

La petite Sicile : inventaire avant disparition :

Introduction :

En 1959, la revue IBLA publiait une chronique sur l'état de la ville, on y présentait les enjeux du développement et de la transformation de la ville durant les premières années de l'indépendance¹. L'auteur parlait d'une « capitale en chantier » dans laquelle plusieurs aménagements étaient envisagés ou, pour certains, déjà réalisés. Les mesures engagées devaient permettre à Tunis d'arborer le visage d'une ville rénovée, dynamique et résolument moderne. Les préoccupations des décideurs de la ville, de l'époque, étaient de résoudre les problèmes d'hygiène, de maîtriser l'écoulement des eaux usées, d'améliorer la circulation piétonne et automobile et surtout de pallier au manque de logements. Des projets envisageaient d'implanter des espaces verts, dans le centre-ville, en récupérant les terrains vagues et les cimetières désaffectés² afin de « réoxygéner » Tunis. La municipalité prévoyait d'améliorer la promenade par l'aménagement de 100 000 m² de trottoirs, de faciliter la circulation automobile par la suppression des rails du tramway³, l'élargissement de certaines rues et la destruction des remparts. Il était question de percer la médina d'ouest en est pour relier la Casbah à l'avenue de France afin de desservir les lieux du pouvoir sans avoir à faire le tour de la médina⁴. L'épineux problème du logement devait se résoudre par le réinvestissement des appartements laissés vacants par les Européens, par la construction de cités populaires et la destruction de la ceinture de gourbis. Tunis a toujours manqué de logements, et ce même avant l'installation du protectorat. La ville neuve a été bâtie, en partie, pour cette raison. Au milieu du XIX^e siècle, les Européens, trop à l'étroit dans le quartier franc, ont investi les terrains situés au-delà des remparts de la vieille ville et y ont construit des logements ou des entrepôts.

En 1860, l'essentiel de la population européenne se concentre encore dans le *quartier franc* autour de la place de la bourse. Même après l'installation du Protectorat, un grand nombre d'Européens élisent toujours domicile dans la ville ancienne. Mais c'est essentiellement le statut social qui justifie une telle implantation. En effet, depuis septembre 1857, le pacte fondamental, inspiré de la charte ottomane de 1839, autorise les Européens à devenir propriétaire. Ce pacte, confirmé par la constitution de 1861, déclare l'égalité de tous les sujets du royaume devant la loi. Il donne ainsi aux étrangers le droit d'exercer le commerce dans toutes les industries et tous les métiers. Il devient possible aux non-musulmans d'acheter toutes sortes de propriétés à l'égal des habitants du pays. C'est à partir de cette date que les Européens se sont lancés dans la construction d'une nouvelle Tunis entre la mer et la vieille ville. Les terrains situés en dehors de la médina sont investis ; de multiples spéculations sont alors possibles. La construction du consulat de France, sur la promenade de la marine est le signe fort de cette tendance. Cette implantation peut être interprétée comme l'illustration de l'état d'esprit de l'époque en matière d'urbanisme. Peut être faut-il mettre en relation ce choix avec les motivations de

¹ Doneux, J.L., « la capitale en chantier », *I.B.L.A.*, Tunis, 1959, pp 236-231.

² Plusieurs cimetières ont été aménagés en jardin public : On citera le jardin Habib Thameur, près du passage établi sur le cimetière juif et le jardin El Gordjani implanté sur un cimetière musulman.

³ Le tramway a été installé en Tunisie en 1872, supprimé en 1960 puis réintroduit dans les années 80. Voir sur ce sujet Chabbi, M., « Tunis et son métro léger », *Archibat*, Déc 2002, pp. 80-81.

⁴ Sur cet ambitieux projet, voir Abdelkafi, *La médina de Tunis*, Paris, presse du CNRS, 1989, pp. 114-123.

l'urbanisme moderne né d'une réaction contre les maladies des villes anciennes. La *Médina* symbolise la saleté, l'insalubrité. L'emplacement de cette construction incarne le choix « d'un grand bourgeois du Second Empire aspirant à un train de vie nobiliaire loin du centre urbain dont les ruelles n'autorisent pas l'entrée des voitures à cheval⁵ ». Il est probable que plusieurs notables ont eu l'intention d'investir dans ce quartier mais il leur manquait l'aval de l'autorité beylicale. Il ressort, des différentes études menées sur ce sujet que ce bâtiment ne serait que l'expression d'une spéculation sur l'édification d'une grande avenue appelée à devenir un quartier résidentiel et lucratif. Cet axe est d'abord été investi par des administrations générées par la révolution technologique : les bâtiments du télégraphe, les gares de chemin de fer (française et anglaise). L'extension de la ville vers le lac et l'emprise des Européens sur cet espace intervient donc avant l'arrivée du Protectorat. Mais durant plusieurs années, la vie citadine se reste cantonnée encore dans la médina et ses faubourgs. A partir de 1881 l'augmentation numérique de la population européenne entraîne le développement de l'avenue de la Marine. Pierre Giffard, disait à cette époque qu'en-deça de la porte espagnole (Bab El Bahr) « un ensemble tout à fait européen sortait de terre⁶ ». Néanmoins, cette construction représente indéniablement l'impulsion qui a donné naissance à un urbanisme de type européen à Tunis et illustre la quête de gagner de nouveaux terrains constructibles. C'est en direction de la mer, vers l'ouest, que l'extension première de la ville s'est opérée.

Durant la colonisation, plusieurs plaintes se sont exprimées sur le prix élevé des logements et des loyers, dépassant pour certains, ceux pratiqués à Paris, sans, pour autant, en posséder le cachet. Les premiers bidonvilles sont apparus dans les années 30, malgré les efforts développés pour répondre à la demande croissante de logements et résoudre la crise sociale. En 1897, un décret beylical a tenté de favoriser la construction de maisons salubres et à bon marché en accordant certains avantages fiscaux aux constructeurs de maisons. Sous l'impulsion de quelques personnalités, plusieurs lotissements ont été bâtis dont la société Franceville, créée sur l'initiative de M. Dimayo et du docteur Berthollon. D'autres expériences du même type sont développées telles que le quartier de Mutuelleville, fondé par M. Huart et de La « Ruche de Tunis », société d'habitations créée en 1897. Le but de ces Habitations à Bon Marché était d'offrir des logements dans lesquels les conditions d'hygiène seraient satisfaisantes ; c'était également un moyen de fixer sur le sol tunisien la classe ouvrière française et, par conséquent, de faire œuvre de colonisation⁷. Mais le rythme des constructions était trop lent et le nombre de maisons insuffisant pour répondre aux besoins immédiats des habitants. Ce souci d'offrir aux citoyens des conditions de vie décentes concernait essentiellement la population française. La première société de ce type, la cité El Omrane, destinée aux tunisiens musulmans date de 1921. Malheureusement, les autorités ne sont jamais parvenues à anticiper les demandes, celles-ci étant chaque année plus nombreuses. Durant l'entre deux guerres, les bidonvilles s'installaient tout autour de la ville⁸.

Le phénomène s'est amplifié durant l'après Seconde Guerre Mondiale. En 1959, la Municipalité estimait à 20 000 le nombre de mal logés auxquels s'ajoutaient 100 000 personnes des quartiers spontanés sur une population totale de 561 000 habitants. L'exode rural et l'explosion démographique n'ont fait qu'accroître

⁵ Planel, A.M., *La communauté française de Tunisie au XIX^{ème} siècle*, Thèse III^{ème} Cycle sous la direction de Lucette Valensi, EHESS, novembre 2000, p. 411.

⁶ Giffard, P. *Les français à Tunis*, Paris, Havard Editeur, 1881, p. 51.

⁷ Résidence de Tunis, Protectorat Français, Direction Générale de l'agriculture, du commerce et de la colonisation, *Les Habitations à Bon Marché en Tunisie*, Tunis, Imp. Victor Berthod, 1931, 79 p.

