

LE QUARTIER COMMERCIAL DE SFAX

Entre la Médina ceinturée de ses vieux remparts et la mer s'étendait avant la guerre 1939-45 deux quartiers jumelés, très différents d'aspect ; l'un, le plus près du port, gagné récemment sur les eaux, avec des voies larges se coupant à angle droit, à l'activité axée sur le port remodelé et aménagé pour l'exportation des phosphates, était occupé par des immeubles à l'architecture méditerranéenne, type 1900 ; l'autre beaucoup plus ancien, avait vu s'installer depuis le 18^e siècle, au pied des remparts la population israélite sfaxienne qui y avait créé ses traditionnels artisanats et commerces dans des constructions presque sordides. Rues nombreuses et étroites, aux alignements fantaisistes, maisons serrées et étroites, enclavées les unes dans les autres sans souci des règles élémentaires d'hygiène et de salubrité accusaient son type. Le touriste y était séduit par l'aspect pittoresque et par la couleur locale de ces rues très orientales, à la foule grouillante, bruyante et bariolée, aux boutiques curieuses, jouxtant les cafés maures et les fondouks, et recelant des parfums inattendus et variés.

Dès 1929, le Conseil Municipal avait décidé de mettre en valeur les anciens remparts de la Médina et d'aérer ce secteur en l'assainissant. Elle voulait aménager une zone vidée de ses constructions pour dégager le site.

Les contingences financières n'avaient pas permis de mettre ce projet à exécution. A ce désir s'ajoutait celui de réaliser, vu l'importance qu'avait prise la ville de Sfax durant les dernières décades, un centre administratif et commercial important ; enfin l'accroissement constant de la circulation automobile réclamait un remodelage de la voirie du centre de la ville.

Les énormes destructions dues aux bombardements aériens de décembre 1942 à mars 1943, en fin de la Campagne d'Afrique, au pied des remparts, dans le secteur israélite, allaient permettre au projet de revoir le jour. Deux graves problèmes se posaient aux autorités : la reconstruction et dans l'immédiat le relogement des sinistrés.

Les solutions étaient difficiles à trouver, car sur 5 ha 5, détruits en grosse partie, on trouvait 323 parcelles bâties représentant plus de 3 ha, la plupart non dotées de titre foncier et souvent obérées par des alous — pratique locale permettant à la même parcelle de faire l'objet d'appropriations distinctes suivant les différents niveaux.

L'équipe de M. Zehrfuss prit le problème en mains et favorisée par ces malheureuses circonstances donnait l'impulsion à une réalisation

moderne, vivante. Quant au logement, assuré momentanément par un exode dans les jardins ceinturant la ville, son acuité ne devait que croître après l'occupation des pièces disponibles par des familles entières ; la faible importance des crédits, tant publics que privés, ne permettait que peu de constructions neuves, enfin l'exode rural vers la ville, lors des périodes de sécheresse de 46 à 49 accroissait les besoins. Des palliatifs momentanés entrèrent alors en jeu : remise en état de maisons délabrées, constructions de 200 appartements de recasement.

LES TEXTES SPECIAUX

Dès 1944, en accord avec la Municipalité, le remodelage de la voirie avait été étudié. Le décret du 11 janvier 1945 permettait le remembrement.

Puis, le décret du 22 février 1945, compléta les textes existants en procédant à l'expropriation de toute la bande de terrains bombardés, prémice du remembrement.

Une fois la voirie simplifiée et dégagée, le problème de la construction ne pouvait trouver d'autre solution que celle de s'élever sur plusieurs plans et conduire parallèlement à la recherche de quartiers de recasement et de compensation.

Depuis dix années l'action du Commissariat à la Reconstruction et au Logement, puis du Ministère de l'Urbanisme et de l'Habitat s'est fixée sur ces directives. Les réalisations actuelles démontrent amplement que les vues larges et les solutions hardies sont payantes.

LES CIRCULATIONS

Dans ses grandes lignes, le projet prévoyait le dégagement des remparts, et la composition axée sur une voie principale, Avenue de la République, reliant la porte Delcassé de la ville arabe à la porte principale de l'Hôtel de Ville sur l'Avenue Jules Gau.

C'est en effet la principale communication entre la ville traditionnelle et ses faubourgs d'une part et la ville moderne et le port d'autre part.

