
Les enjeux du réaménagement et la revalorisation d'un espace majeur du centre de Tunis : la ville européenne

Abdelala BOUNOUH *

Le centre historique de Tunis qui associe deux noyaux distincts à savoir médina et ville européenne a connu des mutations profondes et des prolongements périphériques au cours des trois dernières décennies. La médina subit depuis les années 60 les effets d'une crise du fait de l'intrusion de l'économie de marché d'où une désorganisation des corporations et un déclin des produits de l'artisanat. En plus elle a connu un afflux massif de populations d'origine rurale qui ont occupé le vide laissé par les citadins tunisois ayant préféré s'installer dans la périphérie. Quant à la ville européenne appelée aussi ville basse, elle a essayé malgré les vicissitudes qu'elle a connues de tenir son rôle de zone centrale, rôle mis en doute ces dernières années. Un état des lieux très négatif a été établi en 1999 par le directeur de l'embellissement à la municipalité de Tunis et qui traduit bien la précarité de cet espace à savoir : « la ville s'appauvrit de jour en jour, son patrimoine immobilier se dégrade, ses arbres ses colonnes Morris son infrastructure vieillissent ».¹

En dépit de cette situation, la ville européenne continue à occuper un niveau assez élevé d'emploi avec une fréquentation quotidienne en provenance des périphéries et presque un vide en dehors des heures de travail. L'aménagement de cet espace majeur de la capitale que l'on englobe généralement dans la problématique de la centralité, est à l'ordre du jour. De par sa définition, le concept de centralité implique à la fois une certaine spécialisation de l'usage de l'espace urbain en tant que lieu

* Enseignant et chercheur à l'Ecole Nationale d'Architecture et Urbanisme de Tunis.

¹- Voir propos du Directeur de l'embellissement à la Municipalité de Tunis dans le quotidien gouvernemental La Presse du 5 novembre 1999.

de production de service, la question des flux de fréquentation du centre, enfin l'animation générale de la ville.

L'étude de l'évolution de la centralité a montré l'effacement de la médina au profit des quartiers situés de part et d'autre de l'axe principal Est-Ouest structurant la ville européenne dans une première étape. A partir de la fin des années 80 de nouveaux schémas plus complexes sont à l'origine de l'apparition de nouvelles centralités dans la périphérie suite au développement prodigieux des activités tertiaires supérieures.

Cette situation a engendré une banalisation voire une dégradation de ce qu'on appelle l'hypercentre² dont la délimitation précise n'est pas aisée. En effet cet espace majeur du centre historique, connaît une crise de croissance, de gestion et pose un certain nombre d'interrogations à propos du maintien de sa viabilité et du rôle qu'il doit jouer au sein de l'agglomération tunisoise, des procédures à envisager pour la sauvegarde de l'ordre architectural tout en maintenant les principes de son organisation enfin des actions qu'il faut entreprendre en vue de préserver la centralité et la dynamique économique, sociale et culturelle de cet espace. En réalité, la question de la centralité se pose beaucoup plus en termes de renforcement des attributions et de rayonnement en vue d'une intégration dans le contexte économique mondial.

I. dégradation et banalisation du cadre bâti dans certains quartiers de la ville européenne

A. Dégradation et altération du patrimoine immobilier

La ville européenne qui s'étend sur 500 hectares (autant que la médina et ses faubourgs) entre la colline du cimetière du Jellaz au Sud et celle du parc du Belvédère d'autre part, et entre la médina à l'Ouest et le lac de Tunis à l'Est, a été construite à grand frais de fondations sur la lagune colmatée par les autorités coloniales. Cet héritage qui remonte à la période coloniale est composite puisque constitué de plusieurs éléments notamment des quartiers d'habitation collectives ou individuelles dont le paysage évoque toute la gamme des styles méditerranéo-européens à la mode entre 1860 et 1930, des équipements collectifs des infrastructures industrielles et de transport.

² - A la fin des années 70, le terme hypercentre désignait un espace réduit de la capitale, clairement perçu et où se concentre le pouvoir de commandement. Une commission interdépartementale pour l'animation de l'hypercentre, vient d'être créée en mars 2001. Le champs d'action de cette commission ne se limitera pas à l'artère principale, mais touchera une zone plus vaste délimitée par la place de la Victoire, la place Barcelone, la place d'Afrique et la rue Mokhtar Attia.

