

# LES TAMIS DE MAHDIA

---

TRAVAIL DE SYNTHÈSE PAR : ANNIE GINGRAS



PROFESSEURS ET CORDINATEURS : PHILIPPE POULLAQUEC-GONIDEC ET STEFAN TISCHER

UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL, LE MERCREDI 20 DÉCEMBRE 2006

---

WORKSHOP MAHDIA 2006

PROBLÉMATIQUE GÉNÉRALE.....	3
MAHDIA : HISTOIRE.....	5
SITUATION GÉOGRAPHIQUE DE MAHDIA.....	7
LES CARRIÈRES : PASSÉ - PRÉSENT - FUTUR.....	8
ANALYSE ET CONSTATS.....	9
CONCEPT, MACRO-DESIGN, STRATÉGIE.....	10
DESIGN-MICRO.....	12
ÉVALUATION ET AUTOÉVALUATION DU TRAVAIL D'ÉQUIPE.....	14
LES LEÇONS D'UNE TELLE EXPÉRIENCE.....	16
RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES.....	17

Contraste des espaces secs et humides, traversées par le temps et diverses pensées, les terres arabes recèlent des battements de cœur qui font vivre la culture et les coutumes.

« Il n'est de visite, si courte soit-elle, qui ne soit accompagnée de l'offrande d'un thé ou de quelques oeufs. La tradition de l'hospitalité existe toujours. »

À travers les nombreuses influences, les petites et grandes villes arabes se sont établies et peuplées, mais cachent certaines problématiques de développement, notamment dans les vieilles villes, appelées médinas, qui ne sont pas adaptées à l'affluence d'aujourd'hui, mais aussi dans les villes modernes victimes de l'étalement urbain et d'une démographie exponentielle.

Ne répondant plus à l'expansion démographique des villes du Maghreb, les médinas ont été abandonnées par ces habitants les plus aisés qui ont quitté pour les villes de la nouvelle influence occidentale, laissant place aux gens de classe plus défavorisée qui n'ont pas pu entretenir les immeubles. Ce rythme de croissance a engendré la multiplication des quartiers centraux dans plusieurs cités et une confrontation entre les tissus urbains ancestraux et nouveaux. L'étalement urbain et la démographie exponentielle ont amené plusieurs autres difficultés au développement, telles que : la diminution des terres agricoles, (ainsi un manque de produits agricoles, qui se voient alors insuffisants, malgré la hausse de production due à l'amélioration de l'outillage et des techniques agricoles), la pénurie de logement, la dégradation des médinas, l'apparition d'habitats spontanés et de bidonvilles, la ségrégation et le manque d'eau potable.

Les villes du littoral profitent de la proximité de la Méditerranée favorisant évidemment la pêche, mais ces villes bénéficient aussi d'une nappe phréatique plus abondante et plus haute et alors de terres plus fertiles que dans le reste de l'Afrique. De plus les paysages de la Méditerranée et son climat doux attirent les vacanciers qui favorisent un tourisme balnéaire, ainsi l'économie plus attrayante a provoqué un exode rural en faveur d'un développement des villes du littoral, créant une économie basée davantage sur le secteur tertiaire. Toutefois la pression touristique exige une préservation du patrimoine et une gestion des ressources en eau.



Crédit photographique : Annie Gingras

AGRICULTURE : OLIVES



Source : [www.trekearth.com](http://www.trekearth.com)

PÊCHE

Le commerce s'inscrit dans le cadre de la mondialisation des échanges, profitant surtout aux villes du littoral, tournées vers l'extérieur.

Pour ce qui est du secteur primaire, outre la pêche ; l'agriculture : céréales, élevage ovin et caprin, le maraîchage, les agrumes, la vigne, la pêche et l'huile d'olive sont les principales cultures de cette terre, elle reste une économie importante et ces terres sont précieuses au point de vue fructifère mais aussi au niveau du patrimoine, car elles constituent un vestige, une trace de l'histoire qui se perpétue, un paysage à caractère unique. La pêche qui ne laisse pas de trace mais qui signe pareillement les habitudes, une culture et un trait marquant de cette société riveraine.

