

# portus plus

## Restore life to abandoned ports: the issues of reconciliation of the Bizerte city with its Vieux-Port

**Hatem Kahloun**

Institut Supérieur des Technologies de l'Environnement, de l'Urbanisme et du Bâtiment, Université de Carthage, Tunis  
hatem.kahloun@laposte.net

After being deserted, the Vieux-Port of Bizerte is now a stage of action for many Stakeholders. The rehabilitation and the successive development projects, announced the enhancement of the port image and therefore the evolution of its uses. Despite the divergence of the modes and the scales of intervention, the stakes posed by local and central actors, converge to the challenge of reconciliation of the city with its Vieux-Port. The ambition to revitalize this place and to impose a kind of space compromise, has attracted users to rediscover the Vieux-Port and to reappropriate it. By observing the changes introduced into the port, its role as a helpful central space seems to influence the representations and the practices of users. The heterogeneity of visitors and of their uses, undeniably testifies to the new image created by the port as a symbolic and recreational space.

### **Keywords**

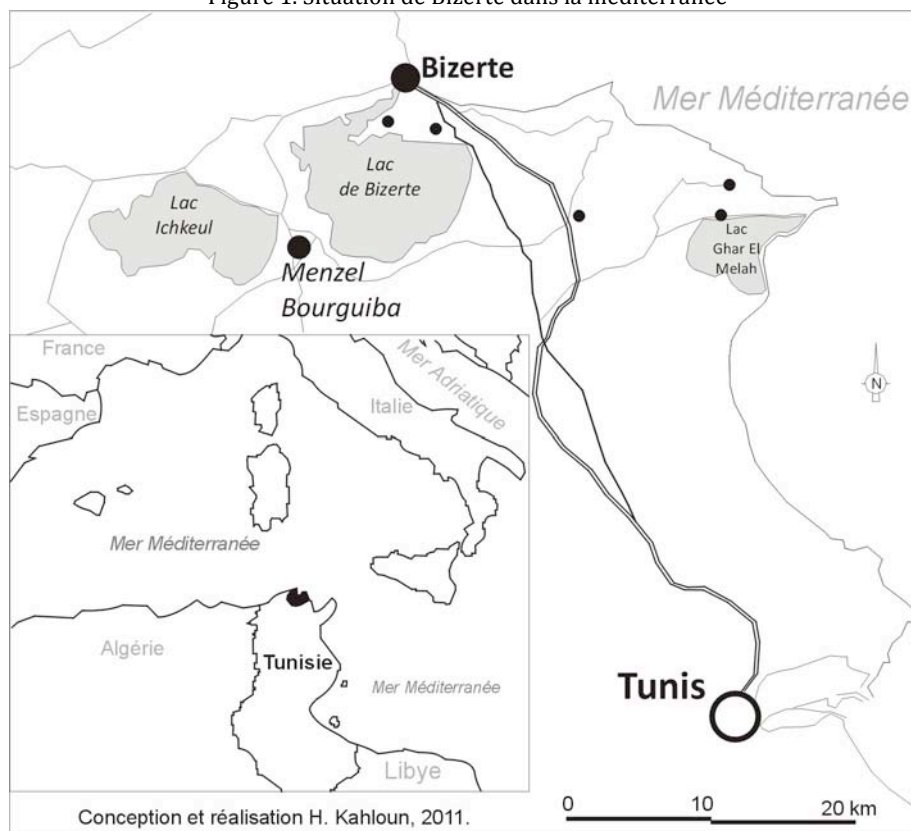
**Vieux-Port; Bizerte; reconciliation; project; image; use**

