



La place d'Utique

Vie et mort d'une place publique à Tunis

Ferjani Saloua*

Résumé

A Tunis, durant un siècle de leur histoire (1858-1956), les places publiques ont pris différentes formes et ont été le support d'usages multiples. Leur production urbaine et architecturale ne peut être dissociée des contextes politique, social et économique ni des enjeux des acteurs urbains mis en place. En effet, durant le protectorat, les changements qui ont survenu dans la Régence ont eu des impacts directs sur la forme, l'usage et la symbolique des places. Au début, elles étaient un simple résultat d'un tracé conçu par les ingénieurs de l'administration coloniale. Ensuite, en leur donnant des parois, ces places se sont transformées en véritables lieux architecturés, supports de vie et de pratiques sociales. Mais, progressivement, ces lieux sont devenus de plus en plus chaotiques, bruyants et ont, même, subi un certain déclin que nous pouvons assimiler aux prémices de disparition. Tel a été le cas de la Place d'Utique qui s'est transformée dans les années quatre-vingt-dix en un complexe immobilier annoncé ainsi sa mort.

Mots clés : Place Publique, lieu, usage, déclin, prémices de disparition

Abstract

A Tunis, during a century of their history (1858-1956), the public squares took different forms and were the support of multiple uses. Their urban and architectural production cannot be dissociated from the political, social and economic contexts or the stakes of the urban actors put in place. Indeed, during the protectorate the changes that occurred in the Regency had direct impacts on the form, use and symbolism of places. At first, they were a simple result of a plot designed by engineers from the colonial administration. Then, by giving them walls, these places have turned into real architectural places supports of life and social practices. But, gradually, these places have become more and more chaotic, noisy and have even suffered a certain decline that we can assimilate to the beginning of disappearance. Such was the case of the place d'Utique, which in the nineties turned into a real estate complex and announced its death.

Keywords: Public place, place, use, decline, first signs of disappearance.

* Maître- Assistante – ENAU – Université de Carthage.

الملخص

خلال قرن من تاريخها (1856-1956) ، اتخذت الساحات العمومية لمدينة تونس اشكالا مختلفة و كان لها استخدامات متعددة كما ان اطارها العمراني و خاصياتها المعمارية ارتبطت بالسياقات السياسية و الاجتماعية و الاقتصادية و مصالح القوى الفاعلة في البلاد.

خلال الحماية الفرنسية، حدثت العديد من التغيرات التي كانت لها تاثيرات مباشرة على شكل الساحات العمومية و استخداماتها و رمزيها . في البداية ، كان تخطيط المدينة بيد مهندسي الادارة الاستعمارية اللذين اثروا الجانب الجمالي و المشاهد و بالتالي كانت الساحات العمومية مجرد فضاءات مرسومة على الامثلة ثم في مرحلة ثانية و رغبة في استقرار و استثمار الجالية الفرنسية في الحاضرة، ارتأت الادارة الفرنسية تشجيع الباعثين الاجانب على البناء و التشييد و في هذا الاطار تحولت الساحات الى اماكن مصممة و مهيئة دعمت تطور الحياة الاجتماعية و الثقافية في المدينة. لكن، تدريجيا، ونتيجة لضروف سياسية و اقتصادية بالبلاد اصبحت هذه الاماكن صاخبة و اكثر فوضوية و تحول بعضها الى اسواق يومية شبه مغطاة و تلاشت روح الفضاء العام و الساحة العمومية الى ان اختفى تدريجيا في بعض الحالات. وفي هذا المجال نذكر "ساحة اوتيك"، التي مرت بتحويلات كثيرة منذ 1940 الى ان تحولت في التسعينات الى مجمع عقاري وهو ما اعلن نهاية هذه الساحة العمومية و ربما موتها المؤكد.

الكلمات المفتاحية : ساحة عامة، مكان ، استخدام، تراجع، اول علامات الاختفاء

Pour citer cet article

Saloua Ferjani, « La place d'Utique Vie et mort d'une place publique à Tunis », in *Al-Sabîl: Revue d'Histoire, d'Archéologie et d'architecture maghrébines* [En ligne], n°7, Année 2019.

URL : <http://www.al-sabil.tn/?p=16781>



Introduction

Le quartier Lafayette à Tunis illustre la naissance programmée de tout un ensemble avec une forte urbanité qui cumule toutes les fonctions urbaines. Une attention particulière est portée à l'organisation de la vie du quartier et la place Lafayette en est l'expression. Il s'agit de la plus grande et la plus ancienne place de Tunis qui a pris naissance en 1899, s'est transformée une première fois en 1938 en un parking pour taxis et louages, ensuite en 1940 en un marché de quartier découvert. En 1952, la place a été construite en partie en abritant un marché municipal. Après l'indépendance et avec la congestion du centre-ville et l'aggravation du problème de la circulation et du stationnement, la Municipalité a programmé la construction d'un complexe immobilier et un parking couvert sur cette place. Cependant, le projet ne s'est réalisé qu'en 1998 lorsque la commune a attribué à cet espace des paramètres urbanistiques conformes aux îlots adjacents annonçant ainsi la mort de la place en tant qu'espace public découvert pour se transformer en un îlot constructible.

Dès lors, nous chercherons, quel était le rapport entre le contexte général de la Régence et la production urbaine et architecturale des places publiques à Tunis ? Qui sont les acteurs qui se sont intervenus dans cette production ? Quels étaient leurs enjeux et les logiques de leurs interventions ?

Nous nous interrogeons également sur les particularités de la Place d'Utique du point de vue emplacement géographique, dimension urbaine et architecturale, usage et pratiques sociale. Nous nous demandons si, on peut réellement parler d'un essor de cette place ? A quel moment de l'histoire contemporaine de la ville de Tunis ? En quoi les nouvelles préoccupations de l'administration communale, dans la période du protectorat ou pendant l'indépendance, ont-elles accéléré la vie ou anticipé la mort de cette place ?

1. Les places à Tunis (1858-1956) : répartition spatiales, dimensions urbaines et architecturales

Pendant la deuxième moitié du XIX^e siècle, on amorça l'aménagement de la promenade de la Marine et aménagea plusieurs places publiques. Dans la médina et ses faubourgs, les places Halfâwîn et Khayr al-Dîn annoncèrent la naissance des places-parvis, symboles du pouvoir et de l'autorité, tandis que la Place de la Bourse inaugura une place marchande à fréquentation mixte. Dans la ville basse, dont la silhouette était encore non achevée, apparurent deux grandes places devant la Gare du Sud et la Gare du Nord, annonçant l'émergence de la place comme un véritable événement urbain. Désormais, l'aménagement des places pendant cette période n'est plus perçu uniquement comme la recherche d'une meilleure fonctionnalité de la ville, mais il traduit plutôt les prémices d'un changement dans la société. Un changement légitime si l'on évoque la composition hétéroclite de la société tunisienne pendant le XIX^e siècle et l'arrivée en masse des communautés européennes, notamment de nationalité française, depuis la prise d'Alger.