Les défis des aménagistes se font alors de plus en plus complexes, faisant face à des problématiques demandant l'avis de divers experts qui n'ont pas toujours la même vision, ainsi un manque de communication et l'impossibilité de voir se résoudre tous les problèmes soulèvent plusieurs questionnements. L'UNESCO nous a justement donné la chance d'étudier et de proposer des solutions à une problématique ciblée que rencontrent plusieurs villes du monde entier et qui touche le développement durable. Mahdia, une ville tunisienne de grandeur moyenne, petite péninsule se projetant dans la mer Méditerranée, ancienne capitale de la Tunisie, possède plusieurs carrières disposées axialement du nord au sud, séparant la zone urbaine de la zone rurale. Quelques carrières sont encore en exploitation, mais la majeure partie de ces carrières est inexploitée depuis peu ou plusieurs et même de nombreuses années. La problématique étant que la ligne des carrières forme une véritable frontière physique voire même sociale, comment permettre un développement fluide, novateur, créatif et fonctionnel tout en donnant une identité au lieu qui se lie au caractère de Mahdia ?

Phénicienne, punique, romaine, fatimide, hafçide, turque, française, Mahdia a eu plus d'une vie... De par sa position géographique unique, à la fois stratégique au point de vue échange commercial, à la fois vulnérable de par sa position facilement encerclable, la presqu'île méditerranéenne a souvent été convoitée ; les empires qui se sont succédés sur ce bout d'Ifriqiya, entre terre et mer, y ont laissé leur trace. L'architecture, de la mosquée sans minaret, aux portes anciennes des maisons de la médina témoignent de cette riche diversité.

### Empire par-dessus Empire

Comptoir phénicien 814-146 av. J.-C. et Romain 146 av. J.-C. - 439 apr. J.-C. : Peu de trace architecturale persiste de ce temps, toutefois le tissage est encore très présent dans la culture d'aujourd'hui.

Fatimide 910-1048 : Mahdia devint la capitale proclamée par le prince fatimide Obeid Allah El Mehdi en 921 et perdit son titre en 953. Datant de cette époque : la Skifa Kahla (Porte d'entrée de la forteresse de la médina) et la Grande Mosquée. À cette époque, son port de commerce était le plus actif du Maghreb. Les Fatimides ont ensuite poursuivi leur conquête pour établir leur nouvelle capitale au Caire en Égypte en 969.

Ziride 1048-1148 : ceux-ci prennent leur indépendance face aux fatimides et en 1057, la ville de Mahdia redevient la capitale.

Normand 1148-1160 : La colonie devient latine seulement durant 12 ans, chassée par les Almohades en 1160

Almohades 1160-1260 : Abdul Moumen Ibn Ali prend le pouvoir à titre de gouverneur, Mahdia demeure à cette ère une ville d'une grande puissance militaire grâce à ses remparts et son port punico-fatimide.

Hafçides 1260-1509 : détruite par les hafçides, Mahdia et plusieurs autres villes tunisiennes sont ravagées. Mahdia devient à moitié détruite en 1286 pour être réaménagée en 1360 seulement.