# Redonner vie aux ports délaissés: les enjeux de la réconciliation de la ville de Bizerte avec son Vieux-Port

## Introduction

Ville portuaire qui se déploie, par excellence, sur quatre « portes » (Vieux-Port, port commercial, port de plaisance et port de pêche de Zarzouna), Bizerte suggère très pertinemment l'intérêt que pouvaient représenter les ports dans leurs rapports à la ville. Pour s'en tenir au cas du Vieux-Port, les projets de réhabilitation et d'aménagement de cet espace, témoignent du rôle joué par les acteurs dans la revitalisation des espaces portuaires délaissés. Une mise en contexte de cette question, suppose de révéler, d'ores et déjà, la vocation commerciale et ludique du Vieux-Port de Bizerte qui nourrit par son image symbolique et son accessibilité, les désirs et les enjeux des usagers. Face à sa dégradation, le Vieux-Port a été graduellement mis en projet. Les interventions introduites à différentes dates, semblent modifier l'image assignée au port. D'un espace délaissé, ce dernier évolue vers un lieu où s'entremêlent les dimensions matérielles et immatérielles. A travers l'analyse de différents projets d'aménagement qui ont contribué à l'évolution des usages du Vieux-Port, cette réflexion tentera de mettre les enjeux des intervenants en perspective de la réconciliation de cet espace avec la ville. Afin de répondre aux objectifs de cette recherche, un plan d'observation de type transversal a été mis en œuvre. L'observation menée avant et après l'aménagement du quartier portuaire a permis de suivre l'évolution du Vieux-Port et de ses usages dans le temps. Ce devis longitudinal qui repose sur la périodisation de la mise en projet du port, a été complété par une enquête par questionnaire menée auprès d'un échantillon de 250 usagers du Vieux-Port et de ses espaces attenants. En l'absence d'une base de sondage, l'échantillon empirique a été tiré selon la méthode de Politz. La détermination des itinéraires de circulation et de visite avait révélé l'importance des quais en tant que lieux privilégiés pour la réalisation de l'enquête.

Figure 1. Situation de Bizerte dans la méditerranée



## Le Vieux-Port délaissé: de l'épanouissement à l'essoufflement

Comptoir phénicien qui remonte au premier millénaire avant J.C., Bizerte<sup>1</sup> fut à la veille du Xème siècle une ville maritime traversée par un gros fleuve poissonneux. Un port discret qui enjambe la ville, témoigne de la valeur défensive donnée aux marins et à leurs dirigeants. Reconquis par les Turcs au XVIIème siècle, le Vieux-Port continua à affirmer la vocation portuaire de la ville en constituant un point d'attache de la flotte d'Etat composé de vaisseaux longs (Dougui et al., 2005). Outre l'épanouissement des fonctions commerciales et militaires, la Course exercée, à différentes périodes, par les Turcs, les Andalous et les Espagnols, avait constitué la principale activité maritime qui contribuait à l'animation du Vieux-Port. Si ce dernier continua à accueillir des bateaux corailleurs (Dougui et al., 2005), son essoufflement, au début du XIXème, siècle avait privé la ville de ses sources maritimes.

Le Vieux-Port de Bizerte avait constitué jusqu'à la fin des années 1880 le cœur de la ville vers lequel toutes les voies convergent. C'est autour de ce front d'eau que deux tissus, traditionnel et moderne, se sont juxtaposés suivant des temporalités différentes. A la veille du XXème siècle, le Vieux-Port qui longeait la médina, se trouvait ségrégué par une trame orthogonale qui défigure, par ses volumes coloniaux, le Vieux-Quartier portuaire. Le protectorat français installé en Tunisie à partir de 1881, faisait décidément de Bizerte une base d'opération. Creuser un chenal reliant la mer au lac était l'option stratégique envisagée par la France pour construire sa base navale et affirmer, ainsi, sa politique de « point d'appui » méditerranéen (Venier, 2004, 109). Sur le nouveau canal Sud, le port militaire et commercial fut ouvert en 1892. Il accueillit, bel et bien, toutes les flottes de la Méditerranée. Par l'immensité des remblais entreposés sur l'ancien canal Nord, le Vieux-Port se trouva, d'ores et déjà, enfermé entre la médina et la ville européenne édifiée sur de vastes marécages.

Figure 2. Le Vieux-Port de Bizerte avant l'ouverture du pont mobile «El Habib» en avril 1980 (Pont qui assure la liaison entre la rive nord et la rive sud du canal de Bizerte)



Source : OTC, Tunis.

<sup>1</sup> Du romain *Hippo Diarrythus* et du latin *Hippo acra* Bizerte (ou en arabe Banzart), signifie «la ville traversée par l'eau».

A l'abri de ces fortifications défensives (la Kasba sur la rive nord et la Ksiba sur la rive sud du canal), le quartier du Vieux-Port avait harmonisé jusqu'au début du XX<sup>ème</sup> siècle différentes activités maritimes, commerciales, culturelles et résidentielles. C'est autour de cet espace que les souks (marchés), disposés en corps de métiers, se concentraient en développant différentes spécialisations artisanales. Les quais avaient également constitué le lieu de fêtes foraines et religieuses qui réunissaient les habitants autour du Vieux-Port.