La trame générale de cette ville est en échiquier avec certaines artères en diagonale s'expliquent pour la plupart par le passage des anciennes voies ferrées (tramway de Tunis). L'artère principale de la ville européenne l'actuelle avenue H. Bourguiba, est l'axe fondateur de la ville³.

Au début du 20^e siècle, le secteur de l'immobilier a connu un essor avec l'installation de plusieurs communautés européennes (Français, Italiens, Maltais). Un nouveau mode d'habitation prit place en l'occurrence l'immeuble de rapport dont l'architecture était largement influencée par les modèles italiens et français.

Ainsi ce fut l'occasion de l'apparition de plusieurs immeubles de styles variés servant pour l'habitation et à usage de bureau. D'importantes bâtisses se sont installées le long des principales artères de la ville basse avec un extérieur richement décoré de coupoles de belvédères et autres ferronneries. Le manque de pierre de taille a favorisé l'utilisation de maçonnerie enduite à la chaux. La concurrence entre architectes français et italiens a fait de Tunis un immense champ d'expérimentation de concepts nouveaux. Plusieurs architectes, entrepreneurs et ingénieurs nés pour la plupart dans la communauté italienne, française maltaise et juive de Tunisie ont été les bâtisseurs de la ville européenne parmi lesquels on citera Saladin concepteur de la Grande Poste et du Temple protestant, Resplandy architecte du théâtre municipal, Aghilone et Desegni auteurs de plusieurs immeubles et palaces. La ville européenne conserve jusqu'à présent de spécimens architecturaux de grande valeur avec un mélange de style Art déco, Art nouveau, classique ou arabisant. L'Art déco avec ses lignes et sa sobriété devient dès 1925 le style de la bourgeoisie montante et selon une étude de l'architecte italien Luca Quattrocchi, plus de 400 édifices portant ce style ont été construits à Tunis entre 1925 et 1940.

Ignoré pendant longtemps et n'ayant pas suscité un intérêt, le parc urbain se détériore et certaines initiatives individuelles pour l'entretien se heurtent souvent à l'impossibilité de retrouver des matériaux d'origine pour la rénovation.

Le tissu immobilier urbain de la ville européenne, porte déjà à la fin de l'époque coloniale les préludes d'une dégradation rapide par suite du mauvais entretien et l'absence de travaux de réfection. Les installations du port de Tunis qui remontent au début du 20^e siècle particulièrement les bassins et les entrepôts qui se situent sur les marges sud-est de la ville européenne, sont à l'heure actuelle abandonnées du fait du transfert des

³- C'est l'ancienne promenade de la marine, tracée en 1860 à l'ombre des ficus et conçue comme étant une percée visuelle dans le prolongement de la médina en direction de la lagune.

activités portuaires de marchandise vers l'avant-port de la Goulette mais aussi à cause du déplacement du marché de gros transféré à Bir Kassaâ dans la périphérie Sud et dont les anciens locaux ont été transformés en un espace commercial populaire regroupant un grand nombre de vendeurs à la sauvette qui investissaient les principales artères commerciales du centre. Le quartier de la Petite Sicile en contact direct avec cette zone va subir les effets de cet abandon avec un grand nombre de constructions en mauvais état et constitue un bon exemple de « friche urbaine ». Il s'agit en fait d'émigrés Siciliens, principalement des ouvriers et des artisans en bâtiment, qui vont loger dans des quartiers à proximité du port et de ses entrepôts. D'autre part, le transfert du marché de gros aura un impact très négatif sur ce quartier où vont s'y installer divers ateliers de réparation automobile : mécaniciens, tôliers, tourneurs, électriciens. Le quartier de la Petite Sicile est actuellement très délabré et pollué, alors qu'à une centaine de mètres, la municipalité a entrepris des travaux d'embellissement de l'avenue H. Bourguiba.⁴

Un autre aspect de la dégradation s'est manifesté par la prolifération des « oukalas ». Il s'agit de ces anciens établissements que l'on retrouve dans la médina et dans certains secteurs de la ville basse, particulièrement à Bab Bhar et qui servirent dans le temps à héberger les voyageurs qui visitaient Tunis. Au fil du temps, ces « oukalas » se sont transformés en un habitat collectif sous-intégré, rassemblant des ménages à faible revenu issus de l'exode rural. Des études techniques et économiques ont montré que la plupart de ces « oukalas » nécessitent de grands travaux de réaménagement et réhabilitation et certaines constituent un danger pour ses occupants à cause du risque d'effondrement. Cependant l'état d'abandon de ces bâtiments ne doit en aucun cas justifier la transformation voire transfiguration du cachet architectural des bâtisses anciennes.