1.1. L'émergence des nouveaux acteurs urbains et le nouveau tracé de la ville

Le passage de la Tunisie au statut de protectorat français a confirmé la mainmise de la Métropole sur la Régence, a introduit de nouveaux acteurs urbains ainsi que des instruments juridiques, institutionnels et réglementaires. Dès lors, s'est accélérée l'extension de la ville de Tunis à travers un nouveau tracé en damier de la ville dite moderne et s'est introduit un nouveau regard sur l'espace public devenu un enjeu de développement urbain. Bien que le plan ainsi produit n'ait pas fait l'objet de recherches de la part de grands urbanistes et qu'il ait été réalisé par les ingénieurs de l'administration, il a réussi à apporter un tracé adapté aux contraintes physiques, foncières et sociales de la ville. Un axe fondateur Est-Ouest fut confirmé sur l'emprise de la promenade de la Marine, un deuxième orienté Nord-Sud, lia les deux collines



de *Sîdî Belhassen* au Belvédère, les points culminants et les barrières physiques de la première extension de la ville de Tunis jusqu'à la période de l'après-guerre. Par la suite, s'est généralisée une trame orthogonale de rues et des ruelles dont l'exécution s'est faite progressivement, en fonction de l'assèchement de la lagune et de l'assainissement foncier des terrains. Outre la voirie, la Municipalité a injecté des places publiques aussi bien dans la médina que dans la ville moderne, dont le rôle a dépassé le transit et la transition urbaine, pour apporter de nouvelles dimensions esthétiques, sociales et symboliques. Puis, à travers les lotissements privés, les ingénieurs de l'administration ont cherché à concevoir d'autres places publiques traduisant la volonté de la Municipalité de créer des dégagements multiples dans la ville. Ces places étaient relativement proportionnelles aux propriétés dont elles découlaient. Leurs dimensions variaient également en fonction de leur emplacement et de leur rôle à l'échelle de la ville ou du quartier. Elles étaient soit de forme circulaire et de superficie relativement importante à l'instar de la Place d'Afrique (ex-Jules Ferry), la Place Pasteur, la Place Anatole France et la Place Moncef Bey, soit sous forme de placettes à l'échelle du quartier destinées à mettre en valeur certains édifices publics. Nous évoquons principalement la Place de la Résidence, la Place de Rome ou celle de la Gare Sud. Les places- squares étaient minoritaires dans la ville ; elles se distinguaient également par leur superficie relativement réduite, leur forme régulière ainsi que par la dominance et la variété de leurs espèces végétales. En plus de leur rôle d'hygiène et d'aération, ces places accomplissaient d'autres rôles sociaux, à savoir : les rencontres, les manifestations et le divertissement. Nous évoquons principalement le Square Verdun, le Square de l'avenue de Paris, le Square de l'Hôtel de ville et le Square Wiriot. Nous précisons, par ailleurs, que dans certains cas, les ingénieurs de la ville ont fait de la place un point de composition urbaine et un centre de vie. Tel était le cas de la place d'Utique, centre de composition du tracé du quartier Lafayette.

1.2. Les places de Tunis d'un espace dessiné à un espace architecturé

Dans la période de deux guerres et dans le but de renforcer la présence française en Tunisie et d'offrir un cadre de vie et d'investissement propices aux nouveaux arrivants, la Municipalité créa un climat favorisant la construction et la stabilité. Elle encouragea les promoteurs privés à multiplier les opérations de construction destinées à l'habitat mais aussi à la location et à la vente, ce qui multiplia les transactions immobilières et assura une grande rentabilité aux propriétaires. Cette initiative fut à l'origine de l'introduction d'une nouvelle dimension urbaine dans la ville et de la mise en scène de ses espaces publics. En effet, on construisit aux abords des grands boulevards et des places publiques, des équipements, des immeubles de rapport et des villas bourgeoises. C'est ainsi que les places publiques passèrent de l'espace tracé à l'espace « architecturé », repérable en ville et signataire d'une nouvelle identité architecturale, sociale et de valeurs symboliques inédites.

1.3. Les prémisses de disparition des places à Tunis

Dans les dernières années du protectorat notamment la période de l'après-guerre, toutes les places ne connurent pas le même sort. Certaines gardèrent leur rayonnement, d'autres furent relativement marginalisées et quelques-unes commencèrent à se dégrader, annonçant ainsi les prémices de leur disparition. Dans une telle période de crise, où tout s'orientait vers l'utilitaire et la réduction des dépenses, il paraissait absurde de songer à de nouveaux aménagements des places publiques. D'ailleurs l'administration municipale a opté pour des choix stratégiques au niveau de l'aménagement urbain où la priorité fut accordée à l'étalement urbain, à la construction des villes et des équipements publics. Les difficultés financières, auxquelles la Municipalité était confrontée et les pressions quotidiennes qu'elle subissait pour autoriser l'ouverture des marchés de quartiers, l'amènèrent à transformer certaines places publiques en marchés municipaux. Or, la réaffectation d'une place en marché de quartier conféra une



monofonctionnalité à ce lieu et changea son aspect juridique ainsi que son statut foncier. Du coup, la place publique qui avait le statut de domaine public inaliénable et imprescriptible, acquit celui d'équipement municipal appartenant au domaine privé de la Municipalité. Ce qui nous amène à confirmer que même si cette décision servait à satisfaire une revendication populaire et qu'elle permettait à la Municipalité d'en tirer profit, elle fut, dans certains cas, à l'origine de la décadence ou de la disparition progressive de certaines places. Il est certain que ce constat ne peut se généraliser à toutes les places de Tunis et encore moins à celles qui se trouvent dans d'autres villes tunisiennes ou étrangères. Car, il a toujours existé des places marchés qui ont rehaussé l'importance de leurs villes en tant qu'un point d'appel, un centre économique et un support d'une vie sociale. En plus, l'occupation de la place par un marché est souvent temporaire, car en fin de matinée, elle se débarrasse des étalages et de toute forme d'occupation, ce qui lui permettrait d'assumer d'autres fonctions et de redevenir un lieu de vie et de sociabilité pour le reste de la journée. Ce n'était pas du tout le même sort de la Place d'Utique qui abritait un marché de quartier en 1940, qui était partiellement couverte en 1952 puis qui s'est transformée en 2000 en un complexe immobilier. Nous chercherons quelles étaient les particularités de cette place, quels étaient les enjeux de différents acteurs qui y sont intervenus ? Quel est la part des instruments juridiques et réglementaires dans la disparition de cette place ? En quoi l'indifférence de sa population a accéléré ou a anticipé à sa mort ?

2. Naissance et attributions de la Place d'Utique dans le cadre d'une nouvelle politique de la ville

Le quartier Lafayette avait comme origine la propriété, dite "Yagou", objet du titre foncier 8706, s'étendant sur une superficie de 16ha798a45ca¹. Le plan de lotissement du dit quartier a été dessiné par l'ingénieur de l'administration municipale M. Caillat² qui prévoyait le passage de plusieurs grandes artères et de voies secondaires. Ce plan s'organisait sous la forme d'une trame orthogonale qui distinguait l'avenue de Paris et l'emprise du chemin de fer de la ligne de tramways menant à la banlieue Nord. Il prévoyait une place centrale dans des proportions très remarquables ainsi qu'une belle perspective offerte par la rue Lafayette, par une emprise importante de 20 m. La Place ainsi créée fut parmi les plus anciennes et les plus grandes places publiques de Tunis, dès sa création, elle constitua un élément structurant du tracé de la zone Nord de la ville de Tunis et du quartier Lafayette, en particulier³. Elle donne directement sur l'avenue de Paris et Courbet et desservie par les rues Broves, D'Estrées et Duquestre⁴.

