du gouvernorat de Sfax). Le bioclimat est à caractère doux le long de la côte, à cause des influences maritimes. Mais dans les régions intérieures, le bioclimat est dominé par un caractère chaud à cause des influences continentales. En été, elles sont soumises à l'effet des vents chauds (siroco) du Sud-ouest.

La région jouit de ressources naturelles importantes maritimes et agricoles : ressources en sols dont la majorité est favorable à l'arboriculture (surtout les oliviers), ressources halieutiques (surtout l'aquaculture),... Toutefois, les ressources en eaux malgré leur importance quantitative, demeure rares à cause de leur mauvaise qualité d'une part, et de l'importance des besoins économiques d'autre part. Les quantités d'eau potable disponibles produites localement sont de 8,6 millions de m<sup>3</sup>, face à des besoins annuels de 91 millions de m<sup>3</sup>.

Le différentiel est couvert par les eaux apportées soit du Nord (dans le cadre du plan directeur du Nord), ou les eaux des nappes profondes des gouvernorats de Kairouan, Sidi Bouzid et Kasserine. Pour cela, la sécurisation des apports hydriques se pose comme une nécessité stratégique pour l'aménagement de la région économique du Centre-Est.

## **II. LES CARACTERISTIQUES SOCIODEMOGRAPHIQUES**

La région économique du Centre-Est abrite un des deux plus grands groupements humains dans le pays après la région du Nord-est, avec une population totale 2418200 habitants en 2009, soit 23,1% de la population totale du pays. La population totale dans cette région a évolué avec un taux d'accroissement annuel de 1,81% entre 1994 et 2004, et de 1,44% entre 2004 et 2009 contre 1,21% à l'échelle nationale. La densité démographique moyenne de la région est de 168 habitants/Km<sup>2</sup> contre 64 habitants/Km<sup>2</sup> à l'échelle du pays. La démographique de cette région se caractérise par des disparités élevées entre les régions côtières et l'arrière pays.

C'est ainsi que dans la frange côtière sahélo-sfaxienne, où se concentrent les activités industrielle et des services, la densité démographique moyenne atteint 221 habitants/Km<sup>2</sup>, et atteint 995 habitants/Km<sup>2</sup> dans le grand Sfax, 1251 habitants/Km<sup>2</sup> dans le grand Sousse, 1213 habitants/Km<sup>2</sup> dans la délégation de Monastir.

La démographie dans la région a évolué en fonction de nombreux facteurs dont les plus importants ont trait au croit naturel mais aussi à la migration. C'est ainsi que les données des RGPH montrent que le solde migratoire positif 49508 personnes durant la période 1999-2004, contre 24239 personnes durant 1987-1994 et 43100 personnes durant 1984-1989.

La population active occupée du Centre-Est dénombre 687195 personnes en 2004, contre 534674 personnes en 1994, soit un taux d'accroissement de 2,5% annuellement dépassant ainsi le taux d'accroissement démographique.

En ce qui concerne la population en chômage, elle dénombre 83 399 personnes en 2004 ce qui représente un taux de chômage de 10,2%, contre 13,9% à l'échelle nationale. Le gouvernorat de Sfax a le taux de plus élevé de chômage avec 11,2%, suivi par Sousse avec 11,1%, contre 7,4% à Monastir et 10,9% à Mahdia.

Le fait marquant à ce niveau est que le taux de chômage dans le Centre-Est s'est vu régresser par rapport à sont niveau en 1994.

### III. LES SECTEURS ECONOMIQUES

#### - Le secteur agricole

La superficie agricole totale (SAT) de la région couvre environ 1 358 800 ha dont 73% des terres labourables, 12% des parcours, 1% des forêts et 14% des terres non labourables (incultes). La superficie labourable, couvrant 982,7 mille ha. Elle est occupée par 600 mille ha oliviers (60%), par 247 mille ha des cultures maraîchères (25%), par 47,2 mille ha arboriculture (4%), par 38,2 mille ha cultures fourragères (3%) et par 53,2 mille ha de céréaliculture (5%).

La répartition des superficies labourées montre une dominance des oliviers (60%), suivis par les cultures maraîchères (25%), par les cultures céréalières (6%) par l'arboriculture (4%), et par les fourrages (3%).

La production agricole réalisée fluctue souvent d'une année à l'autre notamment pour les spéculations végétales pluviales (en sec). Pour se limiter à l'année 2007, la production agricole enregistrée dans le Centre-Est a atteint 531775 tonnes d'olives à huile, 80840 tonnes de fruits arboricoles, 59025 tonnes de céréales, 674190 tonnes de légumes et 119547 tonnes de fourrages.

La production maraîchère se place, sur le plan du tonnage, comme la première spéculation agricole dans le Centre-Est. Elle est à l'origine du développement florissant du secteur de l'élevage laitier et de l'industrie laitière dans la région (bassin laitier de Sidi Bouali et celui de Mahdia).

L'élevage dans le Centre-Est est constitué d'un effectif de 545 760 Unités femelles ovines et caprines, 61 420 Unités femelles bovines et 2 141 Unités femelles camelines, outre 9,4 Million d'unités avicoles (dont 67% poulets de chair et 33% pondeuses), outre 20 000 unités cunicoles et 12 350 ruches d'abeille.

La production animale enregistrée a été de 18 494 tonnes de viandes rouges, 46 944 tonnes de viandes blanches et 273 350 tonnes de lait, outre 123,5 tonnes de miel, 845 Million d'œuf et 897 tonnes de laine.

La flotte de pêche est composée de 6137 unités dont 5599 unités de pêche côtière qui en représente 91%. La prédominance des unités de pêche côtière, outre que ces unités ne permettent pas une intensification de la production de pêche, entraîne des effets négatifs à l'équilibre de l'écosystème marin par les techniques néfastes utilisées (chalutage, ...).

La production de pêche dans le Centre-Est a régressé de 26% durant les cinq dernières années (2002-2007). Actuellement, la production halieutique totale est de 49333 tonnes répartie par type de pêche comme suit : 22% pêche côtière, 34% pêche au feu, 2% pêche au thon, 38% poisson bleu, et 4% autre pêche.

