



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI PADOVA



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PADOVA

DIPARTIMENTO DI SCIENZE STORICHE,
GEOGRAFICHE E DELL'ANTICHITÀ

LAUREA MAGISTRALE IN SCIENZE STORICHE
MASTER ERASMUS MUNDUS TPTI

Techniques, Patrimoine, Territoires de l'industrie :
Histoire, Valorisation, Didactique

TESI DI LAUREA
Mémoire de Master

L'Espagne en Tunisie : Projet de sauvegarde et de mise en valeur
du Fort de «La Karraka» à La Goulette

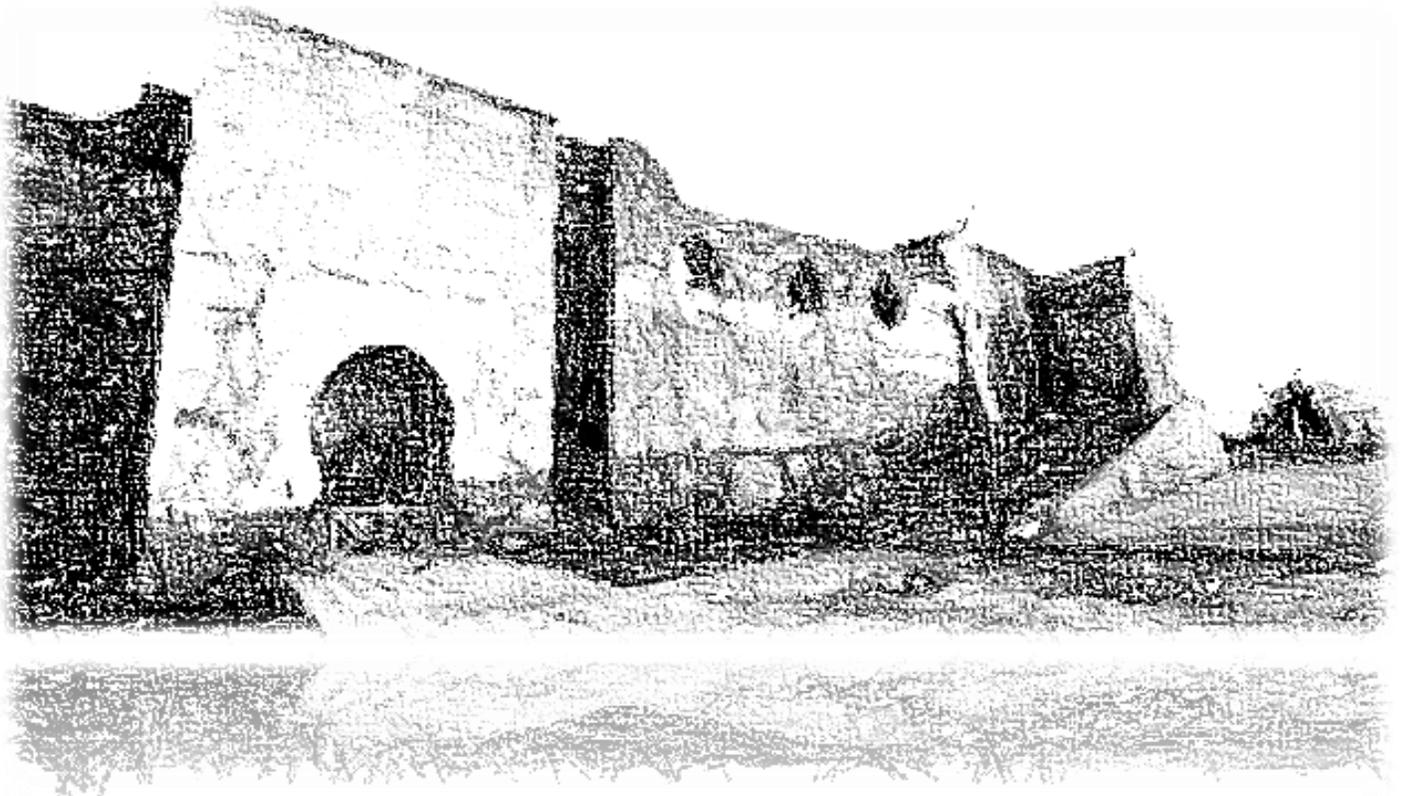
Spain in Tunisia: Conservation and Enhancement Project
for the Fort "La Karraka" in *La Goulette*