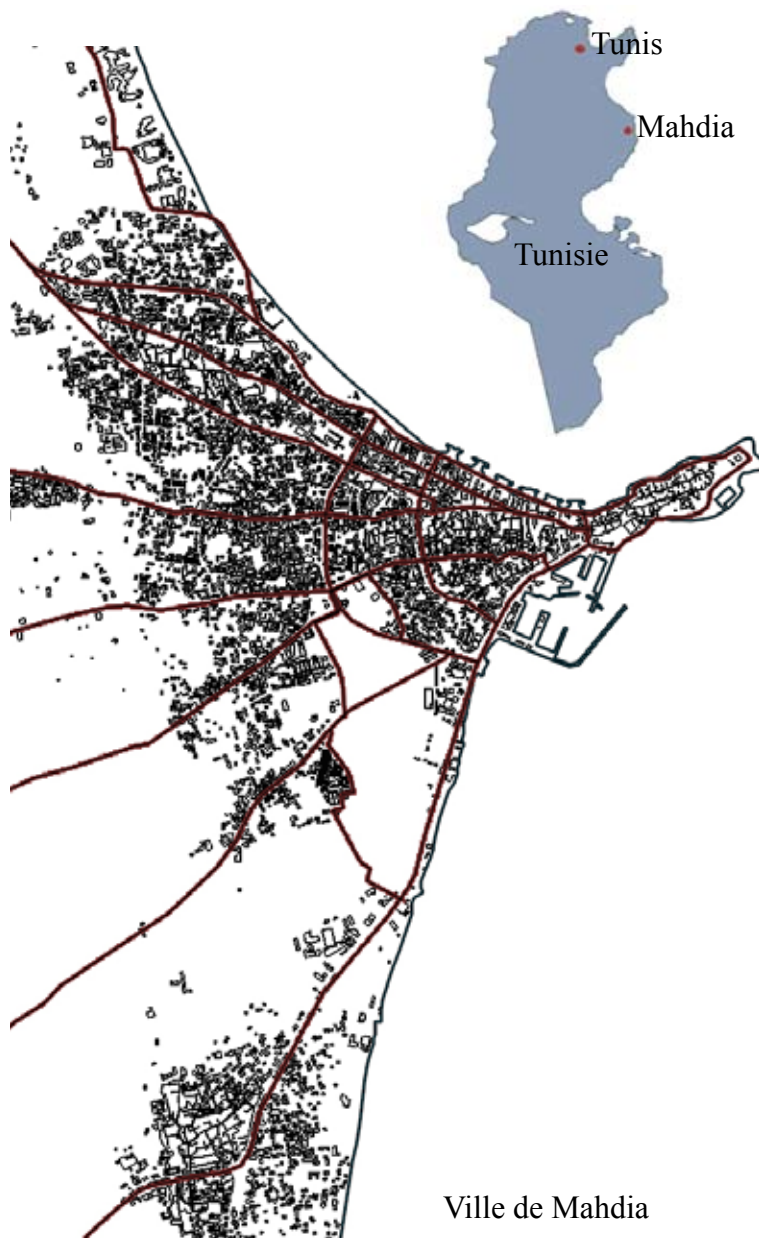
Espagnols 1509-1574 : En 1509 Mahdia est encerclée par les espagnols, ses remparts sont détruits en 1550, la ville s'est ensuite peu à peu déspeuplée de sa population pour revivre seulement à l'arrivée des Ottomans en 1574.

Turcs 1574-1881 : Repopulation de Mahdia : grecs, andalous, albanais et anatoliens venaient s'y installer.

Français 1881- 1948 : une première école française fut construite à Mahdia en 1884 ; en 1885 la ville de Mahdia est devenue un centre administratif important dans la région. Une voie ferrée est par la suite construite qui reliait Sousse et Sfax et qui marginalisait Mahdia, qui par la suite perdit de l'importance.

Indépendance, 1948 à aujourd'hui : après la 2e guerre mondiale, la Tunisie a obtenu son indépendance ; par la suite les femmes ont eu le droit de vote.

Maintenant la Tunisie est un pays démocratique. Mahdia a perdu son rôle de capitale et sa force administrative. Aucune autoroute ne se rend à elle, ce qui la place à l'écart des autres villes importantes. Toutefois cette distance a permis à la ville de se développer moins rapidement que si elle avait été une capitale et donc de conserver les traces architecturales du passé et de se pencher plus tranquillement sur les problèmes liés au développement exponentiel, sans être toutefois à l'abri.



Cette agglomération est développée de manière concentrique ayant comme milieu la médina où convergent les routes pénétrantes qui traversent les carrières et elle est munie de rocade, routes circulaires qui croisent les routes pénétrantes. Mahdia est maintenant confrontée aux automobiles de plus en plus nombreuses, surtout en été lorsque voyageurs et résidents parcourent ces routes vers le centre. Jusqu'à présent, la ville a su s'adapter au rythme croissant de la population qui menace la majorité des villes du Maghreb et par conséquent celles de la Tunisie. Toutefois, le développement est aujourd'hui borné par les carrières qui créent justement une limite au développement urbain.

La population de Mahdia vit principalement de la pêche, de l'agriculture (huile d'olive) et des tissus ; les souks du vendredi permettent à tous les commerçants de se faire un peu de dinars, mais une nouvelle source de revenus est apparue sur le bord de l'impressionnante mer Méditerranée : la zone touristique s'approprie les plus belles vues et plages sur la Méditerranée et magnétise les touristes qui n'ont d'yeux que pour cette mer. Par contre, Mahdia offre de beaux attraits tels les monuments du passé, la médina, les souks, les terres d'oliviers...