La Place d'Utique donne l'aspect d'une place fermée avec la continuité des bâtiments construits sur l'alignement et qui sont à dominance résidentielle ou mixte. Ce sont des immeubles de hauteur variable (entre R+3, R+4 et R+5) caractérisés par des styles architecturaux disparates (classique, international, moderne). On note l'absence d'un bâtiment public sur la place qui pourrait lui donner une dimension urbaine ou architecturale valorisante. Sur le plan paysagé, la place n'a pas eu de couvert végétal notable à l'exception d'une double rangée de ficus tout le long de son périmètre ainsi qu'une ancienne fontaine qui a justifié, entre autres, l'implantation d'un marché de quartier dans les années quarante.

¹A.N.T. S.E, Cart.621, D.14, S.D.191

² Philippe Caillat est architecte ingénieur au corps des chaussées responsable du service des routes de 1865 à 1875 et intégré au service des travaux publics jusqu'en 1880. (Leila Ammar, 2007, p. 376)

³ L'origine foncière de la Place d'Utique revient à une cession gratuite à la ville de Tunis de la part d'un lotisseur privé Caid Eliaou Scemamadans le cadre d'une convention annexée aux délibérations du Conseil municipal en date du 20 juillet 1899

⁴ La Place d'Utique et les trois rues adjacentes étaient déclarées d'utilité publique et furent incorporées à la voirie publique, conformément au décret du classement en date du 22 août 1899. Par la suite, l'ensemble fit l'objet du sommier 2123 qui englobait le sol de trois rues d'une largeur de 11m et une place d'une superficie de 8299m².

La situation géographique de la Place d'Utique, sur le deuxième axe structurant de la ville, sa desserte par un grand nombre de voies ainsi que sa grande superficie, incitèrent certains promoteurs privés à y projeter des lieux de loisir et de distraction et la Municipalité à y aménager une station pour taxi puis un marché de quartier.

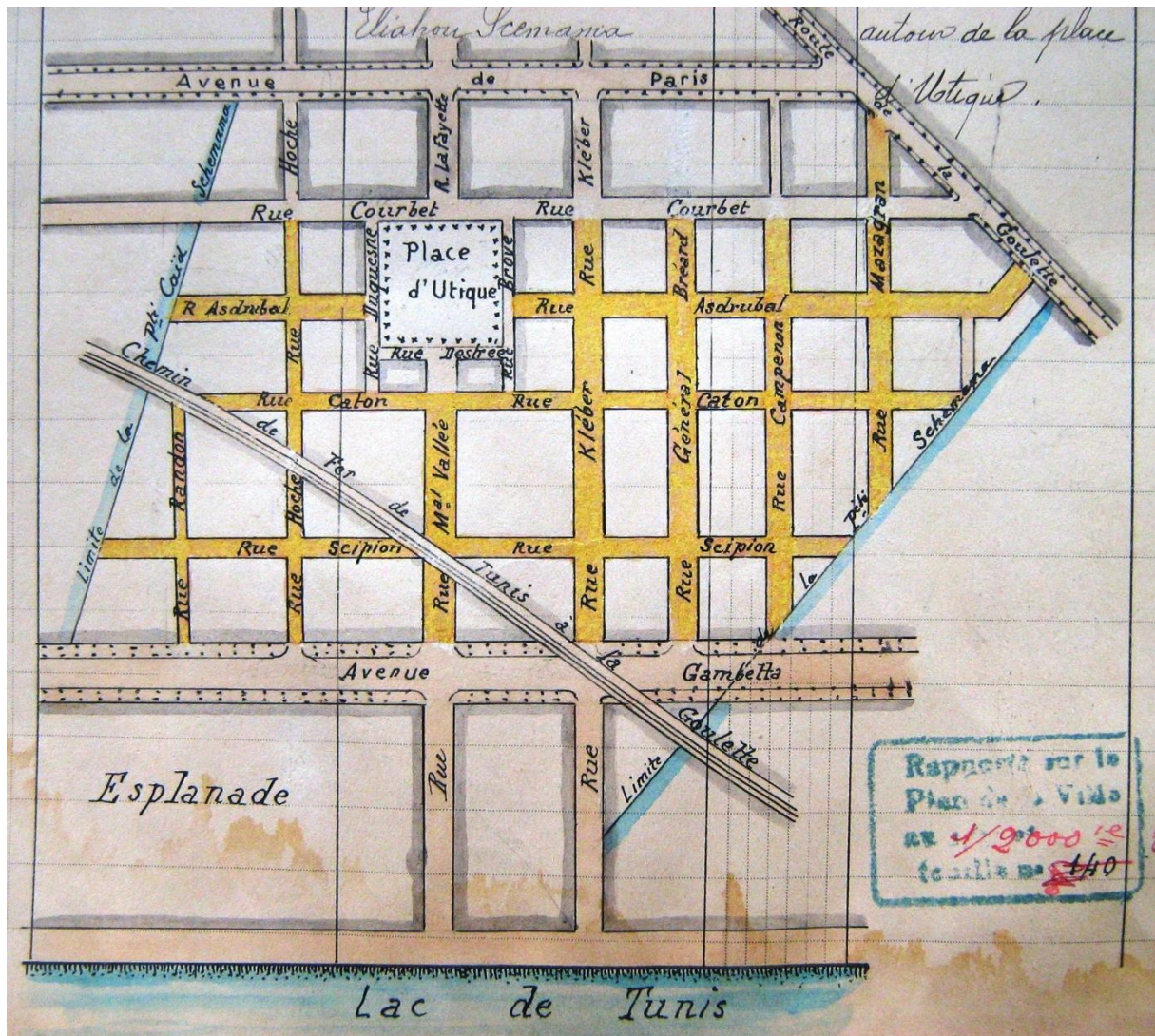


Fig. 1. Situation de la Place d Utique dans le quartier Lafayette.
Source : Registre des sommiers de la ville de Tunis (A.M.T)



Fig. 2. Epannelage des façades autour de la Place d Utique. Source : élaboration de l'auteur.

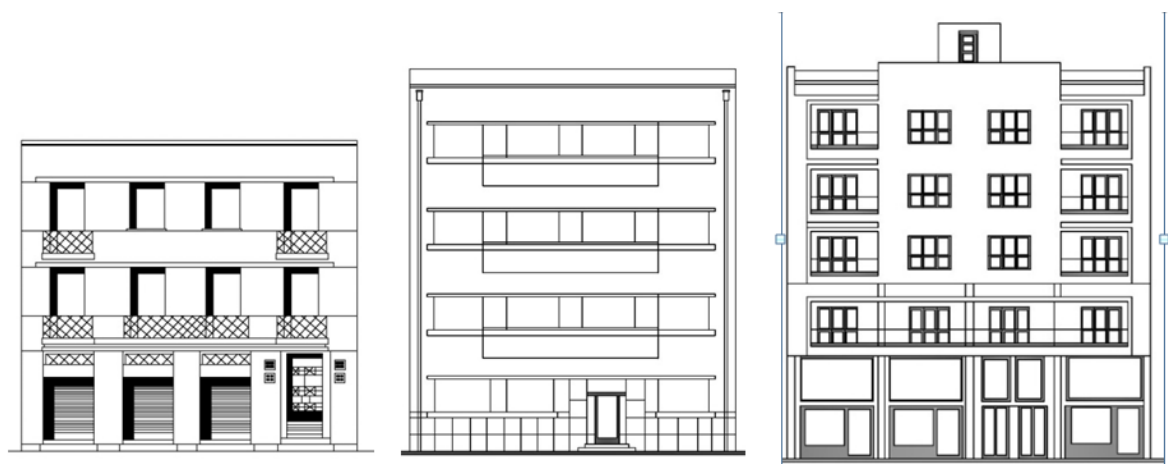


Fig. 3. Façades de R+2, R+3 et R+4 sur les rues de Broves, Duquesne et le Pakistan. Source : les archives de la Municipalité de Tunis. Elaboration de l'auteur.