En ce qui concerne l'agriculture biologique dans la région du Centre-Est, comme dans nombreuses autres régions du pays, a connu un développement fluorescent. Les efforts entrepris actuellement par l'Etat, couplé à un marché mondial encourageant, ne font qu'amorcer le secteur dans la région.

- **Le secteur industriel** dans le Centre-Est représente l'un des plus importantes activités économiques dans la région tant sur le plan de l'effectif des entreprises et de l'emploi, que de l'investissement et de la valeur ajoutée (PIB). Avec un total de 2527 entreprises (employant 10 personnes et plus), la région économique du Centre-Est abrite la deuxième plus grande plateforme industrielle dans le pays après le district de Tunis, dont 34% des entreprises sont localisés à Monastir, 32% à Sfax, 26% à Sousse et 8% à Mahdia. L'emploi y représente 37% de l'emploi industriel à l'échelle nationale, alors que le PIB représente environ 33% du PIB du secteur industriel à l'échelle nationale.<sup>1</sup>.

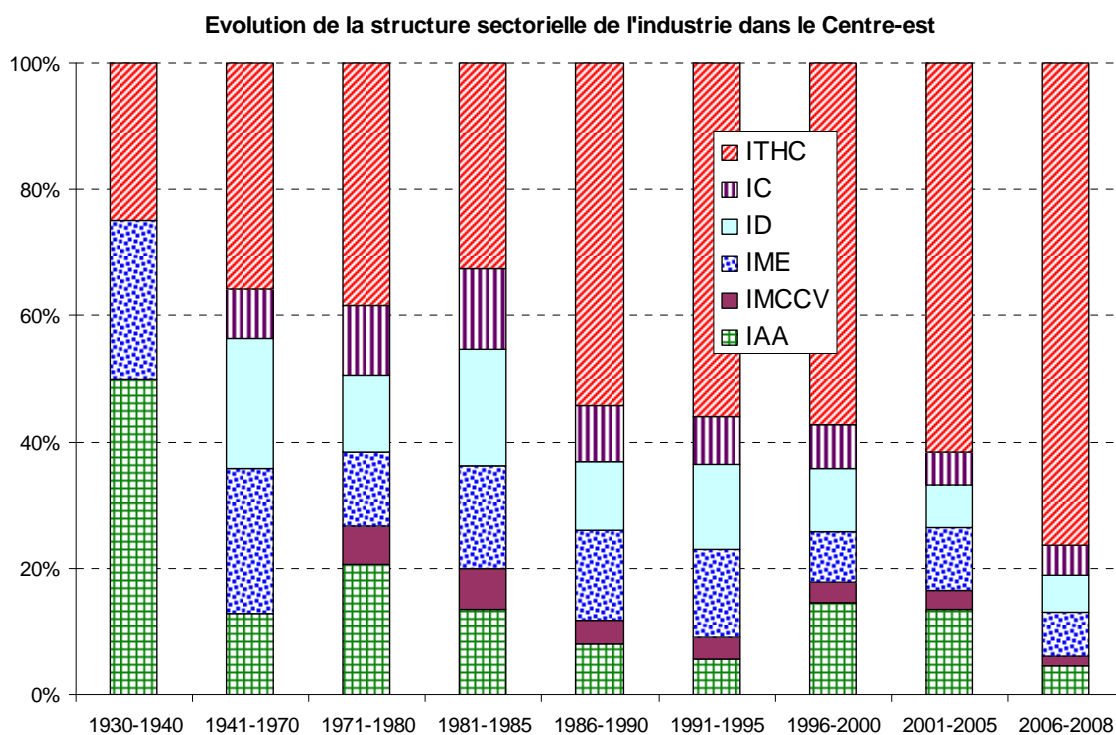
La majorité des entreprises opèrent dans le secteur des ITHC avec 57%, suivi par le secteur des IAA avec 11%, le secteur des IME avec 11%, le secteur des ID avec 10%, le secteur des ICH avec 8% et le secteur des IMCCV avec 3%.

Le tissu industriel de la région est distingué par la prédominance des PME. C'est ainsi que la taille moyenne par entreprise de tout le secteur industriel est de 78 emploi/entreprise. Cette taille varie d'une branche à une autre. La taille moyenne la plus élevée est celle qui caractérise les branches des IME et ITHC avec respectivement 91 et 90 emplois/entreprise, suivis par la branche des IMCCV avec 77 emplois/entreprise, la branche des ITHC avec 50 emplois/entreprise, etc.

Cette caractéristique, couplée à une tendance à la domination de la mono-activité (textile) dans la région comme le montre le graphique (si bien qu'une diversification plus substantielle est enregistrée à Sfax et à Mahdia), présente des problèmes au développement du secteur (manque de compétitivité, fragilité à l'égard des crises économiques mondiales, ...).

---

<sup>1</sup> Source : Estimation par le bureau d'études à partir des données de l'INS et des comptes de la nation.



Source : Elaboré à partir des données de l'API, 2008.

La région économique du Centre-Est est dotée d'environ 40 zones industrielles aménagées, totalisant 1327 ha, ce qui représente environ 36% de la surface totale des zones industrielles aménagées à l'échelle du pays. La région sera dotée de deux plateformes logistiques une à Sfax et l'autre à Sousse, outre la plateforme associée au futur port en eaux profondes à Enfidha. En plus, trois technopôles existent à Sousse, Monastir et Sfax :

- un technopôle de compétitivité de Sousse spécialisé dans les nanotechnologies et l'électronique.
- un technopôle de compétitivité de Monastir-El Fejja spécialisé dans le textile.
- un technopôle de compétitivité de Sfax spécialisé dans les TIC et le numérique.

- **Le secteur touristique** contribue à raison de 7% du PIB total de l'ensemble des secteurs économiques du Centre-Est et 29% du PIB du secteur touristique à l'échelle nationale<sup>2</sup>, et de 5% du total des emplois sectoriels à l'échelle du Centre-Est.

La région du Centre-Est est classée premier pôle touristique de la Tunisie, avec 205 unités hôtelières représentant 25% du nombre total des unités hôtelières à l'échelle nationale. LA majorité de la capacité hôtelière est localisée à Sousse avec 46% de la capacité totale du Centre-Est, suivi par Monastir avec 32%, Mahdia avec 12% et Sfax avec 4%.