Deux voies annexes sensiblement parallèles à la première et disposées symétriquement de part et d'autre assureraient les circulations secondaires.

L'ancienne voirie couvrait 22.157 m², la surface de la voirie nouvelle est ramenée à 20.550 m², en grande partie réalisée en 1947 ; parallèlement de nouveaux réseaux d'égouts et de distribution d'eau, les anciens inutilisables ne correspondant plus au nouveau tracé, ont été construits. Elle permettra à l'avenue Jules-Ferry de rejoindre en double circulation sur 8 m. 50 avec au milieu des terres pleins de 10 m. de largeur, le Boulevard Général Jamais, après la démolition de la redoute du Bordj Ennar.

Les remparts dégagés au Sud sur 16.400 m², forment un site re-

marquable qu'il faudra meubler en zone de verdure. Un dégagement analogue se poursuit sur la façade Ouest le long du Boulevard Fallières.

Face à la porte Delcassé, l'Avenue de la République, réalisée aussi avec une double circulation, se raccorde en perpendiculaire à cette principale voie ; elle est bordée de trottoirs de 5 m. dont une circulation sous arcades de 3 m. 60.

Les deux voies de dessertes secondaires prolongeant les rues Philippe Thomas à l'Ouest et Massicault à l'Est sont en simple chaussée, la rue Massicault possède dans sa partie Nord un terre-plein central qui a permis la réédification du Marabout Sidi Kamoun.

Cette disposition de la voirie du Quartier Commercial a entraîné les nouvelles mesures concernant la circulation : un sens unique a été créé sur le Boulevard de France et la Place au milieu de laquelle se trouve le Monument aux Morts, face à la Municipalité, a été redessinée et plantée. Un parc à voitures a été aménagé à l'emplacement de l'ancien théâtre municipal, et plusieurs kiosques, un garage à bicyclettes, une cabine téléphonique avec W-C ont été édifiés, remplaçant des constructions de bois vétustes et inesthétiques.

Toutes ces modifications du point central de la ville permettent une circulation rapide et rationnelle, une meilleure ventilation du quartier ; enfin le dégagement total des remparts constitue pour Sfax un sérieux attrait touristique.

Le problème du stationnement des véhicules a été complété par la création d'un parking au pied des remparts, à proximité des portes de la Médina et de l'avenue de la République.

Ce stationnement est d'autant plus utile que l'étroitesse des rues de la Médina ne permet pas aux voitures de pénétrer à l'intérieur de l'enceinte et il constitue un palliatif au manque de garages dans ce quartier moderne.