B. Une transfiguration du cachet architectural

La transfiguration du cachet architectural de la ville européenne a débuté par des démolitions sans aucune raison. Certains architectes ont parlé du « réflexe du bulldozer » à propos des transformations non contrôlées qui ont été opérées dans cette partie du centre de Tunis. Les mutations architecturales ont commencé au début des années 60 avec l'émergence de nouvelles tours de style dit international fait de béton de verre et d'acier. De nouvelles volumétries vont apparaître avec des

⁴ La municipalité de Tunis a lancé en février 2001, un concours d'idées pour l'aménagement de la Petite Sicile.

constructions qui vont écraser les bâtiments anciens environnants. Ces constructions en hauteur rompant avec l'équilibre général de l'artère principale, sont en fait érigées dans un but de rentabilité. En effet le prix du mètre carré dans le centre ville n'a pas diminué et dans certains secteurs il se situe entre mille et mille cinq cent dinars. Plusieurs exemples illustrent bien cette dernière idée : l'hôtel Africa sur l'avenue Habib Bourguiba constitue une rupture dans l'échelle de la ville par la hauteur et le traitement de sa façade, alors que l'hôtel International construit sur la même avenue à la place de deux beaux immeubles en pierre de taille, se situe en retrait par rapport à l'avenue, brisant par la même occasion la continuité urbaine de ses façades et même des trottoirs.

Le cas de l'ancien Palmarium jouxtant le théâtre Municipal, constitue un autre exemple d'hésitation en matière de réaménagement. Après plusieurs reports, il a été décidé de démolir l'ensemble composé par la galerie commerciale et culturelle, le cinéma et l'hôtel Tunisia Palace en vue de l'édification d'un complexe immobilier couvrant comportant des commerces, des bureaux et un parking souterrain⁵.

Des aberrations architecturales ont été signalées ici et là tel que par exemple la couleur gris marron d'un nouveau immeuble sur l'avenue H. Bourguiba et la rue Ibn Khaldoun ou bien l'habillage de certaines façades par de la céramique utilisée dans les cuisines.

II. Accélération du processus de tertiarisation et de paupérisation du centre de Tunis

A. Maintien des activités tertiaires malgré la concurrence de la périphérie

L'hypercentre de Tunis (médiina et ville européenne), était toujours considéré jusqu'au milieu des années 70 comme centre principal de la ville pour toutes les couches de la population puisqu'il contenait les niveaux les plus élevés de l'activité commerciale et sociale ainsi que plusieurs fonctions et il n'existait pas à proprement parler de centre pouvant le concurrencer. Avec la nouvelle politique économique libérale des années 70 et l'ouverture du marché foncier à la spéculation, de nombreuses activités capitalistiques et peu consommatrices d'espace ont été stimulées dans le centre ville notamment le quartier européen. La

⁵- Le Palmarium ou Tunis - Center a été financé par des fonds arabes. Il occupe une superficie de 5400 m² pour une hauteur de 20 mètres, équivalente à celle du Théâtre municipal. Ce complexe est composé d'un rez - de - chaussée plus quatre étages avec un parking en sous-sol de deux étages pour une capacité de 240 places.

transformation progressive des appartements à usage d'habitation en bureaux, boutiques, cabinets d'affaire devient une réalité.

Le processus de la tertiarisation du centre de Tunis va se poursuivre durant les années 80 et 90 avec une migration des activités de direction et d'encadrement relevant du tertiaire supérieur vers les nouveaux quartiers de la périphérie. L'analyse de l'offre de bureaux destinés à la location à partir des annonces dans la presse quotidienne nous permet de confirmer ce processus de déconcentration en faveur de ces nouveaux quartiers. En effet pour la période allant de fin septembre jusqu'à la fin du mois de novembre 2000, il nous a été possible de relever l'attractivité de la ville européenne avec plus de 38 % de l'offre de bureaux locatifs.

Le processus de tertiarisation se fait soit par une transformation progressive d'immeubles destinés à l'habitation en bureaux, soit par la construction de nouveaux bâtiments à l'emplacement des anciennes bâtisses.