Dans leur ensemble, les indicateurs d'exploitation de l'activité touristique font état d'une moyenne performance comme l'indique le taux d'exploitation moyen qui ne dépasse pas 44,6% à l'échelle du Centre-Est.

<sup>2</sup> Source : Estimation par le bureau d'études à partir des données de l'INS et des comptes de la nation.

De nouvelles zones touristiques sont programmées dans la région en vue d'encourager de nouveaux modes de tourisme plus attractifs et adaptés aux besoins des clients.

- Une station touristique intégrée est prévue sur 450 hectares à Hergla.
- Deux zones touristiques : la zone touristique de Jnène El Oust à Monastir, couvrant 37 ha et une zone touristique à Bekalta couvrant 75 ha.
- Une zone touristique à El Ghedhabna à Mahdia sur une superficie de 930 ha.
- Une zone touristique à Sidi Founkhal à Kerkennah sur une superficie de 90 ha.
- Une zone touristique à Echaffar.
- En plus de ces zones touristiques projetées, deux grands projets résido-touristiques ont été aménagés dans la région du Centre-Est. Il s'agit du projet de sebkhet Ben Ghayadha à Mahdia et du projet Taparura à Sfax (au niveau du littoral Nord de la ville de Sfax).

Par ailleurs, nonobstant leur importance à l'amorce de l'activité touristique et le développement de la région, l'aménagement de nombreuses unités touristiques, réalisé, en cours ou prévu dans la région n'est pas sans avoir un effet négatif sur les écosystèmes côtiers et marins et même les zones humides qu'il va falloir prendre en compte dans l'aménagement de la région.

- **Le secteur commercial** englobe 21311 points de vente dont 96% des points de vente en détail. La prépondérance de ces points de vente relève du commerce des produits d'alimentation (65%), suivi par le commerce du textile et habillement (16%), le commerce des fruits et légumes (12%) et le commerce des matériaux de construction. Cette répartition est manifestement compatible avec la structure des dépenses telles que dégagées par l'enquête nationale sur le budget et la consommation (INS 2005).

Par gouvernorat, on peut différencier une certaine prédominance des activités de commerce (toute catégorie confondue) à Sfax, ce qui semble être lié à la démographie dominante de ce gouvernorat (38% de la population du Centre-Est). Toutefois, les activités de commerce en gros dominent à Monastir aussi pour l'importance de la démographie (20% de la population du Centre-Est), mais aussi du fait que ces activités sont, semble-t-il, liées à la fourniture des unités hôtelières prédominantes à Monastir et à Sousse, outre que le gouvernorat est le deuxième producteur de maraîchage et de miel après Sfax (respectivement avec 25% et 27% de la production du Centre-Est).

En ce qui concerne les activités bancaires et financières, chaque gouvernorat est doté d'une représentation de la BCT sauf Mahdia, et d'un réseau d'agences bancaires dénombrant ensemble 248 agences bancaires. La majorité des représentations bancaires sont localisées dans le gouvernorat de Sousse (35% des agences) et Sfax (35% des agences), suivis par Monastir (20% des agences) et Mahdia (10% des agences). Seuls les gouvernorats de Sousse et de Sfax abritent des agences bancaires spéciales d'investissement ou Offshore (STUSID, ABC, Best Bank, CITY Bank, BFT) localisées dans les deux villes chefs-lieux de gouvernorat, ce qui traduit le caractère métropolitain de ces deux pôles.



## IV. L'ARMATURE URBAINE

Le système urbain de la région économique du Centre-Est, a été depuis longtemps, structuré en deux sous système quasi indépendant : un réseau urbain sahélien articulant Sousse, Monastir et Mahdia, et un réseau sfaxien particulièrement replié sur la grande ville de Sfax.

**- Le réseau urbain du sahel :** La région urbaine du sahel, articulant les gouvernorats de Sousse, de Monastir et de Mahdia est dotée d'une armature urbaine composée d'une métropole régionale, celle de Sousse, d'un pôle régional, censé être métropole régionale à pied d'égalité de Sousse, et d'un deuxième pôle régional celui de Mahdia, articulant ensemble un réseau de moyennes et petites villes et localités dont un bon nombre d'entre elles s'apparentent plus à des villages.

Cette forte hiérarchisation de l'armature urbaine sahélienne est marquée par une macrocéphalie de la ville de Sousse, à cause de la polarisation de nombreuses fonctions structurantes (port, pôles touristiques et de services, ...), et qui confinent les villes moyennes dans un rôle de villes satellites. Encore plus, son influence historiquement et jusqu'à nos jours s'est établie sur l'ensemble des villes de la côte sahélienne y compris Monastir, censé être métropole régionale malgré qu'elle est dotée d'équipement de dimension internationale (aéroport).

Au niveau de l'espace territorial de Monastir, bien qu'il reste polarisée par la grande métropole de Sousse, son armature urbaine a été développée grâce au développement industriel réparti le long d'un cordon urbain littoral (Moknine, Ksibet Médiouni, Ksar Hellal, ...) qui polarise et supporte le reste du territoire composé d'agglomérations intermédiaires (Jemmel...).

L'urbanisation a été surtout amorcée autours des anciennes bourgades de Ksar Hellel, Moknine, et de Jemmel. Ce n'est qu'à partir des années 70 que ces bourgades ont été touchées par l'expansion spatiale de l'industrie, et plus particulièrement de l'industrie de la confection.

Quant à Mahdia, elle fait partie d'un espace globalement désintégré par rapport à l'ensemble régional et enclavé. Elle arrive mal à polariser son arrière pays (Souassi, Ouled Chamekh,...) et même ses villes côtières qui y sont articulées que ce soit par les axes routiers existants ou par les activités de pêche. Son rôle actuel se cantonne à un encadrement administratif avec un rôle économique relativement limité.

Le territoire du gouvernorat se trouve doublement tiré par-dessus et par-dessous entre les deux grands espaces soussien au Nord et sfaxien au Sud. La polarisation de cette zone (y compris la ville de Mahdia même) par Monastir se manifeste notamment au niveau de la main d'œuvre industrielle dont une grande partie travaille à Monastir, Ksar Hellal et Moknine et habite la région de Mahdia, Chiba, Boumerdès et Ksour Essef.