CARRIÈRE SOUTERRAINE

Les plaines du Sahel, principalement constituées d'une couche géologique sableuse autrefois couverte par la mer Méditerranée, datent de plus de 165 millions d'années. Une dune de pierres consolidées par l'ancienne délimitation de la mer a formé le cordon de pierres calcaires qui explique la situation des carrières. Cette seule source de pierres exploitables de la région est située sur une des seules ressources d'eau douce.

Nous dénotons trois types de carrière sur les 127 :

1- Les souterraines : qui forment des grottes et qui sont les plus anciennes.

2- À ciel ouvert : artisanales : exploitées à l'aide d'explosifs et qui offrent par conséquent des parois brutes aux apparences presque naturelles.

3- À ciel ouvert : industrielles : exploitées à l'aide de machines et de scies et qui offrent une texture plus définie, droite et avec des lignes de scies.

Dans ces carrières, nous pouvons retrouver certains vestiges archéologiques tels : des nécropoles puniques, d'anciens puits et même la route de crête, qui fut créée dans l'Antiquité et a constitué une barrière contre une exploitation qui aurait pu effacer complètement le cordon dunaire.



CARRIÈRE ARTISANALE

Les carrières ont permis la construction de plusieurs bâtiments patrimoniaux importants dont : l'amphithéâtre de El Jem et des villas romaines, puis à Mahdia : la Skifa Kahla, les remparts, la mosquée, le fort Ottoman, et plusieurs autres...

La ligne de crête des carrières de Mahdia, longue d'une vingtaine de kilomètres, compte 127 carrières, dont 72 traditionnelles (6 sont encore en exploitation) et 55 industrielles (3 sont encore en exploitation).



CARRIÈRE INDUSTRIELLE





URBAIN / AGRICOLE  
EXISTANT



PRINCIPALES ROUTES  
ACTUELLES



PARCS EXISTANTS

- 1- Le développement urbain de la ville s'est fait radialement et principalement autour des axes de circulation, et majoritairement vers le nord;
- 2- La marginalisation de la ville : aucune autoroute ne dessert Mahdia directement ;
- 3- La ligne de crête et des carrières constitue une porte d'entrée de la ville ; tous les axes routiers passent à travers elle ;
- 4- Les carrières abandonnées sont reconverties soit en espace agricole, en zone d'habitation, et parfois même transformées en décharge publique ;
- 5- La ligne de crête et des carrières constitue une frontière entre les zones urbaine et rurale de Mahdia ;
- 6- L'insécurité publique : causée par l'absence de clôtures, donc risque de chutes mortelles ;
- 7- La pénurie d'espaces verts dans la ville de Mahdia;
- 8- L'espace urbain commence à empiéter sur l'agricole ; (comme il est précisé plus haut dans le texte, les terres agricoles sont importantes non seulement au point de vue économique, mais aussi parce qu'elles marquent une trace du passé qui se perpétue, donc un espace patrimonial important. Même les gens de Mahdia font une grande fête à la fin de la dernière journée de cueillette des olives ; c'est ainsi une partie intégrante des coutumes des citoyens de cette municipalité.)
- 9- Mahdia compte présentement un pôle touristique au nord qui amène surtout un tourisme balnéaire. Un deuxième pôle touristique sera créé au sud qui offrira le même type de tourisme, port et mer, alors que Mahdia possède aussi plusieurs autres attraits.

Proposition

- 1- Créer une connexion entre l'est urbain et l'ouest rural de la ville, à travers des ponts verts.
- 2- Définir un nouvel espace urbain de la ville en conservant l'aspect agricole de la zone sud-est, et en protégeant les espaces agricoles d'une boulimie urbaine.
- 3- Mettre en valeur le patrimoine naturel et archéologique de la ville.