⁸ Liauzu, Cl. « Un aspect de la crise en Tunisie : les 1^{er} bidonvilles », *Revue Française d'Histoire d'Outre-mer*, Paris, LXIII, 1976, n° 232-233, pp. 607-621.

le problème. En 1966, Tunis atteignait 679 000 habitants ; elle en comptait 873 500 en 1975. La population de la ville a été multipliée par quatre en moins de 50 ans et l'agglomération accueille aujourd'hui le même nombre d'habitants que toute la Tunisie en 1881. Les enjeux du développement de la ville de cette époque étaient donc de grande envergure, les besoins énormes mais les moyens limités.

Aujourd'hui, la présence de chantiers dans les différentes artères de la capitale témoigne d'une véritable opération de mutation. Les enjeux sont différents de ceux des années 60, les défis de la Tunisie indépendante ayant été, dans l'ensemble, bien relevés. Il s'agit à présent d'entrer dans le troisième millénaire, de proposer un modèle qui permette la préservation d'un patrimoine architectural multiple et d'accueillir des activités économiques nouvelles. L'axe principal de la ville, l'avenue Bourguiba, a été entièrement remodelé dans l'optique d'incarner ce nouveau défi. Les quartiers jouxtant l'avenue, la Petite Sicile et les espaces périphériques (les lacs et le port), autrefois méprisés ou ignorés, sont l'objet de toutes les attentions et destinés à une profonde restructuration. Nous assistons à l'écriture d'une page importante de l'histoire de la ville dont l'aspect et la structure générale sont en train d'être totalement modifiés.

L'objet de cette chronique est de se pencher sur la formation du quartier de la Petite Sicile, dont l'histoire porte les stigmates du mélange et du déracinement, de percevoir quel a été son rôle dans la construction de l'identité de la ville⁹. Le propos qui suit, s'inscrit dans une volonté de renouer avec la tradition de la revue, à savoir rendre de compte de l'histoire locale et témoigner d'une réalité de la ville. Notre contribution participe, à l'instar de deux précédentes chroniques à cette tradition, l'une traitant de la médina et la rue El marr et l'autre de Tunis et de ses lacs¹⁰.

I) La naissance de Tunis, ville modèle du troisième millénaire :

1) L'embellissement de l'avenue Bourguiba :

Tout au long de son histoire, la capitale a connu de nombreux plans d'aménagement mais les travaux réalisés, en 2001, sur l'avenue Bourguiba relèvent d'une opération d'un genre nouveau. Ils inaugurent une réappropriation et une mise en valeur du patrimoine colonial. En 1997, l'A.S.M. (Association de Sauvegarde de la Médina) a élaboré un projet de réhabilitation de l'ensemble de l'avenue en menant une opération d'inventaire, de sauvegarde et de la réhabilitation du parc immobilier. La municipalité a réalisé les travaux et le chantier est aujourd'hui en grande partie achevé. Dans cette opération, il faut souligner la rénovation des façades et de certains immeubles qui avaient disparu du champ de vision du promeneur. L'écoulement des eaux et du temps ont accéléré le processus de détérioration, mais certains bâtiments étaient dégradés par la négligence des locataires, le laisser-aller des propriétaires, par la présence d'enseignes de toutes sortes, la prolifération de fils et d'appareils de climatisation. Plusieurs bâtiments sont en effet régis une loi de blocage des loyers. Cette loi a pour but de maintenir des locataires nécessaires dans ces logements. Mais la contrepartie est l'impossibilité d'augmenter les loyers, par conséquent certains propriétaires ont préféré laisser faire le temps pour démolir puis

⁹ Cet article est le résultat des recherches menées dans le cadre d'une thèse intitulée « La construction de Tunis, ville européenne et ses acteurs de 1860 à 1945 », sous la direction de Daniel Rivet, université de Paris I. Voir également l'article publié dans la revue *Correspondances*, n°71, mars 2002, pp. 9-16.

¹⁰ Voir les tables de la revue *IBLA*, table analytique de la revue, p. 250. Près de 37 articles ont été publiés entre 1937 et 1996 auxquels s'ajoutent les deux dernières contributions : Justin Mac Guinness « la rue El Marr » et Pierre Arnaud Barthel « Tunis et ses lacs ».

reconstruire de nouvelles constructions non soumise à cette loi sociale¹¹. L'opération d'embellissement a respecté la physionomie générale de l'avenue tout en apportant de nouvelles commodités. Les trottoirs ont été élargis, des rangées de ficus supprimées, d'autres transplantées, l'éclairage et le mobilier urbains repensés¹². Beaucoup de critiques ont accompagné ce projet et, notamment, le coût des aménagements. Mais il faut reconnaître qu'en dépit de la permanence de certains problèmes de circulation, le paysage a été globalement « assaini » et embelli.

L'avenue Bourguiba est redevenue agréable, elle a retrouvé le rôle qui justifiait autrefois son appellation première¹³. Elle est de nouveau un lieu de détente, de rencontre où le piéton peut pleinement profiter des activités de commerce et de service qui s'y sont développées. Les terrasses de café ont investi les larges trottoirs, rythmant la promenade d'un univers animé et coloré. On ne peut que se réjouir de l'existence d'une si belle avenue, véritable « Champs Elysées d'Afrique du Nord ». il est possible, à présent, d'admirer les différents styles architecturaux présents le long de l'avenue, à condition, bien entendu, de prendre la peine de marcher la « tête en l'air »¹⁴.

Cette renaissance n'est que le premier élément d'un programme d'une plus grande envergure, la ville est amenée à connaître des changements plus importants encore dans les années à venir : la partie sud de Tunis et les quartiers du port doivent être entièrement refondus, l'agencement de la capitale et ses fonctions entièrement repensées. Ces espaces, considérés comme des obstacles au développement sud de la ville, sont aujourd'hui attractifs en raison de leur proximité avec l'avenue principale et offrent un avenir et des perspectives de spéculation immobilière prometteurs.

2) L'aménagement de la Petite Sicile :

En février 2001, la municipalité de Tunis a lancé un concours d'urbanisme s'inscrivant dans un vaste projet d'aménagement afin de repenser et remodeler la partie sud de la ville. Plusieurs articles de presse ont commenté la future mutation de ce quartier, le comparant par la surface, l'envergure et le symbole au quartier de la Défense à Paris.

C'est l'architecte Ahmed Ouardani qui a été retenu pour cette ambitieuse entreprise qui devrait faire de cet espace un pôle commercial et résidentiel de haut standing¹⁵. Les grandes lignes de son projet prévoient d'édifier une plateforme de transport regroupant une gare de chemin de fer, une station de métro en sous-sol, ainsi que plusieurs arrivées de bus, de taxis et de louages. A proximité, deux grandes tours accueillant des activités de commerce et de service, doivent symboliser les portes d'entrées de la ville rénovée. Un parking, des boutiques, des espaces verts, un parc urbain au pied de la colline Sidi Bel Hassen doivent rééquilibrer la ville en proposant des espaces de travail, de transport, de loisirs et de culture. C'est donc un vaste ensemble immobilier qui doit

¹¹ Mouhli, Z., « Vers le cœur de la ville », *Architecture méditerranéenne*, Tunis, p.130.

¹² *Architectures Méditerranéennes*, Tunis, 1998, pp. 135-140.

¹³ L'avenue Bourguiba s'est appelée promenade de la marine avant d'être nommée avenue Jules Ferry.

¹⁴ Certains bâtiments sont l'œuvre d'architectes de renom tels que Zerhfluss, le ministère de l'intérieur, Resplandy, le théâtre municipal et l'Hôtel de ville, Audineau, le siège de la banque de Tunisie.

¹⁵ Ammar, L., « Le réaménagement de la Petite Sicile », *Archibat*, Déc 2002., p. 7.

Voir également du même auteur, « Le renouveau du quartier de la petite Sicile à Tunis », *Archibat*, juin 2001, pp.70-71.

donner « un nouveau visage au centre de Tunis »¹⁶, en ouvrant un axe de développement vers le sud. La petite Sicile, les deux gares de chemin de fer et le port ont quelque peu bloqué le développement de cette partie de la ville durant le XX^{ème} siècle. La disparition des infrastructures industrielles du port et de la gare de marchandises permettrait l'intégration du quartier dans la continuité de la trame et des activités de l'hyper-centre. On peut alors imaginer une cité à la fois en phase avec son temps et réconciliée avec son passé. En 1921, le docteur Carton a publié un opuscule futuriste dans lequel il présentait ce que pouvait devenir Tunis au XXI^{ème} siècle. Parmi la somme des propositions farfelues, certaines vont peut être devenir une réalité :

« L'avenue Jules Ferry n'est plus comme autrefois le rendez-vous des oisifs et des élégants de la ville, qui portent de préférence leurs pas vers l'esplanade du lac. Elle est devenue une vaste ruche, centre du commerce de la cité tunisoise. De luxueux magasins, des banques, la bordent d'une manière continue. Elle n'a comme rivale, en animation commerciale que l'avenue Roustan¹⁷. (...)