2.1. De la place au centre de loisir (1920-1923)

En 1920, une première demande de concession de la Place d'Utique fut adressée au Conseil Municipal pour la création d'un parc dénommé « Féérique Cité »⁵. Le projet du parc tel qu'il fut présenté par ses concepteurs M. Samama et M. Guesnier, architectes diplômés, comprenait un grand café-restaurant avec salle de danse, bar américain, cabinet particulier et terrasses sur jardin, une salle de cinéma, une salle d'exposition spéciale pour les automobiles, un bazar oriental, un souk, diverses attractions telles que les montagnes russes, le labyrinthe, le manège et un grand jardin central avec kiosque à musique. Pour le statut juridique de leur projet, les architectes proposèrent un contrat sous forme de concession de la Place d'Utique pour une période de 10 ans. À l'expiration de cette date, toutes les constructions seraient remises en bon état à la ville, alors que le mobilier et les objets meublants demeureraient la propriété des demandeurs. Quant à la redevance, les promoteurs expliquèrent que la concession serait faite moyennant une indemnité annuelle à verser à la ville, de 1 500 fr pour les 3 premières années, 3 000 fr pour les 3 années suivantes et 5 000 fr pour les années restantes.

Le projet de centre de loisir a été rejeté par la majorité des membres du Conseil Municipal dans sa délibération en date du 15 juillet 1920. L'argument du refus étant le détournement de la vocation d'une place, appartenant au domaine public communal, pour une période de dix ans au profit d'une entreprise privée. En plus, les membres de conseil estiment que « dans une ville comme Tunis en plein développement, il est indispensable de ménager des surfaces libres au milieu des agglomérations pour assurer la santé des citoyens. Elles sont nécessaires à l'hygiène publique au même titre que l'air, l'eau et la lumière⁶ ».

Trois ans plus tard, une deuxième demande de concession de la Place d'Utique parvint à l'administration municipale en vue de l'établissement d'un lieu d'attraction dénommé « Luna Park », dans un style indigène. Le projet tel qu'il fut présenté au Conseil Municipal par M Henri Dupré, comportait un Scenic railway, une roulette humaine, un café restaurant avec salle de danse, salle des fêtes et réunions de sociétés, un restaurant arabe, une salle pour les concerts arabes, diverses autres attractions (maison hantée, jeux divers), une exposition permanente de tous les produits du pays et de l'art indigène. Le « Luna Park » comporterait également un bazar oriental, un café maure, une parfumerie et un grand jardin central avec des kiosques à musique⁷. Le promoteur saisit le Conseil Municipal pour que la concession de la Place d'Utique lui soit consentie également pour une durée de 10 ans, sans redevance d'occupation de sa part. En retour, il s'engageait à ne demander aucune subvention, ni une quelconque indemnité à la Municipalité pour les installations projetées.

Ce projet fut discuté lors de la délibération du Conseil Municipal en date du 1^{er} mars 1923, au cours de laquelle, la majorité des membres soulèvent des objections concernant le changement d'affectation d'une place ainsi que les éventuels travaux supplémentaires que la Municipalité doit entreprendre pour l'aménagement des rues conduisant à ce lieu de distraction. Alors, ils ne voyaient aucun intérêt à donner à des terrains vagues une plus-value, au détriment des finances communales et suggéraient au promoteur d'installer son projet sur des terrains privés aussi vastes que la Place d'Utique. À la fin, le conseil conclut qu'il était difficile pour la ville de concéder une place publique au bénéfice d'une entreprise particulière, d'où le rejet total du projet.

⁵ B.M. N°. 41, 1920, p. 16.

⁶ B.M. N°. 41, 1920, p. 16.

⁷ B.M. N°. 51, 1923



2.2. De la place à la station de taxis et de louages (1937-1938)

Suite au décret du 6 septembre 1937⁸, le Conseil Supérieur des Transports accorde à la Municipalité de Tunis la possibilité de donner les laissez passer aux taxis et louages et d'élargir leur zones d'activités jusqu'aux banlieues. En revanche, il lui recommande de trouver un parking de places pour les taxis. Le choix étant porté pour la place d'Utique étant donné son emplacement stratégique ainsi que sa desserte par plusieurs voiries.

Bien qu'il introduisît pour la première fois un rôle à la Place d'Utique, le nouveau statut ne respectait pas les recommandations des deux conseils municipaux de 1920 et de 1923 qui excluaient la réaffectation d'une place publique en équipement de loisir. Nous rappelons que les motifs de ce refus, dans les deux cas, mettaient en exergue le respect des rôles urbain et social de la place, réservée aux activités de la population riveraine ou tunisoise en général. Toutefois, dans le présent cas, la réaffectation de la place en station de taxi fut maintenue quoi qu'elle ne se soumit pas aux anciennes recommandations. Alors, comment peut-on expliquer une telle décision ?

D'abord, il est toujours utile de rappeler que la réaffectation envisagée coïncidait avec la profonde crise que traversait le pays pendant la période de deux guerres. En ces temps difficiles, il paraissait logique que l'intérêt de l'administration coloniale s'orientassent plutôt vers des préoccupations fonctionnelles et utilitaires que vers des considérations urbaines et paysagères.

D'ailleurs, le Plan Chevaux, qui réglementait le territoire communal en 1935, définit les nouvelles priorités de la ville et donna la primauté aux aspects fonctionnels, notamment aux problèmes de circulation et de stationnement, aux dépens des soucis paysagers et esthétiques. Ainsi, il s'avère que le projet de station de taxis envisagé permettra à la Municipalité de renforcer ses ressources et d'avoir plus d'autonomie à réaliser ses projets. D'ailleurs il lui permettra des recettes beaucoup plus importantes que celles qui furent estimées dans le cadre des cessions des parcs de loisir proposés en 1920 et en 1923. Il réalisa un bénéfice annuel de 41200 fr (400fr x 103voitures), alors que les deux derniers ne lui procuraient qu'un bénéfice de 9500fr sur 10ans.

2.3. L'installation d'un marché sur la Place d'Utique en 1940

Lors des délibérations du Conseil Municipal en date du 1^{er} août 1940, le Directeur des Travaux de la ville rappela aux membres du conseil que la Municipalité avait tenté à plusieurs reprises de doter les quartiers traversés par l'avenue de Paris, d'un marché de détail pour les légumes, les fruits et les produits de basse-cour. Mais ces tentatives échouèrent, sans qu'il ait été possible de déterminer avec certitude les raisons de cet échec. Par une opération de concertation entre les services municipaux et ceux de la police, il fut envisagé, sur la Place d'Utique, un marché de quartier semblable à ceux qui avaient été réalisés sur d'autres carrefours de la ville. D'autant plus que les marchands ambulants qui circulaient habituellement dans les quartiers Lafayette, Saint George et Jeanne d'Arc, étaient orientés depuis deux ou trois mois vers cette place, où une clientèle chaque jour plus nombreuse, les encourageaient à se fixer. Ce qui incita 50 à 90 marchands à s'y installer chaque matin. Des abris provisoires et une borne-fontaine y furent installés. La satisfaction exprimée par les habitants des quartiers desservis et l'empressement des vendeurs, permirent à la Municipalité d'escompter, cette fois, le succès de cette réaffectation.