LES CONSTRUCTIONS

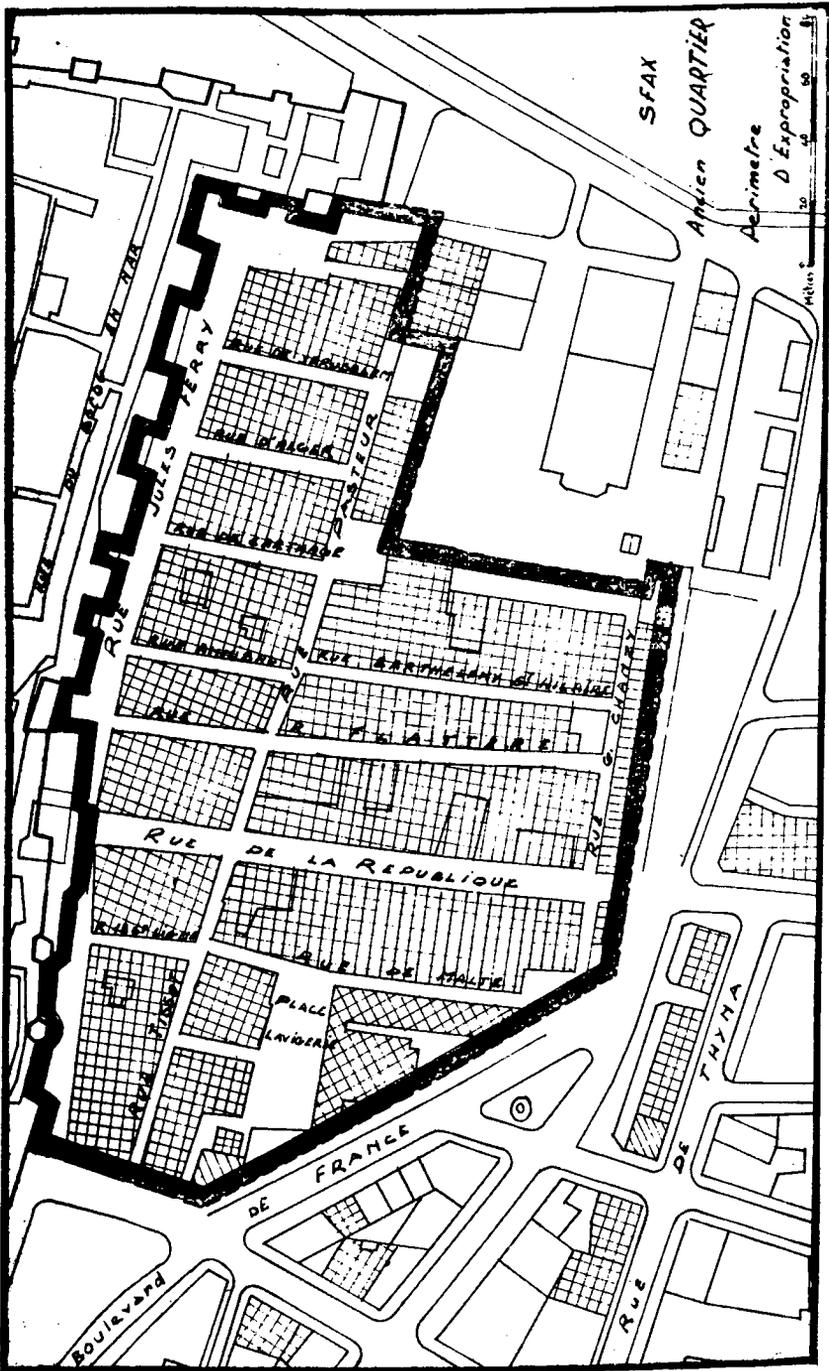
Il s'agissait de meubler près de deux hectares en zone moderne, sans tomber dans les travers et les imperfections du quartier 1900.

Un projet de l'architecte Auproux comportait quatre blocs d'immeubles parallèles de 10 étages alignés sur l'avenue de la République, qui, vu leur faible épaisseur latérale, dégagèrent l'ensemble des Remparts.

En application des principes arrêtés, il prévoyait au rez-de-chaussée des boutiques entourées de vastes portiques couverts procurant ombre et fraîcheur aux piétons, à l'entresol des bureaux et dans les étages supérieurs des appartements de 2 à 6 pièces desservis par des ascenseurs et ayant tous exposition sur les deux façades principales de l'immeuble.

La circulation des piétons était nettement séparée de celle des véhicules, le quartier laissait largement pénétrer le vent venant du large. Les espaces libres étaient importants.

Une première tranche comprenait les deux premiers blocs d'im-



meubles de part et d'autre de l'avenue de la République ; une seconde tranche, un troisième bloc bordant à l'Est la rue Massicault, la reconstruction du Caïdat, l'aménagement des abords de la Salle des Fêtes (Place Carnot) ; mais la troisième tranche, cause principale du rejet, comprenait le quatrième bloc bordant à l'Ouest la rue Philippe-Thomas et l'aménagement du secteur compris entre cette dernière rue et les rues Victor-Hugo et Georges Cochery et l'avenue Jules-Ferry.

La Municipalité de Sfax rejeta ce projet : orientation Est-Ouest des immeubles défectueuse, difficulté technique de fonder sur mauvais sol des immeubles aussi élevés et frais qui en résulteraient.

Surtout elle refusa le principe des expropriations des immeubles non détruits compris dans le quadrilatère délimité par les rues Victor-Hugo, Georges-Cochery, le boulevard de France et la rue Philippe-Thomas ; ceux-ci se trouvaient en bon état et leur démolition entraînait la suppression d'un nombre important de logements dont, en tout état de cause, la ville avait grand besoin en une telle période.

Un second projet de M. Aproux fut alors esquissé ; respectant sensiblement les mêmes données, l'ensemble s'axait toujours sur l'avenue de la République.

Il comprenait cette fois seize blocs de petits immeubles de quatre étages symétriquement disposés et reliés par des Galeries couvertes, ceinturant des patios : cette étude ne fut pas retenue.

