



La cité minière de Djerissa 1887-2017

Genèse, évolution et devenir à travers l'urbanisme et l'architecture.

Leïla Ammar* et Hayet Badrani*

Résumé

Les développements qui suivent se situent dans le contexte de l'Industrialisation des cités minières du Maghreb aux XIX^e et XX^e siècles. L'industrialisation du monde s'accélère au XIX^e siècle. Elle favorise l'intensification de la production, la mutation des techniques et l'avènement d'une nouvelle discipline du travail. Dès le début du XIX^e siècle, pour les économistes libéraux comme pour les théoriciens socialistes européens, l'industrie devient la source de l'émancipation et l'industrialisation une nouvelle idéologie.

Le développement des mines et de l'extraction des minerais et des énergies fossiles au XIX^e siècle s'est accompagné de la mise en place de cités et de villages miniers. Ces cités industrielles connaissent des évolutions diverses et des formes spatiales organisées en corons, entités singulières dans des ensembles monotones, hiérarchisés et ségrégués, dont le cœur du système, élément moteur de l'ensemble est la fosse et son carreau.

Dans le contexte du Maghreb en situation coloniale, l'implantation des Européens a eu pour conséquence une mainmise des colons sur une partie des meilleures terres de ces pays, mais aussi, l'exportation des ressources du sol au profit de sociétés étrangères. Ces ressources avaient été prospectées très tôt et exploitées rapidement.

En Tunisie, les mines de fer de Djerissa découvertes en 1887 et exploitées à partir de 1890 étaient sous le contrôle de la Compagnie algérienne de Crédit et de Banque, qui représentaient la Banque de l'Union parisienne. Djerissa, à 50 kilomètres de la ville du Kef, est un lieudit du nom de *Henchir Hadid* d'origine berbère, organisé autour de terres agricoles et de pâturages. C'est à l'histoire, à la genèse et aux spécificités de ce site de gisement minier de fer (1887), que se consacre cet article. La cité minière de Djerissa est envisagée dans sa genèse et son évolution de la fin du XIX^e siècle à nos jours. Les mécanismes de formation urbaine, la morphologie, les tracés et les typologies de logements ouvriers sont ici analysés. Les enjeux du présent et la lente décadence de Djerissa à partir des années 1960 sont évoqués et soulignés ainsi que l'impact environnemental de la cité minière. L'évolution contemporaine récente est significative des régressions mais aussi des potentialités d'un site industriel patrimonial à préserver et à mettre en valeur.

Mots clés : Cités minières, Industrialisation, Tunisie, Djerissa, XIX^e et XX^e siècles, Maghreb.

Pour citer cet article :

Leila Ammar et Hayet Badrani, « La cité minière de Djerissa 1887-2017 Genèse, évolution et devenir à travers l'urbanisme et l'architecture », *Al-Sabîl : Revue d'Histoire, d'Archéologie et d'Architecture Maghrébines* [En ligne], n°4, Année 2018.

URL : <http://www.al-sabil.tn/?p=7673>

* Maître de conférences à l'ENAU. Laboratoire d'Archéologie et d'Architecture Maghrébines.

* Docteure en Sciences de l'Architecture et assistante à l'ENAU.



Introduction

I. Industrialisation, cités minières et contexte maghrébin aux XIX^e et XX^e siècles

L'industrialisation du monde s'accélère au XIX^e siècle. Elle favorise l'intensification de la production, la mutation des techniques et l'avènement d'une nouvelle discipline du travail. Dès le début du XIX^e siècle, pour les économistes libéraux comme pour les théoriciens socialistes européens, l'industrie devient la source de l'émancipation et l'industrialisation une nouvelle idéologie.

Autour de 1830, l'expression révolution industrielle est forgée en Europe pour rendre compte du caractère brutal et radical du processus. L'industrialisation et ses machines perfectionnées en viennent à symboliser la « société moderne » et sont l'emblème de l'ascendant que l'Europe avait acquis sur le reste du monde. L'industrialisation née en Europe de l'ouest s'est, ensuite, généralisée par étapes successives au monde en favorisant la suprématie européenne dans le cadre d'un déséquilibre du commerce et de la domination politique.

Le développement des mines et de l'extraction des minerais et des énergies fossiles au XIX^e siècle s'est accompagné de la mise en place de cités et de villages miniers. Ces cités industrielles connaissent des évolutions diverses et des formes spatiales organisées en corons, entités singulières dans des ensembles monotones, hiérarchisés et ségrégués, dont le cœur du système, élément moteur de l'ensemble est la fosse et son carreau.

Dans le contexte du Maghreb en situation coloniale, l'implantation des Européens a eu pour conséquence une mainmise des colons sur une partie des meilleures terres de ces pays, mais aussi, l'exportation des ressources du sol au profit de sociétés étrangères. Ces ressources avaient été prospectées très tôt et exploitées rapidement. En Algérie, les premières mines sont ouvertes en 1845. En Tunisie, les phosphates de Gafsa sont découverts en 1885-1886 et exploités à partir de 1889. Au Maroc, la découverte du gisement de charbon de Djerada en 1928 provoque une refonte de la législation minière marocaine. Le bassin houiller de Djerada, les gisements de fer de Kenitra, de manganèse de l'Imini et de plomb d'Aouli attirent nombre de sociétés capitalistes étrangères ainsi qu'une population d'ouvriers venus gonfler les sites et cités minières.

En Tunisie, les mines de fer de Djerissa étaient sous le contrôle de la Compagnie algérienne de Crédit et de Banque, qui représentaient la Banque de l'Union parisienne. En Algérie, toutes les richesses minières étaient, elles aussi, aux mains de capitalistes étrangers, en particulier français, dont les participations bancaires étaient importantes.

Pour relier les différents gisements miniers aux ports d'exportation, des voies ferrées avaient été construites très tôt en Algérie (1844) et dès les premières années du protectorat en Tunisie et au Maroc. Au début du XX^e siècle, en 1919, les principaux éléments du réseau ferré algérien et tunisien étaient déjà installés. Ils reliaient les grandes villes, dont la majorité se trouve près des côtes, entre elles et les sites de gisements miniers avec les principaux ports d'exportation : Oran, Alger, Annaba, Tunis, Sfax et Sousse.

Ainsi, dans le contexte d'un Maghreb colonial, d'une forte concurrence et d'une véritable course aux concessions minières, on voit se développer au sein des sites miniers des cités et villages industriels qui hébergent le personnel de la mine et les responsables, les mineurs et leurs familles. Ceux-ci viennent de plusieurs horizons : paysans sans terre reconvertis aux travaux de la mine, contingent de population européenne pauvre (siciliens, italiens, français, corses, maltais), main-d'œuvre étrangère d'Afrique du Nord, (marocains, algériens, kabyles) ou population autochtone d'origine rurale ou urbaine attirée par le gagne-pain et le toit. Ces



cités paternalistes, entièrement ou presque nées autour de l'exploitation d'une ressource minière, reproduisent un modèle d'organisation spatiale systématique, qui s'impose à une organisation agricole du territoire. La vie des ouvriers des mines et la vie des cités minières au XIX^{ème} siècle et au début du XX^{ème} siècle produit un tissu de relations à l'intérieur même de la cité et entre celle-ci et les villes ou villages ruraux dont elle dépend.

Djerissa, à 50 kilomètres de la ville du Kef, est un lieudit du nom de *Henchir Hadid* d'origine berbère, organisé autour de terres agricoles et de pâturages. C'est à l'histoire, à la genèse et aux spécificités de ce site de gisement minier de fer (1887), que se consacrent les développements qui suivent.

II. Evolution de l'activité minière jusqu'à la découverte des gisements de fer à Djebel Djerissa

Les écrits grecs (Hérodote et Ptolémée) témoignent des explorations géographiques de l'Antiquité. En Tunisie, l'exploitation des mines est entreprise dès l'époque carthaginoise. Ces exploitations continuent jusqu'aux Romains qui développent des savoir-faire pour bien exploiter les mines (Burolet, 1995). Ensuite, les auteurs arabes comme Ibn Khaldoun et El-Idrisi évoquent des mines, dont El Ya'Kubi qui cite, particulièrement, les mines de Majjana près de la frontière algéro-tunisienne¹ et El-Maliki mentionne la concession de mines de l'Ifrigiya à un frère de lait de l'émir Ibrahim². La première exploration orientaliste, à travers l'Algérie et la Tunisie, étant le voyage de Peyssonel et Desfontaines en 1725, ces derniers évoquent les roches utiles (carrières et minerais) et des variations historiques des lignes de rivages. A la même époque, M. D. Shaw³ et Mannert⁴ donnent des descriptions bien illustrées de fossiles et de minéraux. En 1830, S. E. Hebenstreit publie les résultats de son voyage à Alger, Tunis et Tripoli, entrepris pour le compte du roi de Pologne Frédéric Auguste (Burolet, 1995). D'autres explorateurs ont décrit la région du Kef, dont Edouard Desor, Arnold Esher de la Linth et E. Roudaire, qui ramassent des fossiles pour études (en 1878) par R. Toumouïer menant à la découverte de leur richesse en fer, puis en 1880 G. Belluci et G. Perpetua publient, séparément, des ouvrages importants sur le Maghreb avec des cartes d'itinéraires. Dans son *Geografia della Tunisia*, Perpetua (1882) mentionne les minerais de Fer de Djerissa tout comme Djebel Onk en Algérie (citant particulièrement le nom de l'ingénieur des mines Edmond Fuchs) en y rajoutant de nombreuses descriptions géographiques sur la région. Et voilà que les ressources naturelles tunisiennes, tout comme celles des terres maghrébines, suscitent la curiosité des Européens, et en premier lieu celle des Français.

Jusqu'à la fin du XIX^e siècle, l'extraction se limite aux minerais de fer, plomb et de zinc. En 1899 a eu lieu la concession des phosphates de Gafsa (gisements découverts par Philippe Thomas en 1885). Les principaux affleurements ferrugineux, sont exploités dans des régions septentrionales ou proches des frontières entre la Tunisie et l'Algérie : Djebel Djerissa, Djebel Slata, Djebel Hameima, Djebel Oust. Généralement les minerais de fer, sont constitués par des hématites (oxyde de fer), en général à haute teneur (45% à 57%). La mine de fer de Djerissa, la plus importante de l'époque, était connue par la richesse et la pureté de ses minerais, dont la composition moyenne est : fer 55%, manganèse 2,2%, silice 1,5%, soufre 0,02% et phosphore 0,015% (Lepidi, 1949).

¹G. Marçais, 1941, p.40 ; P.-F. Burolet, 1995 [en ligne], p.1.

² *Idem.*

³ M.-D. Shaw, 1738 (trad. 1743).

⁴ Konrad Mannert, 1842.



Fig. 1. Localisation des principaux lieux, du nord et du centre de la Tunisie ⁵



Fig. 2. La carte d'Aubert : la 1^{ère} carte géologique de la Tunisie (1892)
(Archive des mines ParisTech. Photo de Mme Marie-Noëlle Maisonneuve - 2010) ⁶

1. Le chemin de fer et la ligne de Djerissa : la mise en place du réseau de transport colonial

Durant la deuxième moitié du XIX^e siècle, l'Europe vit une crise économique et sociale, la France cherche alors de nouveaux horizons au-delà de la Méditerranée. Elle profite des acquis de la révolution industrielle et des dernières innovations au niveau des moyens de transport moderne, elle commence par mettre en place un réseau développé de chemin de fer en Algérie (en se basant sur la main d'œuvre locale) qu'elle généralise ensuite pour atteindre la capitale tunisienne par la voie Tunis- Ghardimaou en 1880 (voir carte).

