

Sites et inquietudes

Les opérations intégrées de restructuration urbaine: l'exemple de la Médina de Tunis

ABDELAZIZ DAOULETLI, JAMILA BINOUS et DENIS LESAGE

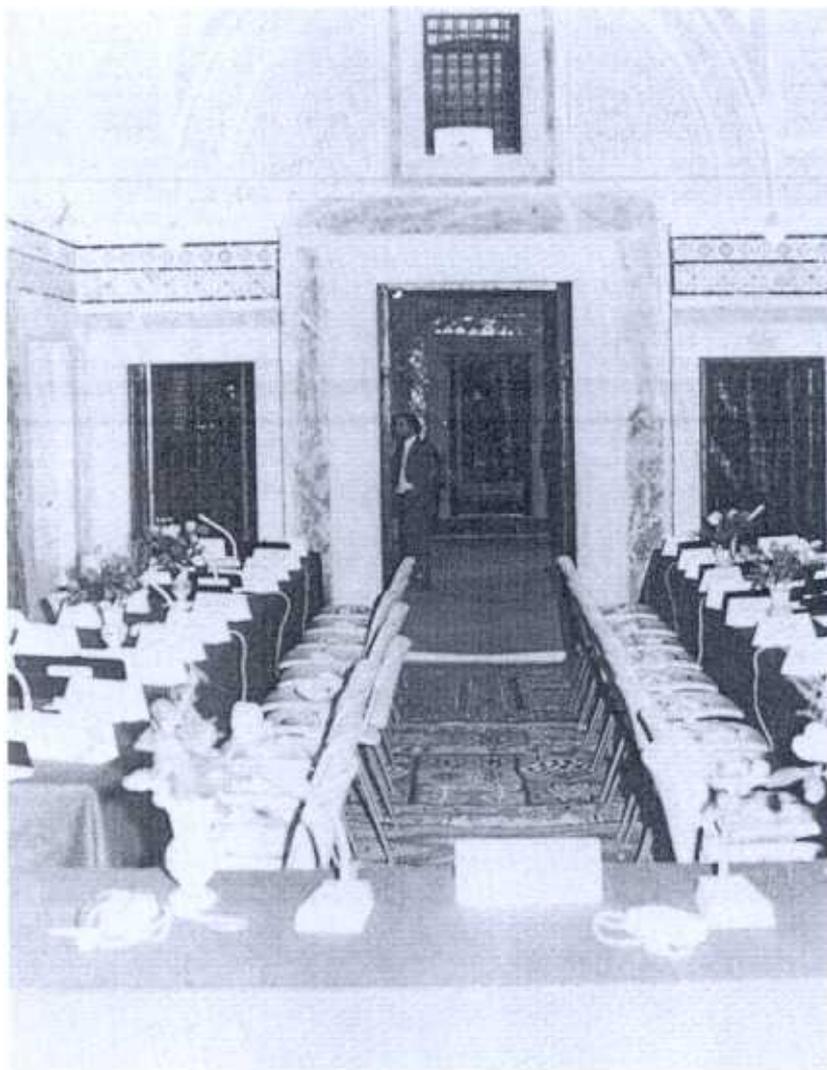


FIG. 1. Médina de Tunis.
Dar Lasram, siège de
l'ASM.

Depuis que la Charte de Venise a vu le jour en 1964 beaucoup d'encre a coulé a propos de sa capacité d'adaptation aux différents contextes culturels autres que celui propre à l'Europe où elle est née, ainsi qu'à l'évolution des idées dans un monde en perpétuelle mutation. Mais notre propos est loin d'élaborer une nouvelle version ou interprétation d'un document qui, bon gré mal gré, demeure jusqu'à présent le premier et sans doute l'unique du genre.

Elaborée en majorité par des Européens qui ont bénéficié de plus d'un siècle d'expériences en matière de restauration et de sauvegarde du patrimoine monumental, la Charte de Venise pouvait ne pas refléter dans l'esprit ou dans la lettre les préoccupations des autres peuples. Elle demeure néanmoins l'expression authentique d'une large et profonde expérience de plusieurs générations de conservateurs, d'architectes et d'intellectuels européens ou imbus des idées européennes, dévoués à la cause du patrimoine architectural. Depuis sa parution, l'Europe et le monde en général, ont connu un engouement réel pour la préservation des témoignages du passé non pas parce que l'impact de la Charte a été aussi profond et aussi large, mais parce qu'également les abus de la civilisation industrielle ont pesé si lourd sur le cadre de la vie qu'on est allé à la recherche d'un nouvel équilibre et d'une nouvelle éthique où le monument historique et les ensemble urbains traditionnels trouvent la place qu'ils méritent.

D'ailleurs, la plupart des peuples perçoivent de plus en plus la préservation des vestiges historiques en relation étroite avec leur identité culturelle. Et plus l'on s'applique à restaurer et à mettre en valeur les monuments et les sites, plus la question doctrinale se pose avec acuité, alimentée de jour en jour par les expériences et les nouvelles connaissances acquises à la lumière de l'élargissement du champ d'application des méthodes et des principes de la Charte de Venise à qui on reproche outre sa spécificité européenne, son caractère peu précis dès qu'il s'agit de l'appliquer aux ensembles historiques. D'où l'acharnement des uns et des autres à la rendre plus claire grâce à des commentaires ou des exégèses ou à la compléter par un document additionnel, une sorte d'appendice réservé au traitement des ensembles historiques.

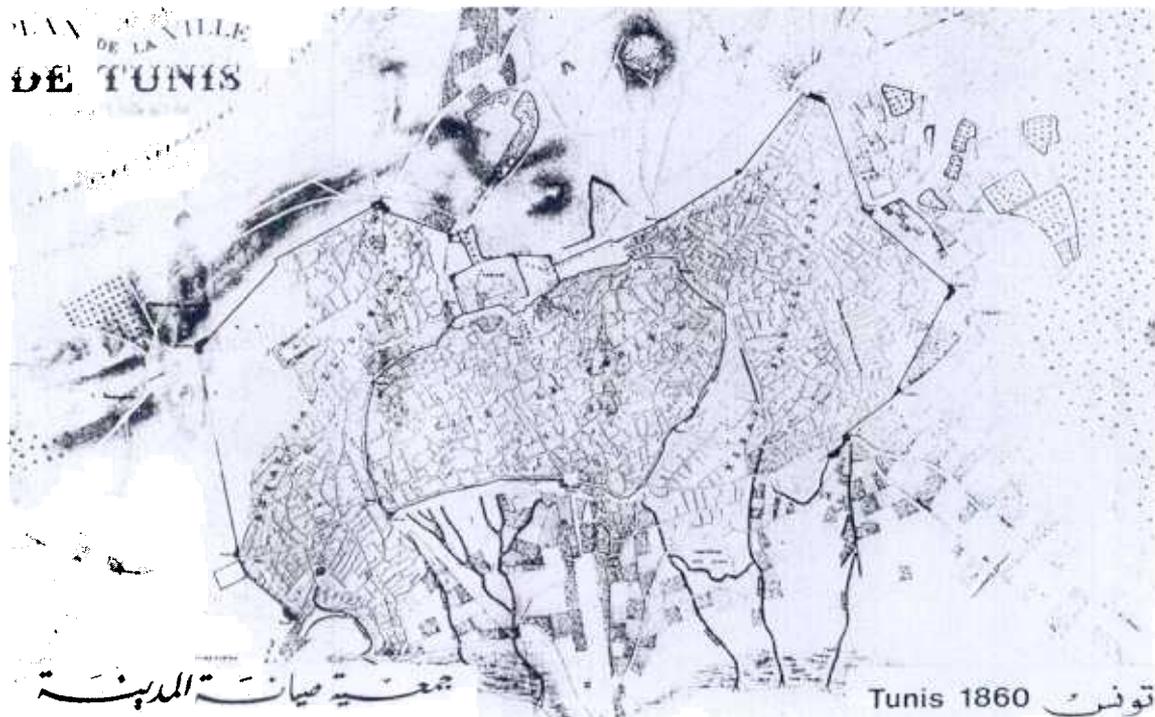
Cette cristallisation de la réflexion autour d'un document souvent considéré comme historique, n'est pas fortuite; elle est le témoignage autant de ses vertus que de ses lacunes. En tout cas, il nous semble vain de continuer 'la dispute' doctrinale alors que de multiples démarches, approches, tâtonnements n'ont pas encore donné leurs fruits, dont les auteurs souvent nouveaux venus dans le domaine de la conservation et appartenant à d'autres cultures que la culture européenne, soulèvent l'étendard de la spécificité et de l'authenticité pour manifester leur refus d'un 'code' qui se veut universel alors qu'il n'a été que l'émanation d'une seule culture. Cependant, rien n'interdit que ce 'code', une fois confronté aux réalités diverses des différentes cultures, acquière avec le temps la