A la suite de l'abandon définitif de ces deux projets, le Commissariat à la Reconstruction et au Logement, avec MM. Deloge et Kyriacopoulos, reprit l'étude et présenta un nouveau plan accompagné des arguments suivants :

« Compte tenu du climat et conformément aux desiderata de la Municipalité un système de galeries sous arcades a été prévu dont le cheminement a pour objet non seulement de protéger les passants du soleil, mais de leur faire effectuer un parcours devant le plus grand nombre de magasins possible. »

En définitive, cet aménagement ne constitue pas la résolution orthodoxe d'un problème d'urbanisme puisqu'en particulier il y a superposition à un quartier commercial d'un ensemble résidentiel.

Mais il s'agit dans ce cas très spécial de réaliser un compromis entre diverses nécessités impérieuses : reconstitution d'un ensemble commercial sinistré, contribution à la solution du problème du logement, sauvetage du centre d'une ville d'affaire et de tourisme, protection d'un site.

La solution, adoptée en 1948, respectant toujours les impératifs initiaux concernant la voirie, comporte cinq blocs d'immeubles de hauteurs diverses, mais homogènes par leur aspect côté rue, notamment bloqués face aux remparts par une longue bande d'immeubles de 4 étages enjambant toutes les voies perpendiculaires sauf l'avenue de la République.

Cette disposition possède peut-être l'inconvénient de masquer de la ville moderne, une partie de la ligne des remparts. C'est cette réali-

sation que les habitants de Sfax voient se compléter tous les jours et qu'admirent les touristes ; car s'il implique rupture du site traditionnel et du quartier moderne, il n'entraîne ni éloignement, ni longs déplacements.

Entre temps, le Service des Opérations Foncières avait réussi à mener à bien une grande partie des procédures d'expropriation des 323 parcelles de l'ancien quartier commerçant : opération cependant complexe, nécessitant pour les parcelles non pourvues de titre foncier une publicité d'un an. En même temps un travail considérable pour l'établissement des créances par le Service des Dommages de Guerre de la Délégation Régionale était réalisé.

La valeur moyenne d'expropriation au mètre carré s'établit autour de 2.000 francs, pour 34.231 m², soit près de 80.000.000 avec les frais de procédure.

Les opérations de remembrement étaient en même temps entreprises suivant le plan établi tant à Tunis qu'à Sfax par les Services d'Architecture du Commissariat à la Reconstruction et au Logement, actuellement Ministère de l'Urbanisme et de l'Habitat, les parcelles nouvelles furent bornées par le Service Topographique.

Le nouveau lotissement comprenait 48 lots couvrant une surface de 18.643 m².

À l'exception de trois petits immeubles, le déblaiement des édifices sinistrés était terminé et la reconstruction pouvait démarrer sous certains impératifs.

La vente des terrains se fit par adjudications successives au fur et à mesure de la mise en état du lotissement ; le prix de vente au mètre carré fut fixé à l'époque à 6.000 fr. Ce prix pouvait alors paraître élevé, cependant il fallait tenir compte des nombreux frais supportés par l'État : procédure d'expropriation, démolition, frais de lotissement, de bornage et surtout travaux d'édilité (voirie, égouts, eau, électricité), zone de dégagement des remparts.

À l'heure actuelle ce prix de 6.000 fr., toujours maintenu pour les quelques lots restant, paraît faible comparé à celui d'autres terrains vendus en ville entre 10 et 15.000 fr. le mètre.

Pour éviter par ailleurs toute spéculation sur la vente des terrains il fut stipulé au cahier des charges générales que tout terrain, non bâti dans un délai de 2 ans, serait récupéré pour être remis en vente sur folle enchère.

La priorité était initialement réservée aux sinistrés. Cependant, l'importance des lots, les servitudes nombreuses et quelque peu onéreuses imposées aux constructions nouvelles n'ont pas permis à la majorité des anciens propriétaires de reconstituer sous de telles conditions, les créances de dommages de guerre ne leur accordant que la possibilité de reconstruire des immeubles rendus modestes par équivalence rajustée des valeurs.

À leur effet, la Délégation Régionale de Sfax, réalisa dans le Quartier de Picville un lotissement de compensation réservé en exclusivité aux sinistrés du Quartier Commercial et doté de servitudes architecturales beaucoup plus simples.

