

## Réaménagement portuaire et reconquête des jointures urbaines: regard sur le port de Kélibia (Tunisie)

*Hatem Kabloun<sup>1</sup>*

*<sup>1</sup> Institut Supérieur des Technologies de l'Environnement de l'Urbanisme et du Bâtiment (ISTEUB),  
Université du 7 novembre à Carthage– La Chargaia II, Rue de l'Artisanat, 2 – Tunis  
hatem.kabloun@laposte.net*

### Abstract

Reconnu par ses activités de pêche et de plaisance, le port de Kélibia se présente comme un espace public autour duquel une nouvelle dynamique urbaine s'est produite. Des fragments d'espaces fonctionnels se sont développés autour des fronts d'eau pour annoncer la naissance de nouvelles liaisons urbaines entre la ville et son port. Les mutations à l'origine de ces jointures spatiales n'étaient pas le résultat d'un projet urbain programmé. Elles sont dues à une action sectorielle d'enfermement qui, de par ses effets sur la privatisation de l'espace portuaire, a engendré depuis 1997 son isolement par rapport à la ville. D'où le refoulement des ses usagers et de leurs pratiques. Face à la coupure engendrée par ce projet, des activités émergent sur l'axe qui relie la ville au port. Les mutations introduites par ces activités sur les pratiques urbaines, expliquent comment la reconquête des lieux alternatifs contribue à la reconfiguration des jointures urbaines entre la ville et son port.

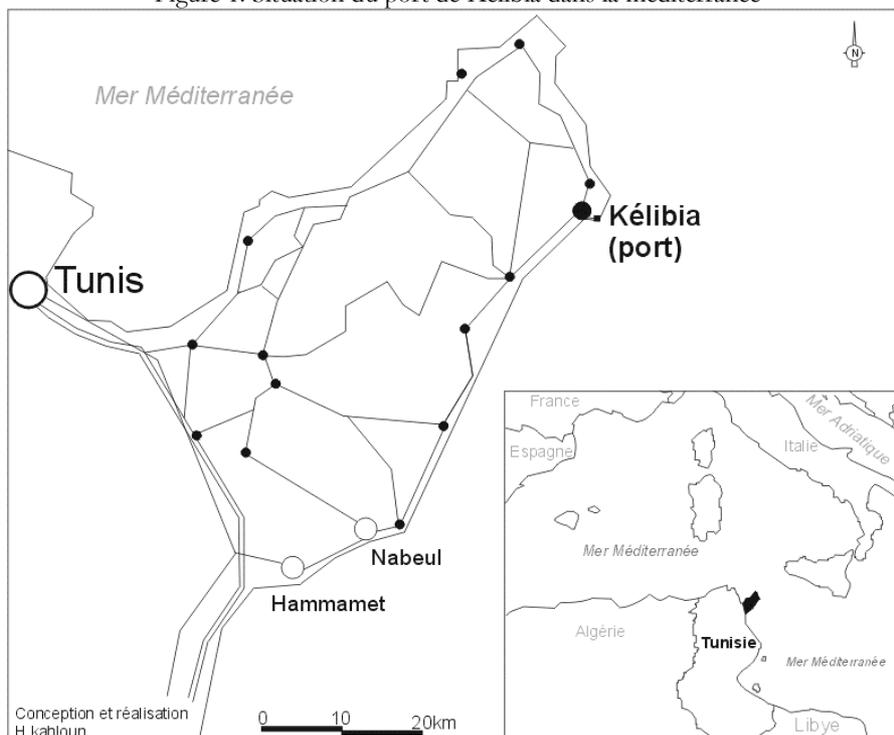
**Key Words:** port, Kélibia-Tunisie, jointures urbaines, aménagement portuaire, usages de l'espace