bénédictio de tous. En attendant, il est de bonne méthode de rester à l'écoute des échos qui nous arrivent des quatre coins du monde et d'ouvrir largement les yeux sur les multiples expériences qui se font un peu partout, avant de bannir un 'monument historique' ou d'en créer un autre.

La publication dans la revue *Monumentum* du présent article reflète, effectivement, les soucis de l'ICOMOS de renouveler le débat en le plaçant sur une assise solide fondée sur l'expérience source de toute pensée doctrinale. En prenant comme exemple la Médina de Tunis, on aura présenté le cas d'un site de valeur universelle (classé par l'UNESCO dans la liste du Patrimoine Mondial) mais dont les caractères spécifiques dus tant à la spécificité de la culture arabo-islamique qu'aux particularités des problèmes propres aux pays en voie de développement, exigent une analyse, une démarche et des procédés qui ne sont définis nulle part dans la Charte de Venise.

La question qui reste alors posée est celle-ci: dans quelle mesure cette Charte pensée, codifiée et rédigée en fonction de ce qu'on a souvent considéré comme l'élément primordial, c'est à dire l'aspect architectural démunie de son contexte socio-économique et politique, est-elle apte à suggérer des solutions aux difficultés théoriques et pratiques de la réhabilitation des ensembles qui cristallisent de nos jours et notamment dans des civilisations telles que la civilisation urbaine islamique, l'intérêt et l'attention comme témoignages vivants de la spécificité d'une culture et d'une tradition?

FIG. 2. Tunis, plan de la ville en 1860.



L'organisation urbaine et le modèle urbanistique projection de l'organisation sociale propre à la civilisation islamique (Fig. 2)

En effet toute la ville s'ordonne autour de la grande mosquée et du réseau de souks qui l'enserme. De ce pôle, lieu de l'intensité maximum de la vie publique (religion, administration, artisanat, commerce) l'espace public se prolonge et rejoint les portes de la ville par des axes principaux où sont localisés les activités communes à tous les citoyens ainsi qu'aux gens de l'extérieur. Ces voies principales relient entre elles les portes en passant par le centre de la cité.

Rapport entre espace public et espace privé: liaison et exclusion

Dans les espaces constitués par l'entrecroisement de ces parcours se nichent les noyaux d'habitation comme autant d'alvéoles dont la somme forme l'espace résidentiel, où se réfugie la vie du groupe familial et qui s'oppose à l'espace public, espace de la communauté.

Les rapports entre l'espace public et l'espace privé, rapport de liaison et d'exclusion à la fois, se faisaient à travers une série d'espaces intermédiaires hiérarchisés.

Ces espaces intermédiaires sont:

FIG. 3. Médina de Tunis.
Rue du Divan.

1. Les parcours secondaires (Fig. 3) branchés sur les parcours principaux ayant surtout une fonction de raccord et de desserte où se localisent les



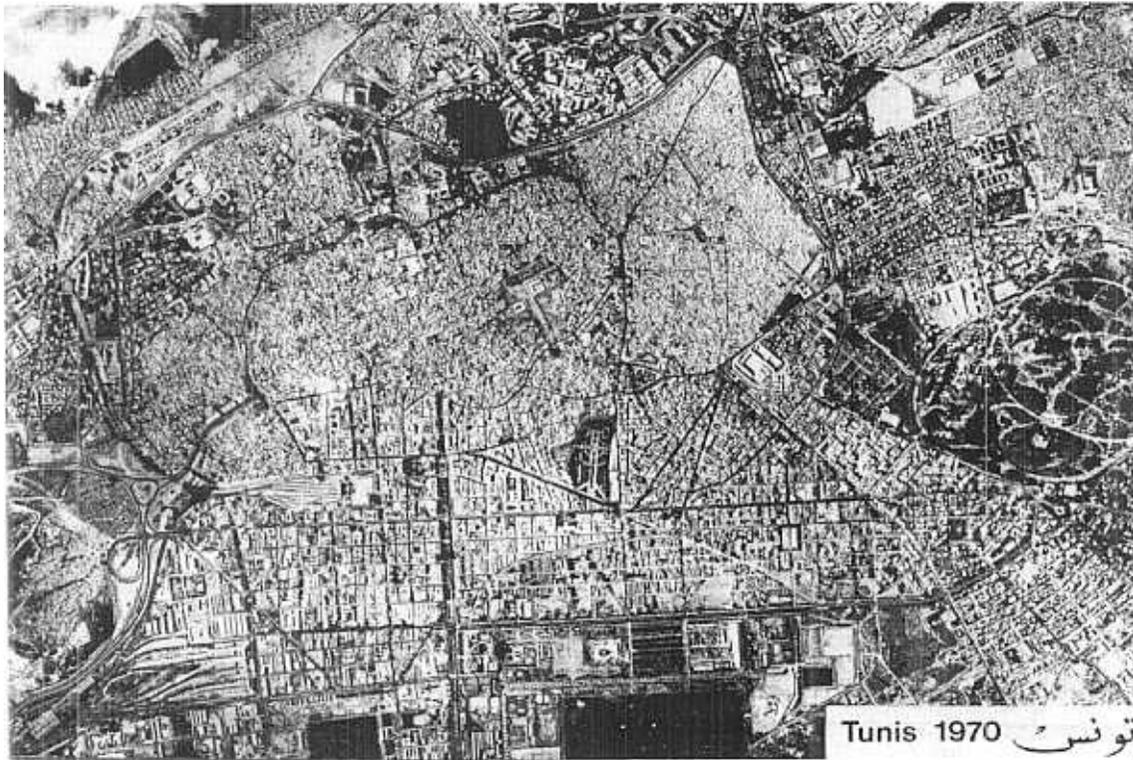


FIG. 4. Tunis, plan de la ville en 1970.

fonctions nécessaires à la vie du quartier: boulangerie, moulin, hammam, kouteb, masjed.