Le cahier des charges techniques du Quartier Commercial de Sfax est accompagné de plans de détails donnant toutes indications utiles sur les servitudes imposées.

Ces servitudes sont particulièrement d'aspect, les façades types ont été étudiées par M. Kyriacopoulos, architecte D.P.L.G., les immeubles comportent 3 ou 5 plans, la trame générale est de 3 m. 60.

Au rez-de-chaussée, en retrait de 3 m. 60 sous des arcades formant passages couverts et permettant aux piétons de circuler à l'ombre, se trouvent de vastes boutiques de 4 m. 50 sous plafond. Le sol des arcades doit rester libre de toute installation et être ouvert en permanence à la libre circulation des piétons sur toute son étendue.

En façade, au-dessus des arcades, des poteaux verticaux, espacés d'axe en axe de 3 m. 60 et en saillie de 0 m. 70 par rapport au nu extérieur du rez-de-chaussée, supportent les étages en encorbellement.

Le nu extérieur de l'entresol, s'ouvrant sur la rue par de nombreuses fenêtres, est en retrait de 0 m. 20 par rapport aux poteaux.

La hauteur libre de cet étage est de 2 m. 96.

Les 1^{er} et 2^e étages comportent des balcons en retrait de 1 m. 10 par rapport aux poteaux, limités par un garde corps ajouré constitué par des fers ronds encastrés dans des cadres de béton en vue de faciliter la ventilation. À la partie supérieure des balcons se trouvent des claustras dont l'emplacement a été étudié pour protéger les pièces d'habitation des insolations directes aux heures les plus chaudes.

La hauteur libre de tous les étages supérieurs est de 3 m. 20.

Le dernier étage au même nu que les poteaux verticaux possède une grande bande de fenêtres régulièrement espacées que surmonte un important mur d'acrotère couronné par un simple bandeau.

Les arcs des passages couverts sont appareillés et étaient prévus en pierre rose de Gabès ; les façades sont blanches et les ouvertures : menuiseries, volets roulants, sont peintes en bleu clair.

Le système de construction adopté a visé particulièrement à l'économie, et notamment les constructeurs ont été amenés à utiliser, dans le terrain constitué par des remblais assez peu résistants, des fondations par pieux de béton, plus économiques qu'un radier général qui, vu la proximité de la nappe d'eau (1 m. 20 environ) aurait nécessité un cuvelage étanche très onéreux.

Les têtes des pieux sont ensuite reliées par des longrines de béton armé sur lesquelles vient s'édifier l'ossature du bâtiment.

Les remplissages des parois sont constitués par des cloisons de briques creuses ou d'agglomérés de ponce.

Les planchers sont en corps creux céramique ou ponce avec nervures et dalle en béton, les sols sont revêtus de carrelage.

Les installations sanitaires sont directement reliées à l'égout. Les buanderies sont installées sur les terrasses, mais un recul imposé ne permet pas de les apercevoir de la rue.

Afin de prêcher d'exemple, la délégation régionale de Sfax édifie pour un montant de 85.000.000 de francs deux immeubles types.

Après la première construction et à la suite de discussions avec la Municipalité, on décida certains assouplissements des servitudes architecturales : suppressions de l'appareillage rose des arcades, possibilité de faire aux balcons des murettes pleines et de remplacer les claustras par des lames brise soleil, gammes de teintes autorisées sur les façades et les menuiseries extérieures plus étendues (bleu clair, vert clair, sable ou gris perle).