La gare TGM est souterraine, sous l'avenue et commune aux trois lignes La Marsa, Carthage, Hammam Lif. On y trouve des salles d'attente pour les trois classes, des kiosques pour la vente des journaux et des débits de tabac, un buffet, une consigne. Le train suit l'avenue Jules Ferry mais sous le sol »¹⁸.

On peut toujours rêver, mais il est incontestable que l'ensemble des travaux envisagés s'apparente, pour le siècle à venir, à un défi permettant à la ville de se hisser au rang de grande métropole et de la placer comme un modèle pour les autres villes du Maghreb¹⁹.

3) Le lac sud comme le prolongement du centre ville :

Dans la continuité de la restructuration de la petite Sicile, le lac sud est lui aussi destiné à subir de grandes transformations. Depuis 1998, des travaux ont permis l'assainissement du lac et le dégagement de terrains constructibles. Il est prévu d'aménager près de 750 hectares de terres sur les berges sud et d'accueillir une population de 120 000 habitants d'ici 2008. La société d'Etudes et de Promotion du Tunis Sud, chargée du projet, propose d'étendre la ville en direction de Radès et de la Goulette.

Pour pallier au manque d'espace, l'ensemble de ces projets propose de combler les lacs, de gagner des surfaces sur un espace, autrefois repoussoir, repoussoir, doit se transformer en vaste opération promotionnelle²⁰. Certains projets, s'inspirant directement des opérations engagées dans les pays du golfe ou à Beyrouth, laissent présager la naissance d'un paysage de tours d'acier et de verre dont certaines, en construction sur l'avenue Mohamed V, donnent un aperçu de ce que sera peut être ce « nouveau Tunis » : un Manhattan Maghrébin.

¹⁶ Abdelkafi, J., « Tunis et son lac, une ville nouvelle en gestation au cœur de l'agglomération », *colloque international Lisbonne*, 2000.

¹⁷ L'avenue Roustan se nomme aujourd'hui l'avenue Habib Thameur.

¹⁸ Docteur Carton, Louis, *La Tunisie en l'an 2000*, Lettre d'un Touriste. Tunis, Imprimerie, Namura et Bonici, 1921, p. 37.

¹⁹ Ammar L., *Op. cit.*, p. 5.

²⁰ Barthel A., « Tunis et ses lacs », *I.B.L.A.*, n°190, p. 250.

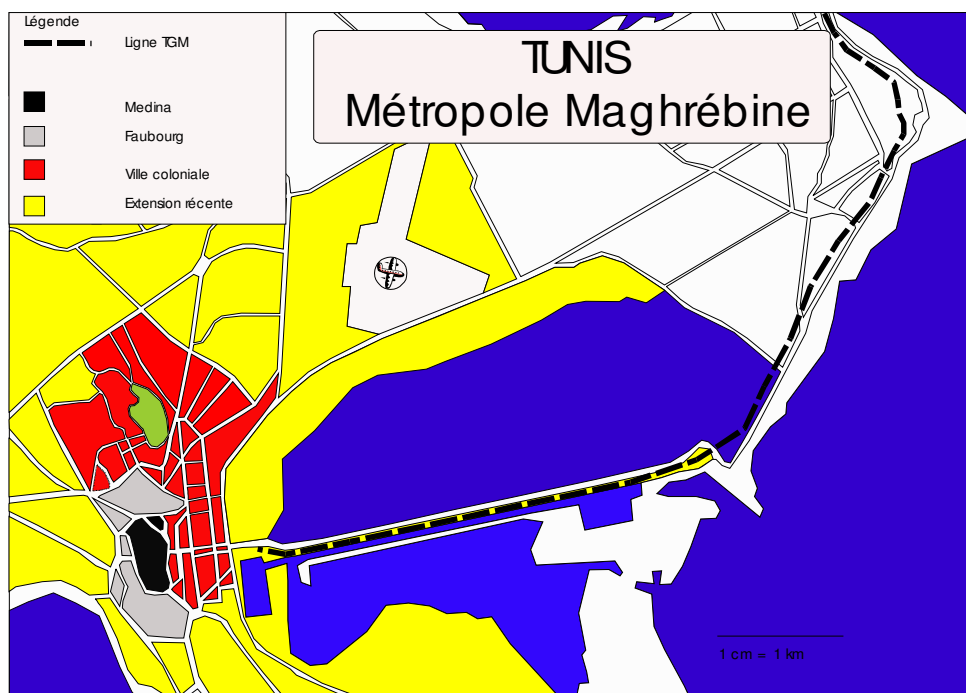


Illustration n°1 : Tunis et ses lacs

II) La Petite Sicile : origines et limites

1) Inscrire les limites de la ville, des quartiers

a) L'étalement de la ville :

Lorsque l'on analyse un espace urbain, un quartier ou une rue, la question de la limite à respecter détermine la nature du travail à réaliser. Etudier Tunis au Moyen Age peut se réduire à l'observation d'un espace défini par ses murailles. Le bornage est alors simple à inscrire sur un plan, le repérage dans le paysage assez aisé. Cette frontière se caractérise par une ceinture protectrice contre d'éventuels agresseurs, une barrière entre le dedans et le dehors. Mais si les murailles peuvent arrêter les plus noirs desseins des assaillants, la ville, elle, ne cesse pas d'exister en dehors des remparts. Certes, les portes sont fermées la nuit, mais le lien n'est que momentanément coupé. Il reprend vie au lever du jour parce que l'ensemble des activités de la ville ne peut se limiter au périmètre déterminé par les murailles.

Quelques exemples illustrent ce principe à Tunis. Un arsenal était installé au Moyen Age sur la promenade de la Marine, cette implantation atteste d'un dépassement des limites théoriques la ville. L'influence et les activités de celle-ci s'étendaient donc bien au-delà des frontières inscrites dans le paysage ou sur les plans. Les frontières de la ville avec l'entourage sont donc perméables. Il existait à Tunis, à proximité du lac, des jardins qui permettaient l'approvisionnement des marchés de la ville en fruits et légumes²¹. Cette ceinture de terres agricoles s'est même maintenue jusqu'au début du XX^{ème} siècle. Le pasteur Cabantous rapporte qu'il lui était courant de cueillir des

²¹ Sebag P., *Tunis Histoire d'une ville*, Paris, L'harmattan, 1998, p.338.

carottes dans des jardins situés au niveau de la rue d'Italie, l'actuelle rue Charles De Gaulle²². Au fur et à mesure de l'étalement de la ville, ces champs se sont déplacés vers le nord. La municipalité de Tunis possédait un terrain municipal à la Cherguia, destiné à la production de Tomates. La société Tomatom avait l'exclusivité de la totalité de la production²³.

La ville du XIX^{ème} siècle est plus vaste que celle du XVIII^{ème}, des faubourgs se sont greffés au noyau central, permettant de définir la ville comme une cité avec deux faubourgs « madina wa rabdan » (rbat Bab Swiqa et rbat Bab al Zira)²⁴.

Avant l'installation du protectorat, la ville avait déjà dépassé son site initial. L'enceinte primitive étant trop restreinte, elle ne constituait donc plus une frontière probante. Parallèlement à cette croissance en surface, on note, dès le XVIII^{ème} siècle, une densification du tissu urbain. Les jardins sont peu à peu comblés, remplacés par des constructions à usage d'habitation, des étages rehaussent des maisons déjà bâties. Par ailleurs, Les portes de la ville sont peu à peu laissées ouvertes. A partir de 1860, Bab El Bahr n'est plus refermées, les autres le seront quelques années plus tard.