La perte de gouvernance de la ville sur son territoire se voit aussi pour la moitié Sud du gouvernorat (Chebba, El Djem, Souassi, ...) attiré en grande partie par Sfax. Encore plus, un centre comme celui d'El Djem, développe une importante fonction commerciale ayant une dimension carrément subrégionale soit par l'approvisionnement, qui se fait essentiellement à partir de la Libye, ou par la commercialisation effectuée pour une clientèle essentiellement de transit.

- **Le réseau urbain de Sfax** : La région de Sfax se différencie par rapport à la région du Sahel par une armature urbaine hautement polarisée réduite presque à la seule ville du grand Sfax, avec un arrière pays de petites villes et en faible nombre (Menzel Chaker, Hencha, Djébéniana, BA Ben Khelifa, Ghraiba, Mahrès, Skhira, ..). Cette structure urbaine quasi monocéphalique a été le résultat de multiples facteurs historique et culturels qui ont abouti à une grande ville, celle de Sfax, connaissant actuellement de nombreux problèmes et externalités négatives.

## V- LES PROBLEMATIQUES D'AMENAGEMENT

La région économique du Centre-Est se prête à accueillir de nombreux grands projets qui vont impulser la compétitivité du territoire économique de la région, de point de vue attraction de l'investissement national et des IDE, et surtout de point de vue accroissement de l'attractivité de la main d'œuvre. L'analyse de la compétitivité du territoire du Centre-Est (Rapport phase 1) a montré que l'installation des grandes infrastructures de dimension internationale est une condition *sine qua non* qui permettra d'atténuer la régression de la compétitivité de métropoles régionales, Sousse et Sfax en l'occurrence.

Face à ce pari, de nombreux défis et problématiques se posent dans la région et s'interprètent en terme de :

### 5.1. *Risque d'accentuation de la littoralisation*

Alors que le littoral accapare la plus importante infrastructure, la région économique du Centre-Est concentre environ 25% de la population du pays, 33% des échanges commerciaux maritimes, 34% des entreprises, etc ; soit une tendance de plus en plus confirmée du phénomène de littoralisation.

### 5.2. *Perte relative de compétitivité territoriale*

Ayant assuré un rôle dynamo dans l'attraction des investissements et l'emploi, le Centre-Est est en perte légère de compétitivité comparativement à d'autres régions économiques (Grand Tunis, Nord-Est) à cause notamment de nombreuses externalités négatives qui ont accompagné un développement multidimensionnel (économique, démographique, urbain ...) souvent peu contrôlé et sous-dosé par rapport à la capacité institutionnelle et de gouvernance des villes métropoles.

### 5.3. *Déséquilibre intra et inter-régional :*

Il s'agit d'un déséquilibre entre les zones côtières elles mêmes (entre les villes elles mêmes, entre les villes et leurs arrière-pays), et entre les zones côtières et les zones et régions intérieures (Centre-Ouest, Sud-Ouest, etc.). Ce déséquilibre se traduit de nombreux indicateurs : inégalité de la répartition des infrastructures et des équipements, migration des personnes en quête de recherche d'emploi...

### 5.4. Contraintes au développement des secteurs économiques

Le secteur agricole est soumis à des contraintes sérieuses qui compriment ses possibilités d'évolution. Le secteur irrigué fait face à une dégradation quantitative et qualitative des ressources en eau dans la région. Le bilan hydrique mobilisable est très déficitaire mettant en concurrence les différents usagers agricoles, domestiques, industriels et touristiques. La situation atteint un niveau préoccupant (abandon des périmètres irrigués, reconversion de quelques activités,...) lors des années de sécheresse successives.

Le secteur des oliviers est contrarié notamment par sa tendance au vieillissement ce qui pose des défis quant au renouvellement du verger oléicole existant. L'élevage est contraint par le manque de parcours et l'enchérissement des apports fourragers. La production de pêche est soumise quant à elle à une pression inquiétante qui touchent notamment les ressources côtières, se répercutant par une chute des rendements halieutiques.

Le secteur industriel affronte des externalités négatives résultant de la concentration dans et autour des grands centres urbains (Sousse, Monastir et Sfax), dans un contexte d'insuffisance de l'infrastructure économique. A côté de la modestie de la taille moyenne des ses entreprises, il est peu intégré et privé de stratégies de groupe (clusters, consortia, etc.).

Le secteur touristique reste peu diversifié avec une offre « monotone » privilégiant l'activité balnéaire. En plus, il est dépourvu de circuits intégrés multiproduits.

#### ***5.5. Défis de sécurisation des apports énergétiques et hydriques :***

Outre que la région est dépourvue de ressources hydriques locales suffisantes, elle tend à intensifier les activités économiques hydrovores tels que les pôles industriels (zone industrielle pétrochimique à Skhira, industries agroalimentaires à Mahdia et à Sfax, ...) ainsi que les pôles touristiques, et ce à côté de l'accroissement soutenu de la démographie.

A l'instar du défi des apports en eau, la sécurisation des apports énergétiques de la région économique du Centre-Est se pose aujourd'hui comme l'un des enjeux les plus cruciaux. Cette problématique est d'autant plus sérieuse que la demande mondiale en énergie augmente continuellement dans un contexte où on tend à un épuisement des ressources fossiles et l'exacerbation de leur coût sur le marché.

#### ***5.6. Enjeux écologiques multiformes***

A ces dysfonctionnements d'ordre territorial et sectoriel, décrits ci-dessus, s'ajoutent aussi les problématiques environnementales multiformes d'origine naturelle et anthropique. L'élévation accélérée du niveau de la mer (EANM), l'érosion naturelle des côtes, la désertification, l'érosion hydrique du sol, la pollution industrielle (Sidi Abdelhamid, Taparura, la SIAPE, les salines, Thyna, ...), l'extension urbaine anarchique autour des grandes villes, le congestionnement du trafic routier intra urbain (notamment à Sousse et Sfax), sont autant de formes révélatrices des enjeux environnementaux de la région.

## VI. LES ORIENTATIONS FONDAMENTALES D'AMENAGEMENT

Améliorer la compétitivité de la région pour attirer les IDE, assurer un meilleur agencement des grands projets structurants, préserver les ressources naturelles et protéger l'environnement et assurer un développement régional équitable, tels sont les objectifs visés par le SDARE du Centre-Est dans un contexte de renforcement de la littoralisation de la région.