# Report

## 1. Introduction

Dans le contexte tunisien, les ports sont considérés comme des espaces d'échange souvent conçus comme étant des équipements structurants à fonction économique et commerciale. Citons à titre d'exemple, et en vue d'argumenter ce premier constat, les grands ports de Radès-La Goulette, de Sfax et de Bizerte. Outre les ports artificialisés par des aménagements en marina ou en ports de plaisance, rares sont les villes tunisiennes qui se sont développées et étalées à partir de leurs vieux ports. Face à l'ampleur de l'étalement déconcerté des villes, les ports ainsi que leurs liens avec les villes sont souvent mis en déshérence dans les projets d'urbanisme. Confronté au contexte de libéralisation marqué par le recours pressant à la privatisation des espaces portuaires et de leurs activités, le port de Kélibia, situé au Nord-Est Tunisien et ouvert sur la méditerranée, en a assez rapidement subi les effets. Cet espace qui a tenté pendant plusieurs années de forger son lien avec la ville, s'est transformé d'un ancien port de pêche et de plaisance, en port enfermé. Les aménagements entrepris à partir de 1997, traduisent la logique d'appropriation des espaces publics. Cette logique est souvent légitimée par la nécessité de réguler l'activité de pêche et d'assurer plus de contrôle et de sécurité au port. Le port « réaménagé », annonce son enclavement par des murs encerclant son ambiance et enclavant ses accès traditionnels qui constituaient les artères de liaison entre le centre ville et la mer. En restituant les différentes étapes de l'évolution du port et de ses répercussions sur les liaisons avec la ville de Kélibia, comment le recyclage des fonctions portuaires a-t-il contribué à la transformation des rapports entre le port et la ville. Malgré l'enfermement du port, les logiques de privatisation des usages du port ont-ils contribué, en revanche, à l'émergence de nouvelles jointures urbaines ?

Figure 1. Situation du port de Kélibia dans la méditerranée



Afin d'apporter les réponses aux questions posées, nous avons recouru à un plan d'observation longitudinal, de type "avant-après", qui consiste à analyser l'évolution de la relation entre le port et la ville de Kélibia avant et après le projet de réaménagement. Les instruments d'observation ont été basés sur l'entretien et le questionnaire. Trente entretiens avec les usagers du port (plaisanciers, pêcheurs, ouvriers, responsables, acteurs locaux) ont été réalisés et qui ont permis de dégager des thèmes et des catégories conceptuelles, utilisés dans la présente contribution. En ce qui concerne le questionnaire, il a été réalisé d'une manière exhaustive sur les 62 activités localisées, jusqu'en en 2009 date de l'administration du questionnaire, sur l'axe de la promenade qui relie la ville au port.

## **2. L'évolution des fonctions portuaires: de l'héritage au recyclage**

Dès sa fondation par les Carthaginois au 5<sup>ème</sup> siècle avant J.-C., le port de Kélibia avait joué son rôle de lieu stratégique de contrôle et d'échange. Entre escale commerciale et galerie militaire durant l'ère punique, le port a évolué à un bassin romain abritant une activité de pêche prospère et dominante. Au 19<sup>ème</sup> siècle, avec les Aghlabides, le port regagna sa fonction militaire en profitant de la proximité du fort comme point de garde et de contrôle. Un chantier naval se développa au profit des navires aghlabides. Toutes ses fonctions ont perduré jusqu'au règne des bey husseinites qui développèrent la fonction militaire héritée, à partir de 1881, par le protectorat français. C'est seulement à partir de 1960 que le port de Kélibia a perdu son rôle de contrôle et de garde militaire en faveur du développement des équipements et des résidences militaires qui ont accéléré, à partir de 1962, le rythme d'urbanisation de la zone portuaire et sa jonction avec la ville. Le recyclage fonctionnel qu'a connu le port de Kélibia dans le temps n'a pas été stoppé et l'exigence d'intervenir sur ses infrastructures, épuisées et amorties, explique les actions d'aménagement entreprises à différentes dates notamment le renforcement des infrastructures (extension de l'appontement et prolongement de l'épi) de 1963 à 1983 et le projet d'amélioration des capacités de production du port entrepris à partir de 1984. Ces actions d'aménagement ont eu un effet notable sur le port et ne l'ont pas vidé de ses fonctions de pêche, de plaisance et d'échange. Ceci, contrairement au dernier projet d'aménagement du port. Ce projet s'inscrit dans une stratégie nationale et sectorielle qui consiste en la modernisation des conditions de production et de commercialisation portuaires. Le programme d'aménagement a été engagé dans le cadre d'une action de mise à niveau du port qui devrait répondre aux exigences du marché européen. Ces nouveaux impératifs ont été à l'origine des nouveaux modes de contrôle exercé sur la production, sur la commercialisation clandestine de la pêche ainsi que sur les bateaux et les travailleurs. Le projet d'aménagement du port de Kélibia a été matérialisé par l'installation d'une clôture de béton et par la construction des bâtiments à usage purement commercial. Ainsi recyclé, le port local a été clôturé pour s'ouvrir sur le marché mondial. Un creux brutal dans une succession d'espaces attractifs se crée et engendre une rupture d'échelle qui modifie la continuité du paysage urbain.