On peut dire que la ville a tendance à repousser vers l'extérieur ce qu'elle ne souhaite pas voir en son sein. Dans ce cas, la limite de la ville représente le passage de la bonne à la mauvaise citoyenneté. Les tanneries sont, par exemple, transférées en dehors des murs dès la deuxième moitié du XVIII^{ème} siècle. Cette implantation ne fixe pas une nouvelle limite de la ville mais détermine les bons et mauvais usages de l'espace urbain, aux yeux des notables. Les quartiers pauvres, dangereux, aux mœurs douteuses, sont également repoussés à la marge parce que le contrôle y est moins pressant. Les tavernes, avec leur lot de prostituées, sont implantées à proximité du quartier franc et de la porte qui donne vers le lac dans le faubourg Bab Al zira et Bab Souika²⁵. Grâce à ces exemples, nous voyons bien que l'objet urbain est mobile et que son étude nécessite, pour en comprendre l'évolution, un incessant va et vient entre le passé et le présent.

Au XIX^{ème}, la position des 2 gares de chemin de fer permet de fixer la limite du front de l'urbanisation, les gares étant généralement installées en dehors du centre. En 1878, les deux gares de chemin de fer sont situées de part et d'autre de l'avenue centrale : la première, la gare « anglaise » est installée derrière le cimetière chrétien de l'avenue de la Marine, c'est-à-dire derrière la cathédrale. La seconde, dite « la gare française » est implantée non loin de la place de Barcelone. Il est possible d'imaginer qu'à cette époque la ville ne dépassait pas ces deux bornes. Cela signifie que la partie Sud a bien représenté un front d'urbanisation, mais en raison des activités industrielles qui s'y sont implantées, celui-ci s'est davantage déplacé et développé vers le nord. La petite Sicile a donc représenté un espace de développement qui s'est figé durant l'entre-deux-guerres, bloquant par la même occasion la croissance de la ville dans cette direction. Le déplacement progressif de la gare anglaise vers le nord symbolise l'axe de développement de la ville.

²² Sebag, P., *Ibid et Cabantous, cinquante ans de vie protestante en Tunisie*, Tunis, 1933, p. 55.

²³ *Bulletin Municipal de la ville de Tunis*, délibération du conseil municipal du 20 février 1918, p. 23.

²⁴ Ben Achour, M. *Catégories de la société tunisoise dans la deuxième moitié du XIX^{ème} siècle*, Tunis, Imprimerie officielle, 1989, p. 41.

²⁵ Larguèche, A., *Les ombres de la ville*, Tunis, Centre de Publication Universitaire, 1999, p. 297.

b) Comment définir la Petite Sicile ?

Selon les responsables du concours d'architecture, la petite Sicile est déterminée par l'avenue de la République et la rue du 18 janvier d'une part, la rue d'Italie et l'avenue Habib Bourguiba d'autre part. Ce périmètre a été élargi jusqu'au cimetière du Djellaz et à l'avenue de Carthage. En réalité, les Tunisois ont pris l'habitude d'utiliser le terme de Petite Sicile pour définir un large périmètre situé entre le port et la gare de chemin de fer dans sa partie ouest et entre l'avenue Bourguiba et l'avenue Moncef Bey pour la partie sud.

Pour ce qui est de la réalité de ces limites, il faut remonter à l'origine de cette partie de la ville. Alors que ce quartier est destiné à disparaître, attardons-nous sur les modalités de sa formation pour en cerner les contours exacts.

Les commentateurs de l'époque pré-coloniale décrivent l'occupation et l'évolution de la ville ainsi : la population musulmane est installée dans la médina et les deux faubourgs, les juifs dans la hara et les Européens dans le quartier franc. A partir de 1850, les Juifs quittent la hara, les Européens le quartier franc pour se répartir dans l'ensemble de la médina. Puis à partir de 1881, l'occupation des quartiers situés à l'ouest se développe, la construction du consulat de France en dehors de la médina étant l'élément déclencheur de l'extension vers la mer.

Entre 1860 et 1881, cette partie de la ville reste encore très peu urbanisée. Les constructions les plus importantes sont édifiées autour du consulat de France, essentiellement entre Bab El Bahr et du consulat, c'est-à-dire le long de l'avenue de France. Dans la partie sud de l'avenue de la Marine, à l'ouest de la résidence de France, on ne relève que très peu de constructions privées, les bâtiments présents étant : le grand hôtel, le télégraphe, l'agence de la compagnie transatlantique, la société des comptoirs maritimes et de crédit industriel et les deux gares de chemin de fer²⁶. L'installation du protectorat attire un grand nombre d'immigrants et entraîne le développement de cafés et d'hôtels mais les activités traditionnelles de cet espace ne disparaissent pas pour autant²⁷.

En 1881, les bâtiments de la résidence de France sont installés depuis plus de 20 ans en dehors de la médina. L'avenue de la Marine est devenue peu à peu le lieu de rencontre de la haute société mais la centralité de la ville n'en est point renversée. La médina reste, jusqu'au milieu des années 20, le cœur de la cité. Mais cette implantation ancienne des européens à Tunis expliquerait le maintien de la ville comme celle de l'implantation coloniale. Certains colons, se rendant bien compte que le site était peu favorable au développement d'un port, prévoyaient de l'installer à Carthage. Mais cela signifiait le déplacement vers Carthage d'un grand nombre de familles, de commerçants, dont les affaires étaient installées depuis trop longtemps à Tunis.

L'avenue de la Marine est incarnée la pénétration de l'influence européenne, c'est une promenade très fréquentée le dimanche par la bonne société coloniale qui s'y donne en représentation. Dans les brochures et les guides, l'avenue de Carthage et l'avenue Jules Ferry sont « le plus beau quartier de la ville »²⁸. Mais ce n'est

²⁶ Dessort, *histoire de la ville de Tunis*, Tunis, Pfister, 1924, p.174.

²⁷ Planel, A.M., *De la nation à la colonie, la communauté française de Tunisie au XIX^{ème} siècle*, Thèse sous la direction de Lucette Valensi, EHESS, 2000, pp. 410-420.

²⁸ Comité d'hivernage de Tunis, *La Tunisie, livret guide, hiver 1906-1907*.

qu'une façade ; derrière les quelques bâtiments, hôtels et maisons de standing, les marais, les khandaq (les égouts à ciel ouvert) et les jardins dominent le paysage jusqu'au lendemain de la Première Guerre Mondiale. L'histoire de cette partie de la ville se confond avec celle d'une femme qui a réussi à transformer ce vaste marécage en un espace habitable, un véritable quartier.

Madame Carlotta Fasciotti est la fille d'un des plus riches négociants italiens de Tunisie. Son père, Paolo Antonio Gnecco, est installé dans le pays depuis 1815, il noue des relations très étroites avec les autorités beylicales. Il marie ses 4 filles avec des notables ; sa fille aînée, Maria Luigia, est l'épouse d'un négociant français Emilien Rousseau, les trois autres sont unies à des agents consulaires italiens²⁹. Carlotta Fasciotti, née à Gênes le 17 janvier 1829, devient l'épouse de M. Eugène Fasciotti le 15 avril 1845. Ce dernier, né à Turin, en 1815, est licencié en droit, il mène, dans un premier temps, une carrière consulaire. De 1861 à 1862, il est consul d'Italie à Tunis. Il se consacre par la suite à une carrière préfectorale et sénatoriale. Il est successivement préfet de Bari, du Frioul, d'Udine de Naples et devient sénateur en 1877.

La propriété Fasciotti est composée de 9 parcelles couvrant, en 1897, près de 15 hectares. La constitution de cette propriété provient de trois origines différentes : certaines parcelles résultent de l'héritage de M. Gnecco, son père, d'autres ont été achetées par Madame Fasciotti et enfin les dernières lui ont été données par le gouvernement tunisien. Lors de l'immatriculation, le 17 février 1897, il est inscrit sur le titre de propriété, il est mentionné la présence de nombreuses constructions, des maisonnettes, des entrepôts, plusieurs rues privées et des égouts à ciel. Ces Khandaq rappellent l'origine de cette propriété qui était en réalité un espace de marais qui recueillaient les eaux usées de la ville. Pour rendre cette propriété salubre, Madame Fasciotti achetait de pleines charrettes de gravats afin de combler son terrain. Peu à peu, un vaste domaine est constitué, en partie gagné sur le lac. Cette femme, puis ses enfants, gèrent ce bien immobilier jusqu'en 1951. Le rôle de cette famille dans la conquête de nouveaux espaces est donc central et permet de répondre au manque de terrains constructibles dans la ville. Lorsque l'on compare les plans de la ville, on remarque aisément que les rives du lac ont été repoussées d'une distance de plus de 900 m.