Déconsidéré par son chenal ensablé, le Vieux-Port n'accosta qu'une flottille composée de petites embarcations motorisées. Le repli de la fonction économique et patrimoniale de la ville historique, désormais occupée par une population immigrante, mettait le Vieux-Port en déshérence en faveur de l'épanouissement de la ville moderne et de son nouveau port commercial. A la veille de l'opération de dragage entamée en 1991, le Vieux-Port avait constitué un lieu de déversement des eaux usées, ce qui a détruit son image et a réduit sa fréquentation par les usagers et les touristes. Il s'ensuit que les quais, partiellement dégradés de part et d'autre du chenal, étaient abandonnés par les visiteurs. Bien que des magasins de commerces et de services continuent à occuper les façades vétustes, des locaux se fermaient et d'autres s'installèrent sur les grands axes annonçant une nouvelle image de la centralité. Cette dernière avait complètement tourné le dos au Vieux-Port et à son quartier. Du fait de la dégradation du cadre architectural et de la faible accessibilité du site, le Vieux-Port est lentement entré en léthargie. Espace délaissé et pollué, le Vieux-Port étaient jusqu'à la fin des années 1990 privé d'intervention lui permettant de réconcilier son image avec celle de la ville.

## **Le Vieux-Port en projet : quand les échelles d'intervention s'entremêlent**

Malgré la présence de deux plans d'aménagement urbain<sup>2</sup>, le Vieux-Quartier portuaire ne bénéficie pas aujourd'hui d'une réglementation particulière. Pour s'en tenir aux règlements d'urbanisme, les documents actuellement à l'œuvre préconisent des actions de revitalisation qui concernent l'ensemble de la zone centrale. De la maîtrise de la densité au sein de la médina à la « refunctionalisation » des monuments à des fins culturels, ces règlements étaient sans intérêt certain sur la réintégration de cet espace dans la dynamique urbaine de la ville. Bien que la commune ait été en charge de la réalisation de ces documents, l'enjeu de la réconciliation urbaine n'apparaît pas clairement dans ce type de projet. Des initiatives publiques mais ponctuelles ont, par ailleurs, milité en faveur de la mise en projet du Vieux-Port.

### *Les initiateurs du projet d'aménagement: des prémisses pour une vision d'ensemble*

Soucieux de la symbolique du lieu, des acteurs locaux ont pris conscience, en 1995, de la nécessité d'entretenir l'image patrimoniale du Vieux-Port. A l'instigation de l'Association de Sauvegarde de la Médina de Bizerte (ASM-Bizerte), une commission de réflexion composée de dirigeants locaux (maire, conseil municipal, gouverneur, représentants d'entreprises publiques) et des habitants du Vieux-Port fut instituée. Elle s'est chargée de la définition d'un ensemble de principes et d'actions qui visent le réaménagement et la réhabilitation du Vieux-Quartier portuaire. Les enseignements tirés des recommandations, révèlent l'intérêt porté à la réconciliation de Bizerte avec son Vieux-Port et au souci de la revitalisation de cet espace patrimonial et économique. De ce principe initiateur découle une série d'interventions déclinées en quatre domaines. De prime abord, l'urgence de la réhabilitation du Vieux-Port et des quais s'est imposée. Les premières initiatives étaient orientées vers le dragage du bassin et la mise en place d'un système de renouvellement et de pompage des eaux, stagnées depuis 1990. Le deuxième domaine visait la valorisation de l'espace public par l'amélioration de l'accessibilité et la piétonisation des quais. A cet égard, les interventions consisteraient, d'abord, à réduire la place de la voiture sur les quais, à créer une aire de stationnement et à réaliser une continuité pédestre entre le Vieux-Port et la ville. Il s'agissait, ensuite, d'aménager les espaces publics autour du bassin notamment El Ksiba, la Kasba et la place du 13 janvier. Piétonner les quais et