⁵ Burollet, 1995 [en ligne].

⁶ *Idem.*

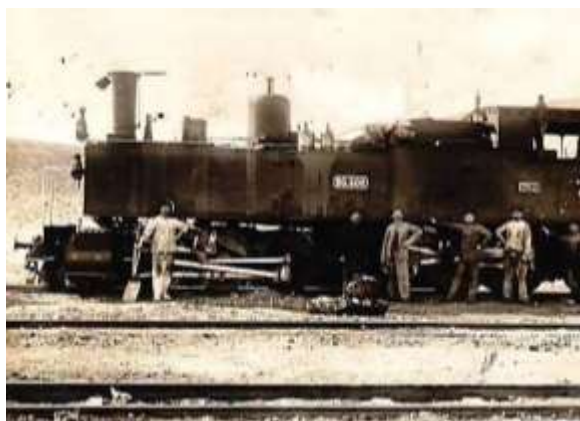
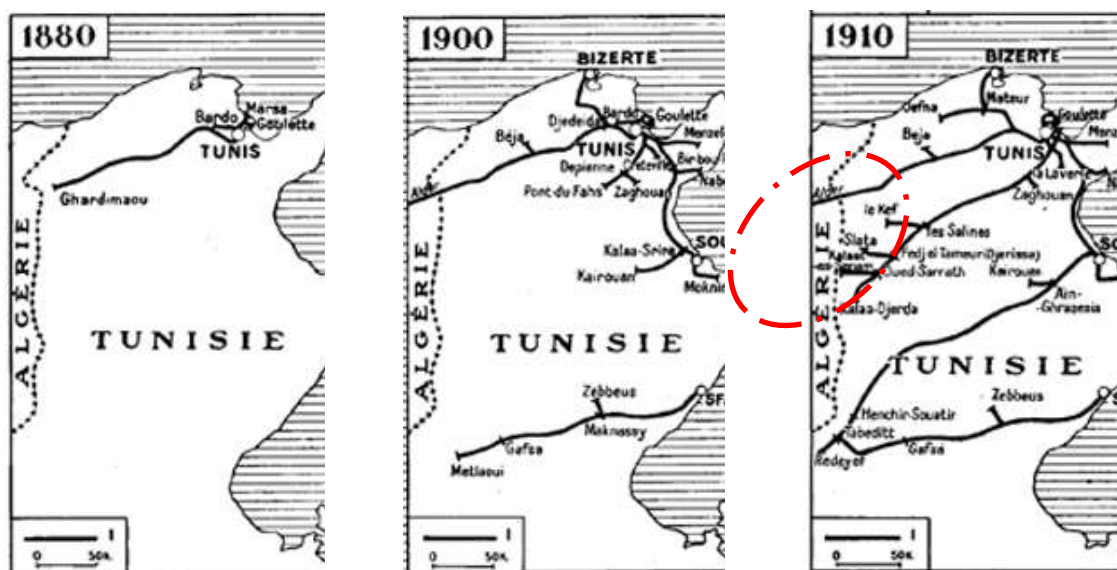


Fig. 3. Locomotive Mallet (Bône-Guelma, Algérie)



Fig. 4. Mise en place des rails de chemin de fer par des ouvriers locaux



Phase 1

Phase 2

Phase 3

Fig. 5. Phases d'évolution des lignes de chemin de fer sur le territoire tunisien⁷
(Source. Miossec & Signoles, 1977).

Il est à noter que le réseau de chemin de fer s'est considérablement développé en Tunisie entre 1900 et 1910⁸, aux alentours de la capitale et du Sahel et à l'intérieur du pays.



Fig. 6. Lignes de chemin de fer entre la Tunisie, l'Algérie et le Maroc
(Source: NORTHERN AFRICA: The Railways of Morocco, Tunisia, and Algeria / <http://mikes.railhistory.railfan.net/r052.html>)

⁷ Miossec & Signoles, 1977.

⁸ Idem.

Le réseau de chemin de fer, reliant la ville à Tunis au niveau de la gare Fej Ettamer (près de la RN18), se divise à ce niveau en deux voies, dont la première continue vers la gare de Hydra (Gouvernorat de Kasserine), passant par la commune de Kalaa Khasba, alors que la seconde dessert la mine et la cimenterie de Djebel Om Khalil.

La mine de Djebel Djerissa est située à 50 km au sud du Kef et à 215 km du port de la Goulette où s'effectue l'exportation du minerai vers la France, le transport se fait par une voie ferrée de 1m de large.

En 1949, les lignes de chemin de fer relient Djerissa à :

- La capitale passant par le Kef, le Fahs et Zaghouan,
- Kasserine au sud-est et menant à Tébessa (en Algérie) au sud-ouest.

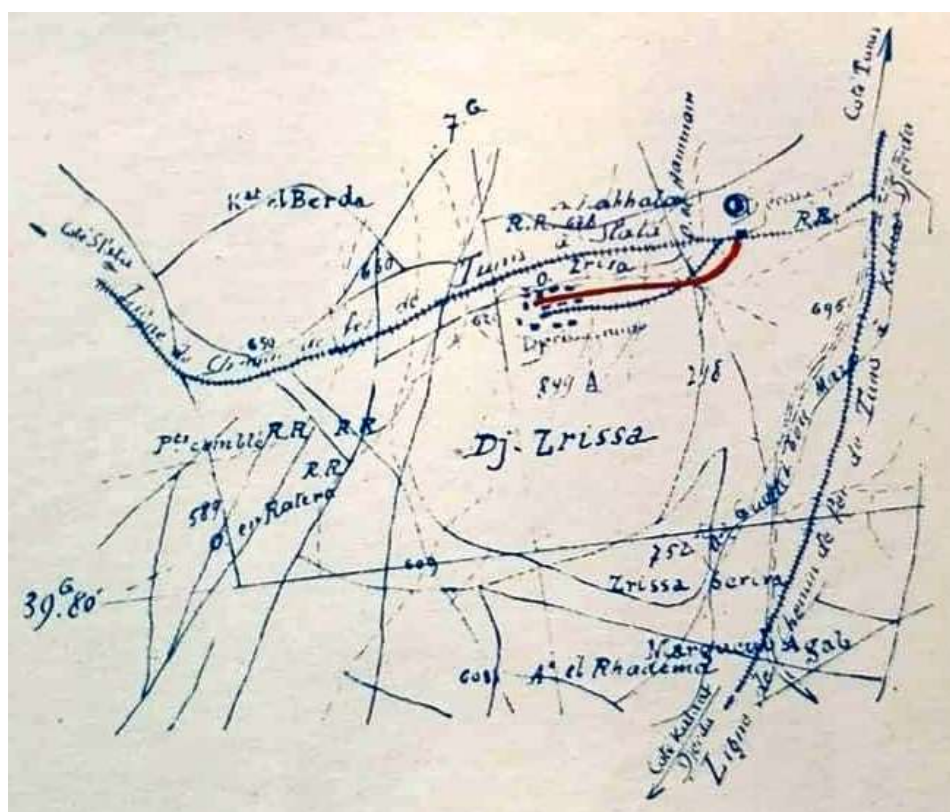
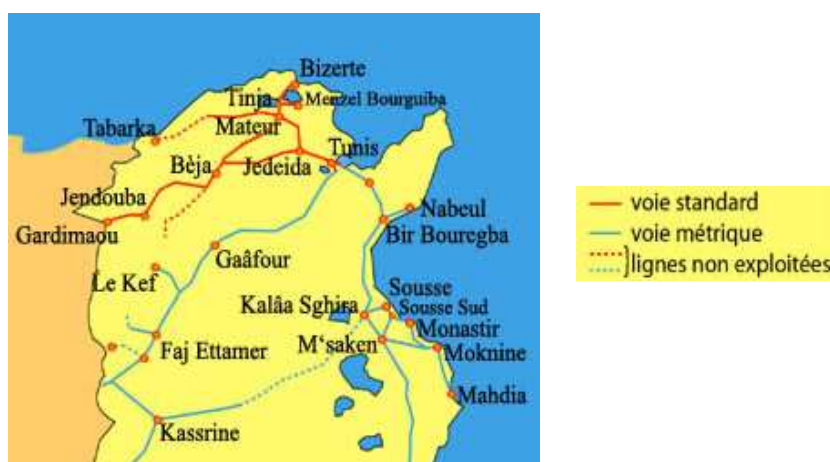


Fig. 7. Route de Djerissa mine à Djerissa gare.

(Source : Extrait des cartes du Ksour et de Thala au 1/100.000° / Archives Nationales)

Les voies ferrées du Nord-ouest tunisien n'ont pas connu d'évolution depuis la période du protectorat, bien au contraire plusieurs lignes ont été arrêtées, dont celles reliant Fej Ettamer à Slata et à Kallat Senan.



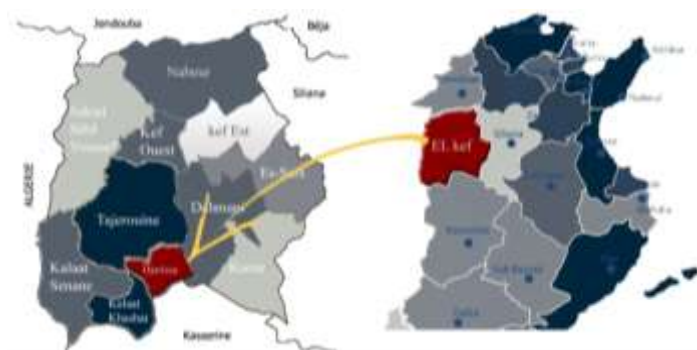
Fig. 9. La gare de Fej Ettamer avec les rails de 1m de large



Fig.10. La gare de Djerissa avec ancienne locomotive

2. Cadre géographique et historique, Djerissa au XIX^e siècle

Djerissa (ou Jérissa) est une ville-délégation du nord-ouest tunisien, rattachée administrativement au gouvernorat du Kef située à 52Km au sud du chef-lieu et à 220Km de la Capitale. Elle est entourée par les délégations de Tajerouine, Dahmani, Thala et Kalâa El-Khasba.



Situation géographique de la délégation de Djerissa - Gouvernorat du Kef



Carte : voies routières et ferrées - Djerissa

Fig. 11. Situation et accessibilité de la ville de Djerissa.

La ville est desservie par : la route RN18 reliant Dahmani à Tajerouine, la voie RL745 qui traverse le tissu urbain, la voie ferrée qui mène de Tunis à la gare Fej Tmar (Fedj et-Tameur), celle-ci mène ensuite à la gare de Djerissa puis au carreau de la mine, en passant par la cimenterie de Om Khalil.

Le tissu urbain est implanté sur un canyon entre deux monts de la chaîne de l'Atlas : Djebel Djerissa (+816m) au sud et Djebel Om Khalil (+750m) au nord, où s'étalent de nombreuses vallées et plaines agricoles. Son tissu urbain actuel s'est développé sur une vallée traversée par l'Oued Erdhem (Erthem) de direction est-ouest.