Dans l'attente d'éventuels acquéreurs, madame Fasciotti autorise la construction de petites maisons sur son domaine en échange d'un loyer modique. Ces logements ne doivent pas posséder d'étage et doivent être détruits après l'expiration du bail. Ainsi des centaines de maisonnettes d'une pièce ou deux recouvrent, en quelques années, la partie basse de l'avenue de la Marine entre 1865 et 1900. En 1893, l'installation du port dans cette partie de la ville accentua ce phénomène d'occupation du sol. Des centaines d'ouvriers principalement siciliens s'installèrent à proximité des entrepôts et des ateliers, le quartier prit alors un caractère bien particulier, à tel point qu'on le nomma la *Petite Sicile*. En 1924, le Guide Bleu décrit le paysage de l'avenue de Jules Ferry :

« Après l'avenue de Carthage, sur la droite de l'avenue Jules Ferry, terminus du tram électrique de Carthage par la Goulette. Non loin de la station de tram de la Goulette, également sur la droite de l'avenue, on remarquera le théâtre de l'avenue. Puis à mesure qu'on avance, les constructions qui bordent l'avenue diminuent peu à peu d'ampleur : certaines ne sont que de simples

²⁹ Ganiage, J., *Les origines du protectorat français en Tunisie 1861 1881*, Tunis, Maison Tunisienne de l'édition, 1968, p. 586.

baraquements. Ces abris sommaires sont surtout nombreux à droite dans le quartier pauvre de la Petite Sicile, ainsi nommé du pays d'origine de ses habitants »³⁰.

A la mort des époux Fasciotti, les héritiers vendent année après année des lots de terre, la propriété ne n'occupe plus que 2 hectares en 1949. Les parcelles vendues le long de l'avenue Jules Ferry, sont bâties et accueillent des immeubles de 4 à 5 étages, des activités de commerces, de loisirs et d'hôtellerie. Cette avenue est une vitrine, derrière laquelle se concentre le petit peuple de Tunis.

2) Considérations sur le quartier et la population :

La petite Sicile est destinée à disparaître, ce quartier n'a jamais suscité un grand enthousiasme. Il a toujours été mal considéré en raison de sa position, de la nature de ses sols, de la population et des activités qui s'y sont installées.

Durant la colonisation s'ajoutent à cette mauvaise image d'autres éléments : les mauvaises odeurs durant les périodes estivales, l'implantation d'activités peu nobles, d'une population sicilienne, de condition modeste, populeuse, ouvrière et par conséquent jugée peu fréquentable et dangereuse.

Dans la mentalité des citadins, une hiérarchie très précise structurait la société tunisoise : il existait une supériorité des habitants de la médina sur ceux des deux faubourgs, celui-ci étant une antichambre de la médina, un passage obligatoire pour les néo citadins, avant de pouvoir s'installer au sein de la Médina al Arbi. Les faubourgs accueillent des musulmans allogènes ou bien ceux de condition modeste. Les juifs Touansa, juifs autochtones, étaient placés en bas de l'échelle ; venaient au-dessus d'eux les juifs livournais, puis les chrétiens. Parmi ces derniers, une hiérarchie savante plaçait par ordre de préférence : les Français puis les Italiens, au bas de l'échelle étaient situés les Siciliens et en dernière position les Maltais. Les deux dernières communautés s'étaient spécialisées dans les travaux les plus difficiles en raison de leur faible condition³¹. Les Maltais étaient cochers ou charretiers, les Siciliens ouvriers, maçons ou tâcherons.

La localisation de ces deux communautés dans la ville a marqué le paysage et le nom des rues. La rue des Maltais et la petite Malte (Malta Sghira) à proximité de la médina étaient le lieu de résidence des Maltais. Les Siciliens de la médina se sont dans un premier temps implantés derrière les remparts ; par la suite, ils ont trouvé refuge chez madame Fasciotti, puis se sont installés dans le nord de la ville.

Pour les colons français, la hiérarchie était quelque peu différente. Les Français occupaient le haut du pavé, les Siciliens étaient considérés comme de dangereux individus qui travaillaient bien mais dont il fallait se méfier. On les méprisait, mais pas autant que les Arabes qui eux étaient situés en bas de l'échelle, jugés inférieurs puisqu'une des missions de la puissance protectrice était d'apporter la civilisation.

Dans un rapport sur la situation de la Tunisie en 1908, le résident précise que ce sont les éléments les plus pauvres qui ont émigré en Tunisie. Les conditions de travail dans les mines ou les travaux publics ont entraîné vers Tunis, « *les éléments les plus médiocres* », ceux qui se montraient moins exigeants ; les bons ouvriers

³⁰ Guide Bleu, Paris, Hachette, 1927, p. 343.

³¹ Ben Achour, M., *Op. cit.*, p. 32.

préfèrent, en général, rester en Italie ou envisager d'autres destinations : la France, les Etats-Unis ou l'Argentine³².

A ce sujet, on relève plusieurs commentaires sur les traits de caractère de la population sicilienne en Tunisie. Guillaume Enriquez, auteur d'un ouvrage sur la main d'œuvre rurale, décrit ces travailleurs « *comme une population docile et avantageuse pour la mise en valeur de la Tunisie* ». Selon lui, ces hommes ont toutes les qualités : « *ils sont bon marché, de plus ils se contentent de peu, amenant même leurs compatriotes à profiter d'eux et à les exploiter à outrance*³³ ».

Les Siciliens sont présentés comme d'excellents ouvriers, comme des manoeuvres consciencieux et courageux, ne reculant pas devant la besogne³⁴. Ils sont sobres et économisent afin de devenir eux-mêmes propriétaires, ce qui arrive pour quelques-uns. En effet, en 1902, on dénombre 101 Italiens propriétaires d'un immeuble à Tunis ; de 1902 à 1912, ils ont fait construire 1.213 immeubles³⁵.

L'auteur précise enfin que seuls les Italiens et les Espagnols pouvaient, sous un soleil de feu, se livrer aux tâches de terrassement et exécuter des travaux pénibles³⁶. Dans un autre style, Gaston Loth, partisan d'une immigration italienne pour coloniser le pays, fait état d'un ouvrier transalpin habile qui « *manie bien le pic. Aussi l'emploie-t-on au triage des minerais. Il excelle dans cette besogne, se laisse guider par le contremaître, évite les discussions et les rixes avec les compagnons*³⁷ ». C'est donc un ouvrier intéressant pour le patronat français qui se méfie des indigènes dont il craint les réactions. Avec ce prolétariat européen, il trouve à sa disposition une main d'œuvre disponible et volontaire, aussi ignorante que les arabes, mais plus docile. On la paie moins cher que la main d'œuvre française, tout en la faisant contribuer à la colonisation du pays. De plus, ces immigrés, d'origine rurale, n'ont qu'une ambition, ressembler le plus possible aux Français et profiter des avantages que le Protectorat peut leur apporter, à commencer par le travail.

Il est difficile d'évaluer le nombre exact de la population de la Petite Sicile. En effet, le quartier ne cesse de se transformer durant toute la première moitié du vingtième siècle, de plus la population implantée est mobile. Les espaces qui se développent, durant l'entre deux guerres, dans la partie nord de la ville s'imposent comme le nouveau front de l'urbanisation. On assiste à un transfert de population pour les catégories les plus aisées.

Le recensement des constructions est par ailleurs un indicateur précis témoignant du rythme de l'accroissement de la ville. La municipalité estime entre 1902 et 1912 près de 537 maisons construites dans la Petite Sicile. Au cours du seul 4^{ème} trimestre 1910, la Municipalité relève pour l'ensemble de la cité, 372 constructions nouvelles, dont 181 définitives. La Petite Sicile regroupe à elle seule le tiers des bâtiments nouvellement construits, les 2/3 des édifices définitifs ou provisoires de la ville européenne.