## **3. Le port avant son aménagement: un espace public multifonctionnel**

Jusqu'en 1997, le port de Kélibia avait joué le rôle d'espace refuge pour ses usagers. Il était un lieu multifonctionnel de travail, de production, de commerce, de passage et de plaisance. Le port fut un lieu repère de rencontre et d'échange pour une population hétérogène qui venait respirer dans un espace considéré comme « le poumon de la ville ». L'image qu'on se fait du

port dépendait de ses temporalités qui rythment le vécu quotidien et les pratiques des usagers. Le matin et au moment du débarquement, cet espace constitue un lieu d'exposition et de commercialisation des poissons. Avec ses moyens et pratiques traditionnels, le port faisait vivre des familles et intégrait des petits pêcheurs qui trouvaient leurs parts dans le marché qui fut ouvert aux visiteurs. En fin de la journée, le port change de fonction et d'image. D'un espace de pêche et de commerce, il se transforme en un lieu public ouvert aux expositions de peinture et aux manifestations culturelles. Le long de la période estivale, le port se créait un vécu particulier autour d'une aire d'usages diversifiés où la dimension économique se greffait à la dimension socio-culturelle. Le port accueillait plusieurs activités occasionnelles qui participaient à l'amplification de sa convoitise engendrée par la fabrication d'un espace d'interaction avec la ville. Ces éléments qui véhiculaient une image positives du rôle joué par le port comme espace repère et d'intégration, ont disparu suite au projet d'aménagement et d'isolement.

#### **4. L'aménagement de la clôture et l'effondrement de l'image urbaine du port**

Le projet d'aménagement a entièrement isolé le port de la ville sans pouvoir assurer leur articulation. Un mur bordant la limite nord du port interdit tout accès libre à l'ancienne promenade et imposant de la sorte la dégradation de l'image d'une ville communicant avec son port. La logique de bétonisation qui a favorisé la valorisation marchande du port, détruit graduellement sa dimension urbaine. Il en découle que le port de Kélibia a évolué d'un espace public ouvert et partagé, à un espace isolé et contrôlé. Certes, l'installation de la barrière et des bâtiments commerciaux a eu des effets positifs sur le fonctionnement de l'activité de pêche par l'introduction de nouveaux procédés de sécurité, de maintenance et d'hygiène. La mise à niveau du port a permis l'organisation de la production et l'amélioration des conditions de travail. Elle a, en contrepartie, engendré la coupure spatiale, matérielle et immatérielle, avec la ville et le port d'une part, et avec les usagers et leurs pratiques d'autre part. Le port a perdu usagers locaux et étrangers. Son évolution à un espace monofonctionnel renseigne sur la disparition des fonctions traditionnelles de refuge, de récréation, de loisir et d'échange culturel. L'aménagement du port a entraîné la disparition d'un espace animé par ses usagers et par ses activités de commerce occasionnel qui furent installées sur la promenade. L'image collective construite autour du port en tant qu'un marqueur de l'espace urbain a disparu avec la disparition des pratiques et des représentations liées à l'identité de ce lieu qui fut approprié par ses usagers locaux. A la destruction de « l'imagibilité » (Lynch, 1976) du port vécu comme un lieu de construction identitaire et de diffusion, se substitue la visibilité de la clôture qui marque d'une manière aiguë et intense le changement des rapports au port qui passent de la coexistence et la dualité avec la ville, aux conflits et rejets mutuels des pratiques urbaines.