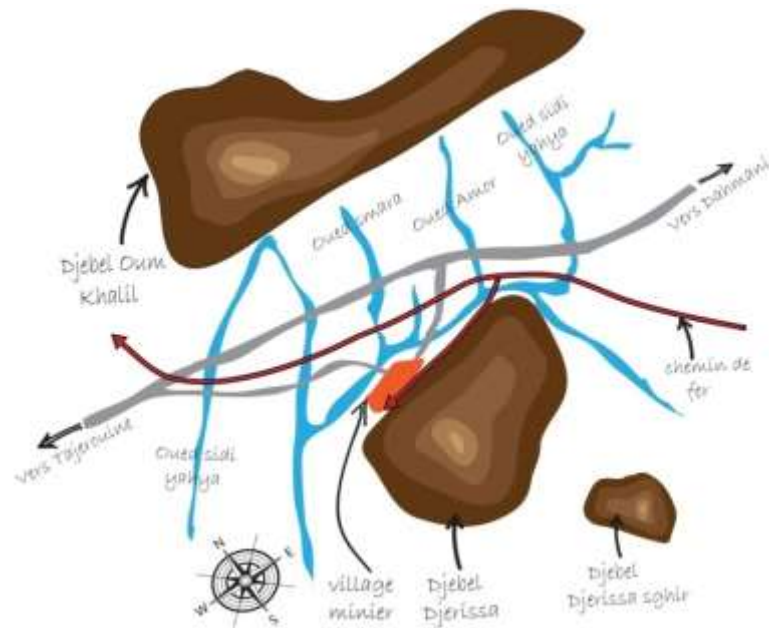


Fig. 12. Djebel Djerissa (*Djebel Lakehal*- la montagne noire) et Djebel Oum Khalil /
Vue en plan

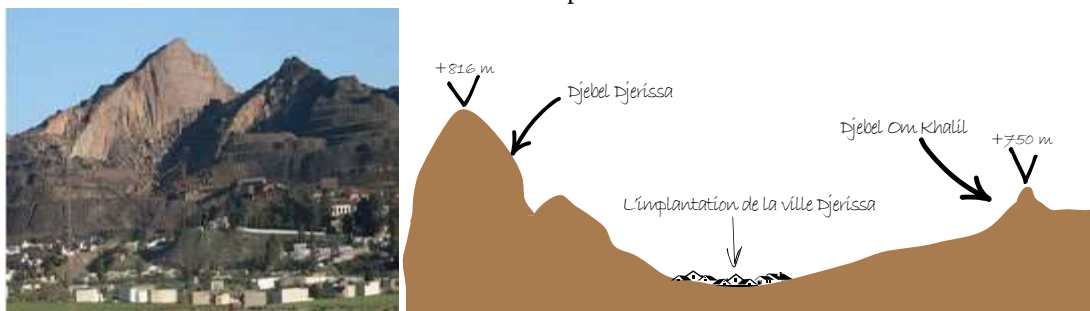


Fig. 13. Vues en plan, photo et coupe schématiques montrant l'implantation de la cité sur un canyon entre deux monts : Djebel Oum Khalil au Nord et Djebel Djerissa au sud (ENAU-Klich, 2015).

Le site est caractérisé par son climat méditerranéen allant de l'humide au semi-aride agressif, caractéristique de la région du haut tell, avec une pluviométrie modérée dont la moyenne est d'environ 450mm/an à régime torrentiel et un écart thermique de l'ordre de 30°C entre un hiver très froid et neigeux et un été à température moyenne de 30°C mais qui peut dépasser 40°C en juillet.

Depuis l'antiquité, la région a été habitée par l'homme et a connu plusieurs civilisations. Elle est d'origine berbère ; on attribue aux amazighs l'attribution du nom de Djerissa qui signifie colline. Le site a pu voir se développer plusieurs civilisations, comme le prouve sa situation entre les deux sites archéologiques puniques, carthaginois et romains d'Althiburos (el-Mdeina - Dahmani) et de la Table de Jugurtha (Kalâa Senan). D'après Paul Reufflet (L'évolution de l'industrie minière en Tunisie entre les années 1922 et 1930, 1931), les romains ont occupé toute la région du Kef, dont Djerissa fait partie, en la surnommant « le grenier de Rome à l'époque romaine » (Ben Brik, 2009).

Il s'agit, en effet d'un champ de refuge et de batailles. Cette terre a connu la conquête des musulmans entre les VII^e et IX^e siècles, en lui donnant les noms arabes de « Majjena » ou « Henchir el-Hadid ». Durant cette période arabe on parlait de la « citadelle de Bosr », faisant

référence à son conquéreur « Bosr Ibn Arbi Ataa »⁹. Au milieu du XIX^e siècle, les habitants de Djerissa mènent un mode de vie rural et vivent principalement de l'agriculture. Leurs maisons étaient dispersées et distancées les unes des autres, avec une organisation spatiale plutôt introvertie et ils utilisaient des techniques de construction traditionnelles. Le premier noyau urbain de Djerissa est colonial, il date du début du XX^e siècle. Il est édifié autour de l'exploitation de la plus importante mine de fer du pays et géré par la Société du Djebel Djerissa depuis 1907.



Fig. 14. Photos de la ville de Djerissa respectivement en 1907 et 2010, montrant les deux Djebels de Djerissa et Om Khalil en arrière-plan (Source : Archive de la Direction de la Mine de Djebel Djerissa).

3. La mine : le minerai, la galerie souterraine et les installations du carreau

- *Le minerai : estimation de la production*

En 1948, Seguin cite 5 gites et évalue à 5 000 000 tonnes, le « tonnage à vue » et à 2 800 000 tonnes le « tonnage probable » (voir tableau). Les nombreuses analyses de minerai réalisées accusent des teneurs de 58 à 60% de fer et 1% de silice. On prévoit que la mise en exploitation à ciel ouvert du gîte a nécessité le décapage préalable de 5 millions de mètres cubes de calcaire (Seguin, 1948).

Les réserves de minerai de fer de la mine Djerissa sont estimées à « 800 000 T représentant sa capacité de production actuelle, pendant une période de 30 à 45 ans » (Seguin, 1948).

Tableau 1. Capacité de production des gites (Seguin, 1948)

	Tonnage à vue	Tonnage Probable	Teneurs en Fer	Teneurs en Silice
Gîte n°1	10. 000. 000 T	1. 200. 000 T	53, 5 %	2 %
Gîte n°2	3. 000. 000 T	1. 500. 000 T	52 %	7 %
Gîte n°3	5. 800. 000 T	4. 500. 000 T	59,5 %	1, 3 %
Gîte n°4	-	3. 000. 000 T	53 %	2 %
Gîte n°5	5. 000. 000 T	2. 800. 000 T	59 %	1 %
Total	23. 800. 000 T	13. 000. 000 T		

⁹ Documents des Archives de la Direction de la mine à Djerissa - Les Cahiers Historiques de l'Ecole Primaire de Djerissa.

- La galerie souterraine

Djebel Djerissa (900 m) est un dôme incomplet de calcaire sur le pourtour, notamment dans la partie Ouest, mais régulier au Nord-Est. Les importants gîtes d'hématite brune qu'il contient sont constitués par des formations en couches et en amas de 50 à 60 m d'épaisseur, encaissées entre deux séries d'assises, l'une de calcaire au toit, l'autre de marnes au nord et plongeant sous une inclinaison de 30 à 35° (Lepidi, 1949).

La mine souterraine comprend des galeries verticales et des galeries horizontales. Ces dernières sont faites à plusieurs niveaux. Chaque fois qu'on a une veine, on comprend l'existence d'autres galeries, telles que : la galerie de fond qui est exploitée et la galerie de tête, servant d'issue de secours. En général, le déroulement de l'extraction se fait entre 300 et 1000 m de profondeur. On remarque aujourd'hui la présence de plusieurs entrées pour le "Damous" qui sont abandonnées depuis la période coloniale.

Depuis les années 60, et à l'aide de nouveaux engins, la société de Djebel Djerissa, a réussi à réaliser une énorme mine souterraine qui atteint plus de 700 mètres de profondeur, dont les revenus sont énormes.

La mine souterraine de Djerissa est composée de plusieurs parcours et de galeries sur 3 niveaux d'une profondeur qui dépasse 900 m. Le soutènement des galeries horizontales est assuré par 2 méthodes : la première par des murs verticaux en pierre, des poutres en IPN et des poutrelles en béton armé et la deuxième par les roches elles-mêmes, compte tenu de leurs caractéristiques (dureté, solidité).

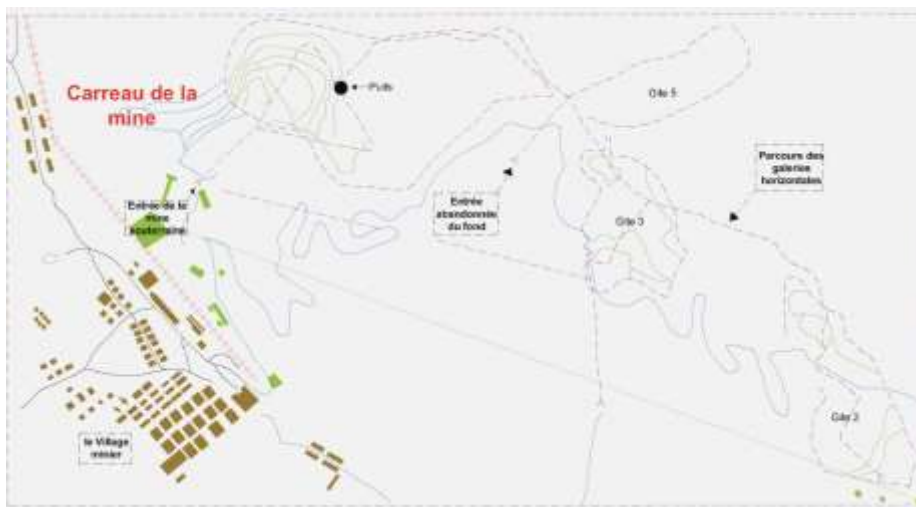


Fig. 15. Galerie souterraine et gîtes (Source : ENAU-Klich, 2015).



Fig. 16. La mine souterraine (Damous) - (Source : ENAU-Mensi, 2015)



Plan schématique de la mine souterraine
de Djerissa – Les gites
(Source : ENAU-Farhani, 2015)



Coupe schématique de la galerie souterraine
(Source : ENAU-Klich, 2015)

Fig. 17. Galerie souterraine : Situation, photo, plan et coupe schématiques (ENAU, 2015).

- *Le carreau de la mine et ses installations en plein air*

C'est le lieu de l'exploitation minière, d'extraction et de traitement des minerais de fer. Il s'agit du premier équipement installé à Djerissa à partir de 1905. Il comprend des installations d'extraction (tels que le fourneau et la centrale) dont certains ne sont plus fonctionnels. En effet, après son extraction le minerai subit quelques transformations dans le carreau de la mine. En effet, les wagons qui sortent du fond de la galerie remplis par le minerai, passent d'abord vers la station de culutage pour verser le produit premier dans le concasseur, ensuite, le produit ainsi concassé est transmis par les convoyeurs vers le fourneau puis vers le refroidisseur. Enfin, il est acheminé vers la trémie pour faciliter son écoulement dans les wagons de train et son transport ainsi vers le port de la Goulette d'où il part vers les terres françaises.