³² Archives du M.A.E., quai d'Orsay, N.S. Tunisie, 1885-1916, Vol. 437, folio 109.

³³ Des maçons avait accepté de travailler plus de 14 h par jour pour 4 frs, le paiement des salaires étant effectué par des jetons acceptés par les cantines de l'employeur, celui-ci reprenait d'un main ce qu'il avait donné de l'autre.

³⁴ *Ibid.*

³⁵ Valensi, J., *Etude sur la valeur locative des immeubles de la ville de Tunis, en 1913, sa répartition par nationalités, tableaux statistiques et graphiques*, Tunis, imprimerie Weber, 1913, p.23.

³⁶ Enriquez, G., *La main d'œuvre rurale et le péril italien en Tunisie*, Paris, Imprimerie Robert, 1905, p. 27.

³⁷ Loth, G., *Le peuplement italien, en Tunisie et en Algérie*, Paris, Armand Colin, 1905, p.137.

Malheureusement, ce chiffre « officiel » ne prend pas en compte les constructions non déclarées et le taux d'occupation réel du logement. Il est courant qu'une famille de 6 ou 7 personnes vive dans une pièce unique d'une dizaine de mètres carrés. Ainsi, à quelques mètres de l'avenue Jules Ferry, véritable vitrine de l'œuvre française en Tunisie, un visage différent de la ville apparaît, celui du petit peuple de Tunis. Les conditions sont proches de ceux des bidonvilles de la périphérie. La spéculation immobilière a fait disparaître peu à peu ces maisonnettes pour les remplacer par de modestes immeubles, des entrepôts ou des ateliers.

C'est pourquoi le quartier appartient à l'imaginaire de la ville, on voit apparaître ici et là des légendes ou des anecdotes originales, de vieux tunisois rapportant ce que leurs aïeux racontaient. Certains décrivent comment Madame Fasciotti, sur une chaise pliante à l'entrée de son domaine, payait 2 caroubes chaque charrette de gravats déversée pour combler les vases. On raconte également que Madame Fasciotti aurait reçu gracieusement une partie de cette terre parce qu'elle était l'une des favorites du Bey. Il existe beaucoup de légendes sur la formation de ce quartier, certaines sont encore présentes dans les récits des vieux tunisois. Quel crédit accorder à ces anecdotes, à ces transmissions purement orales ?

Ce quartier a longtemps attisé les peurs et les angoisses des citoyens comme des autorités municipales ; il était le lieu de la délinquance, de la prostitution, de la débauche, des activités politiques ou syndicales.

Les autorités françaises ont surveillé de très près les activités politiques de ces habitants durant le fascisme. Des rapports précis décrivent l'ambiance, les propos, les jeux et les coutumes des habitués des tavernes et autres Dopolavoro situés dans la petite Sicile.

Il y a dix dopolavoro à Tunis en 1936, deux sont implantés dans la petite Sicile : Le premier local est situé 1, rue de Serbie (l'actuelle rue de Yougoslavie), le second rue Jean Levacher (l'actuelle Ahmed Thili), le plus important de la ville étant situé non loin de l'ambassade d'Italie, rue al djazira (celui-ci dispose d'une salle de spectacle). Les différents rapports les décrivent comme pavoisant aux couleurs italiennes, les dimanches et les jours de commémoration ou de fêtes comme en Italie. Lors des discours du Duce, les salles se remplissent d'Italiens ne disposant pas de TSF, le soir on se regroupe autour de lectures collectives de la presse italienne de Tunisie.

Le siège du journal l'Unione, implanté au 44 avenue Jules Ferry est transféré au 49 rue de Serbie en 1924. D'autres bâtiments représentant l'Italie ou la communauté italienne sont inscrits dans le quartier, on mentionnera le siège de la Dante Alighieri, transformé aujourd'hui en centre culturel rue Ibn Khaldoun, une petite église, dans le prolongement de la rue de Serbie.

Lors des commémorations, ce n'est pas dans la petite Sicile que l'on se regroupait. Le lieu de réunion était soit la rue de Rome, soit l'ambassade ou le consulat. Les cortèges se dirigeaient, en général vers le cimetière de Bab El Khadra par l'avenue Roustan, l'avenue de Paris et de Lyon. Ce quartier n'est donc pas un lieu de représentation, il est simplement celui de la résidence, du travail, pour le prolétariat tunisois.

Ces témoignages, multiples, ont un point commun : systématiquement, madame Fasciotti est présentée comme une personne entreprenante, généreuse et compréhensive à l'égard du petit peuple italien³⁸. Certains lui vouent un culte et une estime considérable. Dans la correspondance de la résidence de France en Tunisie avec le ministère des affaires étrangères, les traces de cette femme apparaissent plusieurs années après sa mort : En 1902, un certain Giovanni Scasso s'adresse au résident général, il lui réclame sa clémence pour un membre de sa

³⁸ Laura Davi, *Mémoires italiennes en Tunisie*, Mémoire de DEA, dirigé par Mohamed-Hédi Chérif, Université de Tunis I, 1995-1996, 131 p.

famille accusé de vente illicite de liqueur et de prostitution. Il habite dans la Piccola Sicilia, mais donne comme adresse la Rue Credeline « Palazzo Mad Fasciotti Piccola Sicilia n°8 ³⁹ ».

Cette rue n'apparaît sur aucun plan, mais il est probable qu'elle représentait une rue privée non viabilisée. Mais en guise de respectabilité, il mentionne la matrone, le nom de Fasciotti étant à ses yeux une caution de respectabilité. Pour cet homme, c'est la seule façon de garantir sa bonne foi. De plus, il est probable que le courrier ne pouvait s'acheminer correctement sans ces mentions précises.

L'histoire précise de ce quartier est difficile à écrire ; il est rare que les habitants des maisonnettes aient écrit leurs mémoires, on ne fait que relever des éléments ponctuels dont l'exploitation est difficile pour témoigner de la réalité de la vie du quartier.

Durant la colonisation, les commentateurs et voyageurs européens dédaignaient décrire la ville nouvelle tant elle ressemblait à une ville européenne ; ces derniers, à la recherche de l'orient, se dirigeaient vers les rues étroites et les échoppes bigarrées des souks. La littérature produite durant la colonisation s'est essentiellement exprimée sur l'architecture traditionnelle de Tunis. Tous les commentateurs de cette période ne souhaitaient pas s'attarder sur cet aspect tant il leur était trop familier. Henri Saladin, architecte S.A.D.G (Société des Architectes Diplômés par le Gouvernement), acteur de premier plan de la construction à Tunis⁴⁰, explique son refus de décrire la ville européenne par le fait que celle-ci ne présenterait rien de bien inédit, de bien original aux lecteurs⁴¹.

Aujourd'hui, les différents ouvrages traitant de cette période relate avec une certaine nostalgie une époque révolue et hypothétique. De plus, l'industrie du tourisme souhaite proposer aux visiteurs occidentaux les restes des charmes de la ville arabe, on rechigne toujours à mettre en valeur le patrimoine de ces quartiers datant de la colonisation. Combien de livres traitant de Tunis n'abordent pas les quartiers issus de la colonisation, à croire que ces derniers n'appartiennent pas à l'histoire de la ville⁴².

La petite Sicile subit durement l'écoulement du temps ; les façades d'un grand nombre de demeures, de certains bâtiments, sont en décrépitude. Certains sont destinés à être démolis pour laisser place à des bureaux ou à des commerces. Plus important encore : la structure interne du quartier est modifiée. Ce qui faisait encore l'identité de la *petite Sicile* disparaît : les garagistes, ferrailleurs, ateliers de mécanique ferment les uns après les autres.