⁸ A.N.T., S.E, Cart. 360, D.10.

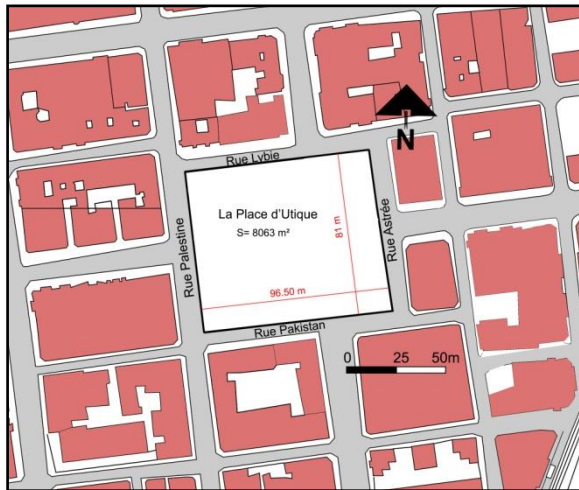


Fig. 4. Configuration initiale de la Place d'Utique.
Source : A.N.T., M5, Cart. 11, D.20. A.N.T., M5, Cart. 11, D.20. Elaboration personnelle.

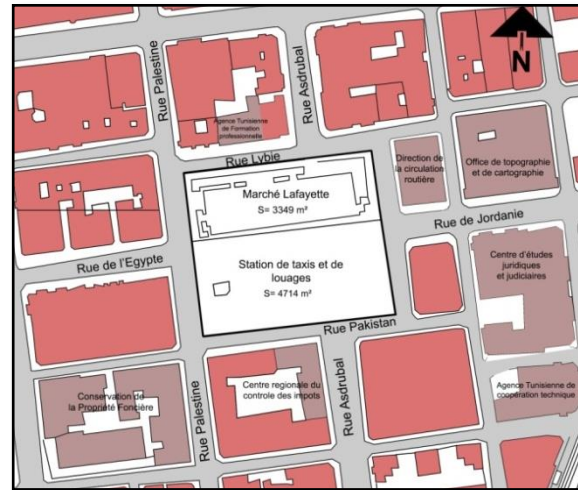


Fig. 5. Construction partielle de la Place d'Utique.
Source : A.N.T., M5, Cart. 11, D.20. Elaboration personnelle.

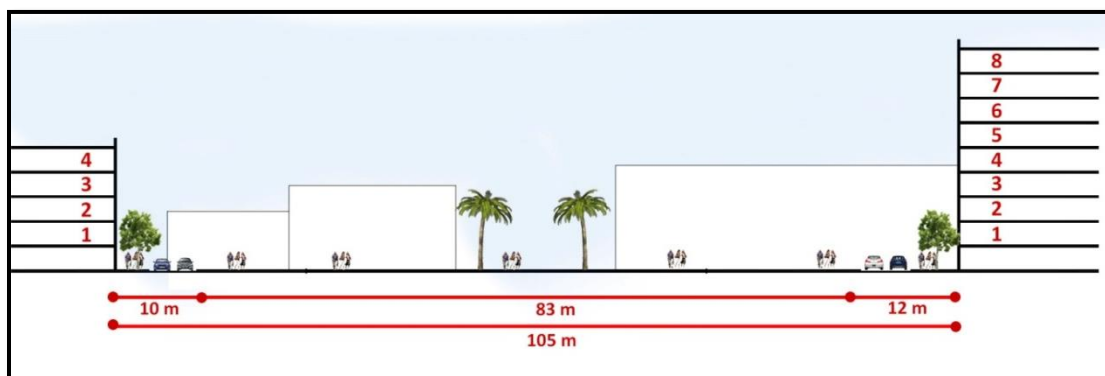


Fig. 6. L'aspect initial de la Place d'Utique dans les années trente. Source : Elaboration de l'auteur.

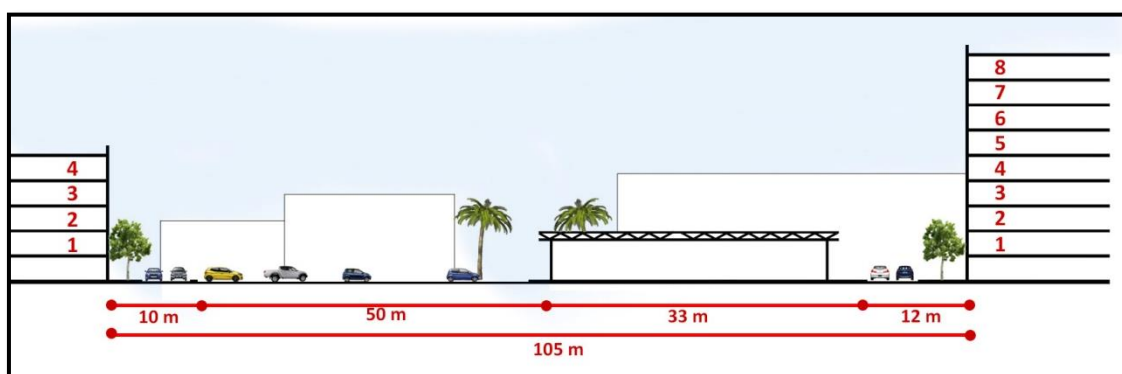


Fig. 7. Couverture partielle de la Place d'Utique. Source : Elaboration de l'auteur.

Ainsi, marchands, colporteurs et riverains réussirent à imposer un nouvel usage et un nouveau rôle à la Place d'Utique. Un arrêté fut promulgué à cet effet le 12 septembre 1940, précisa que ce marché pourrait être ouvert tous les jours à partir de 6h du 1^{er} avril au 30 septembre et de 7h du premier octobre au 31 mars. Il mentionna qu'à 13h, le marché devrait être complètement débarrassé pour permettre l'enlèvement des ordures et les travaux de nettoyage. Il précisa en outre, qu'à l'instar des marchés installés à Fondouk El-Galla et al-Jazîra, le taux de



stationnement du marché de la Place d'Utique serait fixé à 0,6fr/m²/jour. Ce qui revenait à une taxe journalière au profit de la Municipalité de l'ordre de 5100fr.

Le décret d'installation d'un marché quotidien sur la Place d'Utique se généralisa à d'autres emplacements dans la médina ou dans ses environs. Certains étaient couverts, suite à de fortes recommandations de la part des colporteurs, des riverains et de la population fréquentant ces lieux. Mais dans la plupart des cas, la Municipalité procédait à une couverture légère, partielle ou totale de ces marchés et ce, en fonction de la réussite du marché en question, mais surtout en fonction des moyens déployés à cet effet. Avec l'installation d'un marché de quartier, la Place d'Utique endossa un nouveau rôle et devint la place marchande de tous les quartiers adjacents à l'Avenue de Paris ; ce qui contrebalançait le rayonnement du marché central dans l'hyper centre de Tunis. Le succès de ce marché encouragea la Municipalité à le couvrir en dur. Ce fut le premier marché de quartier couvert dans la ville moderne, durant la première moitié du XX^e siècle

La couverture du marché de la Place d'Utique ainsi que d'un certain nombre de marchés municipaux de l'époque, pouvait être considérée comme une réponse à une demande collective des revendeurs et des usagers. La Municipalité ne profitait pas, à priori, de la couverture de ces marchés et les taxes qui leur incombait, n'étaient qu'un moyen de récupérer les dépenses des travaux d'aménagement. Or, la couverture en dur du marché de la Place d'Utique fut le premier signe du déclin de cette dernière. Car, on passait pour la première fois, du statut d'espace public à celui d'équipement public, du statut de domaine public à celui de domaine privé de la commune, d'un bien inaliénable et imprescriptible à un bien cessible. Ce changement n'était pas fortuit, mais animé par des jeux d'intérêt d'ordre politique et socio-économique, en rapport avec le contexte général de la ville de Tunis dans les années 1940, ainsi que par des enjeux d'ordre juridique, réglementaire et idéologique, relatifs au statut de la place publique dans la ville de Tunis à cette époque. Enjeux, qui nous ont amené à nous interroger sur l'effet d'une telle décision sur l'avenir de cette place et sur d'autres, qui commencèrent à disparaître du paysage urbain de la ville de Tunis.