Aujourd'hui, ce qui reste de ces installations témoigne du déroulement des activités industrielles relatives à l'extraction de l'hématite de carbonate de fer.



Le carreau de la mine en 1905
Source : ENAU-Klich (2015).



Le concasseur de la mine de Djerissa
Source : Mamdane (2014).

Fig. 18. Photos anciennes du carreau et du concasseur de la mine de Djerissa.



Le fourneau



La recette



La trémie



Convoyeurs

Fig. 19. Le minerai concassé est transmis par les convoyeurs vers le fourneau puis vers le refroidisseur
Source : ENAU- Klich & Mensi (2015).

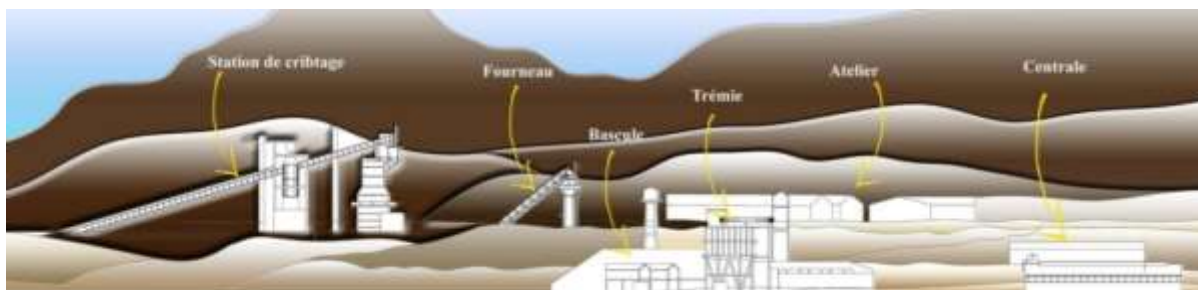


Fig. 20. Coupe-façade longitudinale schématique des installations et engins du carreau de la mine de Djerissa
Source : ENAU- Klich & Farhani (2015).

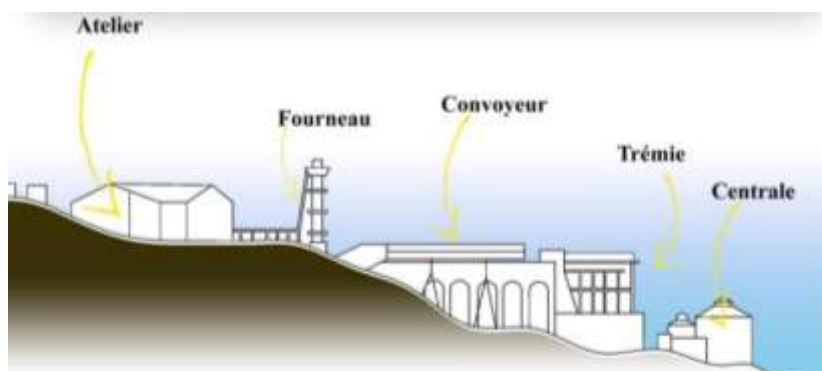


Fig. 21. Coupe-façade transversale schématique des installations et engins du carreau de la mine de Djerissa
Source : ENAU- Klich & Farhani (2015).

- *Main d'œuvre et salariat*

La mine de fer de Djerissa occupe, pendant le début du XX^{ème} siècle, plus de mille ouvriers. Le nombre atteint de 1217 ouvriers et employés en 1940 (Seguin, 1948), de plusieurs nationalités, il est réparti comme suit :

- 923 Tunisiens,
- 75 Marocains,
- 112 Italiens,
- 44 Français,
- 14 Tripolitains,
- 22 Algériens,
- et 4 Etrangers.

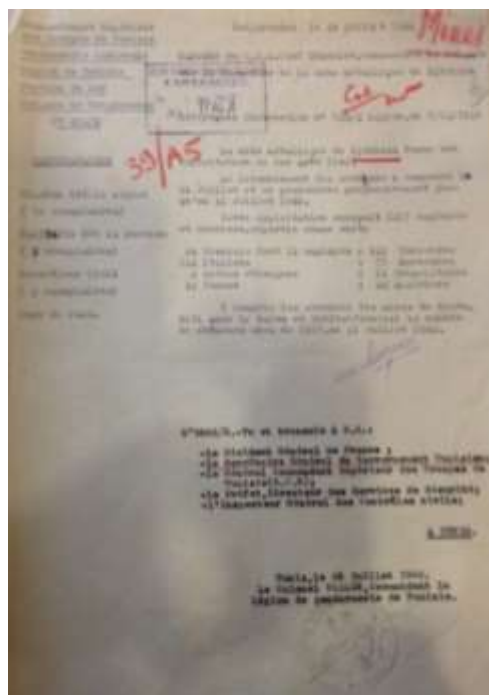


Fig. 22. Rapport de M. D. L. Chef Chatelet, le 24 juillet 1940 (Source : Archives Nationales).

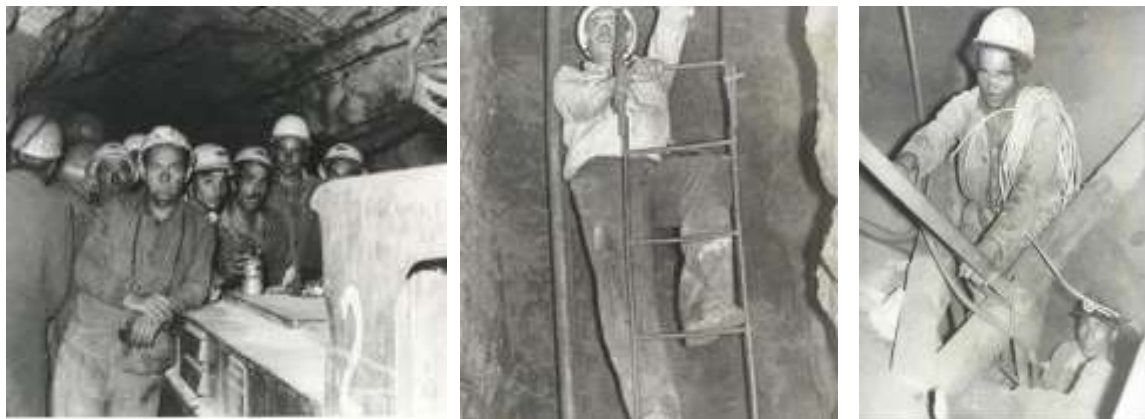
La répartition des ouvriers par nationalité n'a pas varié fortement depuis l'année 1920 :

Tableau 2. Répartition de la main d'œuvre selon les nationalités en 1920 (Lepidi, 1949)

	Français	Italiens	Européens (total)	Tunisiens et nord-africains
1914	2%	13%	16%	84%
1921	1,5%	11%	15%	85%
1929	3%	10%	14%	86%
1932	8%	-	15%	85%
1946	8,3%	-	15%	85%

La proportion des Français a augmenté en raison principalement des résultats des dispositions légales en matière de naturalisation. En fait, les Français occupent généralement des postes de maîtrise et de direction, parfois des travaux d'art. Pour ces raisons, le pourcentage d'italiens (qui étaient mineurs, boiseurs, et chef de chantiers) a diminué.

Les ouvriers tunisiens et nord-africains, dont le nombre relatif s'est maintenu de 1920 à 1946, sont : mineurs, boiseurs, gardiens, laveurs, tireurs et chargés des manœuvres. L'indice général montre un coefficient de majoration des salaires voisin de 9%. En 1945, le montant des salaires distribués s'est élevé à 195 millions de francs (dont 103 dans les mines métallique et de lignites et 92 dans les carrières de phosphates a été de 225 millions de francs (Lepidi, 1949).



Mineurs de Djerissa en 1929

Mineurs au travail au fond de la galerie souterraine (1929)

Fig. 23. Photos d'archives de mineurs (1929)

Source : collection de la Direction de la Mine de Djebel Djerissa (2014).

4. Genèse et évolution du tissu urbain : mécanismes, acteurs et formes urbaines 1907-1956

Durant le XIX^e siècle, les habitants mènent un mode de vie rural et occupent des maisons éloignées et disparates, jusqu'à l'arrivée du protectorat français et à la mise en place des voies de chemin de fer, dont la voie menant de Tunis à la mine de Ebba-Ksour¹⁰ (1906). L'exploitation minière de Djebel Djerissa commence donc en 1907 après la mise en place des installations nécessaires. La société française choisit d'abord d'initier les habitants et de les encourager au travail minier. Puis, elle invite un grand nombre de travailleurs (mineurs et personnels) de diverses nationalités : des Européens (Français, Italiens, Espagnols, Corses et Maltais) et des Magrébins (Algériens, Marocains et Libyens) qui émigrent pour s'installer à Djerissa.

Entre 1907 et 1908, la Compagnie fait construire tout un village pour loger les mineurs et les personnels de la mine. Le village comporte une villa (placée juste en face du carreau de la mine) pour la gestion temporaire le temps de construire le siège de la Direction Générale de la mine et les équipements, une chapelle (église), un bureau de poste, un dispensaire, un magasin général, une cantine. Pareillement, des logements de différentes typologies ont été édifiés : des maisonnettes (villas) isolées pour les ingénieurs, entourées de jardins et de clôtures végétales (rappelant les cités jardins) et des corons plus denses et compacts pour les mineurs (corons européens, siciliens, marocains et kabyles).

On sait, par exemple, d'après les Cahiers Historiques de l'Ecole primaire (1907), qu'une maisonnette abrite les espaces d'une école primaire mixte avec 32 élèves dont 16 filles et 9 garçons. Une année après, deux salles de classes ont été construites : « *une pour les garçons sous la direction de M. Habert et l'autre pour les filles sous la direction de Mme Tramoin* ». En 1909, le nombre des élèves était de 186, dont 90 garçons et 96 filles¹¹.

Après une année d'exploitation (au début de 1908), un village assez développé voit le jour, dont le nombre des ouvriers est estimé à 600, selon l'ingénieur Paul Petit (1907)¹². Pour

¹⁰ La mine de Ebba-Ksour en 1906 / Source : Travaux publics 1906, Lettre 2-M3-2-257.

¹¹ Les Cahiers Historiques de l'Ecole Primaire du village colonial de Djerissa –Archivent de la Direction de la mine à Djerissa.

¹² Paul Petit : ingénieur à Mokta el-hadid-en 1907, Lettre à Monsieur Picard, M3-2-257-Archives Nationales.



alimenter en eau ce village, les colons français ont eu recours à trois sources d'eau situées à environ 3Km : Ain Obeira, Ain Rahala et Ain Mordjà (Petit, 1907).

« Ce village du plus riant aspect, avec maison d'école, infirmerie, pharmacie, poste de police, église, cimetière, économat, jardins, adduction d'eau, etc. a constitué l'un des plus beaux centres de la région » (Berthon, 1922, p. 143).

En 1937, la population de Djerissa atteint 5000 âmes¹³ (Mine de Djerissa (1931)). En 1940, le nombre d'employés est estimé à 1217, il s'agit de : « 44 Français, 112 Italiens, 4 Européens de nationalités diverses, 23 femmes ; en tout 183 Européens ». Le « personnel indigène » comportait 923 Tunisiens, 75 Marocains, 22 Algériens et 14 Tripolitains¹⁴.