---

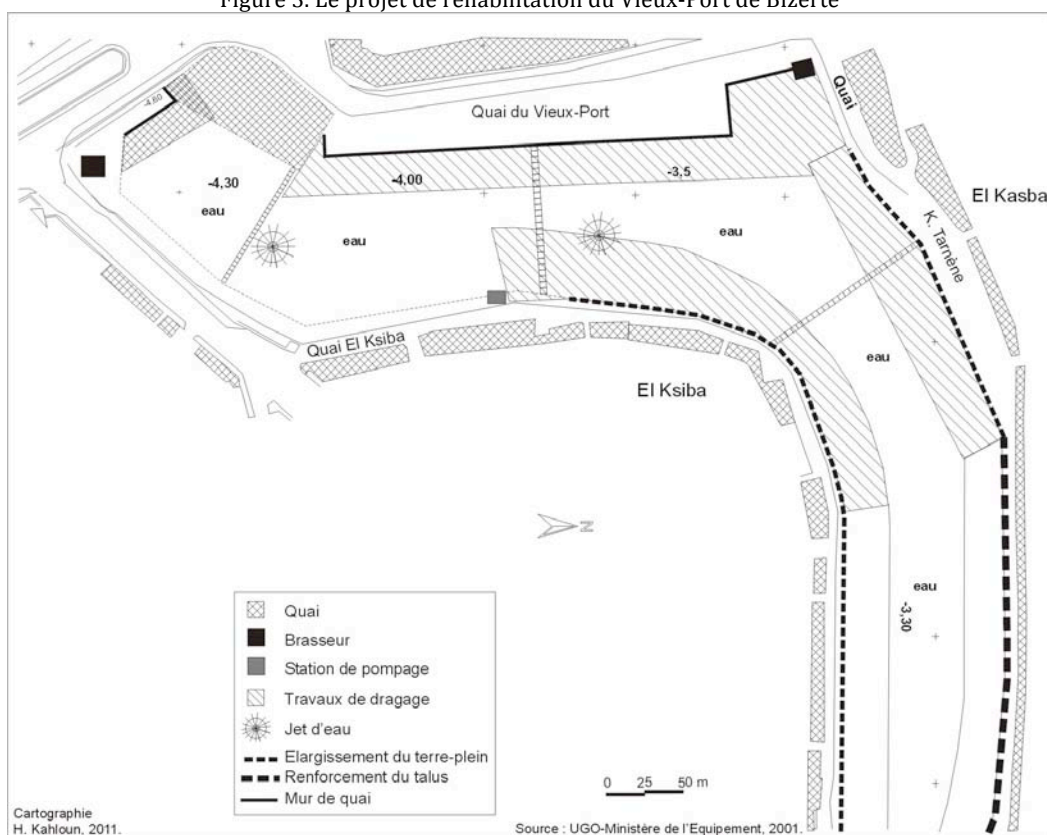
<sup>2</sup> Les deux derniers plans d'aménagement urbain (PAU) de la commune de Bizerte ont été respectivement achevés en 1994 et en 2007.

les parcours fut, enfin, parmi les enjeux locaux qui visaient la reconversion de l'ensemble du tissu qui enveloppe ce front d'eau. L'ambition économique du projet a amené la commission à prévoir, dans un troisième volet, la revitalisation des activités tertiaires au bord de l'eau. Ainsi, pour redonner vie aux souks, qui constituent le prolongement du Vieux-Port vers le centre-ville, les préconisations se sont orientées vers l'encouragement des artisans et des commerçants au relancement et/ou à la reconversion de leurs activités. Ce projet prévoyait également l'élargissement des voies de contournement et l'ouverture du centre de l'artisanat sur le Vieux-Port. Marquant ce projet, la dimension patrimoniale était assurément présente dans le dernier domaine. Cette composante reposait sur des interventions de réhabilitation et de régularisation foncière qui devaient concerner les Vieux-Quartiers du port à savoir El Kasba et El Ksiba-cité des pêcheurs. Les actions devaient par ailleurs s'étendre sur la restauration et l'embellissement d'une série d'éléments à valeur patrimoniale. Des éléments tels que les façades des monuments historiques et des locaux de commerce, ainsi que les remparts et les arcades, se situent tous dans l'environnement du Vieux-Port. Sans être réellement suivie d'un projet urbain d'ensemble, cette prospection locale, a graduellement servi de référentiel pour les actions futures d'aménagement.