#### **5. Les transformations du port et de la ville: des évolutions désarticulées**

Le projet de privatisation du port par rapport à l'espace urbain s'inscrit dans l'action de régulation engagée par les structures centralisées de l'Etat. Ce projet n'implique ni acteurs ni pouvoirs locaux. Cette action est l'une des formes les plus particulières de l'appropriation publique de l'espace qui s'exprime en la manière de réguler « stratégiquement » l'espace public en dehors d'une planification urbaine harmonieuse de la ville et de son port. Entrepris au sein du périmètre communal de Kélibia, le projet d'enfermement du port ne figurait pas parmi les options du plan d'aménagement urbain de la ville, mais faisait l'objet d'une décision prise par

les institutions extra-locales notamment l'Agence des Ports et des Installations de pêche. Cette décision malencontreuse trouve ses explications dans la logique des projets zonaux qui renvoie au pouvoir d'appropriation brutalement, et de transformer d'une manière artificielle les fronts d'eau en vue de leur valorisation économique. Ces propos qui renvoient au caractère inopérant des outils de planification dans la maîtrise de l'étalement urbain des villes tunisiennes, renseignent sur les limites d'une telle conception paradoxale des liens entre la ville et son port dans les projets d'aménagement.

Certes, l'évolution du port et de ses fonctions dans le temps n'étaient pas détachée de l'évolution de la ville. L'examen du zoning défini par le plan d'aménagement urbain de 2008 montre que la zone portuaire ne représente que 10% du périmètre communal de la ville. Notons que Kélibia est une ville moyenne de 45000 habitants répartis sur 12740 logements (INS, 2009) dont 80% sont situés dans des zones d'habitat individuel de type groupé ou en bande continue où la densité moyenne pourrait atteindre 60 logements à l'hectare. La ville s'est développée, d'abord, à partir d'un centre traditionnel (cité Ksiba) pour s'étaler, ensuite, sur les grandes voies et les réserves foncière et agricole avoisinantes notamment celles attenantes au port. Cette extension spatiale en direction du port a été encouragée par les nouveaux lotissements aménagés par les opérateurs publics et privés, essentiellement l'Agence Foncière de l'Habitation qui a aménagé à partir des années 1980 la cité résidentielle AFH au nord-est de la ville. Une lecture morphologique de l'avenue des Martyrs, axe principal qui relie la ville au port, fait apparaître une nette fragmentation de l'espace résidentiel dès que l'on se dirige vers le port. Des logements pavillonnaires composés de villas isolées et de résidences secondaires se distinguent par leurs façades et par leurs traitements architectoniques, ce qui témoigne d'une nouvelle forme d'appropriation de cet axe. En effet, sur l'avenue des Martyrs et au niveau du boulevard de l'Environnement, se situent les quartiers aisés notamment la cité Ennour (La lumière) et la cité du Stade. Ces quartiers aisés se greffent sur les anciennes habitations traditionnelles situées à proximité du port. Jusqu'aux années 1980, cette zone avait servi pour le logement des pêcheurs et des migrants qui venaient chercher des emplois soit dans le port et dans les quelques équipements touristiques induits, soit dans l'industrie manufacturière et agroalimentaire.