2. Les voies d'accès aux noyaux intérieurs résidentiels, souvent en impasses, destinées uniquement à la desserte des habitations. Elles sont en principe interdites aux non riverains, interdiction matérialisée parfois par une porte; elles ne comportent aucune implantation d'équipements publics.

Ségrégation fonctionnelle

A travers l'analyse des différents espaces, dont l'agencement forme le modèle urbanistique de la Médina apparaît un modèle d'occupation de l'espace qui se caractérise par une nette séparation des fonctions publiques et privées. Cette séparation des fonctions est accentuée par la séparation morphologique entre le réseau linéaire porteur des équipements publics et les noyaux d'habitation. Entre les deux espaces il y a à la fois juxtaposition et séparation.

La ville coloniale et la Médina: le choc (Fig. 4)

Ce fonctionnement va être perturbé au 19^{ème} siècle par la création d'une ville propre à la colonisation à côté de l'ancienne, sur le terrain plat qui sépare celle-ci du lac.

Il en résulte:

1. Une dégénérescence des fonctions économiques 'traditionnelles' par la concurrence des produits manufacturés et par le passage du commerce extérieur entre les mains de la colonie étrangère.
2. Un amoindrissement de la richesse de la bourgeoisie citadine et de l'aristocratie politique et militaire privées à la fois des ressources de l'Etat et des revenus du commerce.
3. Enfin, la Médina perd son hégémonie intellectuelle et idéologique; les nouvelles élites seront formées dans les écoles françaises et non plus dans la Grande Mosquée.

Exode des vieux citadins (Beldi)

Entre les deux guerres commence un mouvement d'exode des 'Beldi' vers les nouveaux quartiers et la banlieue résidentielle, dû à la valorisation du modèle urbanistique et architectural européen et aussi à l'éclatement du groupe familial élargi qui cède la place à la famille restreinte, d'où un souci d'autonomie que les grandes demeures patriarcales ne permettent pas.

Emigration rurale

A partir des années 1930, la Médina connaît un afflux de ruraux prolétariés qui remplacent progressivement les 'Beldi'. En 1968 les $\frac{2}{3}$ des chefs de ménages de la Médina sont nés en dehors de Tunis et le $\frac{1}{4}$ des logements étaient occupés par 4 à 12 ménages chacun avec en moyenne 4 personnes par pièce. Cette densité extrême (520 hab/ha en moyenne) a entraîné une dégradation du bâti.

Dégradation de la qualité de la vie

Lieu d'accueil privilégié de la population immigrée, la Médina est devenue également un centre économique populaire hypertrophié qui dessert la population rurale de toute l'agglomération Tunisoise. Cette hypertrophie des fonctions économiques a accentué la dégradation de la qualité de la vie dans la Médina en entamant l'espace résidentiel. Ateliers et commerces se sont infiltrés dans les noyaux d'habitation.

Dégradation et transformation du bâti, surdensification de l'habitat, hypertrophie des fonctions économiques sont les principales manifestations de la crise de la ville ancienne.

L'urbanisme des percées (Fig. 5)

Pour l'urbanisme colonial, cette ville, abandonnée dans un premier temps à la société indigène, apparut avec le développement des transports automobiles, essentiellement comme un obstacle à la circulation.

Percée de la Kasbah

Elle constituait un bouchon entre le pôle gouvernemental maintenu à la Kasbah et le pôle économique constitué par la ville européenne. L'idée



ancienne de les relier par un axe Est-Ouest qui prolongerait l'avenue Bourguiba (ancienne avenue de la Marine qui joignait la porte de la mer au port) jusqu'à la Kasbah a été clairement exprimée dans les termes de référence d'un concours international lancé en 1959. L'énorme coût d'un tel projet a été le seul frein à sa concrétisation.

Percées des Faubourgs

D'autres projets de percées ont été proposés. Le plan Directeur d'urbanisme de la ville de Tunis (Quaroni Di Carlo 1964) proposait de tailler dans le tissu ancien de la ville basse dans le sens Nord-Sud. Ce programme a reçu un début d'exécution par la percée du faubourg sud à la sortie Sud de la ville créant le boulevard Sidi El Béchir.

Le faubourg Nord affecté par une percée très ancienne (Bab Souika-Bab Saadoun) continue à servir de champ d'investigation aux adeptes de cet urbanisme; ils suggèrent les idées les plus fantaisistes comme la liaison Bab El Khadra Kaadine, au nom de laquelle un îlot entier a été démoli (Sidi El Aloui) ou la liaison Bab Souika Halfaouine. Cette politique a créé une psychose de démolition qui incitait les propriétaires, les occupants et les pouvoirs municipaux eux-mêmes à un attentisme qui se traduisait par la négligence du bâti et des services urbains de base.

FIG. 5. Médina de Tunis.

1—Percée de la Kasbah; 2—Percée Faubourg Sud; 3—Percée Faubourg Nord; 4—Hafsia; 5—Bab Saadoun; 6—Kherba.

L'ideologie culturaliste et l'ASM

A la suite du concours international de la percée de la Kasbah on assiste à la prise de conscience par les tunisois du danger couru par la ville ancienne essentiellement dans son patrimoine monumental (*Fig. 6*). C'est dans ce contexte qu'une Association de Sauvegarde de la Médina (ASM) a vu le jour (*Fig. 1*).

FIG. 6. Médina de Tunis.
Dar Haddad, palais du 17
ième siècle, en 1982.



La doctrine . . .

Cette Association s'est dotée d'un groupe d'études de caractère pluridisciplinaire dont les propositions devaient vite dépasser le cadre des monuments historiques et déboucher sur des interventions intégrées touchant également les conditions de l'habitat, les équipements, les activités. Ces propositions tenaient pour acquise la situation nouvelle créée par le changement de population. Aussi préconisaient-elles la réhabilitation de l'habitat et une mise aux normes des équipements en rapport avec les niveaux socio-économiques et les densités actuelles.

. . . et la réalité?

Mais à l'action, il s'est avéré que l'ASM ne possédait pas les moyens de sa démarche et ce pour plusieurs raisons dont essentiellement l'attitude des responsables politiques qui, confrontés à la crise du logement, n'ont envisagé comme solution à cette crise que la production de logements neufs se préoccupant à peine de la réhabilitation des quartiers anciens. Si bien qu'aucun mécanisme ni institution n'ont été envisagés dans ce sens. A cela s'ajoutait l'optique passéiste développée par une partie importante de la population tunisoise qui ne tenait pas compte de la composition sociale nouvelle créée par les mutations de population et qui rêvait d'une restauration de la Médina que regagnerait sa population d'origine!

L'analyse historique des deux grandes opérations à savoir les aménagements de la Hafsia et l'opération Bab Saadoun entrepris dans l'enceinte de la Médina, permet d'illustrer la diversité des attitudes et des démarches. Il va de soit que les résultats obtenus revêtent parfois un aspect conflictuel ou de compromis mais rarement l'intégration souhaitée.

L'opération Hafsia (Fig. 7)

La Hafsia appelée traditionnellement la Hara abritait la communauté juive de Tunis depuis le Xe siècle. Dès l'installation du protectorat un mouvement d'exode a touché la population riche du quartier d'où une paupérisation qui n'a fait que précipiter la dégradation du bâti.