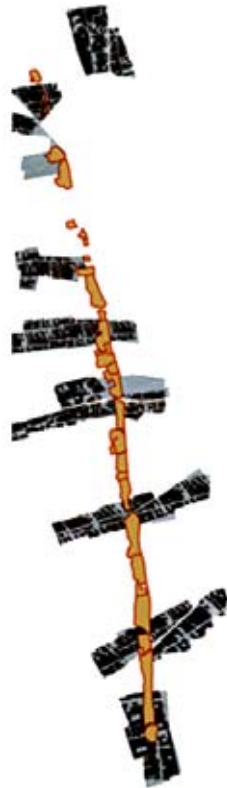
LES TAMIS DE MAHDIA: FILTRE URBAIN, POUR LA CONSERVATION DES TERRES AGRICOLES:

HÉRITAGE DE MAHDIA

AGRICULTURE À PRÉSERVER



AVANCÉE URBAINE PROPOSÉE

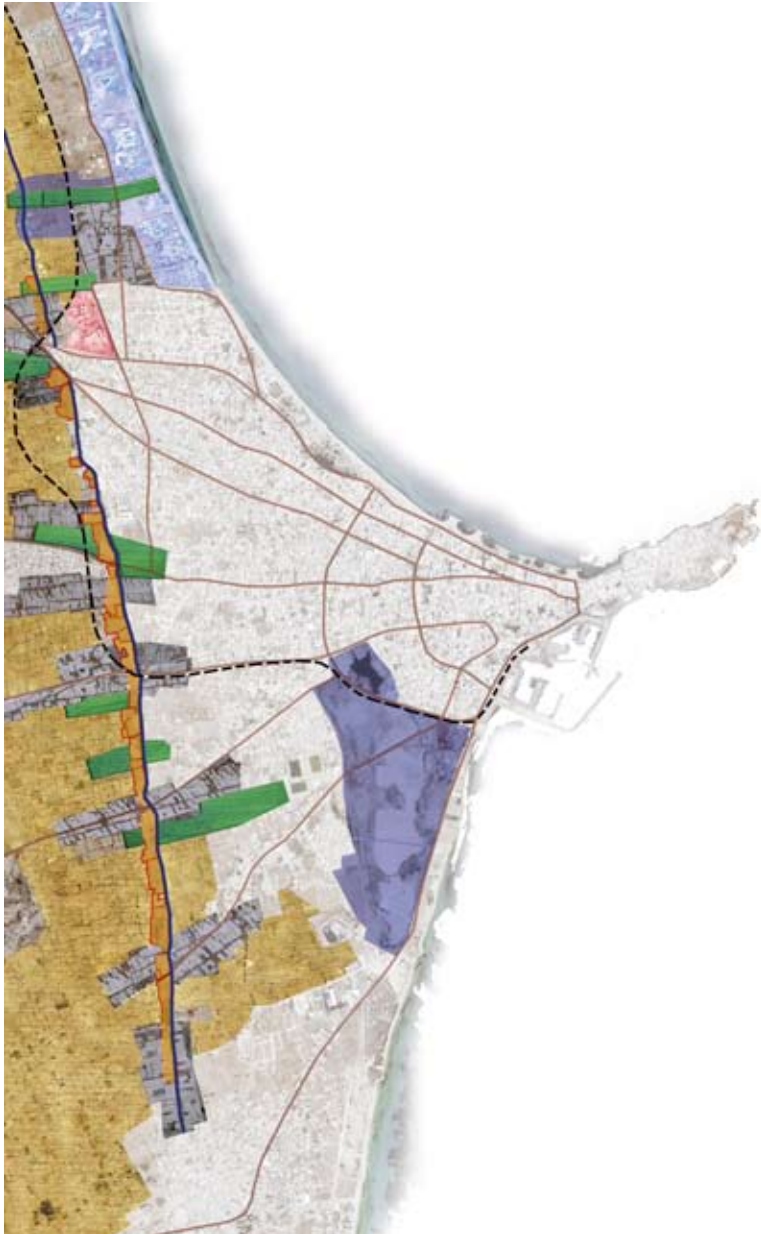


ESPACES VERTS PROPOSÉS



Les ponts verts relient l'urbain à l'agricole qui sont présentement séparés par la ligne des carrières. Ils proposent un nouveau visage vert à la ville de Mahdia.