Il est vrai qu'à l'origine, sur ces terres quelques peu insalubres, seuls les éléments les plus pauvres n'avaient pas rechigné à s'installer pour y résider. La taille importante de la surface occupée par ce quartier, il est vrai qu'une mixité relative s'était malgré tout quelque peu implantée. Hélène Rubinstein relate de cette histoire dans son ouvrage *Mémoire Illettrée d'une fillette d'Afrique du Nord à l'époque coloniale*⁴³. C'est l'histoire de Tunis à l'époque coloniale, vue par une fillette du quartier du Port. Elle habite rue du Portugal, au bout de la petite Sicile, pour elle il y a d'un côté les siciliens, de l'autre les dockers. Dans ce livre l'auteur met en avant le mélange des populations vivant dans ce quartier, mais ce mythe de la mixité et de la fusion des différentes communautés restent encore à démontrer. L'église du quartier de la petite Sicile, implanté rue de Yougoslavie, accueillait et

³⁹ Archives du Ministère des Affaires Etrangères, Quai d'Orsay, Tunisie 1882-1916, Nouvelle Série 456, 1898 1905, Folio 141.

⁴⁰ Il a réalisé plusieurs édifices : l'hôtel des postes et plusieurs bâtiments administratifs.

⁴¹ Saladin, H., *Tunis, Kairouan*, Paris, H. Laurens, 1908, p 144.

⁴² Un projet d'édition d'un guide touristique et scientifique sur la ville coloniale est en préparation pas l'Association de Sauvegarde de la Médina, dans le cadre du Programme de l'Union Européenne, Euromed patrimoine partagé, coordonnée par Mercedes Volait et Carabelli

⁴³ Katia Rubinstein, *Mémoire Illettrée d'une fillette d'Afrique du Nord à l'époque coloniale*. Paris, Stock, 1978, 311 p.

encadrant l'ensemble des nécessiteux du quartier, elle a disparu. Mais rien ne nous informe sur la fréquentation des croyants.

Lors des moments de crise et de difficultés, les rancœurs et les frustrations ressurgissent régulièrement, laissant apparaître une difficulté à vivre et accepter toutes les contradictions de vivre en terre de colonisation, en acceptant l'inégalité et la violence. Lors de l'occupation de la Tunisie par les troupes de l'axe, Jean Puppier fait état, de défilés de prisonniers de guerre français accueilli dans la petite Sicile par les crachats et les sifflets. Arthur Pellegrin relate dans son journal de guerre, d'un épisode où un groupe de prisonniers anglais est accueilli par des italiens haineux et fanatiques.

Durant cette période, les constructions du quartier du port sont gravement touchées par les bombardements américains. Tous les soirs, cette partie de la ville était la cible des forteresses volantes alliées. Arthur Pellegrin relève que les bicoques de la petite Sicile ont beaucoup souffert, presque tous les habitants ont évacués les lieux. Durant plusieurs semaines, cette partie de la ville désertée par ses habitants était devenue la cible des pillards. Le Journal « *L'Unione* » véritable porte-parole de la communauté italienne de Tunis, s'inquiète des vols réguliers et de l'absence de réaction des autorités :

« La zone voisine du port, deshabitée (sic) et privée de toute surveillance est une espèce de no man's land à la disposition de MM. les voleurs et pilleurs, comme s'ils vivaient non dans la capitale de la Tunisie mais dans les solitudes perdues du far-west ou du Matogrosso. L'autre jour ils ont vidé un appartement de la rue du Portugal ne plein midi en toute tranquillité et sans laisser de trace de tout son mobilier y compris le piano. Nous suggérons qu'à l'intérieur de la dite zone pour clarifier les choses, soit apposée une pancarte avec l'inscription : zone réservée à MM. les voleurs et pilleurs ». Traduit de *L'Unione* du 15 02 1943 .

Quartiers de toutes les peurs, de toutes les attentions, la Petite Sicile appartient véritablement à la genèse de la ville à la formation de son identité, même si les autorités ont éprouvé des difficultés à maîtriser cet espace.

III) Typologie du quartier :

1) La structure du quartier :

Sur un plan de la ville, la petite Sicile apparaît sous la forme d'un quadrillage régulier composé de 12 rues parallèles à l'avenue Bourguiba, et de 7 rues parallèles à l'avenue de Carthage. Deux rues cassent la monotonie du damier ; elles coupent le quartier dans deux directions opposées : la première est la rue des Etats-Unis débouchant vers l'avenue Bourguiba, la seconde réalisant une connexion entre l'avenue de la République et l'avenue de Carthage est composée de l'avenue Moncef Bey et de la rue d'Italie.

La morphologie de Tunis est beaucoup plus aisée à comprendre que celle de Damas ou du Caire. Tout d'abord parce que les quartiers européens tunisois ont été construits sur des terrains non urbanisés et surtout parce que dans ces deux dernières, le tissu urbain est marqué par un enchevêtrement plus intense d'influences et d'époques. On reproche au Protectorat d'avoir généré une ville moderne banale, produite par des techniciens et non des architectes. Elle présente l'avantage de posséder un quadrillage régulier, de respecter malgré l'éclectisme l'alignement des façades, des étages. La lecture et l'analyse deviennent plus aisées. Ce découpage orthogonal doit-il être synonyme de pauvreté et de monotonie ?

A une échelle plus grande, on remarque un morcellement des îlots. Entre l'avenue Bourguiba l'avenue et l'avenue de Yougoslavie des îlots se divisent, donnent lieu à des ruelles réalisant une connexion supplémentaire avec l'avenue principale.

Ces voies sont les restes de rues privées qui permettaient aux constructions, présentes à l'intérieur de la propriété Fasciotti, de communiquer avec l'avenue de la Marine d'un côté et la rue de Yougoslavie de l'autre. La propriété Fasciotti était elle aussi quadrillée ; Il existait quatre rues privées perpendiculaires à l'avenue Bourguiba donnant naissance aux rues suivantes : la rue Ibn Khaldoun, celle du 18 janvier, la rue Houcine Bouziane et Abderrasak. On peut également repérer deux autres passages non accessibles aux automobiles. Ils sont les restes de chemins d'accès de la villa Gnecco aux artères principales. Ces passages portent les noms de Passage Ribet et rue Mohamed Aziz. Ces percées ont été maintenues par l'implantation dans ces rues d'activités commerciales, de restaurants et cafés et viabilisées lors de la densification du quartier, au début du XX^{ème}.

Ces ruelles portent en réalité les traces de la structure ancienne du quartier. Lors des premières ventes réalisées par les héritiers, les parcelles sont grevées d'obligations. Les deux premiers lots concernent deux parcelles ; l'une d'elles est située à l'angle de l'avenue de Carthage et de l'avenue de la Marine, extraite de la propriété Fasciotti. Elle a été acquise par la société frigorifique dont le gérant à Tunis est l'homme d'affaires Baldauff. La seconde est immatriculée sous le nom de villa Gnecco, elle est comprise entre la propriété précédente et la cinquième parcelle de la propriété Fasciotti. Elle a été acquise par Charles Henri Bonnel, un français, tanneur de profession. Le terrain qu'il acquiert présente une façade sur l'avenue Jules Ferry qui correspond au n°54 de l'avenue Bourguiba. Les nouveaux acquéreurs s'endettent beaucoup pour construire de beaux immeubles sur l'avenue principale. Charles Bonnel est contraint de vendre, tant les sommes engagées sont trop importantes pour ses finances. La société des entrepôts frigorifiques cède à Belliant Ernest, de nationalité française et limonadier de profession, un loyer permettant l'ouverture d'une brasserie au croisement de l'avenue de Carthage et Jules Ferry. Mais les deux parcelles sont grevées d'une même obligation celle de permettre au reste de la propriété Fasciotti de communiquer avec les deux avenues. On peut encore repérer sur l'avenue Jules Ferry, un passage porte encore le nom de la fille de madame Fasciotti : Clara.



Illustration : Passage Clara, avenue Bourguiba

2) Un patrimoine éclectique :

On peut encore, mais pour combien de temps, admirer quelques belles réalisations témoignant de la composition multiple de la population pendant la colonisation. On peut découper le quartier en plusieurs ensembles.