A cet effet, une multitude d'orientations fondamentales se posent pour l'aménagement et le développement de la région économique du Centre-Est. Elles se résument dans le développement et l'intégration des zones intérieures de la région économique elle-même et avec les régions avoisinantes, le développement de la métropolisation des grands centres urbains, la concrétisation des grands projets pour rehausser la compétitivité de la région, la consolidation du développement économique et de l'emploi, et le renforcement de la place du Centre-Est dans les réseaux mondiaux d'échange comme « plaque tournante » internationale.

### *6.1 Faire de la littoralisation du Centre-Est un axe de développement durable et un levier de développement des zones intérieures*

Pour faire de la littoralisation de la région un axe de développement durable et un levier de développement des zones intérieures, le SDARE du Centre-Est agira au niveau de nombreux piliers. Tout d'abord il y'aura un effort à consentir pour le renforcement de l'ouverture extérieure de la région du Centre-Est. Car, une plus grande capacité d'échange avec l'extérieur que ce soit de biens et services d'exportation ou d'IDE, rayonne aussi sur les régions intérieures, soit par un effet direct de nouvelles installations industrielles ou d'adaptation du système de production, ou indirectement par un essoufflement du tissu économique existant qui cherche une plus grande efficacité et réduction des externalités négatives générés par la congestionnement des grands centres économiques. De ce fait, c'est la compétitivité de tout le territoire tunisien qui est mise en jeu faisant de la complémentarité et de l'intégration interrégionale un impératif et un défi à relever. Il va falloir chercher les véritables axes d'intégration à développer pour faire de la littoralisation un vrai facteur de développement.

### *6.2 Des grands projets pour faire du Centre-Est une « plaque tournante » internationale et rehausser la compétitivité de la région*

Ayant joué pour longtemps et à nos jours une plaque tournante à la fois terrestre, maritime et aérienne avec le monde extérieur, le Centre-Est a de forts atouts de contribuer à l'intégration du pays dans l'économie mondiale et dans le contexte géographique maghrébin.

Hors des mesures de dimension nationale stimulatrices de l'attractivité du territoire national (réglementation commune ou générale, fiscalité, politique macroéconomique, ...), les options d'amorçage de l'attractivité du Centre-Est et de la compétitivité de ses métropoles devront préconiser l'intensification des investissements dans le domaine de l'infrastructure économique (zones industrielles, ports de commerce, voirie urbaine, centres technologiques, pôles universitaires, ...), de transport (intra urbain en premier lieu), de l'environnement (organisation urbaine, cadre de vie, dépollution, assainissement, espaces de loisir,).

Le développement d'un réseau moderne de transport urbain notamment, en privilégiant les moyens économiques et non polluants et pourquoi pas en sites propres (promotion d'un réseau de

méto léger), sera d'un intérêt considérable dans l'optimisation de la mobilité de la main d'œuvre et l'amélioration de l'attractivité des métropoles. En plus, il est temps de penser à la restructuration du système de trafic dans les grandes villes (notamment Sousse et Sfax) par un équipement massif des routes par des ponts et échangeurs et le développement des pénétrantes.

### ***6.3 Le développement de l'armature urbaine***

L'objectif, en terme d'efficacité et d'amélioration de la compétitivité territoriale, requiert la création d'un espace multi-pôle, décontracté, compétitif et harmonieux qui a besoin d'être correctement planifié. Comme structure urbaine commune ou de base à préconiser dans le cadre des orientations fondamentales, il est judicieux de préconiser une hiérarchie à trois niveaux dont le premier concerne un niveau de métropoles régionales de dimension internationale regroupant le grand Sousse et le grand Sfax.

Le deuxième niveau concerne des pôles régionaux principaux qui permettront d'appuyer les métropoles en leur partageant des fonctions de deuxième niveau, ayant généralement le rôle d'un chef-lieu de gouvernorat, et rayonnant sur le territoire du gouvernorat. Ce deuxième niveau englobe la ville de Mahdia et celle de Monastir.

Le troisième niveau de la hiérarchie proposé est constitué des centres sous-régionaux qui auront à soutenir les pôles régionaux centraux dans l'encadrement administratif (services administratifs) et assurer le rayonnement économique dans la limite d'une à deux ou trois délégations (selon le cas). Il s'agit principalement de Chebba, d'El Djem, d'Enfidha, de Sidi Bouali, d'Akouda, de Msaken, de Sahline, de Bir Ali Ben Khalifa, etc.

### ***6.4 La consolidation du développement économique et de l'emploi***

La dynamisation de l'emploi ne pourrait être assurée sans développement de l'investissement moteur essentiel de tout processus de croissance économique. De ce fait, l'amélioration de la compétitivité territoriale par le développement de l'environnement d'affaires, la mise en place des infrastructures nécessaires et l'amélioration du cadre de vie urbain s'imposent comme des préalables afin d'attirer les investissements privés (notamment les IDE) et créer de l'emploi.

Les orientations fondamentales de l'aménagement préconisent le développement du pôle industriel à Skhira qui semble être délibérément confirmé par la conjugaison de plusieurs facteurs dont en particulier l'existence d'un noyau industriel fonctionnel vigoureux à mi-chemin entre le pôle de Sfax et celui de Gabès. Il s'agit aussi de promouvoir des pôles agro-bio-technologiques pour développer le conditionnement local de l'huile d'olives, et atténuer le manque à gagner à l'économie régionale et nationale résultant de son exportation en vrac.

Au niveau agricole, il y a lieu de valoriser les eaux saumâtres par des actions de recherche-développement ainsi que l'introduction de nouvelles techniques et des systèmes de production et des cultures tolérants à la salinité. En revanche, il est nécessaire de développer la valorisation des eaux usées traitées dont les quantités sont importantes notamment dans les grandes villes et autour des pôles touristiques, et ce afin de développer la production fourragère nécessaires pour soutenir les secteurs de l'élevage et de l'agro-alimentaire.

### ***6.5 La sécurisation des apports énergétiques***

Dans un contexte de marché international bouleversant, impose la nécessité de réfléchir sur des solutions catégoriques et stratégiques à la région et au pays en général. C'est ainsi que l'option

nucléaire pour la production d'électricité devrait être inscrite à l'ordre du jour, surtout avec l'opportunité économique relevée par les études de faisabilité. En outre, l'utilisation du gaz naturel devrait être développée pour répondre au besoin d'une région littorale à forte activité industrielle et touristique hautement peuplée.