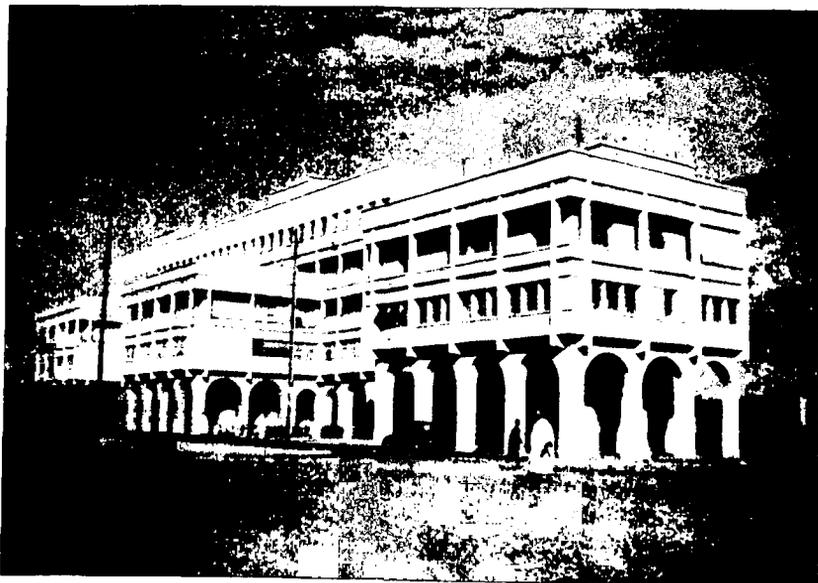
Les enseignes furent autorisées à hauteur d'allège des entresols à la condition qu'elles soient dignes d'un quartier d'affaires et visibles la nuit, donc lumineuses, pour donner au quartier une vie nocturne.

L'ensemble du quartier est divisé en cinq îlots de l'Ouest à l'Est dénommés A - B - C - D - E.

L'îlot A constitue l'extrémité Ouest du cœur de la cité ; pour rompre la monotonie des grandes horizontales de la façade des immeubles bordant l'avenue Jules-Ferry face aux remparts, on y édifiera sur le terre-plein central, à l'entrée du boulevard de France un immeuble-tour qui constituera le point culminant de toute la ville.

Prévu à douze plans desservis par des ascenseurs il dominera Sfax de près de cinquante mètres et de sa terrasse on pourra jouir d'un splendide panorama sur la mer et sur toute la forêt d'oliviers.

Les îlots B - C - D - E possèdent des caractéristiques communes : sur l'avenue Jules-Ferry de petits immeubles de deux étages, séparés par



SFAX. — Un des nouveaux immeubles du quartier commercial

les trois rues perpendiculaires et de petits jardins ; derrière, une grande ligne d'immeubles à 4 étages interrompues seulement par l'avenue de la République et enjambant les rues Philippe-Thomas et Massicault prolongées.



SFAX. — L'ancienne rue de la République



SFAX. — La nouvelle rue de la République

Cette suite d'immeubles de 4 étages se retourne de part et d'autre, sur l'avenue de la République jusqu'à l'extrémité Sud du quartier.

Tous les autres immeubles bordant le boulevard de France, les rues Philippe-Thomas et Massicault prolongées comportent 2 étages.

Deux passages couverts intérieurs parallèles à l'avenue Jules-Ferry traversent de part en part le Quartier d'Ouest en Est et sont bordés de magasins.

L'îlot B délimité par l'avenue Jules-Ferry, la rue des Belges, le boulevard de France et le prolongement de la rue Ph.-Thomas comprend sept lots, sur lesquels quatre immeubles sont en finition.

L'îlot C délimité par l'avenue Jules-Ferry, le prolongement de la rue Philippe-Thomas, le boulevard de France et l'avenue de la République comprend 13 lots dont 11 sont achetés : 9 immeubles sont entièrement terminés, 2 sont en finition.

Deux lots, à l'angle des avenues de la République et Jules-Ferry, à proximité de la Médina, ont été cédés à l'Administration des Habous pour reconstruire l'ancienne Mosquée de la rue de la République. Cette mosquée se distingue de l'ensemble par sa salle de prière aux murs ajourés située au premier étage, un minaret complète le caractère traditionnel et religieux de l'immeuble.

À l'extrémité opposée, sur l'avenue de la République, un hôtel moderne, venant renforcer l'équipement touristique de Sfax a été récemment inauguré. Un cinéma s'est créé au centre.

L'îlot D délimité face aux remparts par l'avenue Jules-Ferry, l'avenue de la République, le boulevard de France et le prolongement de la rue Massicault comprend 17 lots dont 13 sont achetés à l'heure actuelle : 9 immeubles sont entièrement occupés, 2 autres seront terminés prochainement.

Un immeuble occupant deux lots a été construit par la Délégation Régionale et ses étages supérieurs sont affectés à l'habitation.

Deux lots ont été cédés à la Municipalité de Sfax pour la reconstruction de son théâtre municipal : ce bel édifice qui possède une façade principale sur l'avenue de la République et une façade arrière sur le prolongement de la rue Massicault, tout en s'intégrant parfaitement à l'ensemble du quartier, s'en distingue cependant par son style de façade.