2.4. La couverture du marché Lafayette et les prémisses de la disparition de la place

Le dossier de couverture du marché de la Place d'Utique a été examiné par la Commission technique en Novembre 1952 qui a refusé, en premier temps, son aspect général et reproché son plan de masse encombrant et très fermé. Elle craignait que cette forme de marché risque de ne pas attirer la clientèle et réduit sa fréquentation. Elle a proposé, en contrepartie, deux bandes parallèles sur une partie de la place⁹. Les nouveaux plans du marché furent élaborés et rectifiés par l'architecte de la Municipalité de l'époque. Mais ce qui nous a semblé un peu étonnant c'est que le changement de statut de la place d'un espace public à un équipement municipal ne paraît pas préoccuper ladite commission. Car, rien n'a été mentionné dans le procès-verbal ni sur le changement du statut juridique de la place, ni sur sa réaffectation en équipement public. Nous rappelons que, dans son article 1, le décret de 1919¹⁰ accordait à la Municipalité la création et la gestion des marchés municipaux sur des terrains appartenant à son périmètre communal, mais il ne lui accordait pas l'affectation d'une place publique en un équipement. D'autant plus que la parcelle en question fit l'objet d'une convention de cession de la part de Caid Schemma à la Commune de Tunis, pour être affectée au statut de « place publique » et incorporée, par décret

⁹ A.N.T., M5, Cart. 11, D.20.

¹⁰ Ce décret stipule « qu'à partir du 1^{er} janvier 1920, il est fait, sauf imputation du produit net de ces droits sur les subsides du Gouvernement qui seront diminués d'autant, concession aux communes des droits de stationnement, de pesage, de mesurage de criée, d'adjudication, d'abri et de garde exigibles sur les marchés reconnus, gérés par l'Etat, situés sur les territoires des localités érigées en communes ».



du 22 août 1899, au Domaine Public Communal. En outre, l'article 3 de la Loi sur le Domaine public en Tunisie, stipule que le Domaine Public est inaliénable et imprescriptible¹¹. Nous nous demandons alors, comment la commune pouvait concéder ce bien sans pour autant procéder à son déclassement du Domaine public communal au domaine privé de la commune.

D'après Pierre Merlin¹² et Jean Dufau¹³, la concession visant la préservation de l'usage collectif du domaine public, n'exige pas de la part de la Municipalité la procédure de déclassement. En revanche, si la concession est destinée à un usage privé, la désaffectation du bien et son déclassement seront exigés. Par conséquent, pour la Place d'Utique, destinée à abriter un marché municipal et à devenir de ce fait, un équipement public à usage collectif et public, la Municipalité n'eut pas recours à cette procédure.

Pour mieux comprendre le changement d'affectation de la Place d'Utique d'un espace public à un équipement public, c'est-à-dire d'un lieu inconstructible à un lot constructible, nous avons cherché des explications dans les documents d'urbanisme en vigueur. Selon les règlements de voiries et sanitaires¹⁴ qui étaient à la base de l'aménagement urbain au début du siècle, la réaffectation de la place en marché de quartier découvert ne posait pas de problèmes étant donné que ce dernier se débarrassait de ses étalages fins de matinée et la place retrouverait son statut et pourra s'ouvrir à tout autre usage pour le reste de la journée. Cette affectation ne contredit pas non plus les prescriptions du Plan Chavaux (1935)¹⁵. Toutefois, la transformation de la place en marché municipal couvert en 1952, transforma le lieu en équipement public. En termes d'aménagement urbain et d'urbanisme, c'est une parcelle constructible à laquelle on peut attribuer les paramètres urbanistiques de la zone dans laquelle se trouve l'équipement. Or, nous rappelons que l'affectation des zones et des parcelles était du ressort des documents d'urbanisme et non de celui de la Municipalité, même si elle demeurait propriétaire de ces lieux. Alors, nous nous demandons si ce changement respectait les Plans d'Aménagement en vigueur (Plan Chevaux, Plan Danger ou Plan de zone de la ville de Tunis).

Sur le plan Chevaux (1935), la place apparaît comme une pastille verte qui correspond, d'après la légende du document, aux places, aux jardins, aux parcs publics et cimetières. Autrement dit, il s'agissait bel et bien d'un espace non constructible. La consultation du Plan Derlanger (1953) confirme encore nos constats ; car, sur ce plan, la place fait partie de la voirie. Elle ne porte aucune nomenclature particulière. Sur le plan de zone de la commune de Tunis élaboré en 1954¹⁶, la Place d'Utique n'y figure pas de façon particulière. Elle est noyée dans une zone marron, dont la légende renvoie à la zone centrale. Nous précisons que, sur ce plan, ne figure en tâche verte que le jardin Thameur qui était initialement affecté au cimetière israélite ou les deux cimetières du faubourg Nord de la médina de Tunis.

On déduit que l'ambiguïté du statut réglementaire de la Place d'Utique sur les différents plans d'aménagement de la ville de Tunis, conjuguée à des enjeux urbains et financiers relatifs à des problèmes de stationnement dans la zone Nord et à la quête du profit de la part de la Municipalité, ont été tardivement à l'origine de la construction de la place en hypermarché et en parking en 2000. Chose qui annonça définitivement la mort de la place.

¹¹ Projet de loi sur le Domaine Public en Tunisie, Tunis, 1885, le 24 septembre 1885

¹² Pierre Merlin, Françoise Choay, 1988, p. 295.

¹³ DUFAU Jean, 1993, 107p.

¹⁴ Règlement de voirie de la ville de Tunis, 1889, Règlement sanitaire, 1908.

¹⁵ Jellal Abdelkafi, 1985, p.93

¹⁶ Plan dressé par Derlanger, architecte, approuvé par décret le 22/5/1954. (Leila Ammar, 2010, 197p).

3. De la Place au complexe immobilier « Lafayette Développement »

Au lendemain de l'indépendance, la ville de Tunis commença un nouveau chapitre de son histoire marqué par un exode rural massif et par l'étalement urbain. D'ailleurs, les premières initiatives de planification cherchèrent, entre autres, à doter la ville de Tunis de structures urbaines modernes, facilitant son accessibilité et sa desserte. Les plans d'aménagement de la ville proposaient également de restructurer, d'embellir, de fusionner la ville moderne et la médina pour donner à la capitale une image à la fois singulière, moderne et fonctionnelle. En effet, une grande volonté politique décida de la promulgation de nouveaux textes juridiques permettant de débloquer certaines situations foncières compliquées, de transformer les anciens cimetières en espaces verts et de trouver de nouvelles réserves foncières pour la construction des nouveaux quartiers. Cette volonté politique s'accompagna d'une nouvelle mise en scène de l'espace public, qui s'orientait désormais vers la valorisation de la souveraineté du pays et de son indépendance. Elle se concrétisa par l'enlèvement immédiat de toutes les statues érigées sur les places et par le changement des noms des rues et des places, qui symbolisaient la domination coloniale.