### ***6.6 Mise à niveau de la situation environnementale et la protection des ressources naturelles***

Les orientations préconisent une mise à niveau du système environnemental dans la région par de nombreuses opérations, notamment par la délocalisation des activités polluantes (SIAPE à Sfax, zone industrielle de Sidi Abdelhamid) dans des sites aménagés selon des normes environnementales et spatiales adéquates et conformément aux orientations nationales en matière de « production industrielle propre »<sup>3</sup>.

Les orientations préconisent la protection des terres agricoles contre l'érosion hydrique et la désertification dans les zones intérieures (Enfidha, Kondar, El Ghraiba, Skhira...) et l'aménagement des zones humides (sebkhs Kelbia, Sidi El Héni,...). La protection des ressources en sol requiert aussi une bonne maîtrise des enjeux fonciers pour contrecarrer le mitage avec les domaines agricoles péri-urbains (surtout aux alentours de Sousse, Monastir, Mahdia et Sfax dans la limite du Km11).

## **VII. LE SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT DE LA REGION ECONOMIQUE (SDARE)**

### ***7.1. Les scénarios proposés***

Compte tenu des orientations fondamentales mises au point ci-avant, deux scénarios ont été proposés et discutés lors de l'étape 1 de la deuxième phase : le scénario de développement selon « l'axe littoral » et le scénario de « desserrement ».

1) Le scénario de croissance selon l'axe littoral tire ses points forts de la position géographique de la région économique du Centre-Est ainsi que des infrastructures dont celle-ci dispose ou qui y seront implantées à terme, en sus de sa position économique dans la promotion de l'investissement, la production des biens et services et la création d'emploi.

Le scénario de développement selon « l'axe littoral » vise à assurer une diffusion de la croissance tout au long de la bande côtière en profitant le maximum de la dynamique des centres urbains parsemés le long de la bande littorale (depuis Bouficha jusqu'à Skhira) et des infrastructures inscrites dans le cadre des grands projets en cours ou prévus dans la région (aéroport, port en eaux profondes, plateformes logistiques, ...).

L'axe transmaghrébin et les ouvertures portuaires et aéroportuaires internationales devront permettre à la région de consolider l'intégration des pôles économiques dans des aires de compétitivité aussi harmonieuses leur permettant de développer des fonctions d'encadrement et des activités tertiaires connexes. La promotion de l'infrastructure économique et environnementale,

<sup>3</sup> MEDD (2005) : Etude sur la production industrielle propre.

dans la bande littorale de la région, permettra d'assurer une continuité et une diffusion de la croissance économique hors de l'hégémonie « traditionnelle » des métropoles existantes qui devront s'investir dans la consolidation de leurs fonctions d'encadrement.

*A ce titre, le scénario œuvre à assurer un développement efficace des secteurs économiques (agriculture, industrie, tourisme, services connexes, etc.) pour faire face à la demande croissante en emploi et assurer une cohésion sociale, restructuration de l'espace dans le cadre d'une logique de métropolisation, restructuration du transport urbain en site propre, assurer un développement durable en terme de protection des ressources naturelles et sécurisation stratégique des apports hydriques et énergétiques.*

2) Le scénario de desserrement, quant à lui, est justifié d'une part, par le déséquilibre intra et inter-régional entre les zones littorales et les zones intérieures de la région, et d'autre part, par l'ensemble des problématiques environnementales qui caractérisent la région depuis longtemps ou celles qui se sont apparues comme corollaire de la centralisation de l'activité économique dans les zones côtières. Ce n'est pas par hasard que les zones qui connaissent des problèmes de pollution et de déséquilibre de l'écosystème sont celles qui abritent le plus d'activités économiques et de peuplement humain (Sousse, Sfax, Monastir et à moindre degré Mahdia), outre les facteurs naturels déstabilisateurs touchant les différents écosystèmes de la région (érosion marine, désertification, etc.).

Pour pallier à l'ensemble de ces problèmes, le scénario de desserrement a été proposé en focalisant l'action sur la restructuration de l'espace et l'élargissement des zones d'influence des grands projets et par une maîtrise de la littoralisation en se basant sur un essoufflement de la croissance dans les centres urbains côtiers et son orientation vers les zones intérieures, par la réduction au maximum possible de l'installation des activités économiques sur les côtes (notamment les activités polluantes).

Ces orientations seront permises à travers différents mécanismes basés notamment sur le développement d'une armature urbaine équilibrée et la dotation de la région en infrastructure nécessaire tout en veillant à sa répartition de manière compatible avec cette armature.

Le désenclavement territorial de nombreuses zones notamment Mahdia et la zone médiane s'étendant de Ghedhabna jusqu'à Djébéniana et même Sidi Mansour au Nord de Sfax et le renforcement des ouvertures interrégionales sont aussi des actions qui consolident l'option d'essoufflement côtier, à côté de la mise à niveau environnementale, la dépollution industrielle, la lutte contre les formes de dégradation de l'écosystème et la rationalisation de l'exploitation et la protection des ressources naturelles.

Le scénario de desserrement tend à profiter efficacement de la déconcentration des métropoles, en favorisant les centres intérieurs, ce qui aura à peupler les zones intérieures, atténuer le phénomène de paupérisation rurale et rendre la main d'œuvre disponible pour l'exécution des programmes et des projets de développement agricole (renouvellement des oliviers,...) et la protection des ressources naturelles (aménagements antiérosif, LCD,...).

*Pour cela, ce scénario oeuvrera au développement économique efficace de l'exploitation et de protection des ressources naturelles, desserrement industriel du littoral sahélo-sfaxien et*

*développement d'une armature urbaine équilibrée, restructuration de l'espace par une nouvelle organisation des activités économiques, désenclavement territorial de nombreuses zones notamment Mahdia et la zone médiane s'étendant de Ghedhabna jusqu'à Djébéniana et même Sidi Mansour au Nord de Sfax et le renforcement des ouvertures interrégionales, développement du système de transport urbain, dépollution industrielle et l'atténuation des risques écologiques*  
**Après discussion des différents scénarios par le comité de pilotage, le scénario de desserrement a été retenu et développé dans le cadre du présent rapport pour aboutir au schéma directeur d'aménagement de la région économique ainsi que le plan-programme.**

## **7.2. Les projections et les besoins**

### **\* Les projections démographiques**

Les hypothèses de l'accroissement démographique futur ont été construites en rapport avec les retombés d'un éventuel desserrement économique qui sera opéré à différentes vitesses : Un rythme tendanciel (hypothèse 1), une croissance plus maîtrisée (hypothèse 2) et une forte attraction littorale (hypothèse 3).