5. Evolution historique et urbaine de 1905 à 1956

Le développement urbain du tissu urbain colonial de Djerissa peut être résumé en six étapes :

- En 1905, et parallèlement à la mise en place des installations du carreau de la mine, le premier bâtiment est construit juste en face de la trémie (dernière étape du processus de production et point de dépouillement du minerai concassé avant qu'il ne passe dans les wagons). Il s'agit d'une maison qui abrite les bureaux de gestion et de contrôle, et la salle de réunion des ingénieurs. Elle porte le nom du Directeur : la Villa Maurin.

- En 1907, avec la mise en marche du chemin de fer, commence le transport du minerai à la Goulette pour célébrer les premières exportations vers la France, qui décide de la fondation d'une nouvelle Société pour la mine de Djebel Djerissa (qui se charge également d'autres mines à Bizerte). Le bâtiment abrite désormais les ingénieurs pour le travail (au rez-de-chaussée) et le logement (en étage). Une fois que tout est mis en place, on fait appel à la main d'œuvre locale de toute la région du Maghreb, tout comme à celle de l'Europe. Parallèlement, la société est amenée à penser à l'amélioration des conditions de vie et à la construction de logements décents en nombre suffisant pour ce grand nombre d'ouvriers venant de loin et de partout, qui comment déjà à s'installer aux environs de la gare.

- Entre 1908 et 1909, sont construits les premiers logements collectifs pour les mineurs que l'on appelle « corons » (dits quiroun) à l'européenne. Il s'agit des corons siciliens (quartier de la Petite Sicile) et des corons européens (actuellement, les cités Ahmed Tlili et Mohamed Ali), situés en face du carreau de la mine, en bas, et juste à côté de la Villa Maurin (logement du maître) en direction de la gare.

- Entre 1910 et 1919 : La voie principale (boulevard) est bien tracée reliant le bâtiment de la direction à la mine et les ingénieurs, et représentant le parcours du maître entre les ingénieurs et les ouvriers. On vient alors l'aménager, du côté du Djebel et tout près de l'administration et de la grande place, par des édifices publics et de services : l'église, l'hôtel (cantine), le magasin d'alimentation (avec boulangerie et boucherie, etc.). Plus tard, l'un des ateliers de menuiserie est aménagé en salle de cinéma, à l'instar de ce qui se passe à l'époque à Paris. Durant cette période, la France encourage les ingénieurs et les techniciens à venir s'installer à Djerissa avec leurs familles (crédits, terrains à bas prix, hausse de salaires, etc.). Un quartier bien équipé leur est alors dédié, à la manière des cités jardins (cités jardins de Draveil, Paris 1911). Il s'agit là d'une nouvelle manière de penser la ville en opposition à la ville industrielle polluée et dont on ne contrôle plus le développement pendant la révolution industrielle.

¹³ Mine et carrière : mine de Djerissa, E-340 ; Référence : instruction N728/2 légion 1931.

¹⁴ *Idem*.

- De 1920 à 1930, la cité est presque achevée, on vient juste y rajouter de nouveaux logements pour les ouvriers de la mine, sur un terrain accidenté situé entre la Villa Maurin et le quartier des ingénieurs. Actuellement, le quartier porte le nom de quartier de la Police, peut-être qu'il a abrité des policiers juste après l'indépendance.

- Aux alentours des années 50, le quartier des ingénieurs connaît une extension en y juxtaposant de nouvelles villas plus petites de taille. La fin du protectorat n'a pas connu grand-chose de neuf à part le rajout d'équipements socioculturels et de loisir : différents clubs de sport pour les ingénieurs (pétanque).

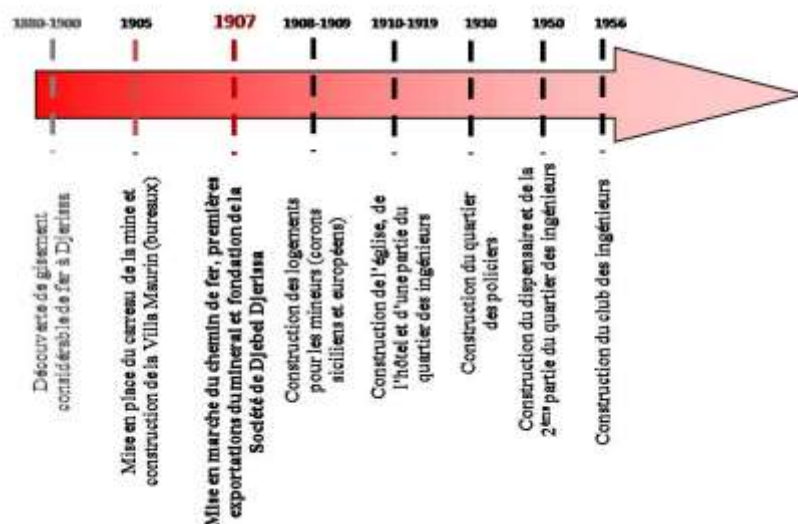


Fig. 24. Schéma de l'évolution urbaine de Djerissa : les principaux moments et éléments structurants
Source : ENAU- Mensi (2015).



Fig. 25. Extrait du plan partiel de Djerissa / Plan Vaquier, 1909-1910 – Echelle du document original 1/10.000ème, (Source Archives Nationales)



Fig. 26. Djerissa en 1930 : chemin de fer (en premier plan), ateliers (en second plan), corons (en troisième plan), quartier des ingénieurs et Siège de la Société de Djebel Djerissa (en arrière-plan).



Fig. 27. Plan de Djerissa intitulé " Mines de Djerissa, Plan général des Installations et des Aménagements" échelle 1/4000°, 1909 – Série M/M5, Carte 32/ Dos 114, Archives nationales de Tunisie.

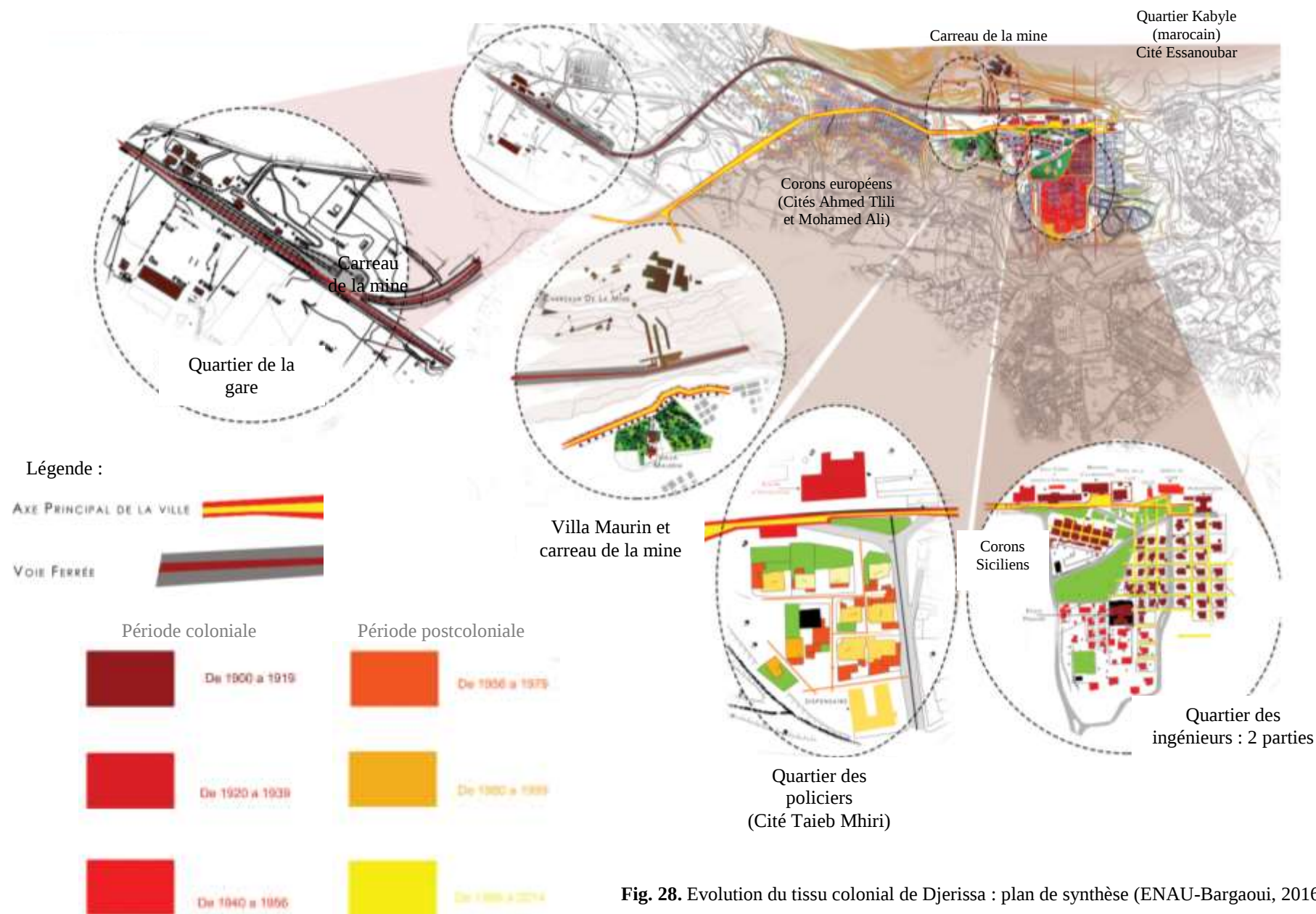


Fig. 28. Evolution du tissu colonial de Djerissa : plan de synthèse (ENAU-Bargaoui, 2016).

6. Morphologie urbaine, tracés viaires et organisation spatiale, les espaces publics, les corons

Le village minier Djerissa présente, comme tous les tissus coloniaux, une trame urbaine relativement régulière avec une hiérarchie des voies de circulation et une voie principale autour de laquelle sont structurés les bâtiments publics et les voies secondaires qui mènent vers les quartiers résidentiels. On y distingue aussi la présence des voies d'accès vers le Djebel pour les engins et un chemin de fer pour le transport public et industriel.