Un ordre étranger ou la destruction de la Médina

Depuis 1933 l'administration municipale décrète la zone insalubre et propose sa démolition. Le programme de reconstruction du quartier proposé alors ne tient pas compte du tissu traditionnel environnant et vise plutôt l'intégration de cette partie de la basse médina à la ville européenne. La trame viaire projetée est orthogonale et véhiculaire. Son épine dorsale, la voie rectiligne Est-Ouest (de Bab Carthagène à la rue Achour) constitue une véritable percée, qui en toute logique urbaine ne pouvait s'arrêter net à la limite du quartier et devait probablement se prolonger pour rejoindre le boulevard périphérique, entamant ainsi l'homogénéité et la continuité du tissu urbain traditionnel. On note



FIG. 7. Médina de Tunis.
Le quartier de la Hafsia.

également l'introduction du bâti vertical, concrétisée par la construction des trois immeubles HBM à quatre étages, associant à l'habitat des commerces au niveau de rez-de-chaussée en flagrante contradiction avec les principes de ségrégation fonctionnelle de l'urbanisme musulman. Les crises économiques consécutives à la guerre n'ont pas permis l'achèvement de ce programme dont l'aboutissement prévu est l'anéantissement de la médina en tant qu'entité urbaine.

La continuation

C'est seulement en 1954 que la Hafsia revient à l'ordre du jour. Le 22 juillet un décret déclare la zone périmètre de rénovation, ce qui ne fait que bloquer toute initiative privée et aggraver la dégradation du quartier. Les années 1960 s'annoncent par une nouvelle vague de démolitions et la reconstruction ponctuelle d'équipements (deux écoles, un marché, un centre social). Ces opérations, pas plus que les premières, ne s'intègrent dans une politique d'aménagement global du quartier respectant l'environnement urbain traditionnel.

Les premiers pas vers l'intégration . . .

En 1973, l'ASM a mené à terme l'étude de la rénovation de la Hafsia en

définissant un programme d'aménagement ayant pour objectif l'intégration du quartier aux trois niveaux suivants:

1. Niveau urbanistique.
 - (a) Respecter l'organisation urbaine et la morphologie de la Médina.
 - (b) Assurer le raccordement du réseau viaire au réseau existant pour sauvegarder la continuité des parcours et le fonctionnement de la Médina.
 - (c) Implanter les équipements d'un niveau urbain ainsi que les équipements du quartier.
2. Niveau architectural.
 - (a) Promouvoir un habitat horizontal à patio.
3. Niveau socio-économique.
 - (a) Permettre le relogement des populations sur place ce qui implique la nécessité d'un programme d'habitat social accessible aux populations à revenu moyen.

D'autre part, l'ASM intègre cette opération dans une politique d'ensemble et recommande le traitement des ilots contigus à la Hafsia par la réhabilitation du bâti, la démolition des logements insalubres et la reconstruction des espaces libres.

... Les résultats

Finally l'opération s'est soldée par la construction de 100 logements et la reconstruction du souk el Hout qui a permis de rétablir la continuité de l'un des parcours soukiers les plus importants de la Médina. Elle s'est faite dans le respect du modèle urbanistique et architectural traditionnel: séparation des espaces public et privé, intégration dans la trame ancienne, habitat horizontal introverti à patios et terrasses. Mais socialement l'opération est un échec: le coût des logements réalisés pourtant par un promoteur public, la SNIT, exclut la population à faible revenu.

L'idée d'un habitat social à l'intérieur de l'enceinte historique n'a pas été admise. Quant au programme de réhabilitation, ne pouvant être réalisé faute de structures institutionnelles et financières adéquates, il est resté lettre morte.

Operation Bab Saadoun

La zone est située à la frange ouest du faubourg Nord. Elle est constituée par des constructions anciennes dégagées à la suite de la démolition des remparts, auxquelles sont venues s'accoler des constructions précaires élevées sur l'ancienne emprise des remparts. L'opération vise la rénovation de cette frange et pose le problème de son raccord avec le tissu traditionnel situé en arrière plan.

Il fallait démolir pour reconstruire mais fallait il céder à la tentation de

démolir de proche en proche, sur une large zone, au risque de perdre le caractère monumental constitué par l'ensemble du Faubourg nord? Quelle extension donner à la démolition? Quels critères adopter pour définir la zone de rénovation et la distinguer de celle méritant une simple réhabilitation? C'était à ces questions graves et percutantes que la Commission représentant les différents intervenants auxquels on avait pris soin d'adjoindre l'Institut National d'Archéologie et d'Art, devait répondre.

Outre ces préoccupations de conservateurs, les aménageurs avaient également à résoudre les difficultés de l'équilibre financier de l'opération. En effet la surcharge foncière étant trop importante – indemnisation du sol et du bâti, coût de la démolition, coût de la viabilisation il fallait l'alléger et pour ce faire les seuls moyens envisageables étaient:

La répartition de cette surcharge sur le plus grand nombre de mètres carrés d'où une extension considérable de la zone de rénovation.

2. La rentabilisation du sol en admettant dans cette zone le bâti vertical. Il fallait donc trouver le compromis susceptible de garantir la faisabilité du projet sans sacrifier une grande partie du tissu traditionnel.

Le compromis

1. Limiter la rénovation à une frange ne dépassant jamais 50 m de profondeur et sauvegarder le tissu traditionnel situé au delà.
2. Limiter la hauteur des bâtiments: a: R + 4, puisque un bâti vertical semblait nécessaire pour l'équilibre financier de l'opération.
3. Consentir une subvention pour abaisser le déficit. Cette mesure constitue d'ailleurs un précédent justifiable par la volonté municipale d'imposer la préservation d'un ensemble historique tel que le Faubourg Nord.

D'ailleurs sur le plan architectural ces autorités imposèrent un style propre à sauvegarder le cachet de l'ensemble. Le projet devait respecter le passage progressif des constructions anciennes aux constructions neuves au moyen de volumes dégradés, évitant ainsi toute rupture brutale.

... les résultats

L'opération est actuellement dans la phase opérationnelle mais le standing élevé des constructions ne permet pas d'espérer le relogement sur place des populations du quartier. Comme celle de la Hafsia, cette opération n'aura pas par conséquent réussi l'intégration au niveau social posée comme l'un des objectifs de la rénovation.

Notons enfin que la condition posée de mener de pair la rénovation et la réhabilitation a été partiellement respectée, puisqu'une opération de réhabilitation du quartier Kaadine, limitrophe, a été mise sur pied, mais sans moyens financiers adéquats.¹

En conclusion ces deux expériences opérationnelles de l'ASM n'ont

¹ Cette réhabilitation se fait avec le concours du Fonds National de l'Amélioration de l'Habitat qui accorde des prêts dont le plafond est fixé à 1.500D par propriétaire ce qui est très insuffisant.

atteint que partiellement les objectifs assignés. La cause essentielle de cet échec relatif, réside essentiellement dans le fait que les recommandations de l'ASM n'ont pas quitté le petit cénacle des spécialistes pour atteindre les instances dirigeantes, qui sont les seules capables de donner à ces recommandations le support législatif et financier nécessaire à leur concrétisation. Aucune institution de réalisation d'opération de réhabilitation n'existait avant 1981.

Le projet pilote intégré

En 1980 se situe le changement décisif en matière de politique de l'habitat en Tunisie, résultant de l'évolution des idées enregistrée durant les deux dernières décennies.

Les réflexions entamées pour la préparation du 6^o plan quinquennal de développement 1982/1986 introduisent deux préoccupations jusqu'ici négligées dans le programme d'habitat national: la réhabilitation des zones d'habitat spontané et l'entretien de l'habitat ancien.²

Définition

Les divers projets en Médina exposés plus haut constituaient chacun à sa manière, une réaction à la dégradation de la Médina, devenue physiquement tangible depuis les premiers décrets d'expropriation pour cause d'insalubrité parus dans les années 30.