La Spagna in Tunisia: Progetto di tutela e sviluppo
del Forte "La Karraka" a *La Goulette*

Sous la direction de:
Relatore: Prof. Guido Vittorio Zucconi

Laureanda: Ghaya Slim
matricola: 1086515

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**



Remerciement

Je voudrais adresser mes remerciements les plus sincères aux personnes qui m'ont apporté leur aide et qui ont contribué à l'élaboration de ce mémoire ainsi qu'à la réussite du formidable parcours du MASTER ERASMUS MUNDUS TPTI.

Je tiens à remercier sincèrement le Professeur.

Je voudrais particulièrement exprimer mes remerciements et toute ma reconnaissance au Professeur Guido Vittorio Zucconi pour l'effort fourni, sa patience et sa prévenance dans le suivi qui m'ont assurés un encadrement permanent, leurs conseils, leurs critiques afin que ce travail puisse aboutir.

Comme je voudrais remercier les professeurs Giovanni Luigi Fontana, Anne-Françoise Garçon, et Anna Cardoso de Matos, pour ce programme Erasmus Mundus TPTI.

Par la même occasion, j'adresse mes vifs remerciements à tous les professeurs des trois universités Università degli Studi di Padova, Université Paris1 Panthéon Sorbonne, Universidade de Evora. Merci pour toute l'équipe administrative du Programme TPTI. Merci aussi aux secrétariats : Raffaella Masé Helena Espadaneira, Evelyne Berrebi et Anne-Sophie Rieth pour faire de ce programme un véritable succès académique et culturelle.

Je tien a remercié sincèrement mon Professeur et mon beau-frère Fathi Jarry, qui est toujours à l'écoute et disponible tout au long de la réalisation de ce mémoire, qui a eu l'amabilité de discuter avec moi certain points clé de mon analyse, ses remarque pertinentes m'ont amené à reconsidérer ma position et réviser biens des points. Je le remercie aussi pour sa disponibilité chaque fois qu'elle ait été sollicitée, ainsi pour l'inspiration, l'aide et le temps qu'il a bien voulu me consacrer

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**

Enfin, je souhaiterais dédier ce mémoire à ma famille. Mon cher père (que Dieu ait son âme) A ma mère qui m'a éclairée mon chemin et qui m'a encouragé et soutenue toute au long de mes études, à mes sœurs, à mes frères et belle-sœur Nadia pour leur soutien, et pour leur générosités. , mais particulièrement mes chers Naouma et Maroua pour votre sympathie votre soutènement et votre amour. J'adresse mes plus sincère remerciement a tous mes proche et à mes amies qui m'ont soutenue et encouragée au cours de la réalisation de ce mémoire.

Je ne manquerais pas non plus de dire un grand merci à tous ceux qui m'ont permis de mener ce mémoire dans les meilleures conditions.

Résumé

La Tunisie a été toujours considérée comme terre de rencontre de plusieurs civilisations, compte tenu de son emplacement stratégique et de son histoire très enracinée. En effet, depuis l'Antiquité ce pays a connu l'installation ou le passage de plusieurs ethnies, qui ont profondément marqué les trois mille ans de son Histoire en dépit de la période ou de la nature de l'occupation et dont les traces constituent aujourd'hui le patrimoine de ce pays.