Vers les années soixante-dix, la ville de Tunis se caractérisa par l'éclatement de son espace urbain, par la multiplicité de ses périphéries, mais surtout par l'unicité de sa centralité. Le centre-ville, qui regroupait toutes les fonctions urbaines, demeurait le principal espace de concentration des activités tertiaires. Il monopolisait notamment, le réseau bancaire, les sièges des grandes sociétés, les loisirs et la culture. Pendant ce temps, la Municipalité déployait de grands moyens pour réaménager certaines places existantes ou pour en créer d'autres. Nous songeons particulièrement aux travaux de réaménagement des places d'Afrique (ex-Square Jules Ferry), de la République (ex-Anatole France) et à la création des places des Droits de l'Homme et Barcelone. Les deux premières furent transformées en places giratoires, pour faciliter la circulation au centre-ville. Quant aux dernières, elles finirent par revêtir l'aspect de jardin public. Or, à partir de 1980, Tunis acquit une nouvelle échelle et passa du statut de ville à celui de région urbaine, où la priorité était accordée à un nouveau repositionnement de la capitale dans sa configuration régionale et nationale. Dans ce nouveau contexte, les grands choix de l'Etat s'orientèrent vers la recherche de solutions pour réduire l'attraction de Tunis, freiner la centralisation des activités primordiales et réduire la ségrégation socio-spatiale dans les périphéries proches. Le métro était un outil incontournable pour la réalisation de ces objectifs, mais il demeurait insuffisant pour garantir plus d'équité sociale et améliorer le dysfonctionnement urbain, d'autant plus que son itinéraire se réalisa aux dépens des boulevards, des rues et des places de la capitale et engendra l'enclavement de la Place Barcelone et réduisit la Place de la République à un simple rôle de transit.

D'autres atteintes aux places publiques ont été enregistrées durant cette période. Nous nous référons ici à la concession des places à des institutions publiques ou privées, ce qui fut notamment le cas du square de l'avenue de Paris, qui avait été cédé à la STAR et de la place du Port qui profita à la Bourse du Travail. Bien qu'elle s'établît dans le cadre d'un arrangement mutuel, cette procédure réduisit l'usage des places en les soumettant à de nouvelles contraintes, de sorte que les usagers furent privés de jouir librement de leur espace commun, lequel se limitait désormais à assurer la continuité de l'usage de l'équipement dans lequel il avait été intégré. Nous estimons que les atteintes aux places publiques étaient d'autant plus graves que leur construction constitua un acte irréversible engendrant leur mort. Nous songeons notamment à la Place Verdun, qui disparut au profit de la construction de la mosquée El Feth ou encore à la Place d'Utique qui devint l'hypermarché Lafayette.



3.1. Le premier projet immobilier sur la Place d'Utique

En 1977, la Municipalité a envisagé le lancement d'un projet immobilier sur la Place d'Utique comprenant un complexe immobilier, un marché municipal et un parking public sur une superficie de 7500m²¹⁷. Le projet sera établi sous forme d'une cession pour la société du Belvédère qui prendra en charge la construction de ce complexe moyennant une copropriété avec la municipalité. En fait, elle sera propriétaire de l'ensemble de la construction en dehors du marché municipal et le parking qui resteront une propriété exclusive de la municipalité. L'estimation du projet à l'époque était de 1 125 000 Dinars pour la valeur du terrain et de 950 920 Dinars pour la construction¹⁸. Le conseil municipal réuni dans sa délibération du 22 Octobre 1977 a approuvé ce projet étant donné qu'il offre à la municipalité des opportunités notables pour résoudre plusieurs problèmes, en plus il ne lui proscrit pas sa propriété du marché et du parking et ne met pas en cause la copropriété du terrain avec le promoteur immobilier. Mais finalement, le projet envisagé n'a pas eu lieu.

En 1986, le conseil municipal réuni en date du 14 Mars 1986 a donné son accord de principe sur l'élaboration d'une convention entre la commune et la société Tunis des parkings pour la construction des parkings au sol ou à étage à l'intérieur de la ville de Tunis¹⁹. Le premier projet fut le parking à étage à l'avenue Mohamed V pour une capacité de 700 places. Après l'appel d'offre, le choix a été porté sur cette société en respect des clauses de la convention, signée à cet effet le 29 juillet 1986. Devant l'aggravation des problèmes de circulation et de stationnement dans le centre-ville de Tunis et avec la fin de la convention avec Tunis des Parking, la Municipalité a décidé de revoir l'expérience de la construction et l'exploitation de parking à étages sur des terrains municipaux donnés en concession. Lors de sa délibération en date du 26 Juin 1993, le conseil municipal a émis un avis favorable pour cette orientation et a encouragé des promoteurs immobiliers à investir dans ce domaine, leur offrant l'opportunité de construire des locaux de commerce au rez-de-chaussée et des parkings aux étages.

En Mars 1998, La Municipalité de Tunis a lancé un appel d'offre international pour la concession des terrains municipaux afin de réaliser et de gérer des parkings à étages dans la ville de Tunis²⁰. L'appel d'offre comprend différentes missions telle que : la réalisation d'un parc de stationnement à étages et des locaux de commerce sur le site choisi conformément à la description technique précisée dans les cahiers des charges²¹. Il est à préciser que les sites retenus pour la réalisation de ces projets concernent l'actuel parking Lafayette, celui de la rue Abderrazak Chraïbi, l'actuel parking de la rue Mokhar Attia (parcelle nord) et le site situé à côté de la place Mdek El Halfa, limité par les rues Sidi El Morjani, de la caserne et Koutteb el Wouazir²². Suite au lancement de cet appel d'offre, trois offres ont été parvenues à la Municipalité de Tunis : le projet de construction de parking Lafayette proposé par la société Lafayette Développement, quatre projets de parking proposés par la société Murovest

¹⁷ AMT, service des archives de la Kasba, délibérations du conseil Municipal du 22 Octobre 1977.

¹⁸ Ces montants ont été arrêtés par l'expert Taher Bel Haj désigné à cette affaire

¹⁹ AMT, service des archives de la Kasba, délibérations du conseil Municipal en février 1986

²⁰ L'Appel d'offre a été publié dans les journaux (en trois langues) entre le 26/3/1998 et 30/3/1998, le dernier délai de remise des offres était fixé au 30/9/1998. Puis suite à des demandes de certains participants, il était reporté au 30/11/1998

²¹ Les cahiers des charges stipulent la gestion par usage horaire, abonnement, location de durée variable et amodiations des places de stationnement et par location d'emplacement à caractère commercial et publicitaire situés dans l'enceinte du parking et la gestion du stationnement sur la voirie de la zone d'influence du parking dont la limite est proposée par le pétitionnaire (AMT, Archives du service contentieux de la ville de Tunis)

²² Direction des voiries, Rapport de dépouillement



International et le projet de construction du parking proche de Mdak El Halfa présenté par Mr Eres Triki.