Les secteurs d'El Menzah, El Manar, Mutuellville, Le Belvédère, Place Pasteur et l'Ariana occupent la deuxième place avec environ 27 % de l'offre des bureaux locatifs. Les Berges du Lac, les secteurs de Montplaisir et Khierreddine Pacha, constituent les nouveaux pôles de concentration de l'offre de bureaux. Cette migration du tertiaire vers le Nord et Nord-Est de l'agglomération tunisoise s'explique par plusieurs facteurs dont notamment des coûts fonciers relativement favorables en comparaison avec l'hypercentre. En réalité c'est la disponibilité de terrains neufs et l'installation des sièges des principales institutions financières⁶ du pays sur l'axe de l'avenue Mohamed V qui est à l'origine de ce glissement vers la périphérie septentrionale du centre de Tunis.

D'autre part ces nouveaux pôles se spécialisent dans le tertiaire particulièrement les activités de bureaux étatiques et privés (direction et exécution), les affaires (banques, assurances, sièges sociaux d'entreprises industrielles, grand commerce), le tertiaire d'accompagnement lié aux activités touristiques.

Finalement l'on peut se demander quel sera l'impact de cette tertiarisation du centre de Tunis sur le plan démographique et sur les relations avec les quartiers de la périphérie ?

B. Décroissance démographique de la zone centrale

La zone centrale avec l'ensemble ville européenne et médina abritait en 1975 près du quart de la population de l'agglomération tunisoise. En

⁶ - Le quartier de la finance (sièges des banques d'affaires et de développement), a quitté les avenues de France et Bourguiba pour élire domicile du côté de l'avenue Mohamed V, là où se trouve le nouveau siège de la Banque Centrale depuis 1979.

1994, cette zone ne représentait que 7,2 % du poids de la population de la capitale. Ainsi, la médina a perdu entre 1975 et 1984 environ 30 mille habitants. D'après le dernier recensement de 1994, elle totalise 100 mille habitants et la densité est passée de 500 à 370 habitants par hectare entre 1975 et 1994. En effet, le phénomène de dépeuplement de la médina est ancien puisqu'il a commencé au lendemain des années 30 lorsque les premiers citoyens tunisois qu'on appelle « beldis » ont commencé à quitter la ville musulmane pour aller s'installer dans les nouveaux lotissements de Franceville, Cité Jardin, Mutuellville, Carthage et la Marsa.

Le même phénomène de décroissance démographique a été observé du côté de la ville européenne. En effet, entre 1984 et 1994, la ville basse a perdu environ 16 mille habitants. Par ailleurs, le dernier recensement de 1994 a montré l'importance grandissante des logements vacants dans la zone centrale.⁷

C'est la politique d'habitat des pouvoirs publics entamée à partir des années 1970 qui est la cause principale de cette vague de déplacements résidentiels vers la périphérie et qui a intéressé presque toutes les couches sociales. En effet la création à partir de 1973 d'un organisme public foncier va améliorer l'offre des terrains destinés à la construction par la réalisation de lotissements à grande échelle essentiellement dans la périphérie Nord et Sud de l'agglomération. Avec le développement des crédits bancaires, l'on va assister à apparition de plusieurs quartiers résidentiels destinés aux couches moyennes et aisées.

Les classes sociales défavorisées sont elles aussi concernées par ce processus de redistribution et redéploiement dans l'espace tunisois et elles vont se rabattre sur les lotissements clandestins. Cette situation va favoriser l'émergence des premiers quartiers d'habitations non réglementaires dans la périphérie Ouest de la capitale notamment à Douar Hicher-Ettadhamen et à Sidi Hassine.⁸

C. Les difficultés de circulation dans l'hypercentre

Le mauvais tracé des artères principales et secondaires de la ville européenne, la médiocrité de leur conception, l'étroitesse des grandes et moyennes voies publiques qui convergent toutes vers le centre de la ville, constituent un grand problème pour la circulation des véhicules. La

⁷- Les logements vacants et appartenant à des étrangers essentiellement des français sont nombreux dans la ville européenne. Le contentieux des biens immobiliers des étrangers n'a pas été encore résolu à l'heure actuelle.