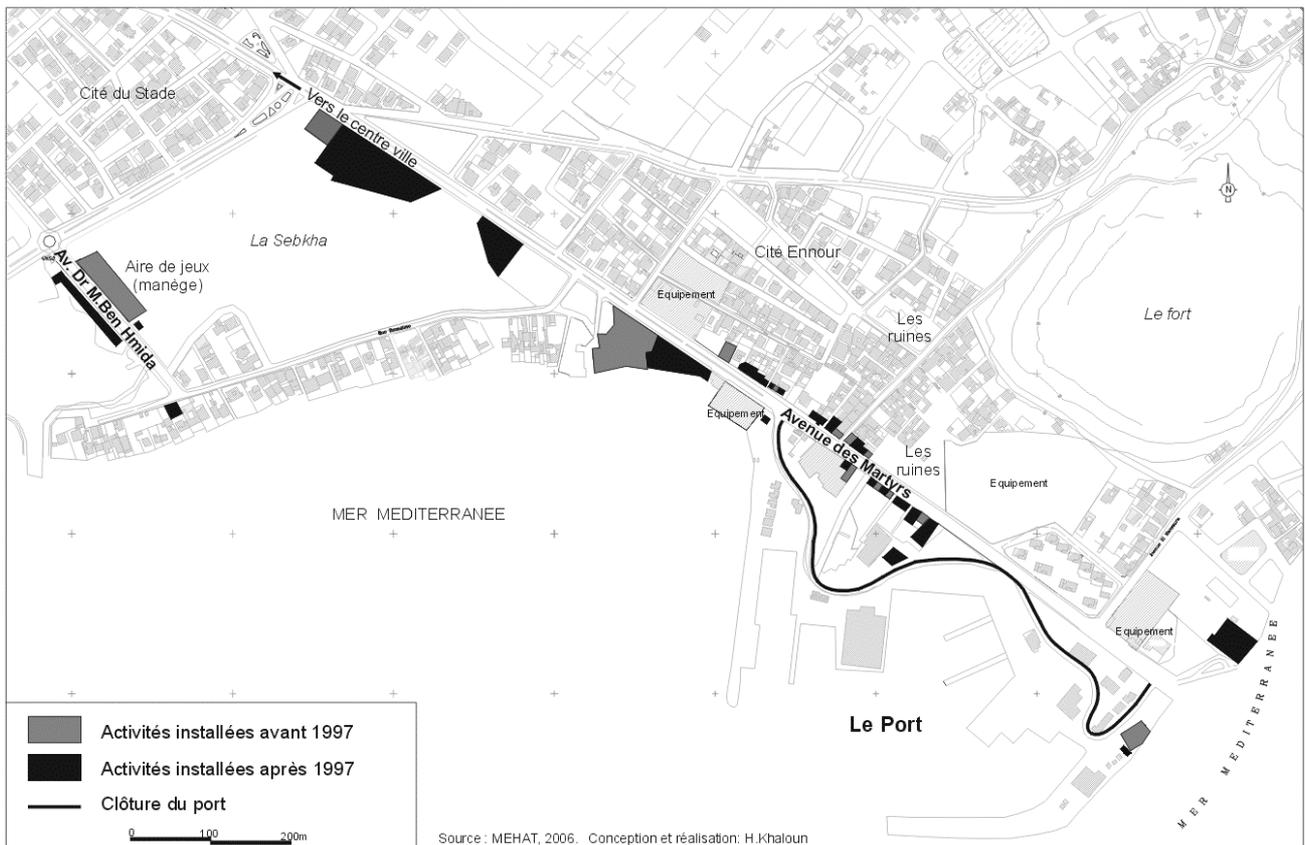
Si nous avons mis en exergue l'évolution du port d'une part et de la ville de l'autre, c'est pour montrer que ces transformations étaient à l'origine de l'émergence d'un espace jointif entre le port et la ville. Cet espace qui s'est développé d'une manière désarticulé et sans vision prospective, a accueilli dans une phase ultérieure les nouvelles activités de commerce et de service. Les pratiques urbaines qui ont accompagné ces activités et ont constitué une nouvelle forme d'appropriation de l'espace, contribuent à la reconquête des liaisons entre ville et port.