3.2. La construction du centre commercial ou la mort prononcée de la Place d'Utique

La Municipalité de Tunis a décidé, par délibération du Conseil Municipal en date du **7 Octobre 1999**, de confier la concession du terrain municipal pour la construction et l'exploitation d'un ensemble immobilier, dénommé « Parking Lafayette » à la société **LAFAYETTE DEVELOPEMENT**²³. La convention, établie à cet effet en 2000²⁴, confie à cette dernière, pendant 40 ans, l'exploitation le terrain qui abritait le parking et le marché municipal en vu de réhabiliter ce dernier et d'aménager un grand parking à étage pour la zone considérée comme zone saturée de l'hyper-centre de Tunis. Comme elle spécifie les droits d'occupation du sol où le concessionnaire versera à la Municipalité de Tunis des droits d'occupation du sol annuels de l'ordre de 5% du résultat brut d'exploitation et une charge d'exploitation sur les chiffres d'affaires de l'exploitation du parking et de la zone d'influence.

Or la convention, rédigée en 14 pages, n'a rien mentionné sur l'origine foncière du terrain, ni sur son statut en tant que place publique incorporée au domaine public communal. Tout ce qui a été précisé, c'est un « terrain municipal ». Si on a admis en 1952 que le changement du statut de la place publique en marché municipal conçu et réalisé par la Municipalité préserve le caractère public de la parcelle, donc, la procédure de déclassement du domaine public au domaine privé de la commune peut ne pas être exigée. Par contre, la cession du terrain à une société privé pour une exploitation privée en 2000 devra, à notre avis, faire l'objet d'une procédure de déclassement.

D'après le dossier de recollement du dit projet, l'autorisation de bâtir a été approuvé en date du 1 Septembre 2001 ayant comme programme la création des locaux commerciaux sur niveaux ne dépassant pas 8000 m², un parking de 950 places et la réhabilitation du marché municipal existant. Puis, suite aux instructions du Ministre de l'équipement et de l'habitat et du Maire de la ville de Tunis, le dossier de recollement présenté par la société Lafayette Promotion a eu l'approbation de la commission en date du 15 juillet 2004 et ce en dépit des infractions soulevés par la commission technique quant aux dépassements des surfaces, nature de l'exploitation des locaux et le nombre et la situation des places des parkings.

²³ Société anonyme au capital 500 000DT, dont le siège est sis au 8 Rue 8601, zone industrielle 2035, Charguia I, représentée par Mr Abdelhamid Ben Abdallah, agissant en qualité de Président Directeur Général.

²⁴ Archive du service contentieux de la ville de Tunis, Document interne élaboré par la Municipalité de Tunis,



Fig. 8. Construction totale de la Place d'Utique et débouché des perspectives dans le quartier Lafayette. Source : Photo de l'auteur (2015).



Fig. 9. Traitement d'angle du nouveau complexe immobilier. Source : Photo de l'auteur (2015).

Peut-être bien, la Municipalité estime bien faire en décongestionnant le quartier et en dotant la ville de 600 places de parking. Mais réellement, le projet de couverture du marché d'Utique dans le quartier Lafayette pouvait être considéré comme une violation de la place existante, car on occultait son statut et ses caractéristiques propres en lui imposant un nouvel aspect, de nouvelles dimensions urbaines et architecturales. Reste à connaître les circonstances dans lesquelles la Municipalité envisagea ce choix et les raisons qui motivèrent la passivité des riverains vis-à-vis de cette transformation.

Conclusion

En guise de conclusion, nous tenons à préciser que depuis les années trente jusqu'aux dernières années du protectorat, les enjeux politico-économiques furent déterminants dans la manière de voir, de vivre et de réaffecter les places publiques. Alors, entre le désengagement progressif de l'administration municipale et l'engouement des usagers, les places connurent des moments de grandeur et de décadence, de splendeur et de misère. Au début, la réticence de la Municipalité n'eut pas d'influence directe sur les places, étant donné que les acteurs privés les prirent en charge en y construisant des immeubles de rapport, des villas bourgeoises et en y introduisant une vie sociale. Mais du moment que la majorité des places se transformaient en marché, qu'elles se réduisaient à des sources de recettes pour la municipalité, et que le pouvoir politique y interdisait toutes formes de groupements et de manifestations, alors il ne fallait pas s'étonner de voir se profiler les prémices de leur disparition. D'autre part, l'indifférence des usagers envers la précarité et le délabrement qui menaçaient certaines places, leur passivité face à leur couverture ou à leur réaffectation en stations pour taxis, trahissaient l'absence d'une prise de conscience collective du rôle urbain, social et symbolique des places. Chose qui fut à l'origine de leur dégradation progressive et de leur transformation en non-lieux. Nous sommes ainsi en mesure d'affirmer que les enjeux politiques et économiques ne pouvaient pas, à eux seuls, expliquer la dégradation de ces lieux, que l'indifférence des usagers aggravée par une méconnaissance de l'utilité de ces lieux dans l'embellissement de la ville et le bien-être de la population, avait aussi sa part de responsabilité dans leur décadence et leur agonie.



Bibliographie

Archives Nationales (A.N.T) :

A.N.T. S.E, Cart .621, D.14, S.D.191

A.N.T., S.E, Cart.360, D.10.

A.N.T., M5, Cart. 11, D.20

Archives Municipales de la Municipalité de Tunis (A.M.T)

A.M.T, Service des archives de la Kasba, délibérations du conseil Municipal

A.M.T, Direction des voiries, Rapport de dépouillement

A.M.T, Archive du service contentieux de la ville de Tunis, Document interne élaboré par la Municipalité de Tunis,

B.M. N°. 41, 1920, p. 16

B.M. N°. 51, 1923

ABDELKAFI Jellal, 1986, *La médina de Tunis, espace historique évolutif, enjeu culturel et politique de l'organisation spatiale*, 4 vol, thèse de doctorat en urbanisme, Institut d'Urbanisme de Paris, Paris.

AMMAR Leila., 2007, *La rue à Tunis, réalités, permanences et transformations : de l'espace urbain à l'espace public, 1835-1935*, Thèse en architecture, ENSA, Paris.

BOMPARD Maurice, 1888, *Législation de la Tunisie, recueil des lois, décrets et règlements en vigueur dans la Régence de Tunis au 1^{er} Janvier 1888*, Paris, 1888, 543 p.

CAMBON Paul, 1886, *La propriété foncière de la Tunisie*, Tunis, Imprimerie Française B. Borrel, 1886, 394 p.

DUFAU Jean, 1993, *Le domaine public*, T1, Edition, Le Moniteur, 207p.

ELOY Georges, 1932, *Projet d'Aménagement du Périmètre urbain de Tunis et de sa zone d'extension, mémoire justificatif* », Tunis, dans Bulletin Municipal, 24^e année, 1932, p.534-567.

PIERRE MERLIN, FRANÇOISE CHOAY, 1988, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, PUF, 723p.

MUNICIPALITE DE TUNIS, *Règlement des voiries de 1889, 1904*, dans Valensi Joseph, « Dictionnaire de la Législation municipale de la ville de Tunis, p. 2716295, Tunis, Imprimerie Générale Raide.

MUNICIPALITE DE TUNIS, 1953, *Règlement sanitaire, Arrêté Municipal du 5 Juillet 1908, approuvé par décret du 6 Juillet 1908, complété par les décrets du 7 Juillet 1930, 9 Mai 1931, 8 Janvier 1934, 21 Février 1935, complété par l'arrêté municipal du 10 Octobre 1953* », Tunis.