Comme on l'a montré ces actions, généralement ponctuelles, se limitaient à un seul domaine: celui du bâti, que ce soit dans une optique 'progressiste' ou dans une optique 'culturaliste'.

Dans tous les cas ces actions ont souvent eu pour effet secondaire de bouleverser un peu plus encore l'organisation de la Médina.

En effet la lente dégradation de la Médina, les analyses rappelées plus haut l'ont montré dans le détail, se caractérise par un enchevêtrement de causes et d'effets qui ne se limitent en aucun cas au bâti mais touchent au culturel, au social, à l'économique, au foncier, au juridique, que ce soit dans le secteur du logement, celui du commerce ou de l'emploi.

D'où l'évidence qui s'est peu à peu imposée d'intégrer tous ces aspects dans un projet global. C'est ce que nous appelons projet 'intégré', précisément à cause de cette ambition d'intégrer les données architecturales, urbaines, démographiques, socio-économiques, d'emploi et de revenus afin d'essayer d'équilibrer les interactions de ces différentes composantes.

Objectifs

La dégradation de la Médina, en général, progresse plus rapidement à partir des zones de démolitions, que ces démolitions aient pour origine l'insalubrité (Hara) les bombardements de la 2^{ème} guerre (Kherba) ou la suppression des remparts (Faubourgs Nord et Sud).

² Ces préoccupations trouvent une concrétisation précise dans la création de l'ARRU: Agence de Réhabilitation et de Renovation Urbaine—loi n° 81-69 du 1^{er} Août 1981—dotée de toutes les prérogatives nécessaires en matière d'expropriation, d'acquisition, d'aménagement, de promotion, de réalisation de commercialisation et de location.

L'objectif premier d'un projet pilote 'intégré' est de stopper l'évolution négative de ces quartiers et de constituer un pôle attractif viable et vivable pour toutes les catégories sociales, à partir duquel pourra s'amorcer la reconquête de la Médina, actuellement corps étranger dans la capitale, et sa réinsertion dans la vie de Tunis.

Dans le domaine socio-économique, l'intégration signifie: brassage social, solidarité des diverses couches de la société et mélange d'activités, habitat, commerces, emplois, loisirs.

Dans le domaine spatial, l'intégration se traduit par:

1. La continuité urbaine, mémoire de la ville, obtenue par le respect des anciens gabarits et de tracés de voiries
2. La combinaison de rénovation – constructions neuves sur terrains nus – et de réhabilitation-remise en état de constructions existantes.

Fonctionnement

Un projet pilote 'intégré' n'est ni un projet d'assainissement ni un projet d'architecture, ni un projet de création d'emplois, ni un projet d'équipements publics ni un projet d'aide sociale mais tout à la fois; c'est pourquoi sa mise au point et son fonctionnement sont particulièrement complexes et délicats.

Il s'agit d'ajuster ces diverses composantes, avec leur importance respective, faisant appel à des domaines de connaissances variées, où le financier, le sociologue et le juriste sont aussi importants que l'urbaniste, le responsable politique et l'ingénieur.

Outils réglementaires. Sur le plan des documents réglementaires et conformément au code de l'urbanisme tunisien un projet pilote 'intégré' se traduit d'une part par un PIF (Périmètre d'intervention Foncière) définissant la zone à restructurer et d'autre part par un PAD (Plan d'Aménagement de Détail) définissant le cahier des charges de cette zone.

Etudes. Sur le plan technique, un projet pilote 'intégré' comprend les documents classiques, graphiques et écrits, des marchés de travaux publics et d'architecture: avant-projet sommaire, avant-projet détaillé, plan d'exécution, appel d'offre pour les VRD (voiries et réseaux divers) pour les bâtiments conservés (réhabilitation) et pour les bâtiments projetés (rénovation). Mais au préalable s'impose la réalisation des enquêtes sociales et économiques nécessaires à la définition du programme.

Ces documents sont nécessaires mais insuffisants pour un projet pilote 'intégré', dont le succès dépend de la précision des mécanismes de réalisation prévus:

Montage institutionnel. Sur le plan institutionnel il faut prévoir la part et le

rôle des divers intervenants dans la réalisation: municipalité, Etat (pour les équipements) concessionnaires publics (pour les réseaux), agences nationales (AFH, ARRU) promoteurs publics (SNIT, SPROLS) promoteurs privés, propriétaires privés, locataires, intermédiaires financiers (CNEL, FNAH, Banques).³ C'est ce que l'on appelle *le montage institutionnel*.

Montage financier. Sur le plan financier, il faut non seulement définir le coût global de l'opération, mais surtout décomposer ces coûts en coûts non récupérables (à la charge de la puissance publique) et récupérables (auprès des bénéficiaires), évaluer la part de crédit nécessaire, définir la disponibilité de ces crédits auprès des organismes (CNEL, FNAH, Banques) établir le plan de recouvrement de ces coûts et prévoir la gestion de ce plan.

C'est ce que l'on appelle *le montage financier*.

Etude de cas: le projet pilote Hafsia

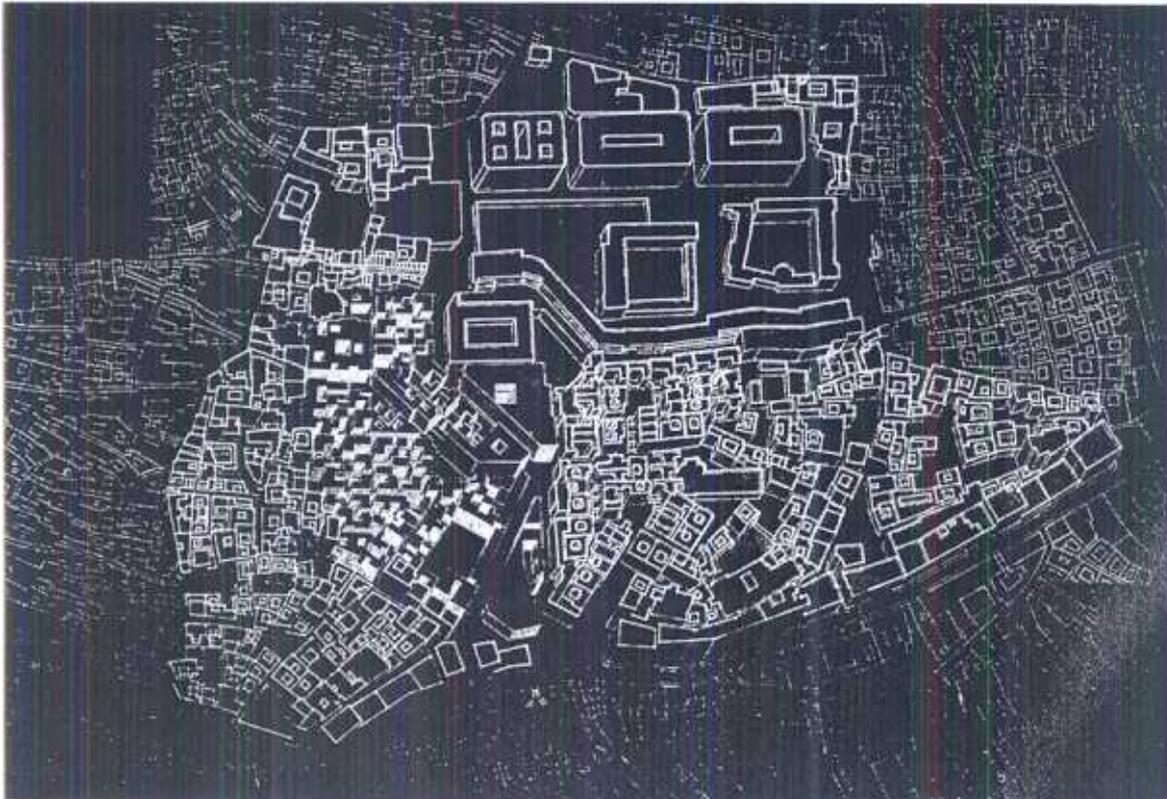
Principes

Solidarité sociale. Il s'agit de conserver sur place les populations pauvres (à revenu médian = 80D/mois)⁴ qui y habitent actuellement et ne pourraient