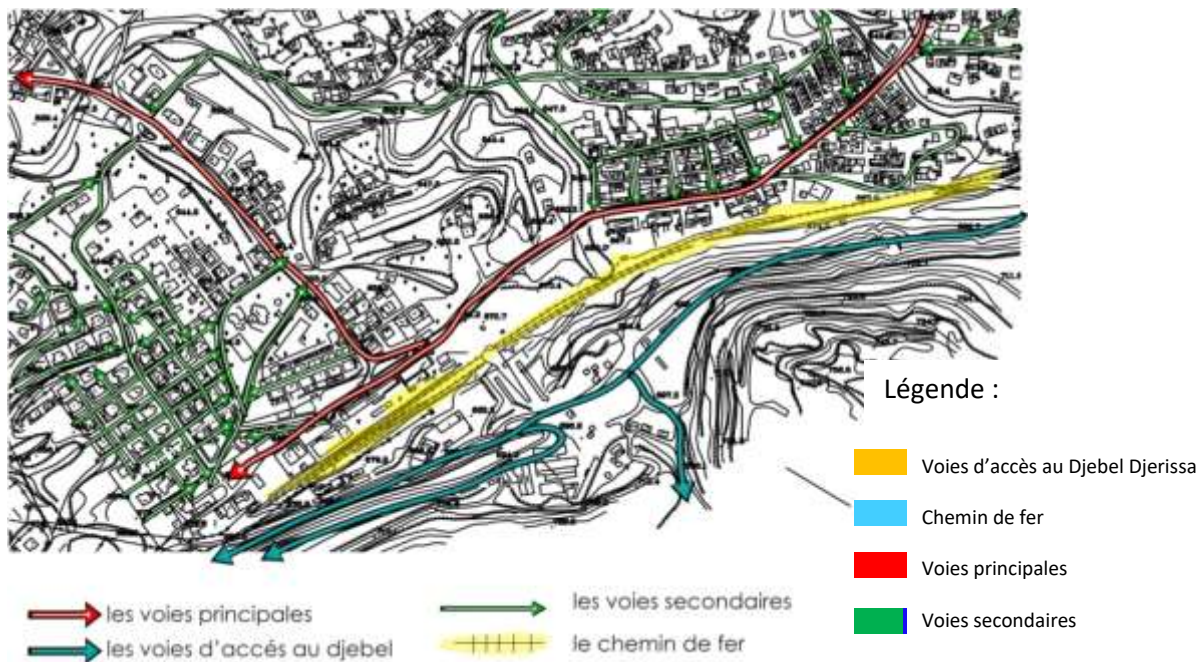


Fig. 29. Voirie de la cité minière (Extrait du PAU de Djerissa - Feuille 5)

L'urbanisme de la cité minière de Djerissa est caractérisé, à la fois, par la centralité des activités économiques et administratives et par l'axialité urbaine : les équipements publics sont alignés d'un seul côté d'un axe principal (le Boulevard) dont l'aboutissement est marqué par une grande place mettant en valeur le bâtiment de la Direction Générale de la mine : « Société de Djebel Djerissa ». Toutes les voies secondaires convergent vers cette place unique.



Fig. 30. Implantation axiale de la cité minière en 3 couches (ENAU-Mensi, 2015)

Le tissu urbain est organisé par la juxtaposition d'une série de trames régulières agençant des îlots de formes régulières qui épousent les différentes plateformes générées par la morphologie du terrain accidenté, dont les rues sont hiérarchisées. Deux voies principales, dont le boulevard de 11m qui est parallèle au chemin de fer et divise la cité minière en deux parties. D'une part on trouve les espaces publics et de l'autre les logements. A partir de cette voie, des voies secondaires de 6m sont ramifiées pour assurer l'accès aux logements des mineurs et des ingénieurs. De nombreuses voies tertiaires de 3 à 4m relient et structurent les îlots et les parcelles.

Les trajectoires des voies donnent une idée de la nature du relief accidenté, ainsi les voies d'accès au Djebel montrent la difficulté de circulation selon les courbes de niveaux ; l'accès aux équipements publics et aux logements est plus facile puisque les lignes des voies sont plutôt rectilignes.

Il s'agit d'une organisation fortement ségrégative, correspondant à des structures sociales et spatiales reflétées par les typologies et les formes architecturales, qui varient entre : le quartier des ingénieurs, le quartier de la police et les différents coron : le Coron européen, la Petite Sicile, le Coron Marocain et le Coron Kabyle.



Fig. 31. Trame urbaine et voirie



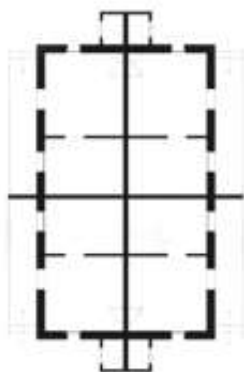
Fig. 32. Coupe schématique au niveau du carreau de la mine et de la villa Maurin



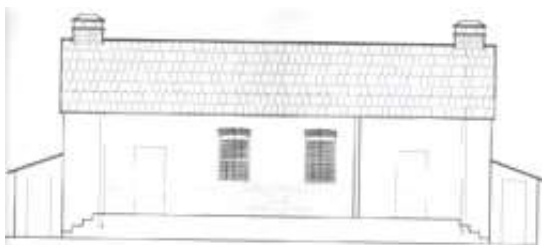
Fig. 33. Extrait du plan du village minier de Djerissa (ENAU- Travail de groupe, novembre 2014).

Les corons siciliens et européens

Le coron sicilien



Plan

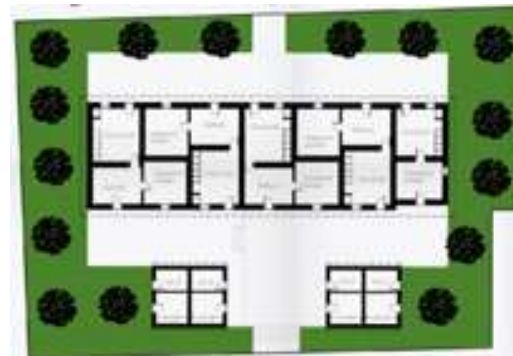


Façade Sud- Est

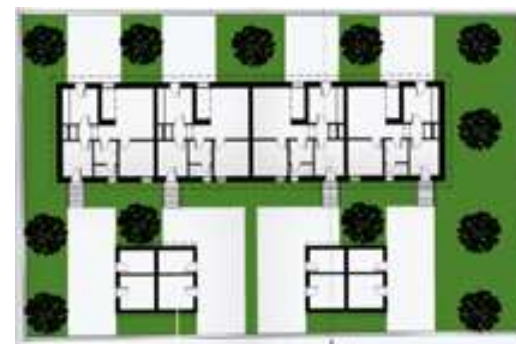


Façade Nord-Est et coupe

Le coron européen



Plan coron pour logement collectif (pour ouvriers célibataires) avec vestiaires



Plan coron pour logements individuels (pour miniers mariés) avec vestiaires



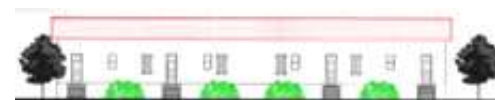
Photos du coron sicilien



Facade



Façade et coupe logement collectif



Facade



Façade et coupe logements individuels

Fig. 34. Eléments graphiques des corons siciliens et européens : logements collectifs et individuels des mineurs de Djerissa (ENAU- Travail de groupe, novembre 2014).

7. Principaux équipements publics

- La villa Maurin

C'est le premier bâtiment construit en 1905 pour abriter les bureaux de la Direction de la mine. A partir de 1907, elle devient l'hébergement du Maître, le Directeur Général. La villa est située au cœur de la cité, donnant sur l'axe minier, placée sur la plus haute colline, en face de Djebel Djerissa. Par sa situation, son histoire, son architecture, la villa raconte la légende de la mine de fer et demeure une des figures marquantes du paysage minier. La villa est composée de deux niveaux reliés par un escalier : un rez-de-chaussée qui contient l'*espace-jour*, comme le salon, la salle à manger, la cuisine et un étage qui comprend l'*espace-nuit* (chambres, terrasses, couloir et salle d'eau).



Fig. 35. Coupe schématique montrant l'emplacement stratégique de la villa Maurin (ENAU-Farhani, 2015).



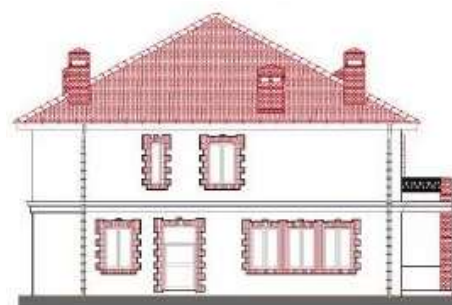
Fig. 36. Vue générale et plan masse-implantation de la villa Maurin (ENAU-Farhani, 2015).



Coupe schématique - Vue d'ensemble de la villa dans son environnement immédiat



Plan rez-de-chaussée



Façades ouest et façade Sud



Coupe

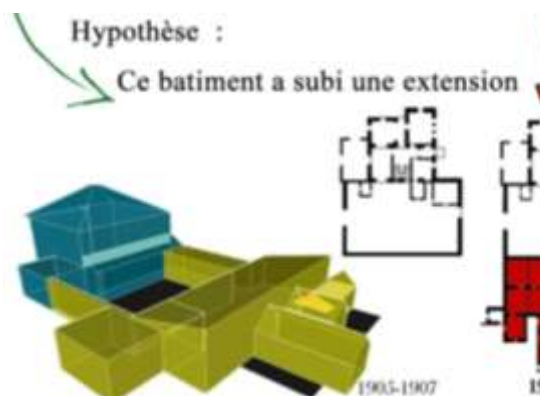


Fig. 37. Eléments graphiques de la villa Maurin (ENAU-Farhani, 2015).

- Le bâtiment de la « Direction de la Société de Djebel Djerissa »

L'entreprise est fondée en 1907 pour l'exploitation des gisements de minerai de fer de Djerissa (et également d'autres minerais de la région de Bizerte). En 1949, peu avant l'indépendance, la société est classée première entreprise tunisienne (et la quinzième française). La Direction de la mine est composée de bureaux en rez-de-chaussée, elle comprend un étage réservé à l'hébergement des ingénieurs et un sous-sol (dépôt). Le bâtiment est un monument classé patrimoine national depuis 2010. Il est bien entretenu et garde encore les mêmes spécificités architecturales originelles : toitures en pente sur charpente en bois couverte de tuiles marseillaises, encadrement en briques pleines rouges des baies, cheminées, fer forgé, garde-corps.



Siège de la Société du Djebel Djerissa en 1907 et la place non encore aménagée

Bâtiment de la Direction de la Mine de
Djebel Djerissa (Octobre 2014)

Plan rez-de-chaussée



Façade

Fig. 38. Photos et éléments graphiques de l'édifice de la Direction de la Mine de Djebel Djerissa
(Source : ENAU, 2015).

- L'église Saint-Barbe

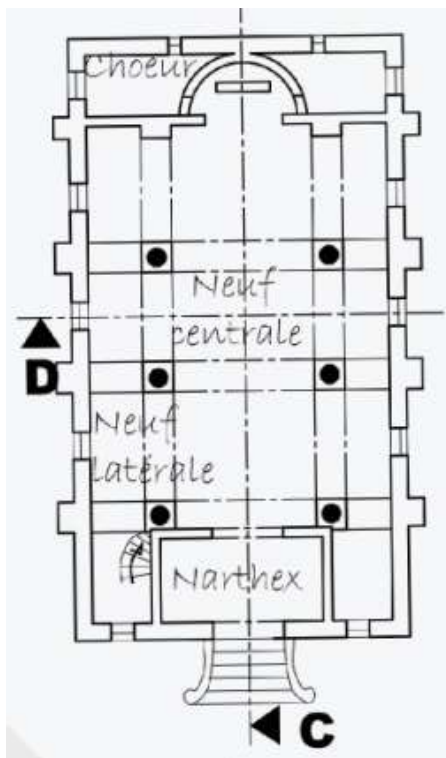
Espace religieux dédié aux messes des chrétiens européens. L'église est construite entre 1910 et 1919 (certains parlent de la fin des travaux de construction en 1911). Elle présente la morphologie d'une chapelle, avec une nef centrale, deux nefs latérales, un chœur, une loge pour le père, un clocher et des vitraux colorés. Après l'indépendance, le bâtiment resta fermé jusqu'à la décision des habitants d'enlever le clocher et le symbole de la croix chrétienne qui surmonte le bâtiment, ainsi que de fermer quelques ouvertures pour des raisons de sécurité.