### *Le projet de réhabilitation du Vieux-Port : une maîtrise d'ouvrage centrale pour une intervention locale*

En dehors de toutes tentatives de concentration locale, l'Agence des Ports et des Installations de Pêche (APIP) a lancé, depuis 1998, une étude de réhabilitation du Vieux-Port de Bizerte. En dépit de son caractère sectoriel, cette intervention qui constitue une première réponse aux enjeux locaux, avait pour objectif de proposer des solutions susceptibles de renouveler l'infrastructure portuaire. En 2001, l'entrée réelle du Vieux-Port en projet s'annonça avec une maîtrise d'ouvrage centrale assurée par une unité de gestion par objectif (UGO)<sup>3</sup>.

Figure 3. Le projet de réhabilitation du Vieux-Port de Bizerte



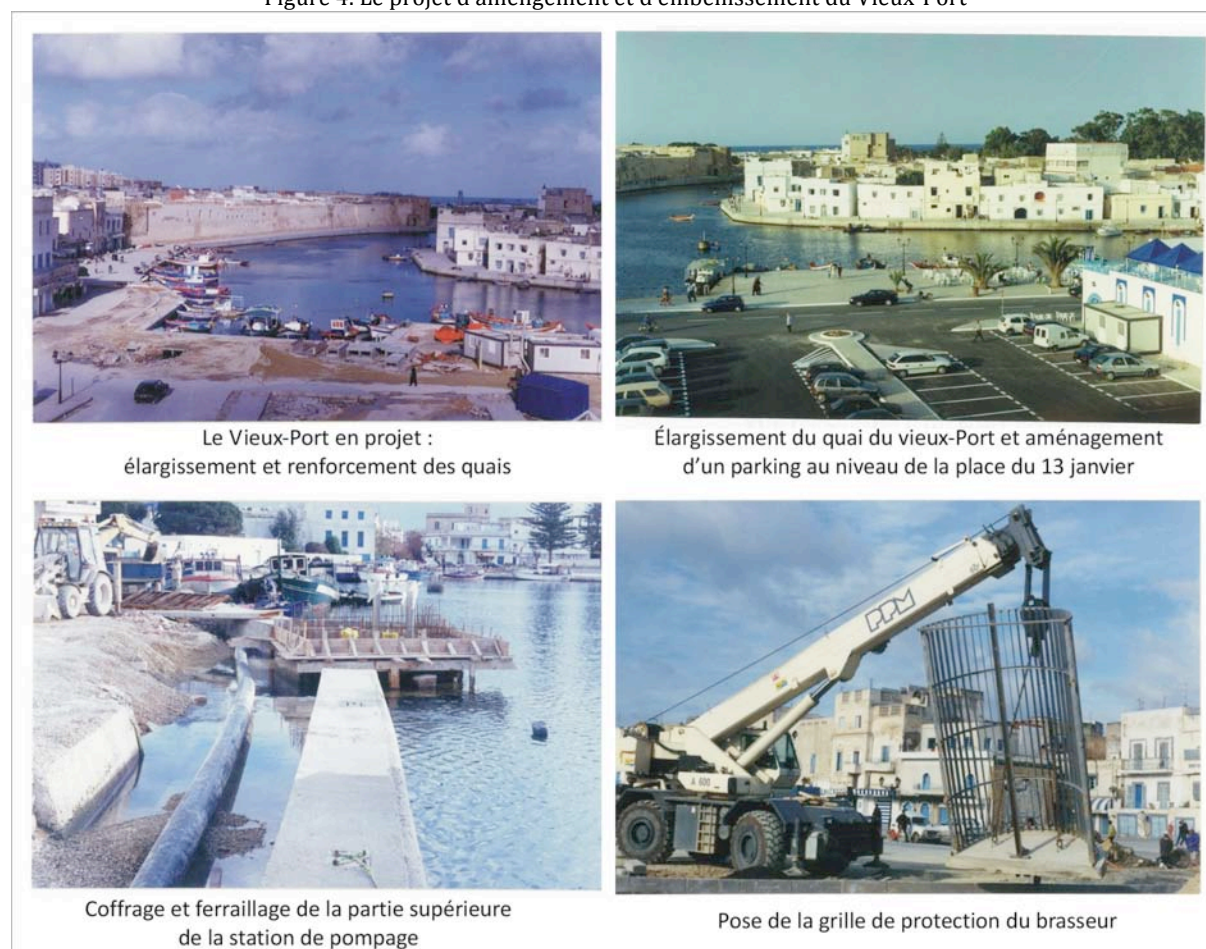
<sup>3</sup> Créée en 2000 au sein de la direction générale des Services aériens et maritimes qui relève du Ministère de l'Équipement de l'Habitat et de l'Aménagement du territoire, l'UGO avait pour mission d'assurer le contrôle, le suivi et la supervision du projet.