## **6. Les nouvelles alternatives à la clôture du port : effets des usages urbains sur la reconquête des jointures port-ville**

Isolé de la ville, le port de Kélibia continue à fonctionner en tant qu'espace spécialisé et privatisé. Ses aires d'usages traditionnelles qui abritaient les activités artistiques et commerciales (foires, Kiosques, manifestations, expositions d'art...) se sont délocalisées vers de nouveaux lieux d'accueil pour les visiteurs et les plaisanciers chassés par les volumes muets des enceintes. Cette rupture qui a réduit la fonction portuaire à sa valeur marchande, a contribué, en revanche, à la reconfiguration de la relation entre la ville et le port. De nouvelles activités de commerce et de service se sont développées le long de l'axe reliant le port à la ville pour annoncer l'avènement de nouvelles pratiques de l'espace urbain. Les aires de jeux, les terrasses des

nouveaux cafés et des restaurants constituent désormais de nouveaux lieux refuge qui viennent remplacer la promenade du port.

Figure 2. Les activités installées sur la zone d'étude avant et après la fermeture du port



L'enquête par questionnaire a permis de mettre en évidence l'évolution fonctionnelle qu'a connue cet axe de liaison. Sur l'avenue des Martyrs ou sur son embranchement avec l'avenue du Dr. Mongi Ben Hmida, la fonction urbaine de liaison et de circulation ainsi que les pratiques de promenade associées à cet espace, ont subi les répercussions de la prolifération des activités économiques. En effet, sur deux kilomètres de liaison, cet espace accueille 62 activités de commerce et service installées avant ou après la fermeture du port. Il s'agit d'activités liées au tourisme local, à la consommation, à la restauration, au loisir et aux services de proximité. Comme le fait apparaître le tableau suivant, 70,6% des activités se sont installées après la fermeture du port contre 29,4% qui existaient depuis les années 1960. La répartition des activités sur l'axe principal de liaison et de promenade, plus particulièrement l'avenue des Martyrs, témoigne de la transformation fonctionnelle qu'a connue cette artère suite au réaménagement du port. En effet, sur les 86,3% des activités inventoriées, 58,8% sont récentes.

Table 1. Répartition de l'évolution des activités sur les axes de liaisons ville-port

Date d'installation	Axe	Avenue Dr Mongi Ben Hmida (%)	Avenue des Martyrs (%)	Total (%)
Installation avant 1997		2,0	27,5	29,4
Installation à partir de 1997		11,8	58,8%	70,6
Total		13,7	86,3%	100,0

Source : enquête personnelle, 2009.

Les effets de l'évolution des activités sur la reconfiguration spatiale de la jointure ville-port semblent remarquables. Ils s'expriment par les changements de vocations et d'usages qui ont concerné aussi bien le sol que les bâtiments et les façades urbaines. Ces effets peuvent être décernés dès que l'on étudie la transformation des modes d'usage et d'occupation des locaux enquêtés. En effet, si 37,3% des activités ont gardé le même usage, 25,5% d'entre elles ont bénéficié de l'ancien statut commercial des locaux pour installer une nouvelle active liée à la consommation ou à la restauration touristique. Après avoir été construits, les interstices ont accueilli de nouvelles activités qui représentent 25,5% des locaux. En agrégeant les données du tableau suivant (tout en écartant les activités ayant bénéficié du même usage), nous pouvons constater que les changements d'usages fonctionnels des propriétés qui ont accueilli les locaux, ont concerné 62,7% des activités dont 45,1% se sont installées à partir de 1997. La profusion de la fonction résidentielle sur cet axe explique l'importance des changements d'usages qui ont concerné le tissu d'habitat. D'ailleurs, 29,4% des locaux enquêtés avaient partiellement changé leur vocation résidentielle en transformant les surfaces non bâties juxtaposant l'axe en locaux de commerce ou de service.

Table 2. Evolution de l'usage du sol par les activités

Date d'installation	Ancien usage du sol				Total (%)
	Habitat	Terrain non construit (%)	Même usage : activité (%)	Autres usages (%)	
Installation Avant 1997	3,9	13,7	11,8	0,0	29,4
Installation à partir de 1997	25,5	15,7%	25,5	3,9	70,6
Total (%)	29,4	29,4	37,3	3,9	100,0

Source : enquête personnelle, 2009.

Au-delà de cet axe de liaison, certaines activités saisonnières qui étaient installées à l'intérieur du port ont migré vers les abords de la sebkha où elles occupent des structures provisoires et légères et profitent de la proximité de l'aire de jeux.