⁸- L'agglomération tunisoise a été investie par l'habitat non réglementaire particulièrement dans le secteur Ouest à partir de la fin des années 70.

pression sur le centre de la capitale se fait sentir chaque jour et les goulots d'étranglement sont devenus fréquents et quotidiens du fait de l'accroissement du parc des véhicules particuliers. Aux heures de pointe de nombreuses artères du centre ville connaissent des embouteillages : l'avenue de la Liberté, la rue El Jazira, l'avenue Habib Thameur ... sont des exemples significatifs. Plusieurs nœuds et carrefours de la capitale vont subir quotidiennement le flot massif des véhicules de tout genre qui proviennent de la périphérie mais aussi des différentes régions du pays. A titre d'exemple nous citerons l'entrée Sud de la capitale au niveau de Bab Aléoua où les véhicules affluent par milliers pour se diriger vers l'avenue Moncef Bey, vers la Kasbah ou bien vers la rue de la Gare. Cette dernière connaît une intense circulation à partir de huit heures du matin puisqu'elle débouche directement sur la Place Barcelone qui abrite l'une des plus importantes stations de bus de la Société nationale de transport (SNT), une importante station d'arrêt des rames du métro-léger de Tunis mais aussi la Gare centrale de chemin de fer de la capitale. Depuis la mise en application en 1995 des textes régissant l'acquisition de voitures populaires (4 CV), le parc automobile a progressé⁹ particulièrement dans le Grand Tunis et certaines artères de la ville enregistrent quotidiennement le passage de 100 mille voitures. L'analyse des déplacements pour tous les modes de transport en commun s'échangeant avec le centre ville de Tunis a montré que le nombre de déplacements journaliers a augmenté au rythme de 3% par an.

Les réseaux de transport en commun connaissent des problèmes de différents ordres, entre autres la multiplication des intervenants, l'absence de coordination, de mesures favorisant l'intermodalité et l'absence de complémentarité des réseaux existants. Ainsi, les usagers se plaignent souvent de la fréquence des bus et du métro durant certaines plages horaires de la journée, de la tarification pratiquée sur certaines lignes et du manque de synchronisation entre les différents moyens de transport en commun de la capitale. La mise en exploitation de plusieurs lignes de métro, groupés en quatre axes (Sud, Nord, Nord-Ouest et Ouest) a certes permis d'améliorer l'accessibilité de l'hypercentre sans toutefois y faciliter la circulation ou le stationnement des véhicules automobiles.

Le stationnement dans le centre de Tunis constitue une question très délicate pour les responsables municipaux. Un recensement de l'occupation de la voirie et des parkings par les automobiles pendant deux périodes caractéristiques de la journée correspondant à la fréquentation

⁹- Le Grand Tunis a connu une croissance rapide de son parc automobile avec un total de 776 256 véhicules en 1998 dont 367 585 voitures particulières.

maximale du centre ville durant la matinée et l'après-midi, a montré que la période de pointe de stationnement se situe le matin entre 9 heures et 12 heures avec une demande globale sur et hors voirie de l'ordre de 28 900 véhicules.

III. Quelles actions pour la redynamisation et la sauvegarde de l'hypercentre ?

A. Reconquérir le centre ville et améliorer le cadre de vie

La prise de conscience des pouvoirs publics de l'importance du caractère architectural de la ville européenne est toute récente. L'on estime à présent que cet espace du centre de Tunis fait partie du patrimoine national, voire de la mémoire collective. Ainsi à la fin des années 90, la municipalité de Tunis a confié à l'Association de sauvegarde de la médina (ASM), l'étude du projet « Tunis XXIe ». Il s'agit de toute une stratégie de reconquête du centre ville marginalisé par l'émergence de nouveaux pôles périphériques. Les actions prioritaires de ce projet visent en premier lieu l'amélioration de la vie quotidienne du centre par l'embellissement de la trame urbaine, le traitement de l'insalubrité et la résolution du problème de la circulation et de stationnement des véhicules. Il faut rappeler que la zone de Bab Bhar constitue pour l'ASM une extension du secteur de sauvegarde qu'est la médina, classée par l'UNESCO sur la liste du patrimoine mondial.

Bien avant cette mobilisation des pouvoirs publics, de nombreux architectes et urbanistes ont exprimé leur point de vue à propos du devenir de la ville européenne. Dans un article récent, L. Ammar architecte et enseignante à l'Ecole Nationale d'Architecture et d'Urbanisme, a fait un diagnostic assez complet de la ville basse et a préconisé un ensemble d'actions visant à dynamiser et sauvegarder ce tissu urbain ancien.