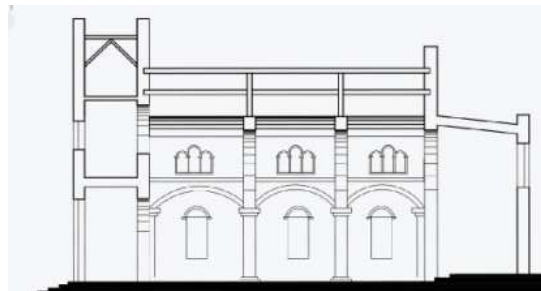
Église Sainte-Barbe de Djerissa en 1910



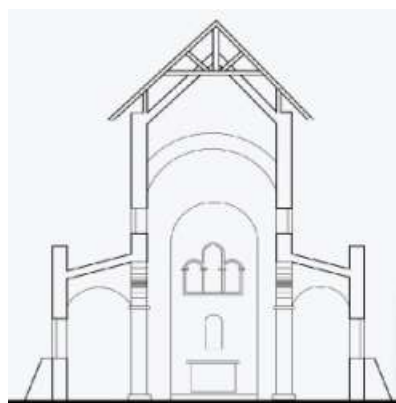
L'église en 1912.



Plan



Coupe C-C



Coupe D-D



Façade



L'église en 1920



L'église en 2014



Vitrail et Vue d'intérieur et vitrail en 2014

Fig. 39. Photos et éléments graphiques de l'église de Djerissa (Source : ENAU-Mensi, 2015).

8. Djerissa aujourd'hui, la lente décadence de la cité minière

- *Impact environnemental de la cité minière*

La question de l'impact de la mine de Djerissa sur l'environnement a été souvent évoquée, surtout durant les deux dernières décennies. En effet, les études spécialisées attestent des impacts suivants : l'impact sur les sols est dû à au décapage des terres arables et sa conservation dans une spécialement aménagée pour son étalage à la fin de l'exploitation. L'impact par la poussière est constitué par le concassage et par la circulation des engins et transport et de chargement. L'impact sur le paysage se voit à travers les excavations et les fosses engendrés ; aucun impact sur les eaux profondes ou de surfaces, vu l'absence de tout processus de traitement chimique ; le seul rejet liquide est l'eau d'exhaure pompée à partir de la nappe pour maintenir le niveau piézométrique en dessous de la zone d'activité. Cette eau a fait l'objet d'un projet de canalisation et de distribution et est exploitée par les agriculteurs riverains pour l'irrigation (Abidi, 2008).

- *Déclin de l'activité d'extraction*

La mine de fer continue durant plus d'un siècle à être la source principale d'emploi pour les habitants de Djerissa. Elle a occupé plus de 4 000 ouvriers en 1930 avec une main-d'œuvre de toutes les origines. Aujourd'hui, et suite à la diminution de la production, la mine occupe environ 300 ouvriers qui souffrent à cause de la diminution du salaire et du nombre d'heures de travail.

De nos jours, l'exploitation rencontre des difficultés ; elle devient presque impossible à cause de la présence d'une nappe phréatique et de la dégradation remarquable des matériaux et

des engins. Cependant, l'activité minière continue encore, mais au ralenti, vu la bonne qualité de l'hématite vivant dans l'eau, qui est d'ailleurs toujours demandée par le marché européen.

La ville de Djerissa garde toutefois un mode de vie à la fois minier et rural en ce qui concerne le modèle économique et l'emploi. Cependant, la fonction publique assure l'essentiel des emplois (STEG et SONEDE) ainsi que l'administration de la direction de « Société de Djebel Djerissa », l'enseignement (le collège et l'école primaire), la santé (le dispensaire), le bureau de la poste, la municipalité. L'activité commerciale, quant à elle, reste primaire et assez timide.

La diminution de la production de fer par la mine de Djebel Djerissa a engendré divers problèmes socio-économiques. En 2004, le taux d'activité est de 42,1% de la population (concernant ceux qui sont âgés de plus de 15 ans), pour tout le gouvernorat du Kef et il est de 45,2% pour la délégation de Djerissa. Il s'agit d'environ 2500 personnes actives sur une population de 11300 habitants. Le taux élevé de chômage pousse les habitants à l'émigration vers les grandes villes environnantes. Devant cette situation inquiétante sur les plans économique et social, il y a lieu de penser à la mise en place urgente d'une nouvelle dynamique urbaine et socio-économique (porteuses de sources d'emplois).

- *Evolution urbaine postcoloniale et contemporaine récente*

L'extension de la cité minière a donné lieu à l'actuelle Cité Mohammed-Ali (au Nord de la cité minière). Avec la création de la voie communale RL745, la Cité Hached (datant des années 50) a pu se développer au nord du quartier des ingénieurs. Vers le nord encore, et à la limite de la RN 18 a vu le jour le quartier Ali Ben Khalifa entre 1956 et 1975¹⁵.

L'extension du village Djerissa s'est donc faite dans les directions Nord, Sud et Ouest puisqu'elle est limitée par Djebel *Lakehal* dans la direction Sud-Est.

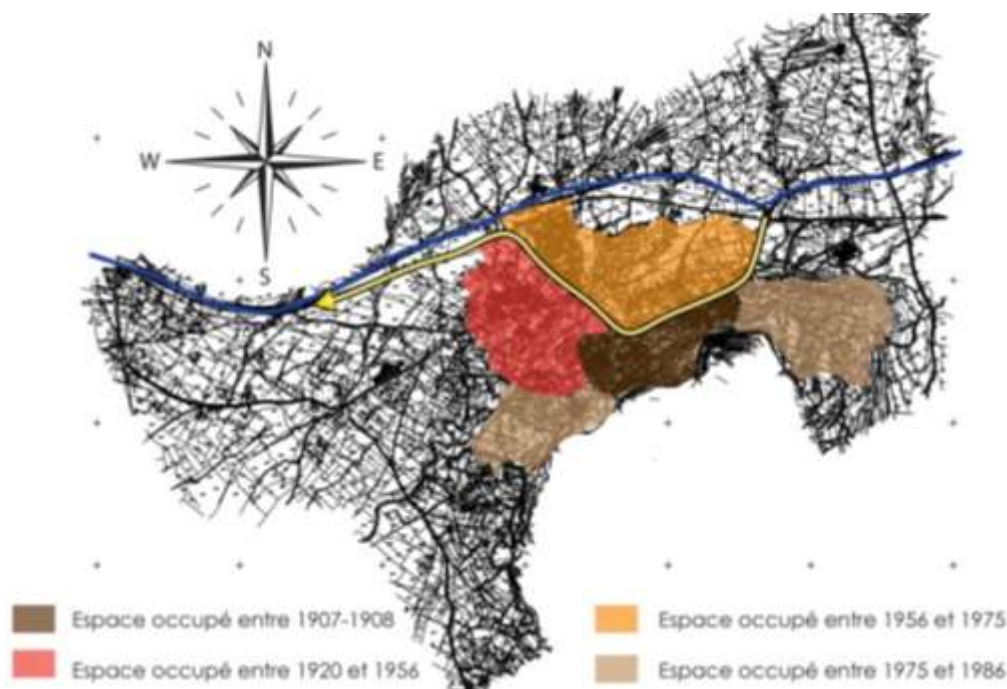


Fig. 40. Schéma expliquant l'évolution du tissu urbain de Djerissa (Source : ENAU-Klich, 2015).

Deux phénomènes ont accéléré l'évolution urbaine et socioéconomique de la ville durant les années 70. Les fonctionnaires nommés à Djerissa et l'exode rural des environs. La

¹⁵ Rapport de présentation et règlement d'urbanisme de Djerissa (1994).

croissance de ville s'est faite d'une manière spontanée sans tenir compte des contraintes naturelles (Djebels, oueds, orientation, etc.), engendrant de nombreux désordres urbains qui ont continué à s'aggraver jusqu'à l'avènement de Djerissa en Commune, le 7 mai 1980.

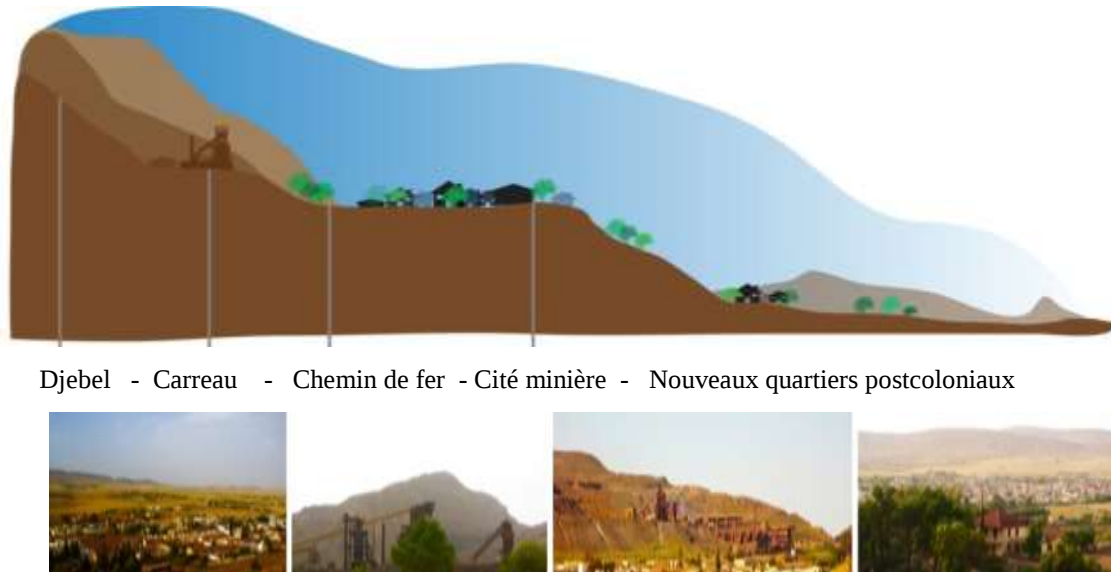


Fig. 41. Coupe schématique et photos montrant le sens des extensions urbaines postcoloniales dans les plaines (Source : ENAU-Klich, 2015).

Aujourd'hui, tout comme la majorité des communes du nord-ouest, Djerissa n'arrive pas à retenir ses habitants. Les chiffres la caractérisent de ville répulsive. En effet, le déclin de l'activité minière a été appuyé par le problème national du chômage pour expliquer la crise économique actuelle que vit la ville.

La valeur historique et les qualités urbaines et architecturales de la cité minière de Djerissa requièrent une intervention de mise en valeur. Ceci afin d'encourager une forme de tourisme adapté et de tourisme alternatif tout en incitant, d'abord, à la visite du site pour sa découverte, puis, en posant la problématique du patrimoine industriel minier et de son éventuelle contribution au développement local intégré. Celui-ci vise l'essor économique, social, culturel et environnemental de la ville et de toute la région du nord-ouest du pays.



Fig. 42. Vue sur la cité minière (quartier des ingénieurs) et les nouveaux quartiers qui se développent vers le nord, en direction de Djebel Om Khalil.