Le premier ensemble est constitué des bâtiments de l'avenue Bourguiba et de ceux de l'avenue de Carthage. Les deux artères servent de vitrine à la ville ; elles se coupent à angle droit et forment comme une équerre cachant l'intérieur, le cœur du quartier. L'avenue de Carthage a représenté pendant les premières années du protectorat une avenue structurant le nouveau pouvoir colonial et municipal. C'est en effet à l'extrémité de cette avenue qu'en 1900 l'hôtel de ville de la cité est implanté. L'architecte Resplandy a été choisi pour la réalisation de ce nouvel édifice dans un style art nouveau. C'est à un architecte chevronné que l'on fait appel, il est à l'origine de plusieurs édifices publics : l'Hôpital civil, le Lycée Carnot, le Palais de Justice, le Casino du Belvédère. Le théâtre municipal lui est également attribué et l'ensemble de la rue Léon Roches (l'actuelle rue M'Barek). Cet architecte obtient même le prix de l'Exposition Coloniale de Marseille en 1906 pour son œuvre en Tunisie.

Le deuxième ensemble est inscrit dans l'équerre définie par les deux précédentes rues jusqu'à l'avenue de Yougoslavie qui forme une artère tampon entre l'activité mondaine et celle, tertiaire, de l'avenue Bourguiba avec ses éléments d'habitation et ses activités industrielles de l'intérieur du quartier. Nous y trouvons des habitations, des activités commerciales, des hôtels, des restaurants et des cinémas (principalement dans rues perpendiculaires qui débouchent sur l'avenue Bourguiba.

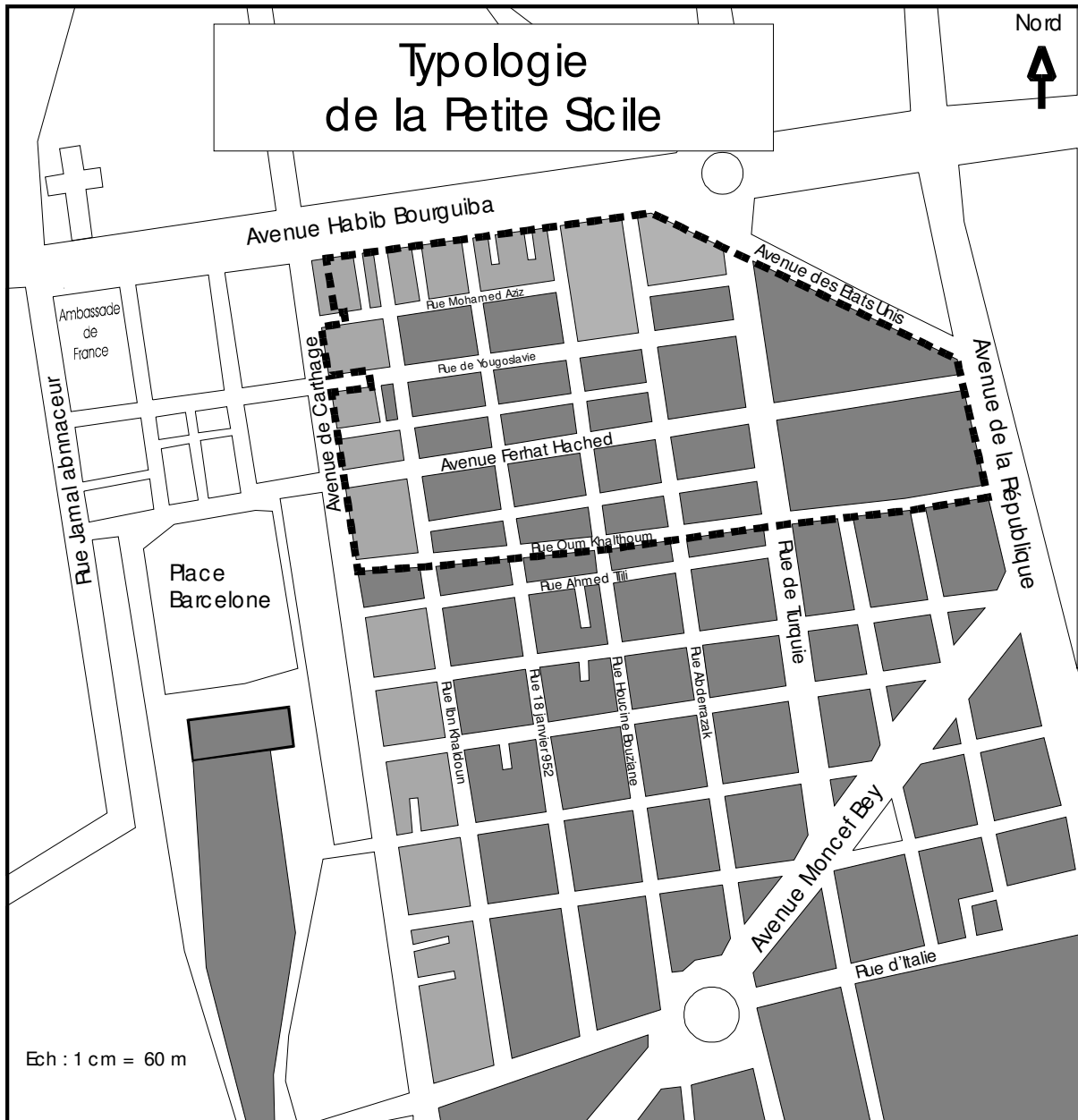
Le troisième ensemble est représenté par l'avenue Ferhat Hached. Cet axe provoque une rupture de l'avenue dans la trame urbaine. Elle accueille une ligne de métro léger, ce qui modifie les règles de circulation automobile et piétonne. Sur cette avenue, aucun commerce alimentaire, quelques immeubles d'habitation et surtout des locaux commerciaux.


En longeant cette artère, on peut remarquer une évolution dans le paysage ; plus on se dirige vers l'est, plus l'habitat se raréfie laissant place aux petites échoppes, aux ateliers, aux garages, aux baraquements. C'est dans ce périmètre que l'on peut encore percevoir ce que devait être la petite Sicile à la fin du 19^{ème}. Certains ateliers disposent d'un toit de tuiles et de murs blanchis à la chaux. Les parcelles se présentent plutôt sous une forme étroite et allongée. Les petits entrepôts, les ateliers, occupent une faible surface sur la rue. Cette ouverture réduite sur la rue est compensée par une profondeur importante permettant d'accueillir les machines et matériels indispensables à l'activité pratiquée.

Le dernier ensemble est situé au sud de l'avenue Ferhat Hached jusqu'à l'avenue Moncef Bey. Dans ce périmètre, on note la prépondérance de bâtiments d'habitation, les commerces sont quasi inexistantes. Certaines constructions rappellent, par leur dangereuse inclinaison, la nature réelle des sols et leur histoire. De la même manière, à mesure que l'on se dirige vers le port, les habitations perdent en importance ; à mesure que l'on se dirige vers le sud, les activités industrielles l'emportent.

Conclusion :

Cette rapide présentation de l'histoire du quartier et de ses perspectives d'évolution posent concrètement le délicat problème de la délimitation de l'espace urbain, de sa structure et de son image. Les différents projets engagés illustrent un processus général d'étalement de la ville sur son espace environnant repoussant ainsi, toujours un peu plus loin, ses marges et ses frontières. Ce type de développement remet en question une structure, un tissu urbain et social qui ont longtemps incarné l'identité, de la cité. Le remodelage de la Petite Sicile est une étape importante de l'histoire de la ville, il la libère d'un quartier mal considéré qui a représenté un obstacle à son développement. Il ne s'agit pas dans cette chronique d'émettre la moindre nostalgie au sujet de la disparition de la petite Sicile telle qu'elle est aujourd'hui. L'objectif est simplement de rendre compte d'une évolution qui témoigne d'une époque. Il n'est pas question de plaider pour la constitution d'une ville musée dans laquelle l'histoire se figerait et par conséquent, entraînant la fin de celle-ci. Par ailleurs on peut espérer que les intérêts de la population s'exprimeront et s'inséreront dans les projets de restructuration de la ville. Tunis se développe aujourd'hui en gagnant sur le lac, comme Madame Fasciotti l'avait fait au XIXème pour la petite Sicile, à croire que l'avenir de la ville est dans la disparition de son lac.... Mais l'histoire ne serait alors qu'un éternel recommencement ?.....



	Limite de la propriété Fasciotti		Forte concentration d'activité industrielle
	Bâtiments vitrine		Espace commerciale à vocation industrielle
	Ancienne Municipalité		Espace d'habitation
	Gare et voies de chemin de fer		