Après analyse des différentes hypothèses, la première hypothèse a été plus plausible pour s'accommoder à un scénario d'aménagement fléchi. Cette hypothèse relève une tendance à un vieillissement de la population pour les quinze prochaines années avec accroissement de la tranche de la population active et de la population entrant en âge de retraite.

**Tableau 1 : Projection de la population en 2025 selon l'hypothèse 1 (croissance tendancielle)**

<b>Gouvernorat</b>	<b>Population en 2009</b>		<b>Projections à l'horizon 2025</b>	
	<b>Pop. Totale</b>	<b>Pop. Communale</b>	<b>Population totale</b>	<b>Population urbaine</b>
Sousse	600400	484300	877529	737494
Monastir	505200	505200	730323	730323
Mahdia	394100	176500	484266	223652
Sfax	918500	593100	1180118	796828
<b>Centre-est</b>	<b>2418200</b>	<b>1759100</b>	<b>3252366</b>	<b>2476735</b>

Source : Elaboré à partir des données de l'INS 2004/2009.

### **\* Les besoins en terrains**

Compte tenu des projections démographiques effectuées, la superficie d'extension nécessaire pour l'ensemble des gouvernorats du Centre-Est a été estimée sur la base de 40 logement/ha. Le tableau 1 suivant donne un cadrage quantitatif des superficies nécessaires à l'habitat par gouvernorat :



**Tableau 2 : Récapitulation des besoins en espace selon l'occupation (en ha)**

Les besoins	Sousse	Monastir	Mahdia	Sfax	Centre-Est (total)
Besoins en terrains résidentiels	1793	1522	317	1560	5192
Besoins en espaces de services	90	76	16	78	260
Besoins en équipements	231	191	69	225	716
Besoins en espaces verts	600	550	120	500	1770
<b>Total</b>	<b>2714</b>	<b>2339</b>	<b>522</b>	<b>2363</b>	<b>7938</b>

Source : Elaboré par Horizon consulting (2010)

Ainsi, les besoins s'accommodent avec le potentiel de développement de chaque gouvernorat du Centre-Est. Sousse s'acquitte de la part relative la plus élevée avec 35% des besoins, suivi par Monastir et Sfax avec 30% pour chacun et enfin Mahdia avec 6% seulement.

### 7.3. Les préconisations du SDARE

Compte tenu des orientations fondamentales, le schéma directeur d'aménagement privilégiera de développement selon « le scénario de desserrement » qui tire ses points forts de la position géographique de la région économique du Centre-Est ainsi que des infrastructures dont celle-ci dispose ou qui y seront implantées à terme, en sus de sa position économique dans la promotion de l'investissement, la production des biens et services et la création d'emploi (*cf. carte du SDARE*).

Le SDARE du Centre-Est a opté pour :

- Le desserrement industriel du littoral sahélo-sfaxien : renforcement des ouvertures avec les régions économiques voisines (Zaghouan où se développe une multitude de pôles industriels à Djebel Oust, à El Fahs et tout récemment à Zriba, le pôle industrio-artisanal et agricole à Kairouan, axe Chebba-Souassi à Mahdia, ouverture du grand Sfax sur le Centre-Ouest notamment à partir de la RN2).
- Le développement d'une armature urbaine équilibrée : renforcement de la métropolisation de Sousse et de Sfax tout en érigeant Sfax en district à l'image du district de Tunis. En deuxième niveau, Monastir et Mahdia qui confirmeront leurs rôles de centres régionaux principaux.
- Le développement économique et efficace de l'exploitation et protection des ressources naturelles : renforcement du pôle industriel pétrolier et chimique de Skhira, promotion d'un pôle industriel de type léger et diversifié à Kondar (Sousse), promotion des pôles agrobiotechnologiques à Souassi (Mahdia) et à B.A. Ben Khelifa (Sfax), le renouvellement des vergers oléicoles âgés, développement des cultures biologiques, création de nouvelles stations touristiques.

- La restructuration et l'organisation de la circulation en focalisant sur les pénétrantes pour corriger le problème d'entrée/sortie urbain et la restructuration du transport par la promotion du transport ferroviaire en site propre (métro léger) à Sousse et à Sfax, tout en connectant le réseau des villes côtières depuis Hergla jusqu'à Mahdia en passant par Sousse et Monastir, vers Chebba pour interconnecter tout le sahel et désenclaver et dynamiser sa rive côtière Sud au niveau de Chebba-Melloulech, outre la desserte de la future station touristique d'El Ghedhabna. La promotion d'un métro léger à Sfax incorpore le prolongé de la ligne vers Mahrès et même vers Skhira dans une étape ultérieure.
- Le développement du système portuaire et aéroportuaire par la création d'un nouveau port en eaux profondes à Enfidha, l'aménagement du compartiment Nord du port de Sousse ainsi que l'aménagement du port actuel et de son compartiment Sud, le réaménagement du port de Sfax, l'extension du port de Skhira, ainsi que la continuation de la deuxième tranche de l'aéroport international d'Enfidha.
- La sécurisation stratégique des apports hydriques et énergétiques par la réalisation d'un réservoir de stockage stratégique dans la région de Sousse qui sera alimenté à partir des eaux du Nord, la réalisation de quatre stations de dessalement d'eau de mer, la création d'une nouvelle raffinerie de pétrole et la réalisation d'une station de production d'énergie électrique nucléaire à Skhira (ou à Bizerte) et l'alimentation de toute la région par le gaz naturel.
- La mise à niveau et développement environnemental par la protection des côtes, la préservation des ressources halieutiques pour une pêche durable, la lutte contre l'érosion hydrique, la lutte contre la désertification, l'aménagement et la valorisation des sites sensibles (zones humides, îles, ..), etc.

En terme sectoriel, les préconisations du SDARE sont présentées dans le plan-programme.