Se faisant spontanément autour des grands axes routiers, le développement urbain se poursuivra autour de ces pivots de circulation. Le développement sera néanmoins réfléchi et aéré, ponctué de promenades, parcs de loisirs, parcs sportifs, sites archéologiques, etc. La ligne de crête, laissera passer, comme un tamis, des coulées vertes et urbaines de part et d'autre.



La ligne de crête, route datant de l'antiquité sera pavée. Du côté ouest, une piste cyclable et piétonne permettra de passer au travers les différents attraits paysagers que proposera le projet.

À chaque section où nous pouvons observer des sites archéologiques, les secteurs seront non seulement conservés, mais aussi, mis en valeur. Des kiosques d'informations avec des panneaux indicatifs seront à la disposition des visiteurs. Des autobus avec des guides, pourraient faire la navette entre ces sites.

Près de l'université, un lieu d'exposition culturelle et/ou éducative, temporaire ou fixe, serait l'idéal afin de faire profiter les étudiants, mais aussi tous les gens qui vivent dans le secteur nord et dans la ville de Mahdia. Des lieux de repos pour les étudiants seraient aussi suggérés.

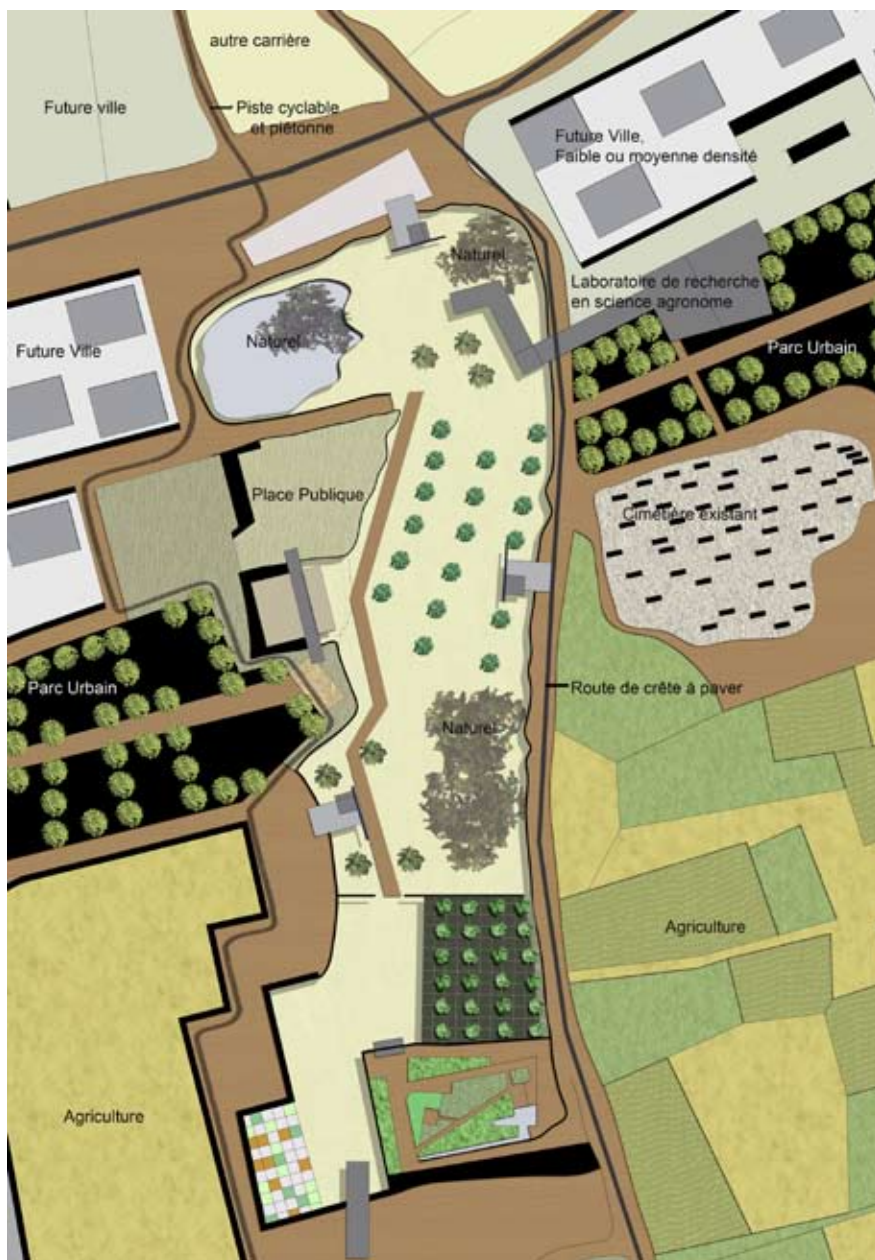
Au nord, un pont de verdure reliera la corniche à la ligne de crête, jusqu'à la mer passant au travers de la zone touristique, et permettra au gens de la zone touristique d'accéder aux carrières, et aux gens qui viennent des carrières d'avoir un accès physique à la mer.