Cet héritage matériel et immatériel semble être parmi les plus riches de la Méditerranée, pour ce, plusieurs villes historiques et sites archéologiques ont été inscrites sur la liste du patrimoine mondial depuis plusieurs décennies. Plusieurs composantes de ce patrimoine furent l'objet de certains projets d'inventaire et d'études, de sauvegarde et de valorisation, tels les sites archéologiques libyques, puniques ou romains, ou même les villes arabo-islamiques. Plusieurs musées, circuits culturels et Parcs archéologiques furent créés.

D'autres projets de mise en valeur sont en cours, tels ceux des villes et des villages andalous ou ceux des villages montagneux et des Ksours du sud tunisien... alors que le patrimoine architectural espagnol en Tunisie n'a pas eu jusqu'à présent l'intérêt qu'il mérite malgré son importance et son authenticité et doit être aujourd'hui sauvegardé, mis en valeur et intégré dans la vie patrimoniale et les circuits culturels et touristiques de la région.

Le présent travail réalisé dans le cadre du mémoire de master traite la problématique de la sauvegarde et la mise en valeur d'un monument de type défensif comme cas d'étude. Il s'agit de la Karraka, forteresse bâtie à la ville de la Goulette réagissant à son milieu comme un organisme vivant avec toutes ses variations et déformations de volumes et surtout dans cette typologie dite défensive en se concentrant sur le rôle magistral de la *Karraka*.

L'objectif final de ce projet est de mettre en valeur la validité d'une perception dynamique du patrimoine à travers l'étude de ce monument défensif dans son contexte historique et géographique en particulier et l'essai sur l'histoire de la Goulette.

Mot Clés : (Patrimoine Architecturale militaire, la Goulette, Karraka, reconstitution, mis en valeur, sauvegarde).

Abstract

Tunisia has always been considered as the meeting earth of several civilizations regarding its strategic position on its deep rooted history. Since the antiquity this country was known the installation or the passage of several ethnics which deeply marqued the three Milles years of its history despite the difficult period of the French occupation its traces are still the country's heritage.

This tangible and intangible heritage seems to be among the richest in the Mediterranean in several historic towns and archaeological sites have been listed on the World Heritageas well List for several decades. Many components of this heritage were the object of some inventory projects and studies, Backup and recovery, such the archaeological sites Libyan, Punic, Roman, and even the Arab Islamic cities. Many museums created cultural tours and archaeological parks, we have also other development projects are on the way, such as the Andalusian villages and those of mountain villages and southern Tunisia Ksours..... While the heritage of Spanish architecture in Tunisia has no interest despite its importance and authenticity it must be saved, and it must integrated into the life and heritage and the cultural tours of the region.

This work carried out under the master thesis deals with the problem of preservation and development of a defensive type of monument as a case study “ Karraka ” This fortress was built in the city of « La Goulette » reacting to his environment as a living organism with all its variations and volume deformations and especially in this so-called defensive typology by focusing on the role of magisterial Karraka.

The final objective of this project is to highlight the validity of a dynamic perception of heritage through the study of the defensive monument in its historical and geographical context in particular and the article on the history of « La Goulette ».

Key word, (Military Architectural Heritage, La Goulette, Karraka, reconstitution, developed, backup).

Table des matières

-Remerciement	3
-Résumé :.....	5
I). Introduction Générale	12
II). Problématique.....	15
III).Choix de cas d'étude	17
IV). Objectifs :.....	18
V).Méthodologie :.....	19
Chapitre I : Approche Théorique.....	22
1. Définition	23
2. Qu'est-ce que le patrimoine architecturale ?	24
a) - La valeur cognitive	25
b) -Valeur économique :	26
c) -Valeur artistique	26
2.1Définition de la charte de Venise 1964.....	26
3. Que représentent le monument de Karraka et quels sont les menaces relatées aux	26
Monuments anciens ?.....	26
a)Une valeur culturelle et artistique :	26
b)une valeur économique.....	26.
c) Une valeur sociale:.....	27
4. Qu'elles sont les facteurs qui menacent les monuments anciens : tel que le cas de Karraka ?.....	28
a)Facteur de temps	28
b)Facteur naturel :	29
c)Facteur humain:	29
5- La conscience et l'évolution des idées :	29
Chapitre II : Histoire de la Goulette de la fin du XVe siècle à nos jours	30
Le monument historique « Généralité.....	31
1.Introduction :.....	31
2.Extraits de la traite d'architecture de Vitruve : des murs et des tours	35