Le premier point soulevé par l'architecte est en rapport avec la question de l'harmonisation du mobilier urbain qui comprend entre autre les lampadaires, les abris pour bus, les colonnes Morris, les poubelles, les kiosques, les panneaux d'information, les bancs...Ainsi il faudrait procéder à une limitation de ce mobilier et revoir sa disposition. Le second aspect non moins important sur lequel insiste l'architecte, touche la revalorisation et la réhabilitation du cadre bâti. En effet plusieurs balcons, corniches, guirlandes, portiques, gargouilles et autres motifs décoratifs et utilitaires dépérissent faute de rénovation et de restauration adéquates. A ce niveau, toute action nécessite une connaissance approfondie et une analyse détaillée du patrimoine architectural

particulièrement les éléments sur lesquels il est nécessaire d'intervenir. Il existe aussi des « règles architecturales de politesse urbaine » qu'il faut respecter, qui ont été signalées par les spécialistes particulièrement celles relatives à l'insertion cohérente des magasins et boutiques de commerces au pied des immeubles. En effet, il y a une certaine continuité des façades qu'il faut préserver et cela pose la question du classement de certains édifices publics et privés qui va se traduire par l'interdiction de démolir ou transformer le bâtiment et la nécessité d'élaborer une documentation précise du site pour pouvoir restaurer en cas d'accident majeur.¹⁰

Dans le but de protéger la qualité esthétique, historique et architecturale de certaines bâtisses du centre, un nouveau cahier des charges conçu par la municipalité de Tunis et l'Association de sauvegarde de la médina stipule que « tout projet de construction, de rénovation, de réaménagement ou d'embellissement dans la zone centrale doit faire l'objet d'une demande à la commission du permis d bâtir et doit être soumis à l'autorisation préalable des services compétents qui peuvent refuser toutes sortes d'intervention sur des façades à intérêt architectural ». Cette nouvelle réglementation qui va jusqu'aux détails, à savoir les prestations architecturales, les couleurs et les matériaux vise à préserver les façades de l'hypercentre.

La question de la réhabilitation des « oukalas » situées dans le secteur de Bab Bhar, pose des problèmes très délicats puisque d'après le maire de Tunis il faut « une connaissance approfondie de chaque cas, procéder à une expropriation dans certains cas, étudier l'état exact du bâtiment, le rang social du locataire, les intentions du propriétaire... ». Cette opération concerne une cinquantaine d'immeubles soit plus de 300 logements, une centaine de dépôts et commerces et elle va exiger une intervention au niveau des structures porteuses la réfection des planchers et la consolidation des murs porteurs en plus d'une remise aux normes de la salubrité du réseau d'évacuation des eaux usées et pluviales.

Au sujet de l'aide relative à la réfection des façades, il faut signaler l'existence de prêts accordés par le Fonds arabe de développement économique et social (FADES) qui sont remboursables sur 15 ans avec un taux d'intérêt de 5 %. Depuis 1996, plus de cent propriétaires ont pu bénéficier de ces crédits dans les secteurs de Bab Bhar et à l'intérieur de la médina.

¹⁰- Il existe un certain nombre de monuments classés dans le centre de Tunis. Il s'agit du théâtre municipal, de l'ambassade de France, de la Cathédrale, de la Grande poste et l'ex-Tribunal administratif.

B. Pour un traitement adéquat de l'espace public

L'aménagement du centre de Tunis est devenu obligatoire, voire même inéluctable pour le maire de la capitale. Ainsi les travaux ont débuté en décembre 2000 pour se poursuivre jusqu'en septembre 2001, date de l'ouverture des jeux méditerranéens de Tunis. On espère utiliser certains espaces dans l'animation de la ville à l'occasion de ces jeux.

L'aménagement vise particulièrement le traitement de l'espace public, ce qui constitue une opération assez délicate dans la mesure où il faut redessiner le sol en rendant la rue aux piétons, aux riverains et résoudre la circulation des voitures dans certaines artères. La création d'espaces fonctionnels à l'intention des promeneurs nécessite l'installation d'un mobilier urbain adéquat et en nombre suffisant. En conséquence l'idée initiale de supprimer la plate-forme centrale de l'avenue H. Bourguiba destinée aux piétons et son remplacement par une large artère devant favoriser le transit des véhicules n'a pas été retenue du fait de la polémique et des critiques qu'elle a soulevées.