Sur l'axe routier reliant Mahdia à Tunis, se tiendra un parc linéaire dense faisant office de porte verte de la ville. À l'intérieur des carrières, dans ce secteur, pourrait être proposé un jardin botanique, lieu de rassemblement se liant avec cette porte verte.

Au centre, pour conserver l'identité agricole de la ville, une juxtaposition du rural et de l'urbain est envisagée ; les zones vertes seront des plantations d'oliviers, de caroubiers, et des champs de thym ou de coquelicot. L'urbanisation avancée dans cette zone impliquerait l'aménagement d'un espace vert.

Dans la zone plus au sud, l'espace urbain s'enracinera dans les carrières, qui seront remblayées en partie et intégrées dans le tissu urbain existant.

Au sud, nous pouvons profiter d'un parc de terrains de sport existant qui se rejoint à la future zone touristique pour la relier par un espace vert qui se projette jusqu'aux carrières.



Puisque le projet propose une conservation d'une partie des terres agricoles dans un futur urbain contrôlé par des bandes vertes autour des axes de circulation et que l'ensemble des carrières constitue une sorte de filtre au développement urbain : la carrière sur laquelle notre projet s'est axée, est située au centre de la zone d'étude, qui est actuellement entourée par des terres agricoles et qui nous offre une plus vaste possibilité de propositions. La carrière, profonde de 10m et possédant une superficie d'environ 2,5 hectares, deviendra un jour partiellement développée et délimitée au sud par une bande verte, tampon pour protéger une portion de la zone agricole plus au sud.

La route de crête deviendra alors pavée pour permettre une circulation aux divers rythmes : urbains, vert et agricole ; ce sera un passage de découverte offrant des vues privilégiées dans le paysage de Mahdia. Une prolongation de ces diverses compositions viendra se projeter à l'intérieur de la carrière choisie. La continuation de la zone urbaine se dénote par la propulsion d'un bâtiment : laboratoire de recherche en science agronome, qui reliera la partie haute à la partie basse de la carrière. L'agriculture se prolongera en terre de laboratoire et une zone verte est préservée, là où la nappe phréatique est actuellement apparente et où un écosystème est déjà installé.

Sur le flanc ouest, deux espaces publics pavés seront installés sur des belvédères non exploités, qui offrent des vues étonnantes sur la ville de Mahdia d'un côté et sur des terres d'oliviers de l'autre. Une piste cyclable et piétonne permettra de traverser les diverses scènes paysagères qu'offre la dune.

ESPACE BATIT



L'espace bâti sera de faible densité afin de permettre des espaces libres pour les habitants et des percées visuelles.