³ AFH: Agence Foncière de l'Habitat; ARRU: Agence de Réhabilitation et de Renovation Urbaine; SNIT: Société Nationale Immobilière de Tunisie; SPROLS: Société de promotion du logement social; CNEL: Caisse Nationale d'Epargne logement; et FNAH: Fonds National d'Amélioration de l'habitat.

⁴ 80D/mois équivaut au salaire minimum légal en Tunisie

FIG. 8. Médina de Tunis. Projet Hafsia 1981. Axonometrie: en haut—les immeubles de 1945; au centre—le souk et les maisons de 1975; ombrées—la rénovation prévue; à gauche et à droite—la réhabilitation prévue.



supporter la totalité des coûts de réhabilitation de leurs logements et de l'assainissement des réseaux (au total charge de 25 à 35D/m² bâti).⁵ C'est ainsi qu'à été retenu le principe d'une péréquation partielle entre les charges des futurs occupants des bâtiments neufs (habitations de classe moyennes, commerces, bureaux, équipements) et les charges des occupants actuels des bâtiments anciens remis en état.

En clair, les 'riches' nouveaux venus dans le quartier paieront un peu plus que leur part et les 'pauvres' anciennement établis paieront un peu moins que leur part. Cette péréquation sera rendue effective par le truchement d'un fonds de réhabilitation instauré à cet effet.



FIG. 9. Médina de Tunis. Projet Hafsia 1981. La rénovation prévue.

Continuité urbaine. La zone de rénovation du projet (constructions neuves) est entièrement entourée d'une zone de réhabilitation, afin de ne pas laisser face à face un îlot de bâtiments neufs et des constructions vétustes ce qui a souvent pour effet de précipiter la dégradation de l'ancien (Fig. 8).

Dans la conception des îlots neufs, les anciens gabarits et tracés de voirie ont été repris autant que possible afin de relier sans discontinuité les parties anciennes et nouvelles, en pratiquant des modifications mineures d'élargissement à 4 m de certaines voies étroites (Fig. 9).

⁵ Coût moyen de construction neuve à Tunis 80 à 120D/m².

Fiche signalétique du projet⁶

Composantes

1. Voiries et réseaux divers
 - . égouts: extension et/ou recalibrage
 - . eau potable et gaz: extension et/ou recalibrage
 - . électricité: extension et/ou réfection
 - . chaussées: revêtements neufs ou réfection
 - . éclairage public: réseau neuf
2. Habitat ancien
 - . dedensification des logements: pour chaque famille une surface habitable indépendante de 40 m² (égale à la moyenne actuelle de la zone)
 - . remise en état des superstructures et équipements des logements indépendants: au moins 1 point d'eau, 1 WC et 1 cuisine par logement
 - . relogement, si possible dans la zone du projet des familles qui devraient quitter leur logement actuel, soit pour assurer la dedensification soit parce que trop dégradé pour pouvoir être remis en état.
3. Équipements
 - . mise en place des équipements socio-collectifs nécessaires à la vie du quartier: hammam, dispensaire . . .
4. Habitat neuf
 - . construction de logements neufs de standing moyen, pour accueillir des habitants à revenu plus élevé, capables de supporter en partie les coûts de réhabilitation et d'assainissement de l'ancien, de l'entretien du quartier et susceptibles d'assurer un certain brassage social.
5. Emploi
 - . insertion d'activités commerciales artisanales et de bureaux pour améliorer le taux d'emploi sur place.
 - . utilisation prioritaire pour les travaux de réhabilitation et de rénovation de main d'oeuvre recrutée sur place, pour améliorer le taux d'emploi et la qualification professionnelle des habitants du quartier.
6. Monuments
 - . réaffectation des monuments de la zone actuellement utilisés comme logement ou dépôts à des activités socio-culturelles ou hôtelières adaptées à leur structure et contribuant à la revalorisation du quartier.

planchers existants = 60.000 m² à réhabiliter
 planchers à construire = 40.000 m²

Montage institutionnel

1. Maîtrise d'ouvrage: la municipalité de Tunis, maître d'ouvrage, délègue par convention la responsabilité de la réalisation à l'ARRU
2. Études: l'ARRU, maître d'ouvrage délégué, attribue par convention la responsabilité des études à l'ASM.
3. Textes réglementaires: la municipalité de Tunis prépare pour approbation par l'autorité de tutelle les projets de décrets de PIF et de PAD.
4. Maîtrise foncière: expropriation, indemnisation, acquisition et vente de terrains assurées par l'ARRU; l'acquisition de tous les terrains nus est prévue, l'acquisition de terrains bâtis est réduite au minimum.
5. VRD: réseaux à la charge des concessionnaires publics (ONAS, SONEDE, STEG)⁷ voirie et éclairage public à la charge de la municipalité.
6. Réhabilitation patrimoine municipal: assuré par des entrepreneurs privés, commandité par l'ARRU, ou par l'ASM, en régie.
7. Équipements: sous la responsabilité de leurs maîtres d'ouvrages respectifs, municipalité ou Ministères.

⁶ Architectes du projet, Achraf Bahri et Samia Yaïche
⁷ ONAS: Office National d'Assainissement; SONEDE: Société Nationale de Distribution d'eau; et STEG: Société Tunisienne d'Electricité et du Gaz.

8. Rénovation: partie des terrains nus vendus viabilisés à des promoteurs publics ou privés, sur contrat comprenant cahier des charges et avant projet détaillé d'architecture établis par l'ASM; partie des terrains nus municipaux construits directement par l'ARRU pour le compte de la municipalité.
9. Réhabilitation privée: assurée par les propriétaires, avec accès au crédit (FNAH et Banques) et assistance technique de l'ASM.
10. Gestion du Fonds de Réhabilitation: ce fonds alimenté par les plus values de vente de terrains viabilisés, destiné à couvrir partiellement le coûts de réhabilitation pour diminuer les charges des bénéficiaires, sera géré par l'ARRU.

Montage financier

1. Coût global

coûts fonciers	600.000 dinars
coûts d'infrastructure	800.000
réhabilitation de l'existant	1.100.000
relogement	300.000
constructions neuves	3.500.000
imprévus physiques et financiers	1.500.000
	<hr/>
Total	7.800.000 dinars

2. Récupération des coûts

Coûts récupérables: coûts fonciers, partie des coûts d'infrastructure, coûts d'amélioration des logements, coûts de relogement et coûts de construction neuve.