Le très vaste hall d'entrée sur l'avenue de la République est surmonté par une immense verrière avec une décoration de mains de fatma en fer forgé qui éclaire le foyer.

Ce théâtre, véritable réussite architecturale, suscite l'admiration de tous les visiteurs ; il est l'œuvre de M. de Montaut.

La présence du Marabout Sidi Kamoun sur l'emprise de la rue Massicault prolongée a imposé la création d'un telle-plein central dans cette rue à proximité de l'avenue Jules-Ferry. Tranchant sur les immeubles environnants par sa coupole, il rappelle, en réalisation urbanistique moderne, le caractère religieux qui subsiste dans toute entreprise en pays musulman.

L'îlot E délimité par l'avenue Jules-Ferry, la rue Massicault prolongée, le boulevard de Frane et la place Carnot comprend 9 lots.

Cet îlot est, à l'exception des 3 étages de la construction réalisée par le Ministère de l'Urbanisme et de l'Habitat et destinées à l'habitation, affecté à des Administrations. L'Inspection du Travail et les Services du Ministère de l'Urbanisme et de l'Habitat occupent le rez-de-chaussée et l'entresol d'un immeuble. Trois lots sont couverts par les bâtiments des Services de Sécurité.

Deux lots sont réservés au Service Topographique et un lot au Tribunal du Chaara.

Actuellement, sur neuf, cinq sont entièrement bâtis et 3 autres vont être occupés très prochainement.

Tout à côté, sur son ancien emplacement a été reconstruit le Caïdat, belle œuvre due à M. Laingui.

Cet effort de concentration administrative a permis de grouper plus commodément pour l'usager, à proximité les uns des autres les services : Délégation du Haut-Commissariat, Caïdat, Municipalité, P.T.T., Travaux Publics, Domaines, Finances, Agriculture, Tribunal, Urbanisme, Travail.

Cette disposition facilite les communications rapides interservices et évite bien des fatigues et du temps perdu aux personnes venant de loin ou de la ville elle-même fort étendue.

Seul un lot n'a pas encore été mis en vente ; son emplacement est toujours occupé par l'immeuble Boccara dont l'expropriation n'a pu encore à ce jour être définitivement obtenue.

On peut retenir que le résultat de l'application stricte de sujétions architecturales précises donne un cachet à cet ensemble.

LE FINANCEMENT

A ce jour donc, sur les 48 lots du Quartier Commercial, 36 sont vendus ou affectés à des Administrations.

La construction de 23 immeubles est actuellement terminée, 7 sont en voie de finition, l'Etat a investi dans les deux premières réalisations près de 85.000.000 de francs auxquels il convient d'ajouter 40 millions pour le bâtiment de la Sécurité et autant pour le Caïdat.

Les indemnités de dommages de guerre ont permis de financer en partie douze immeubles pour 280 millions de francs, dont 74.000.000 pour la reconstruction du Théâtre Municipal.

Les autres immeubles construits à l'aide de financements privés représentent 350 millions environ.

Les constructions qui s'édifient actuellement font l'objet de la part de leurs propriétaires de demandes de garanties sur prêts à la construction. La surveillance administrative se doit d'y interdire la spéculation sur le prix des loyers.

Deux immeubles vont être ainsi financés à concurrence de 42 millions.

L'édification des derniers immeubles à entreprendre se chiffrera par un demi-milliard, ce qui totalisera les investissements à près d'un milliard et demi dans tout l'ensemble du quartier neuf.

La voirie complète a nécessité des financements se chiffrant à 27 millions et demi. L'installation publique d'éclairage électrique a coûté 4 millions.

LE LOGEMENT

Le problème du logement n'a pas été négligé. En effet, les 30 immeubles d'habitation réalisés représentent 300 logements de deux à cinq pièces pouvant accueillir environ 1.200 personnes, pour une surface bâtie au sol de 10.100 m² et pour les étages de 29.000 m².

Le quartier terminé, compte tenu du secteur administratif, comportera 460 logements et permettra de louer près de 2.000 personnes, pour une surface bâtie au sol de 19.000 m² environ, avec boutiques au rez-de-chaussée et logements aux étages sur 50.000 mètres carrés.