D'un caractère purement technique, les interventions de réhabilitation ont concerné l'infrastructure du Vieux-Port (travaux de dragage, reconstruction des quais, élargissement des terre-pleins, collecte des hydrocarbures), l'installation d'équipements hydro-électrique et mécaniques pour le renouvellement de l'eau (station de pompage, jets d'eaux, brasseurs immergés) et l'alimentation du projet en électricité. Cette intervention qui a concerné le bassin du port et ses quais, n'était pas sans conséquences sur la revitalisation de ce lieu. Bénéficiant d'autres interventions, le Vieux-Port semble se détacher de l'image d'un délaissé urbain pour s'accommoder à son environnement immédiat.

### *Le projet d'aménagement et d'embellissement de l'environnement du Vieux-Port : le retour du local*

S'inscrivant dans les orientations de son projet d'ensemble de 1995, la municipalité a engagé, en 2002, une première intervention en faveur du Vieux-Port. Pour se démarquer du projet de l'APIP, les aménagements réalisés ont touché à la structure viaire et aux réseaux. En effet, afin de faciliter la piétonisation et la circulation dans l'environnement du Vieux-Port, les actions ont concerné l'amélioration de l'accessibilité par l'élargissement, le renforcement et le recouvrement des voies. En outre, un parking a été aménagé dans le but de limiter la circulation sur les quais. Le prolongement du temps de la visite était parmi les options retenues et matérialisées par la mise en place d'un réseau d'éclairage public composé d'une centaine de candélabres. De par le coût du projet<sup>4</sup>, les actions entreprises semblent contribuer à la transformation de l'ambiance sur le port.

Figure 4. Le projet d'aménagement et d'embellissement du Vieux-Port



<sup>4</sup> Coût qui a atteint, après achèvement des travaux, 900 mille dinars tunisiens, ce qui correspond à environ 500 mille euros.

## *Le projet d'aménagement d'un circuit touristique dans la médina de Bizerte : un mini-projet local d'accompagnement*

L'aménagement de l'espace public et l'amélioration de l'accessibilité au Vieux-Port étaient le maître mot de ce projet, réalisé en 2007. En effet, sur un parcours chargé d'éléments historiques et patrimoniaux (le forts espagnol, le cimetière El Ain, etc.), le port apparaît comme le moment le plus marquant de la visite. Par ailleurs, d'autres éléments d'ambiance et de détente ont joué en faveur de la réussite de ce projet. En effet, l'usage d'un matériau minéral et végétal adapté (pierre de taille de type «zars», bancs publics, lumières de façades), a imprimé à l'image du port sa symbolique d'antan. Ce qui a contribué à la revitalisation de ses fonctions d'espace de détente et de désir.

### *...Et des fragments de projets autour du port : l'opération d'aménagement de la place du 13 janvier 1953*

Devant l'incapacité de la commune de fournir les financements nécessaires au projet, tel qu'initialement conçu, les actions entreprises ont pris la forme d'interventions ponctuelles sur des fragments d'espaces publics autour du Vieux-Port. L'opération d'aménagement de la place du 13 janvier, réalisée en 2008, ne sort pas de cette logique fonctionnelle qui consiste à multiplier l'usage des aires publiques et à améliorer la qualité du paysage autour du Vieux-Port. Pour ce faire, les travaux ont concerné le pavage de la place, l'installation des points lumineux et l'implantation des arbres.

Figure 5. L'opération d'amanagment de la place du 13 janvier



L'analyse des transformations introduites sur le Vieux-Port, ont permis de révéler la multitude des opérations programmées à des échelles décisionnelles (centrales et locales) différentes. Retenant le caractère sectoriel et fragmentaire des opérations d'aménagement, les projets tels que réalisés, reflètent l'absence d'une vision prospective articulée autour de l'idée centrale de la conciliation du Vieux-Port avec la ville. Loin de solliciter la concertation des acteurs et des usagers, le Vieux-Port demeure-il aussi un chantier ouvert à tout type d'interventions. Ce premier résultat nous amène à nous interroger, en ce qui suit, sur la portée réelle de ces projets et sur les effets de ce type d'actions sur l'évolution des usages et de l'image du Vieux-Port dans son rapport à la ville.