Total récupérable = 96%

Coûts non récupérables: coûts d'infrastructure hors site qui desservent une zone plus large que celle du projet

Total non récupérable = 4%

3. Justification des coûts

Les coûts fonciers comprenant les acquisitions de terrains, les démolitions d'immeuble et les indemnités d'éviction des commerçants. Supportés uniquement par les planchers neufs, ils aboutissent à une surcharge d'environ 20D/m². Les coûts d'infrastructure (neufs et amélioration) sont supportés proportionnellement aux surfaces de planchers qu'ils desservent. Soit environ 3,5D/m² de plancher ancien et 14D/m² de plancher neuf

Les coûts de réhabilitation, établis sur devis, s'élèvent en moyenne à 20D/m² mais le patrimoine privé est en meilleur état: il ne nécessite que 17D/m² en moyenne alors que le patrimoine municipal nécessite 25 à 28D/m².

Les constructions neuves, sont évaluées sur devis à 110D/m² lorsqu'elles sont construites par entreprises et à 70D/m² lorsqu'il s'agit de surélévation bâtie sur un RDC existant, réhabilité, par une équipe de tâcherons.

4. Coûts des logements

Compte tenu de ce qui précède, les coûts des différents logements seront les suivants:

logement ancien réhabilité	(50 m ²) = 1.100.000 à 1.500.000 selon l'état
logement neuf (surélévation)	(50 m ²) = 4.200.000
logement neuf, par entreprise	(90 m ²) = 10.000.000

5. Accessibilité de la réhabilitation

Pour le patrimoine municipal, le loyer après projet doit couvrir le coût de réhabilitation et d'entretien soit 10,7 D par mois (calculé à 7% d'intérêt sur 15

ans) sans tenir compte des loyers actuels. 80% de la population peuvent supporter ces loyers nouveaux.

Pour le patrimoine privé, le loyer après projet doit couvrir de la même façon le coût de réhabilitation et d'entretien soit 10,7D/par mois augmenté du loyer actuel moyen de 10,5D: total 21,2 D/mois.

50% de la population peuvent supporter ces loyers nouveaux.

6. Fonds de réhabilitation

Il a pour but de faciliter les opérations de réhabilitation en subventionnant une partie des réseaux et en offrant des crédits.

<i>Emploi du Fonds</i>		<i>Ressources du Fonds</i>	
Assainissement de VRD	230.000	Plus value sur la rénovation	240.000
Réhabilitation du bâti	1.100.000	Apport de foncier municipal	260.000
		Contribution FNAH	440.000
Frais de gestion	70.000	Contribution Banque Mondiale	460.000
Total	.400.000		1.400.000

La généralisation des opérations intégrées

La répétitivité

Les mécanismes institutionnels et financiers, en particulier le Fonds de réhabilitation, vont être testés sur le périmètre Hafsia, avec la participation probable de la Banque Mondiale puis, après d'éventuelles retouches, sur le périmètre Kherba, avec d'autres participations financières.

Ils seront alors rodés et pourront être étendus à l'ensemble de la Médina, d'autant qu'il ne s'agit pas d'opérations à fonds perdu mais d'opérations où le recouvrement des investissements est maximum (96%), ce qui garantit la possibilité de la répétitivité de ces opérations.

L'extension et la répétition de ces opérations restent encore limitées par un certain nombre d'insuffisances sur le plan institutionnel et financier qui n'incitent pas à la participation des propriétaires privés à ces opérations.

La participation des habitants

La participation des propriétaires privés est essentielle car il est impossible financièrement ou socialement que la puissance publique ou les collectivités locales se substituent entièrement aux propriétaires en prenant en charge tous les frais. Ce qui suppose la mise en place de dispositifs d'encouragement ou d'incitation.

Sur le plan Institutionnel. Le blocage des loyers ne doit pas constituer un obstacle à la réhabilitation et les propriétaires devraient pouvoir récupérer les investissements de remise en état soit par contrat avec les locataires soit par le biais d'une location vente aux locataires, avec la

garantie de l'État. La complexité des tâches ne doit pas non plus rebuter les candidats, qui devraient pouvoir trouver facilement l'assistance technique et juridique nécessaire auprès d'un bureau spécialisé mis en place pour chaque projet pilote, pour la durée du projet.

Sur le plan financier. Le FNAH est un outil précieux mais ses dotations budgétaires sont trop faibles et ses plafonds de prêts trop bas pour des travaux importants qui peuvent atteindre des coûts de 30D/m². Il faudrait sans doute permettre l'accès des propriétaires privés au crédit (CNEL, Banques) pour les opérations de réhabilitation, dans des conditions de durée et de taux comparables à ceux du crédit pour le logement neuf.

Conclusion

L'intérêt de cette étude n'est certainement pas dans la masse d'informations qu'elle livre à la réflexion du lecteur, mais plutôt dans la démonstration de la complexité de la démarche dès qu'il s'agit de réhabiliter un quartier historique de tradition arabo-islamique soumis aux difficultés d'un pays en voie de développement. Il démontre également à quel point les préoccupations limitées du conservateur classique sont inopérantes devant la masse et la diversité des problèmes posés par ces opérations de restructuration qui s'apparentent plus à des opérations d'aménagement urbain et qui font appel à des domaines d'investigation et d'action multiples et spécialisés.

Le cas de Tunis présenté volontairement d'une manière concrète et précise grâce aux problèmes soulevés et aux solutions préconisées, est susceptible d'une part de promouvoir la recherche en matière de réhabilitation des médinas et d'autre part de contribuer à enrichir la réflexion doctrinale sur les méthodes d'approche et de traitement des ensembles historiques dans les pays en voie de développement.

Summary

The widening of the area in which the principles and methods of the Venice Charter are applied has raised the question of how far it can be considered universally valid. Is it possible to apply this 'code', which derives from European culture, to the treatment of a settlement born of a different historical and economic context?

Taking as its example the Medina of Tunis, this article examines the case of a site of universal worth, but which derives its specific characteristics in part from the particular nature of the Arab-Islamic culture and in part from the problems peculiar to developing countries. The analysis, practices and procedures

required by these characteristics are not considered in any depth by the Venice Charter.

Like all Arab-Muslim towns, the Medina of Tunis is organised around the Great Mosque and its surrounding network of souks. From this centre, the focus of maximum activity in the public life of the town (religion, administration, craft centres, commerce), public space extends along axes where communal activities are concentrated.

Residential nuclei have developed in the spaces formed by the intersections of these axes, and the sum of these makes up the residential parts of the town, where the life of the family group is concentrated, in

opposition to the public space, the space for the community.

It is characteristic of this model of land use that public and private functions are clearly separated.

At the end of the nineteenth century a colonial city was built next to the Medina, leading to a decline of 'traditional' economic functions as well as the loss of its intellectual and ideological hegemony.

Sociologically, it resulted in an exodus of the former town dwellers (*beldi*) and an influx of proletarianised peasants.

Having become a reception centre for the immigrant population and a swollen economic centre for the masses, the Medina became dilapidated. Residential quarters were invaded by workshops and businesses, dwellings became overcrowded and often unhealthy.

To these threats are added the readiness of the 'modern' planner to drive openings through to meet traffic needs.

The multi-disciplinary studies which have been carried out since 1967 by the *Association Sauvegarde de la Médina* soon went beyond the consideration of historic monuments alone to include integrated action dealing also with habitat, infrastructure and the activities of the inhabitants.