PARCS

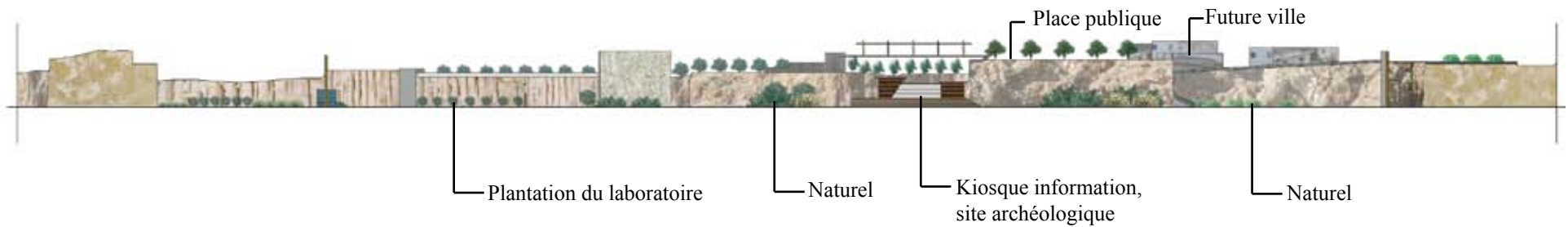


Les espaces verts sont conceptualisés selon l'orientation des terres agricoles et conservent des axes visuels vers la ville d'un côté l'agriculture de l'autre.

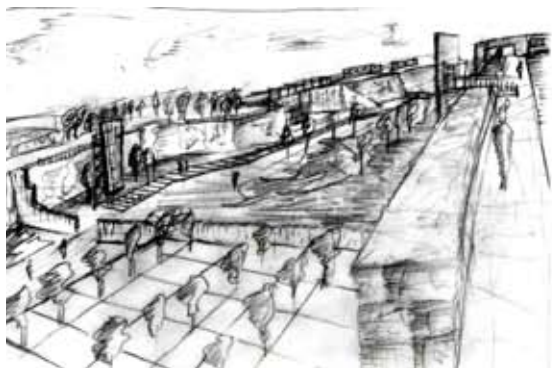
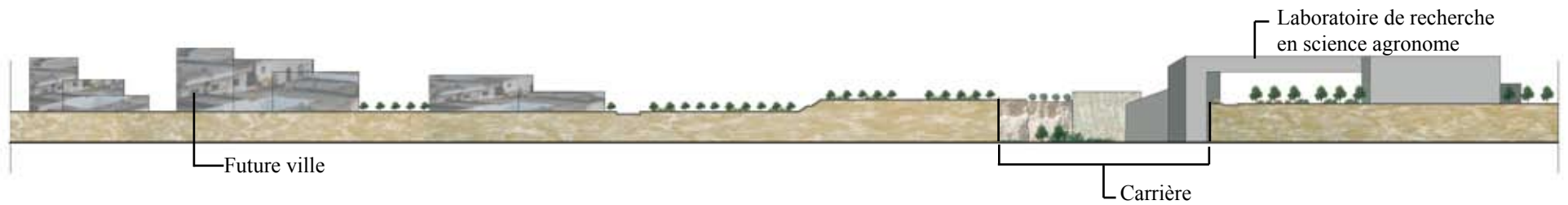
AGRICULTURE



COUPE SUD-NORD



COUPE OUEST-EST



Vue de l'extérieur vers l'intérieur de la carrière, à partir du coin sud-est.



Renaturalisation à l'intérieur de la carrière



Plantation à l'intérieur des carrières



Vue de la ville dans l'axe piétonnier de l'espace vert

*Étude du schéma directeur d'aménagement de l'agglomération de Mahdia, phase 1, Bilan – diagnostic, problématique et scénarios*, Direction générale de l'aménagement du territoire / Ministère de l'environnement et de l'aménagement du territoire / République tunisienne, septembre 1995, 96 pages.

*Étude socio-économique de la ville de Mahdia*, Gouvernorat de Mahdia, République tunisienne, mai 1998, 11 pages.

*Plan d'aménagement urbain de la commune de Mahdia, troisième phase, Rapport de présentation*, communes de Mahdia/ Gouvernorat de Mahdia / Ministère de l'intérieur, D.R.E.H. de Mahdia / Direction de l'Urbanisme / Ministère de l'équipement et de l'habitat et la République tunisienne, décembre 1996, 17 pages.

*Le gouvernorat de Mahdia, patrimoine, environnement et développement*, par Labaied Hachemi, Tunis, 2005, 376 pages.

*État et développement dans le monde arabe*, Habid El Malki et Jean-Claude Santucci, édition du CNRS, 1990, 359p.

*Les villes du monde arabe*, Claude Chaline, édition Armand Colin, 1996, 172p.

*Les nouvelles formes de la mobilité spatiale dans le monde arabe*, Responsable scientifique : Robert Escalier et Pierre Signoles, avec la collaboration de F. Ireton, M. Kharoufi et E. Ma Mung.