## **La redécouverte des lieux : revivre l'image du Vieux-Port**

### *La remise en usage du Vieux-Port*

Le Vieux-Port réhabilité est-il sorti de sa léthargie? L'enquête menée auprès des usagers du Vieux-Quartier portuaire, permet d'apporter quelques éléments de réponse à cette

interrogation. Elle révèle, de prime abord, l'importance des aires d'usage récemment créées autour de ce plan d'eau. La production d'un nouvel espace public voué à la promenade et au divertissement, témoigne de l'importance des mutations que connaît ce quartier suite à sa mise en projet. Enveloppés dans un tissu traditionnel et patrimonial, les éléments architectoniques et paysagers qui accompagnent les projets d'aménagement, offrent une ambiance matérielle et immatérielle rythmée par l'hétérogénéité des usagers. Pour affirmer le caractère composite de ces derniers, il convient de mettre l'accent sur la diversité des profils des personnes qui fréquentent ce lieu. L'échantillon que nous avons enquêté, montre que pour un âge moyen de 30 ans, le Vieux-Port accueille plus de jeunes (83%) que de vieux (17%), autant de femmes (56%) que d'hommes (44%) et moins de visiteurs étrangers que d'autochtones. Pour s'en tenir aux lieux de provenance des usagers, il est pertinent d'affirmer que le Vieux-Port nourrit la convoitise d'une population locale qui habite les quartiers centraux et périphériques de la ville. Le port est, de la sorte, la destination de 30% des usagers résidant au centre et de 37% de visiteurs qui habitent la périphérie. En outre, l'aire d'attraction de ce site s'étend sur un rayon de 50 kilomètres pour intéresser autant de villes de l'agglomération (Menzel Jemile, Menzel Abderrahmène, Menzel Bourguiba...) que de localités périphériques. Si cette catégorie d'usagers représente 11%, d'autres visiteurs sont issus des gouvernorats limitrophes. Il en résulte que le Vieux-Port évolue à un espace central dont la fréquentation est déterminée par la nouvelle image attribué à ce lieu.

Table 1. Lieux de provenance des usagers du Vieux-Port (Source: Enquête personnelle, 2011)

Lieu	%
Centre-ville de Bizerte	30
Quartiers périphériques	37
Villes de l'agglomération ou du gouvernorat de Bizerte (rayons de 50 Km)	11
Autres gouvernorats (plus de 60 km)	19
Visiteurs étrangers	3
Total	100

### *Redécouvrir l'image du Vieux-Port : un nouvel espace symbolique et récréatif*

Profitant de sa proximité à la ville, 41 % des usagers considèrent le Vieux-Port comme étant un espace de repos, de récréation et de détente. Cette représentation d'usage est souvent associée à une représentation symbolique et culturelle qui incarne les souvenirs et l'imaginaire lié à la présence du port comme espace central et historique. Le port est par ailleurs un lieu d'appropriation qui traduit, pour 17% des usagers, l'identité locale et détermine leur appartenance à la ville.

Table 2. Le Vieux-Port : espace de représentations (Source: Enquête personnelle, 2011)

Représentations liées au port	%
Espace de repos, de récréation et de détente	41
Les souvenirs et l'imaginaire (des lieux)	17
L'appropriation et l'appartenance (propre à nous, nos racines, l'identité locale, la ville : Bizerte)	17
Histoire/patrimoine	11
L'être, l'évolution (la naissance, la jeunesse)	4
L'intimité	2
Source de vie et de revenu (lieu d'activité)	2
Lieu de rencontre	2
La nostalgie	2
La liberté	1
La patience	1
Total	100



De ces représentations liées à l'image du port se dégagent une dimension matérielle et symbolique et une dimension récréative. Ces dimensions sont souvent déterminées par des éléments marquants construits autour des composantes liées au Vieux-Port. En ce qui concerne la première dimension, les éléments à caractère historique et patrimonial semblent attirer plus de 48% des usagers. Pour 42,5% des enquêtés, l'image symbolique du Vieux-Port peut s'affirmer par des éléments inhérents à la mer et à l'ambiance créée autour de ce lieu. Il n'en demeure pas moins que l'évolution de l'image du port facilite sa réappropriation par près de 91% des usagers-enquêtés. Ce processus qui marque l'évolution de la relation entre le Vieux-Port et la ville, n'est cependant que faiblement influencé par la dimension récréative. En effet, les résultats de l'enquête montrent que seulement 8,8% des usagers considèrent le port comme un espace public de récréation favorisée par les cafés, les quais et les terrasses.