Le nouveau conseil municipal a été obligé de présenter une version corrigée du projet qui consisterait à préserver l'allée ou terre-plein central avec seulement deux rangées de ficus au lieu de quatre. Un revêtement en granit gris sera réservé à l'allée centrale semblable à celui de la place de Bab Bhar réalisé récemment. En revanche, les trottoirs de part et d'autre des immeubles le long de cette artère principale de la capitale seront élargis pour passer de 6 m à 12 mètres ce qui amènera à une réduction automatique de la largeur de du terre-plein central qui passera de 30 à 16 mètres. Un intérêt particulier sera accordé au mobilier urbain à savoir l'installation de bancs publics confortables, de corbeilles à papier, de lampadaires et de colonnes Morris pour assurer une certaine information sur les spectacles et les loisirs dans le centre ville. Les fleuristes installés depuis longtemps sous les ficus ont été installés du côté du tronçon terminal près de la gare de la banlieue Nord, sur une portion d'espace presque isolée et non exploitée. Les services techniques de la mairie de Tunis comptent profiter de l'aménagement de l'hypercentre pour asseoir une sorte de partenariat avec les opérateurs commerciaux. En plus des cahiers de charge de l'installation du mobilier urbain, des conseillers vont aider les commerçants pour la décoration des devantures, des terrasses et autres bâtisses.

L'intervention d'une telle ampleur des pouvoirs publics reflète un souci de rendre cet espace public plus attrayant et d'affirmer une certaine personnalité de la capitale après des décennies de négligence.

C. Donner une animation économique et culturelle au centre

Faute d'une forte activité économique et d'une infrastructure moderne, le centre a perdu sa faculté d'animation. Selon les propos même du maire de Tunis « les Tunisois de passage, d'adoption ou de naissance se sont détournés du centre-ville ». Les difficultés de circulation et de stationnement se reflètent négativement sur les commerçants qui déménagent avec les consommateurs vers les nouvelles cités de la périphérie.

Contrairement aux grandes villes méditerranéennes et celles de certains pays arabes du Moyen Orient, le centre de Tunis se caractérise par l'absence d'une vie nocturne active, excepté la deuxième moitié du mois de Ramadan et à l'occasion de certaines manifestations culturelles importantes telles que les journées cinématographiques de Carthage. Tunis dort tôt puisqu'elle est presque vide après 20 heures. Cela constitue aux yeux de certains observateurs un handicap non seulement parce que la capitale est aussi une ville touristique mais surtout parce qu'elle constitue le premier centre économique et culturel du pays.

Plusieurs facteurs expliquent cette léthargie de l'animation particulièrement la raréfaction des moyens de transport après 21 heures. En effet pour un grand nombre de responsables de corporations commerciales et artisanales, l'animation au vrai sens du terme ne peut être assurée dans la ville que par les commerces. L'ouverture des négoce à une heure tardive exige une disponibilité en moyens de transport pour le public et pour la main d'œuvre essentiellement féminine qui réside en banlieue. L'animation du centre est tributaire de la consolidation des espaces culturels, de la réhabilitation de certains lieux de loisir avec bien sûr un programme qui doit tenir compte de l'attente du public local et étranger.

Le centre ville doit en principe offrir à ses visiteurs une animation culturelle nocturne susceptible de donner une impulsion à la création culturelle d'où la nécessité de trouver une coordination adéquate entre les différents intervenants en matière de programmation des manifestations culturelles. Ainsi des structures telles que le Syndicat d'initiative,¹¹ la Fédération de l'hôtellerie, celle de la restauration ont leur mot à dire à propos des activités concernant le tourisme, l'artisanat, les centres de loisir et de distraction, la restauration...

¹¹- Le Syndicat d'initiative de la ville de Tunis est actuellement en veilleuse. Son président dans un entretien avec la presse invoque des problèmes d'ordre financiers qui empêchent ses activités.

D. Résoudre le problème d'accessibilité et de stationnement des véhicules automobiles

Il s'agit donc de favoriser les conditions propices à l'épanouissement de l'activité économique et culturelles afin de redonner à l'avenue son attraction et sa diversité. En conséquence, la municipalité de Tunis compte cibler les catégories sociales à pouvoir d'achat élevé qui disposent de voitures. En effet cette population reviendra au centre-ville une fois devenu accessible. L'idée de construire des parkings à étages remonte à l'année 1995. En effet, les services de la municipalité de Tunis avaient élaboré le cahier des charges relatif à la construction de ce genre de parkings, option qui a été retenue depuis quelques années mais¹² dont la concrétisation n'a cessé d'être différée.