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**

3. Valeur stratégique de fort de la Goulette « la Karraka »	38
4. Cadre Historique :	39
4.1 La forteresse au début du XVIe siècle	44
4.2 La flotte de Barberousse :	46
4.3 La Goulette et ses transformations sous l'autorité Espagnole au XVIe Siècle.....	49
4.1.1 Le règne de Charles- Quint.....	49
4.1.2 L'inscription Espagnole de la citadelle de la Goulette :	52
4.1.3 Le Règne de Philippe II	54
4.1.4 La Goulette sous l'autorité Ottomane aux XVII et VIII siècle Erreur ! Signet non défini.	58
5. Les grandes Etapes par les quelles est passée la forteresse	60
5.1 Essai de reconstitution de la Forteresse au courant des siècles	62
5.2 Essai de datage de diverses parties de la Forteresse.....	63
Chapitre III. : Lecture du monument	65
1. Définition :	66
2. Plan de la forteresse avant 1965 (voir le plan ci-dessous)	69
3. Description et organisation spatiale de la Karraka	71
3.1 L'enterrée principale :	71
3.2 Les Galeries :	73
3.3 La seconde porte « B » de la façade	74
3.4 La façade Est et l'entrée C.....	77
3.5 Entrée de la demi -lune « D »	78
3.6 Les différents types d'ouvertures	79
Chapitre IV : Etude urbanistique :	79
1. Analyse de site	79
Zone 1 : La Forteresse.....	82
Zone 2 : le troisieme bastions dela Forteress	83
Zone 3 : L'entree de La Goulette	84
2. L'analyse urbaine	87
3. Proposition d'enquête :	90
3.1 Enquête au niveau des Habitants de la demi-lune avis de la Municipalité.....	88
3.2 Enquête au niveau des organismes intéressés :	89
4. Conclusion de l'enquête.....	94

Introduction au deuxième partie	102
Chapitre V : Sauve garde et réutilisation	105
1..La réutilisation et l'intégration de la forteresse la Karraka à la vie contemporaine	106
2..Une démarche spécifique de sauvegarde et de réutilisation du patrimoine fortifié le cas de « la karraka ».....	109
2.1 L'aspect urbain :	107
2.2 L'aspect architectural.....	107
2.3 L'aspect touristique	111
3. La fortification et la question des valeurs	108
4.Le patrimoine fortifié a marqué l'histoire des peuples,.....	108
4.1 La valeur Historique du fort « la karraka » :.....	109
4.2 La valeur d'ancienneté de « la karraka »	109
4.3 La valeur de remémoration	109
5. Les Sources généraux de la conservation et de la restauration.....	110
6.Les fortifications et le patrimoine mondial.....	116
7 .Conclusion	117
Chapitre VI : Cas d'étude : « Projet de sauve gardée et de mise en valeur de Fort La Karraka	1192
1.Localisation de fort et de la ville.....	120
2.Le musée	121
3.Le programme.....	123
3.1 Programme pour le ministère de la culture	123
3.2Programme pour l'I.N.A.A	123
3.3 programme pour municipalité de la Goulette	123
4. L'organisation du fort	124
4.1Choix de matériaux.....	124
5.Les espaces intérieurs : l'organisation de musée :	126
5.1La scénographie dans le musée :.....	126
5.2Intention et partie architecturale	127
6.Liste bibliographique.....	133
Annexe partie I :	137
Projet Collectif - TPTI Promotion VII.....	159