Table 3. Le Vieux-Port : dimensions et éléments marquants (Source: Enquête personnelle, 2011)

Dimensions	Éléments marquants	%
<b>Dimension matérielle et symbolique</b>	Eléments architecturaux, historiques et patrimoniaux (La Kasba, EL Ksiba, la médina, les remparts, la Grande Mosquée les façades, les immeubles)	48,8
	Eléments liés à la mer (l'eau, les barques, la pêche...)	42,5
<b>Dimension récréative</b>	Les cafés, les restaurants, les terrasses, les quais, les places	8,8
<b>Total</b>		100,0

Figure 6. Production de l'espace public autour du Vieux-Port



## Conclusion

Les enseignements tirés de cette expérience de réhabilitation des espaces portuaires révèlent la difficulté de relever l'enjeu paradoxal de l'action locale centralisée. Le rêve de la réconciliation entre la ville et son Vieux-Port semble-il, de tout le moins, se réaliser? En cherchant à imposer le compromis entre ces entités spatiales, les projets, en l'état, ont certes voulu projeter une image rassurante de l'unité spatiale entre la ville-centre et la ville-port. La redécouverte des usages du Vieux-Port a véhiculé une image valorisante de l'ensemble du quartier, cependant son évolution vers un espace de centralité économique, historique et symbolique ne peut s'affirmer en dehors d'une remise en question du rôle des Vieux-Ports dans la production de nouvelles fonctions urbaines. De nos jours, les capitaux étrangers s'approprient, d'une manière opportuniste, les fronts d'eau tunisiens. Le Vieux-Port de Bizerte est d'ores et déjà pris, à coup sûr, dans un projet d'aménagement baptisé «Cap 3000». Dans une perspective moderniste, ce projet qui se propose de donner de nouvelles fonctions ludiques et réfractives au port de plaisance de Bizerte, réussirait-il à intégrer le Vieux-Port dans la dynamique de la ville? D'emblée, le projet conçu «ailleurs» semble ne pas répondre aux enjeux et aux attentes des usagers. Et les maquettes, réalisées sur un parti d'aménagement mercantile, ne se distinguent nullement du reste des projets précédents.

## Bibliographie

- Brossard S. (1992) "De quoi rêvent les citadins des ports ?", *Les Annales de la Recherche Urbaine*, N. 55-56.
- Chaline C. (1992) "Le réaménagement des espaces portuaires délaissés", *Les Annales de la Recherche Urbaine*, N. 55-56.
- Commune de Bizerte-Urbaconsult (2007) *Plan d'aménagement urbain de la commune de Bizerte*.
- Dougui N. et alii. (2005) *Bizerte, identité et mémoire*, SM-Bizerte, L'univers du livre, Tunis.
- Ducruet C., (2008) « Typologie mondiale des relations ville-port », *Cybergeo : European Journal of Geography*, Espace, Société, Territoire.  
<http://www.cybergeo.eu/index17332.html>
- Simar M, Fortin M.-J., Tremblay M.-H. (2009) "L'appropriation de sites et paysages urbains requalifiés : regard sur le Vieux-Port de Chicoutimi", *Environnement Urbain (EUE)*, V.3.
- Venier P. (2004) Genèse et développement de la base navale de Bizerte : « un Toulon africain », in André Leroy et Christiane Villain-Gandossi (ed.), *Les navigations organisées et les stations navales en Méditerranée*, Ollioule : Editions de la Nerthe et Société française d'histoire maritime, pp. 109-122.
- Veschambre V. (2005) " Le recyclage urbain, entre démolition et patrimonialisation : enjeux d'appropriation symbolique de l'espace", *Norois*, 195 (2).  
<http://norois.revues.org/index548.html>