La saturation de la circulation dans le centre de Tunis exige des solutions radicales à savoir, l'adoption d'un vrai plan de circulation afin d'améliorer la fluidité des déplacements en plus d'une utilisation judicieuse de l'infrastructure existante, la régulation du trafic par la coordination des feux sur certains axes suivant l'heure de la journée et la densité du trafic, la coordination et la complémentarité entre les différents modes de transport collectifs, enfin le recours à la fermeture de certaines rues du centre à la circulation automobile en les transformant en zones piétonnes.¹³

Conclusion

Partout dans le monde l'on attache une grande importance aux centres historiques qui constituent à juste titre des lieux privilégiés de l'espace public. L'action de revaloriser ces espaces constitue un acte politique de première instance visant l'affirmation d'un certain rayonnement. Dans toute démarche d'analyse des centres historiques, l'on privilégie souvent la dimension patrimoniale puisque l'on perçoit ce centre en terme de monument voire un spectacle qu'il faut mettre en évidence et l'on oublie la plupart du temps la dimension spatiale qui implique l'insertion de ce centre dans son territoire. Remodeler et traiter un centre historique, c'est

¹²- Des avantages ont été accordés par la municipalité de Tunis à propos de la concession de terrains à des sociétés privées pour la réalisation et la gestion de parkings à étages sur quatre sites dans le centre de Tunis à savoir Lafayette, Mokhtar Attia, Abderrazzak Chraïbi et Medak El Halfa. Ces avantages se résument dans la réalisation de commerces au rez-de-chaussée et à l'étage, la gestion et le contrôle de la zone d'influence entourant les parkings qui vont permettre d'augmenter l'offre de stationnement de 2240 places.

¹³- Il n'existe pas à l'heure actuelle de véritables rues piétonnes dans le centre Tunis. Le projet de la municipalité de Tunis envisage de transformer la rue Charles de Gaulle et l'avenue de France en zones réservées strictement aux piétons.

penser aussi aux relations qu'il doit entretenir avec sa périphérie dans un contexte où l'on assiste à l'émergence de plusieurs centralités qui vont faire de la concurrence. Il faudrait aussi tenir compte de la composante économique associant à la fois des activités traditionnelles et modernes et savoir quel est le type de clientèle que l'on veut faire revenir dans le centre.

Bibliographie

Ammar, Leila : Centre ville de la capitale : Penser la promenade de demain.- In l'Economiste Maghrébin, n° 231, du 31 mars au 14 avril 1999, 1999.

Belhassine, Olfa : Tunis : A la recherche d'un style perdu.- La Presse Magazine, n° 542, du 1^{er} mars 1998, 1998.

Belhareth, Taoufik : Aménagement des transports urbains à Tunis, où en sommes-nous ?- Géographie et développement, Revue de l'association des géographes tunisiens, n° 14, janvier 1998, 1995.

Ben Miled, Farouk : Tunis Center : Une très mauvaise pièce à l'affiche du Théâtre municipal.- In Le Maghreb, n° 190, du 23 février 1990, 1990.

Chebbi, Morched : Evolution du Grand Tunis, territorialité et centralité.- Casablanca, Conférence internationale, sciences sociales et phénomènes urbains dans le Monde arabe, ronéo, 1994.

Chaline, Claude : Les villes du monde arabe.- Paris, Armand Colin, Masson, 1996.

Etude du Schéma Directeur du Grand Tunis : Rapport final de la première phase, Groupement : Urbaconsult, ORAM, BRAMMAH, 1996.

El Bour, Hamida : Les oukalas au centre du débat.- Journal Le Temps, 18 avril 1996, 1996.

Municipalité de Tunis, Association de Sauvegarde de la Médina de Tunis : Vieux quartiers vie nouvelle.- 1996

Santelli, Serge : Tunis le creuset de la Méditerranée.- Les Editions du Demi Cercle, CNRS Edition, 1995.

Signoles, Pierre, Belhedi, Amor, Miossec, Jean Marie et Dlala, Habib : Tunis : Evolution et fonctionnement de l'espace urbain.- Tours-CIEM, ERM 706, CNRS, Poitiers, 1980.- Fascicule 6.