## 7. Conclusion

En dépit de sa clôture, le port de Kélibia a contribué à l'émergence de nouvelles pratiques de l'espace urbain. La reconquête des espaces alternatifs par le regain de nouvelles activités, explique comment les ports déterminent leurs rapports avec les villes soit par l'évolution de leurs fonctions soit par l'évolution de leurs représentations par les usagers. Les jointures urbaines entre villes et ports semblent évidentes lorsqu'elles sont observées en tant que résultantes soit de l'étalement urbain, soit de l'évolution des fonctions portuaires. La complexité des rapports qui se nouent entre ces entités devraient être recherchés dans les différents modes d'occupation et d'usage des jointures encore peu étudiés par les milieux académiques. Les mécanismes d'appropriation matérielle et immatérielle de ces espaces urbains, souvent gelés ou mis en réserve, sont au centre de cette problématique, car ils permettent de poser de nouveaux enjeux à l'appréhension des rapports entre les ports et les villes.

## Bibliographie

- Abric J.-C., "Pratiques sociales, représentations sociales", in *Pratiques sociales et représentations*, Abric J.-C. (s.dir.), PUF, Paris, 1994
- Augoyard J.-F. et al., *L'espace urbain et l'action artistique*, CRESSON/PUCA, 2000
- Bassand M. Compagnon A., Joye D., Stein V., *Vivre et créer l'espace public*. Presses Polytechniques et Universitaires romandes, Lausanne, 2001
- Baudouin Th. (s. dir. de), *Urbanité des cités portuaires*, L'Harmattan, Paris, 1997
- Bergel P., "Appropriation de l'espace et propriété du sol", in *Norois*, 195-2, 2005  
<http://norois.revues.org/index479.html>
- Bioteau E., "Usage et symboliques des représentations spatiales en Roumanie postcommuniste", in *Norois*, 195-2, 2005  
<http://norois.revues.org/index565.html>
- Birou A., "Appropriation de l'espace et pouvoirs dominants", in *CIHEAM (Options Méditerranéennes)*, N. 23, Paris, 1973
- Brossard S., "De quoi rêvent les citoyens des ports ?", in *Les Annales de la Recherche Urbaine*, N. 55-56, 1992
- Cain A., (s. dir. de), *Espace(s) public(s) espace(s) privé(s)*, L'Harmattan, Paris, 2004
- Chaline C., "Le réaménagement des espaces portuaires délaissés", in *Les Annales de la Recherche Urbaine*, N. 55-56, 1992
- Fournier J.-M., Chourio G., Echeverría A., "L'appropriation socialement différenciée de l'espace urbain de Maracaibo (Venezuela)", in *Norois*, 195-2, 2005  
<http://norois.revues.org/index501.html>
- Institut National de la Statistique, *Recensement Général de la Population et de l'Habitat, estimation de la population 2009*, Tunis, 2009
- Jamin A., "La place de l'autre. Construction et manipulations des figures de l'autre à travers les usages de son espace. Politiques de patrimonialisation, stratégies d'appropriation et de dépossession, délocalisation symbolique des altérités : un regard écosociologique sur le cas mexicain", in *Esprit Critique*, Vol.06, N.01, 2004  
<http://www.espritcritique.fr/0601/esp0601article04.html>
- Mathé A., "Le port, un seuil pour l'imaginaire", in *Les Annales de la Recherche Urbaine*, N. 55-56, 1992
- Mehat-Direction de l'Urbanisme, *Plan d'aménagement Urbain de la commune de Kélibia*, Tunis, 2008.
- Simar M, Fortin M.-J., Tremblay M.-H., "L'appropriation de sites et paysages urbains requalifiés: regard sur le Vieux-Port de Chicoutimi", in *Environnement Urbain (EUE)*, V.3, 2009
- Veschambre V. "Le recyclage urbain, entre démolition et patrimonialisation: enjeux d'appropriation symbolique de l'espace", in *Norois*, 195-2, 2005  
<http://norois.revues.org/index548.html>