## VIII. LE PLAN-PROGRAMME

Compte tenu des résultats des projections démographiques et de l'évaluation des besoins futurs, le plan programme, ci-après, capitalise l'ensemble des actions élémentaires visant à répondre à ces différentes préoccupations. Le plan programme a pour objet de récapituler tous les projets ad hoc au SDARE du Centre-Est, permettant d'assurer les objectifs économiques et écologiques arrêtés.

L'estimation du coût approximatif total du plan programme donne un montant de **17483** million de DT réparti par chapitre (volet) comme suit (coût estimé sans tenir compte des projets dont le coût n'est pas défini) :

**Tableau3 : Répartition du coût total du plan programme par chapitre**

<b>Volets</b>	<b>Coût (DT)</b>
<b>1. Relance des secteurs économiques</b>	<b>5361,10</b>
<i>1.1. Développement agricole et pêche</i>	<i>175,00</i>
<i>1.2. Relance, diversification et intégration des filières industrielles</i>	<i>4480,50</i>
<i>1.3. Développement touristique et commercial</i>	<i>705,60</i>
<b>2. Urbanisation et organisation de l'espace</b>	<b>654,0</b>
<b>3. Infrastructure et les équipements</b>	<b>2901,5</b>
<i>3.1. Infrastructure routière</i>	<i>2204,5</i>
<i>3.2. Infrastructure et équipements socio-collectifs</i>	<i>447,0</i>
<i>3.3. Services des concessionnaires</i>	<i>250,0</i>
<b>4. Mise à niveau du système de transport</b>	<b>6977,1</b>
<b>5. Gestion des ressources en eaux</b>	<b>516,3</b>
<b>6. Mise à niveau environnementale</b>	<b>1073,0</b>
<i>6.1. Gestion des rejets industriels et urbains et amélioration du cadre de vie urbain</i>	<i>821,8</i>
<i>6.2. Aménagement de lutte contre l'érosion éolienne (désertification), hydrique et littorale</i>	<i>220,2</i>
<i>6.3. Préservation et amélioration de la biodiversité</i>	<i>31,0</i>
<b>TOTAL</b>	<b>17483,0</b>

Source : Estimations effectuées par Horizon Consulting (2011).

Le détail des projets du plan-programme est étayé dans les tableaux suivants



## IX. LE MONTAGE INSTITUTIONNEL

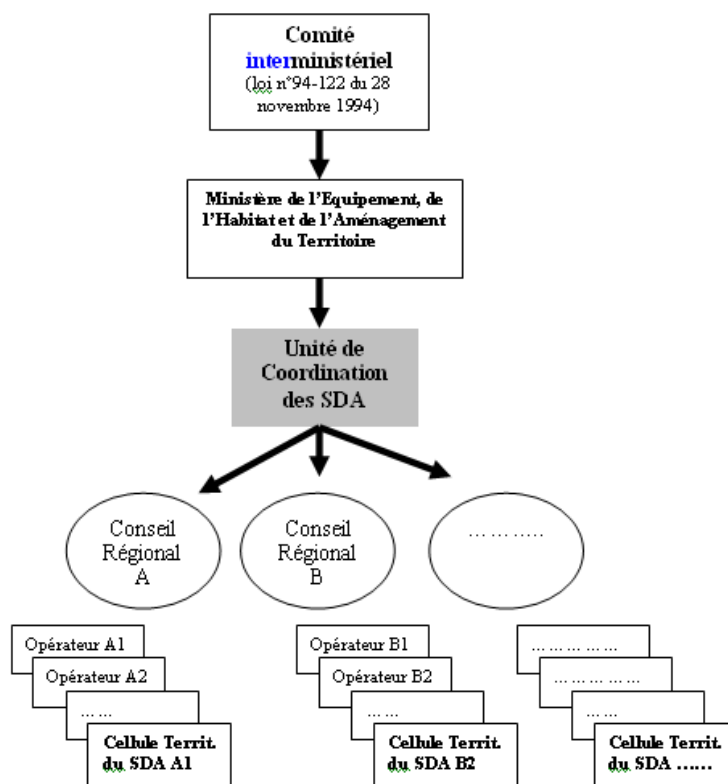
### IX.1. Structure

Le montage institutionnel requis pour l'opérationnalisation des préconisations des plan-programmes devra être balisé en tenant compte de trois piliers :

- La réflexion préalable : implication des opérateurs régionaux et centraux dans la définition des termes de références des études proposées par le SDA de la région économique.
- Le cadre règlementaire : révision du cadre règlementaire régissant les zones prioritaires à la lumière des nouveaux besoins de desserrement dans la zone.
- L'architecture institutionnelle opératoire : création d'une Unité de Coordination du SDA<sup>4</sup> qui aura à opérer en rapport étroit avec le comité interministériel pour l'aménagement du territoire (CIAT) institué par la loi n°94-122 du 28 novembre 1994. Cette Unité aura non seulement à coordonner la réalisation des options de chaque SDA dans son périmètre d'étude, mais aussi de coordonner entre les différents SDA en vigueur et ce au niveau de toutes les étapes de leurs élaboration depuis les études (définition des problématiques et orientations et choix d'aménagement).

Le système institutionnel dans le quel s'insère l'Unité de Coordination des SDA est représenté par la figure suivante.

Architecture du système de concrétisation des préconisations des SDA



Source : Elaboré par Horizon Consulting

<sup>4</sup> Cette unité ne sera pas limitée à la concrétisation des préconisations du SDARE, mais de tous les autres types de SDA (agglomérations, zones sensibles, régions spécifiques, ...).

## ***IX.2. Mécanismes de mise en œuvre***

***L'adoption du système de contrat-programme :*** Les contrats de mise en œuvre devront être signés par les différentes parties régionales et centrales concernées par le SDA, et approuvés par le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire. Le contenu du contrat doit insister sur le caractère obligatoire des préconisations sectorielles (projets du plan programme) ainsi que les projets à mettre en œuvre et leurs échéances.

***Indicateurs de suivi :*** S'inscrivant dans une approche de gestion par objectif (GPO), le système de suivi-évaluation aura à assurer donc un suivi de l'avancement des réalisations du SDA, l'évaluation de ces impacts l'avancement de l'accomplissement des objectifs assignés.