La densité d'occupation sera d'environ 150 personnes par plan à l'hectare, elle peut paraître un peu faible, mais il ne faut pas oublier que la totalité des rez-de-chaussée est occupée par des commerces et que les entresols sont réservés à des administrations et à des bureaux privés. En conséquence 1 ou 3 étages seulement sont consacrés à l'habitation. L'ancien quartier commerçant devait contenir environ 1.500 pièces de logements plus ou moins salubres et hygiéniques et hébergeait une population de 3.500 personnes.

Les immeubles de recasement de Picville et Moulinville comportent 136 appartements relogant 800 personnes environ. Le quartier de compensation de Picville, presque terminé, offrira environ 350 appartements où se logeront 1.600 personnes pour 11.000 mètres carrés de surface bâtie au sol. Ainsi, non seulement la totalité de la population est d'ores et déjà recasée d'abord dans les quartiers de recasement et de compensation, puis au Quartier Commercial, mais 1.000 nouveaux habitants y trouveront bientôt place.

Ces chiffres sont éloquentes, il est bien évident, en effet, que les conditions de vie sont maintenant différentes de ce qu'elles étaient avant la destruction de ce quartier surpeuplé, mal aéré, malsain, aux logements sans commodité.

Aujourd'hui, dans des immeubles neufs, bien exposés et très aérés, pourvus de tout le confort, le standing de vie ne peut que croître et il est tout naturel de voir les Tunisiens quitter leurs maisons traditionnelles pour s'installer dans le quartier moderne, notamment commerçants et personnes exerçant des professions libérales.

En fait, à Sfax, il n'y a pas juxtaposition de deux modes de vie, traditionnelle et moderne, mais imbrication par suite de la nette tendance à réclamer plus de facilité et de confort dans l'existence et adaptation au mieux être importé, dans des sites modernes.

Tel qu'il se présente en fait actuellement et tel qu'on peut le juger surtout si l'on considère l'avenue de la République dont la presque totalité des édifices est terminée, le Quartier Commercial constitue un bel ensemble, qui par sa tenue et ses façades ordonnancées ne

manque pas de grandeur. Cette unité de fait, ce rappel des mêmes éléments d'un bâtiment sur les autres garantiront pour l'avenir l'harmonie de vision, un des éléments du sobre, donc du beau.

En présence de constructions d'un style nouveau, les commerçants ne pouvaient que suivre cet effort de modernisation et les nouveaux magasins avenants, modernes, clairs, aux vitrines bien agencées et aux enseignes lumineuses élégantes n'ont plus rien de comparable avec les entrées de couloirs ou s'entassaient pêle-mêle les marchandises les plus hétéroclites sans souci quelconque de présentation. Les cafés ont pris eux aussi l'allure de grands établissements.

Dans quelques années, les dénigrement du début oubliés, lorsque l'immense façade, faisant face aux remparts, sera limitée à l'Ouest par l'immeuble Tour, bien dégagé, et quand les plantations prévues sur les espaces de verdure auront été réalisées, il est pensable que cet ensemble moderne sera le plus beau fleuron de la ville de Sfax, voire même de toute la Tunisie et que son ensemble urbanistique et architectural équilibré mais audacieux sera cité en exemple au-delà de ses frontières.

Quelles suggestions retenir de cette expérience ?

Tout d'abord qu'une zone destinée à être le cœur de l'activité d'une ville doit être équipée en conséquence et ne pas comporter des constructions d'importance médiocre qui portent préjudice aux immeubles voisins et diminuent la rentabilité des aménagements généraux ;

Ensuite, que garanties réciproques et servitudes et respects de l'intérêt public, entraînant des mesures qui lèsent plus ou moins gravement les détenteurs d'intérêts particuliers, doivent être imposées par l'urbaniste technicien spécialiste, fonctionnaire placé hors des querelles locales ;

Enfin que, lorsqu'il s'agit de modernisation, d'amélioration et de reconstruction, seule une collaboration féconde et efficace entre les magistrats municipaux — je me plais à remercier ici Messieurs les édiles de Sfax — et les services administratifs techniques permet de réaliser un programme de cette ampleur qui fait de Sfax une ville heureuse et enviée.

Jacques PAILLIE,

Délégué Régional à Sfax
du Ministère de l'Urbanisme et de l'Habitat.