These new proposals took into account the status quo which had resulted from the change of population in recommending the rehabilitation of the housing areas and the upgrading of the infrastructure while retaining the socio-economic levels and the population densities existing today.

The first aim of an integrated pilot project is to stop the negative evolution of zones which are declining and to turn them into attractive, viable and livable foci for all social categories. Starting from these foci one can hope to set out to recapture the Medina which at present is like a foreign body within the capital.

On the socio-economic plane, integration means: a proper social mix, solidarity between the various strata of society and a mixture of activities, residential, commercial, industrial, leisure.

On the spatial plane, integration means: urban continuity, the memory of the city, achieved by respecting the old models and the street networks. It also means the combination of renewal—new buildings on empty ground—and rehabilitation—putting existing buildings back into a good condition.

The success of an integrated pilot project depends on the sensitivity of the machinery charged with carrying out the task, for example: the institutional set-up which is to foresee the extent and the way in which the participating organisations will be involved (local authority, the State, public and private pro-

moters, owners, tenants, financial organisations), or the financial set-up which has to define the overall cost of the operation, but, more important, must break this cost down into non-recoverable and recoverable costs, draw up a plan to recover the latter, and prepare for the management of that plan.

For the Hafsia pilot project, two principles were laid down.

1. *Continuity of the urban fabric.* The sector of the project area which is destined for renewal is surrounded by a zone destined for rehabilitation, so that the new buildings will not be left face to face with run-down properties, a situation which often results in speeding up the dilapidation of the older buildings. The planning of new blocks has started by retaining the old layouts and street networks in order to join together old and new parts without discontinuity.
2. *Social solidarity.* It is intended that the poorer inhabitants who at present reside in the area should remain there after its rehabilitation. The burden of this rehabilitation, like the cost of cleansing and upgrading the infrastructure are to be divided unequally between the poorer inhabitants and the future occupants of the new buildings. The latter will pay rather more than their fair share. This equalization can only be obtained through the intermediary of a rehabilitation fund set up for the purpose.

This method of action could become more widespread, especially since the investment recovery rate is maximal (96%) and guarantees that these operations can be repeated. It remains true, however, that the success of such operations remains dependent upon the participation of private owners.

This study shows to what a degree the pre-occupations of the traditional conservator are inadequate, bearing in mind the diversity and complexity of the problems posed by operations aimed at restructuring historic urban areas, particularly in developing countries.

Resumen

La ampliación del campo de aplicación de los métodos y principios de la Carta de Venecia plantea el problema de la universalidad de la misma. ¿Es posible aplicar este 'código', que emana de la cultura europea, al tratamiento de un conjunto concebido en un contexto histórico y económico distinto?

Tomando como ejemplo la Medina de Túnez, este artículo presenta el caso de un emplazamiento de valor universal, pero cuyas características específicas,

debidas tanto a la naturaleza peculiar de la cultura árabe-islámica como a las particularidades de los problemas propios de los países en vías de desarrollo, exigen un análisis, prácticas y procedimientos que la Carta de Venecia no considera en su profundidad.

Como toda ciudad árabe-musulmana, la Medina de Túnez se ordena en torno a la gran Mezquita y a la red de zocos que la rodea. Desde este foco, lugar de máxima intensidad de la vida pública (religión, administración, artesanado, comercio), el espacio público se prolonga a través de ejes donde se hallan localizadas las actividades comunales.

En los espacios constituidos por el entrecruzado de estos ejes, se han formado núcleos residenciales donde se refugia la vida del grupo familiar, y que se oponen al espacio público, espacio de la comunidad.

Este modelo de empleo territorial se caracteriza por una separación neta de las funciones públicas y privadas.

A fines del siglo XIX, se instaló una ciudad colonial al lado de la Medina, lo cual provocó una degeneración de las funciones económicas 'tradicionales' de la Medina y la pérdida de su hegemonía intelectual e ideológica.

En el plano sociológico, resultó en un éxodo de los antiguos ciudadanos (*beldi*) y en la afluencia de proletariado rural.

Convertida en centro receptor de los inmigrantes y en centro económico popular hipertrofiado, la Medina experimentó un proceso de degradación. Los barrios residenciales se vieron invadidos por talleres y comercios, y el hábitat quedó hacinado y frecuentemente insalubre.

A estas amenazas se unieron las veleidades del planificador 'moderno' al practicar aberturas para las necesidades de la circulación motorizada.

Los estudios interdisciplinarios efectuados desde 1967 por la *Association Sauvegarde de la Médina* pronto fueron más allá de los monumentos históricos para desembocar en la intervención integral sobre el hábitat, la infraestructura y las actividades.

Estas nuevas propuestas tenían en cuenta el status quo creado por el cambio de población preconizando la rehabilitación del hábitat y la puesta al día de la infraestructura de acuerdo con los niveles socioeconómicos y las densidades actuales.

El primer objetivo de un proyecto piloto integral es el de detener la evolución negativa de las zonas en decadencia y transformarlas en focos atractivos viables y habitables para todas las clases sociales. A partir de estos focos se puede confiar en recobrar la Medina, que es actualmente un cuerpo extraño en el interior de la capital.

En el plano socioeconómico la integración signi-

fica: mezcla social adecuada, solidaridad entre los diversos estratos de la sociedad y unión de actividades, hábitat, comercio, trabajo y esparcimiento.

En el plano espacial la integración se traduce en: continuidad urbana, conciencia de la ciudad producida por el respeto a los antiguos modelos y red viaria; combinación de renovación (construcciones nuevas en terrenos libres) y rehabilitación (puesta a punto de construcciones existentes).

El éxito de un proyecto piloto integral depende de la precisión de los mecanismos de implementación previstos, tales como: el montaje institucional que debe prever el papel y la participación de los diversos organismos (municipio, Estado, promotores públicos y privados, propietarios, arrendatarios, entidades financieras); el montaje financiero que debe definir el coste global de la operación, pero, especialmente, desglosar los costes en recuperables y no recuperables, formar un plan para los recuperables y preparar su gestión.

Para el proyecto piloto Hafsia, se han establecido dos principios:

1. *La continuidad urbana.* La zona de renovación del proyecto está rodeada de un sector destinado a la rehabilitación, a fin de que no queden frente a frente edificios nuevos y construcciones vetustas, lo cual suele acelerar la degradación de lo antiguo. La planificación de los nuevos conjuntos mantiene el antiguo plan y estructura de la vieja red viaria, a fin de unir sin solución de continuidad las partes antiguas y las nuevas.
2. *La solidaridad social.* Se trata de conservar la población pobre que actualmente habita el barrio después de su rehabilitación. Las consecuencias de esta rehabilitación, así como el coste de la puesta a punto de la infraestructura, se dividirán de forma desigual entre los habitantes pobres y los futuros ocupantes de los edificios nuevos. Estos últimos pagarán un poco más de lo que les corresponde. Esta igualización sólo puede obtenerse a base de que intervenga un fondo de rehabilitación creado al efecto.

Este proceso podría generalizarse, sobre todo teniendo en cuenta que la tasa de recuperación de la inversión es óptima (96%) y garantiza la posibilidad de repetir estas operaciones. Cierto es que el éxito de las operaciones depende de la participación de los propietarios particulares.

Este estudio demuestra hasta qué punto son insuficientes las preocupaciones del conservador tradicional, teniendo en cuenta la diversidad y la complejidad de los problemas planteados por las operaciones de reestructuración de barrios antiguos, especialmente en países en vías de desarrollo.