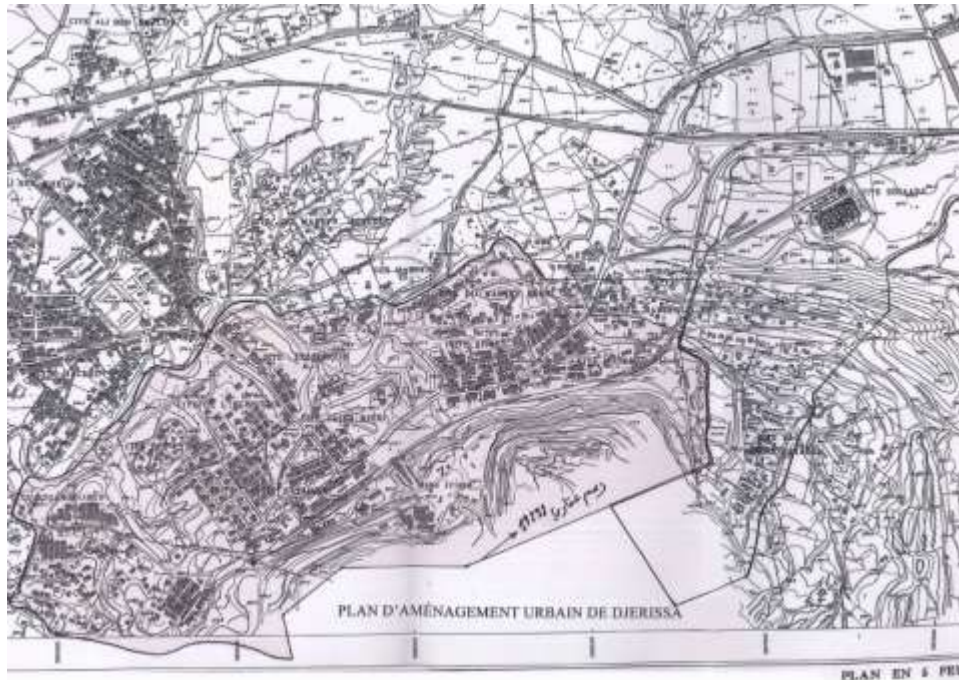


Fig. 43. Extrait du plan d'aménagement urbain de la commune de Djerissa (1994).

Conclusion

- *Djerissa cité minière coloniale cosmopolite*

L'histoire urbaine, architecturale et économique de la cité minière de Djerissa née à la fin du XIX^e siècle et confirmée par les implantations et infrastructures du début du XX^e siècle nous renvoie aux enjeux politiques et économiques de la Régence de Tunis dans cette région du nord-ouest du pays convoitée pour ses richesses minières acheminées par le chemin de fer et les ports d'exportation jusqu'en métropole.

Il faut près de trois décennies pour la fabrication et la construction de la cité, de ses équipements, logements, de la réalisation des corons et d'un tissu hiérarchisé nettement ségrégué. Une population ouvrière cosmopolite venue du Maghreb et d'Europe, y a vécu, habité et travaillé dans la mine de fer. Les mineurs toutes nationalités confondues se retrouvaient dans la mine et regagnaient leurs corons une fois le travail achevé. L'église, la cantine, la place, les magasins, la salle de cinéma sont autant de lieux de rencontre et de sociabilités qui ont vibré d'une vie sociale dont les témoins ont aujourd'hui disparu.

L'histoire de la cité minière de Djerissa nous renseigne aussi sur les sources et les modèles urbains industriels en vigueur aux XIX^e et XX^e siècles, modèles paternalistes, hiérarchisés et ségrégatifs. Djerissa est un centre d'exploitation minier important jusqu'aux années 1950-1960, la cité a concrétisé en un demi-siècle le terrain d'enjeux économiques et politiques cruciaux à l'échelle de la Régence de Tunis et du Maghreb colonial.

Le lieudit « Henchir Hadid » a été modifié radicalement par l'intervention de fondation de la cité au XIX^e siècle. Il a vécu ses heures de pleine activité et de plein rendement. L'évolution urbaine contemporaine est marquée par le déclin de l'activité minière, l'exode rural et la demande insistante et impérative d'emploi. De la cité du XIX^e et du début du XX^e siècle,



il reste de nombreuses traces dont témoignent le site minier, le paysage industriel, l'architecture des logements et l'infrastructure.

L'heure est à l'évaluation de ces témoignages et aux questionnements sur l'avenir de la ville de Djerissa dont l'histoire au présent se poursuit au rythme des crises économiques et des enjeux patrimoniaux.

- *Djerissa, un patrimoine industriel à mettre en valeur et à préserver*

L'analyse de la réalité du cadre physique, territorial, historique et social de la ville de Djerissa et de son évolution permet de cerner un ensemble d'opportunités et de problèmes qui marquent ce site.

- La proximité de la ville avec la RN18 et l'existence d'une voie ferrée la reliant à la capitale, au niveau de Fej et-Tamer qui se divise en deux voies, une pour le transport des voyageurs allant vers le gouvernorat de Kasserine et l'autre, réservée au transport des marchandises qui passe par la gare de Djerissa et arrive jusqu'au carreau de la mine de fer.
- Sur le plan socio-économique et suite au déclin de l'activité minière, l'agriculture a pu reprendre sa place comme étant un pilier de l'économie locale. Cette transition est marquée par le paysage abandonné du carreau et l'état des friches délaissées des bâtiments et équipements industriels miniers.
- Les principaux atouts du site sont : une accessibilité directe du site par la RL745 et par les voies ferrées, une surface qui s'étale sur environ 18ha et trois plateformes d'altitudes variées, une infrastructure existante et encore opérationnelle desservant des bâtiments intacts et d'une grande valeur historique, patrimoniale et architecturale. L'eau d'exhaure, pompée suite à l'exploitation au fond, est attestée de bonne qualité. Elle peut être utilisée pour l'arrosage de plantes aux environs. Les Djebels environnants apparaissent nus, mais ils renferment diverses espèces végétales (oliviers, thym, câpre, etc.) à développer par des activités agricoles appropriées.
- Toutefois, de nombreuses contraintes sont relevées : uniquement une petite partie de la mine demeure encore en exploitation, le sol du carreau de la mine est un peu développé, voire médiocre pour l'agriculture, le site est accidenté ce qui rend les déplacements quotidiens difficiles et ennuyeux. Il est aussi exposé aux vents dominants nocifs du nord.

Ce diagnostic autorise, en plus des secteurs traditionnels existants (agriculture, industrie et services) de s'ouvrir sur de nouveaux créneaux aptes à redynamiser la ville. Ainsi une forme adaptée de tourisme alternatif (tourisme culturel, éco-tourisme, etc.) pourrait être encouragée. En effet, la valeur historique et les qualités urbaines et architecturales de la cité minière de Djerissa requièrent certainement une intervention de mise en valeur.

Il y a lieu de réfléchir, dans le cadre d'une approche participative, à ré-exploiter les friches minières et à y injecter de nouvelles activités, pour un essor socioéconomique, culturel et environnemental de la ville. Et cela d'abord afin d'encourager la visite du site pour sa découverte. Enfin en mettant en évidence la problématique du patrimoine industriel minier les autorités locales et régionales pourraient favoriser la contribution du site de Djerissa au développement local intégré de la ville et de toute la région du nord-ouest du pays.



Bibliographie

Documents d'archives

Archives Nationales de Tunisie

A.N.T. Série M, sous série M5, carton 32, dossier 114, Correspondances relatives à la création d'un cimetière européen à Djerissa au Kef, 1908-1915.

A.N.T. Série M, sous série M5, carton 32, dossier 114, document 30, Mine de Djerissa : Plan général des Installations et des Aménagements, 1909, échelle 1/4000°.

A.N.T. Série E, carton 2, dossier 340, Instruction N728/2 légion, 1931, Mine et carrière / Mine de Djerissa.

A.N.T. Série M, sous série M3, carton 10, dossier 0047, Plans, cahiers des charges et détail estimatif des travaux relatifs à la construction de la route de Djerissa-gare à Djerissa-mine et à la construction d'un ouvrage de 3 mètres d'ouverture au point kilométrique 1,5, 1909-1910.

A.N.T. Série M, sous série M3, carton 10, dossier 0047, document 15, Route de Djerissa-gare à Djerissa-mine, Plan de Djerissa dressé par l'ingénieur Vaquier au 1/10.000°, 1909-1910.

A.N.T. Série M, sous série M3, carton 10, dossier 0047, document 3, Route de Djerissa-gare à Djerissa-mine, Extrait des cartes du Ksour et de Thala au 1/100.000°, Site de Djebel Djerissa, routes et lignes de chemin de fer, 1909.

A.N.T. Série M3, carton 2, dossier 257, Lettre 2, La mine de Ebba-Ksour en 1906 / Travaux publics, Tunis -1906.

Archives de la Société de Djebel Djerissa (S.D.D)

Archives de la S.D.D, 1907, *Cahiers Historiques de l'Ecole Primaire de Djerissa*, Djerissa.

Ouvrages

BEN BRIK, T, 2009, *La mine de Jebel Jerissa*, Tunis.

BERTHON, L, 1922, *L'industrie minérale en Tunisie*. Tunis : Direction des travaux publics.

BOHAEN, A.A, 1998, « L'Afrique sous domination coloniale 1880-1935 », *Unesco, International Scientific Committee for the Drafting of a General History of Africa*. Vol.1. *Histoire générale de l'Afrique*.

LEPIDI, J, 1949, *Les mines en Tunisie*, Tunis

MIOSSEC, J.-M., & Signoles, P, 1977, « Les réseaux de transport en Tunisie ». *Les Cahiers d'Outre-Mer* – 1976, p. 155-194.

REUFFLET, P, 1931, *L'évolution de l'industrie minérale en Tunisie entre les années 1922 et 1930*, Protectorat Français, Direction Générale des Travaux Publics, Service des Mines, Impr. Rapide, Tunis.

SEGUIN, F, 1948, *Bulletin économique de la gestion*, Direction des Travaux Publics, Tunis.

Rapport

ABIDI A, 2008. *Etude d'impact sur l'environnement : exploitation de gisement ferrifère de la mine de Djerissa*, Tunis.

Ministère de l'Equipeement et de l'Habitat, 1994, *Rapport de présentation et règlement d'urbanisme de Djerissa*, Tunis (Rapport).



Mémoires d'architecture à l'ENAU

BARGAOUI Hassen, 2015, *Quand la mine fait son cinéma*, Mémoire d'Architecture-ENAU, Dir. Sriha Ayed.

FARHANI Safa, 2015, *Mise en valeur du patrimoine minier- Centre d'interprétation de l'héritage de la mine de fer à Djerissa*, Mémoire d'Architecture-ENAU, Dir. Sriha Ayed.

HAIDRI Chahenda, 2007, *Redynamisation d'un village minier en déclin : écomusée à Djerissa*, Mémoire d'Architecture-ENAU, Dir. Bouzouita Lotfi.

KLICH Marwan, 2015, *Le pavillon de fer : un hommage à la mémoire et aux installations minières à Djebel Djerissa*, Mémoire d'Architecture-ENAU, Dir. Badrani Hayet.

MENSI Leila, 2015, *Requalification urbaine et culturelle de la Cité minière de Djerissa*, Mémoire d'Architecture-ENAU, Dir. Badrani Hayet.

MOUELHI Asma, 2015, *La ville de Djérissa : histoire ancienne, enjeux actuels / Projet d'un parc à thèmes*, Mémoire d'Architecture-ENAU, Dir. Ferjani Saloua.