I. Introduction générale.....	161
II.Problématique :.....	163
III.Objective :.....	163
IV.Méthodologie.....	164
V.Problématique du documentaire :	164
VI.Cas d'étude :	164
Chapitre I : Travail collective :.....	166
1. Présentation générale de projet :.....	166
2.Analyse commun sur les trois cas d'études :	167
2.1 Prise de vidéo:.....	168
2.2 Scénario.....	168
2.3 Photos.....	168
Chapitre II: Projet individuel : Réalisation.....	169
1..Première cas d'étude : la ville de Paris « Bateaux Mouche ».....	169
1.1 Le bateaux mouche Aujourd'hui	170
1.2 La différente utilisation de bateaux mouche :.....	171
1.3 Tarifs de bateau mouche :	171
1.4.Les projets sur la seine.....	174
2.Deuxièmes cas d'étude :	177
2-1 Le Vaporetto aujourd'hui : « ville de Venise »	177
2-2 Les importantes lignes de Vaporetto	180
2.3Mode de construction de bateau.....	184
3. Troisième cas d'étude Cacileiros : Lisbonne	185
1.Historique.....	187
chapitre IIISynthese de Projet individuelle.....	192
chapitre IV:Synthese de Projet Collectif.....	197
V.Conclusion.....	198
AnnexeII.Partie.....	200
Bibliographie.....	228
Conclusion générale :.....	232
Table de figure	233

Introduction générale

Débuter ce mémoire par cette remarquable citation de Viollet –le –Duc : « Restaurer un édifice, ce n'est pas l'entretenir ou le refaire, c'est le rétablir dans un état complet qui peut n'avoir jamais existé à un moment donné »¹.

La reconstitution des monuments est une question d'actualité dans le domaine de la sauvegarde et la conservation du patrimoine bâti. La répartition de fonctions nouvelles aux monuments s'inscrit dans l'intention de leur mise en valeur afin d'assurer leur survie. La continuité et la survivance des monuments est dans leur revivifiée et leur adaptation à la vie contemporaine par le biais de l'intégration de ces derniers dans le dynamique du développement toute en renforçant leur appel et leur valeur usage.

Au niveau européen un intérêt croissant aujourd'hui se manifeste pour la sauvegarde des monuments qui ont un objectif défensive, et malgré la richesse au niveau de ce type de patrimoine en Tunisie, plusieurs projets de protection de ce type de monument sont toujours délaissés, presque totalement oubliés et subits des transformations anarchiques devant l'absence d'une politique adéquate pour la sauvegarde et la réutilisation de ce type de patrimoine bâti.

A présent, je me suis engagé sur ce chemin déjà en partie ajusté, de présenter comme résultat de ces deux années de découvertes et d'apprentissage tant théorique que pratique dans divers domaines d'étude : histoire technique, patrimoine, territoire industriel, urbanisme, anthropologie.

Au-delà, ce modeste travail que je l'ai réuni avec passion et intéressement car j'avais plusieurs rôles à jouer : comme chercheur, ou celui d'une spécialiste de patrimoine mais aussi et surtout, celui d'un héritier de cette étincelante civilisation qui identifie mon espace culturel et vital.

¹ Emmanuel, Eugène-et Viollet-Le-Duc Stichwort "Restauration". In: Revue « *Dictionnaire raisonné de l'architecture française du XIe au XVe siècle* », 10 Bande, Paris 1854-1868.

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**

Un monument comme la **Karraka** compte tenu de sa valeur historique, et son emplacement stratégique à l'entrée de la ville, près de la plage et du port et de la richesse de ses espaces intérieurs elle doit être introduite, maintenue et sauvegardée tout en gardant son cachet spécifique à une telle intervention.

La Karraka ne doit être que le fruit d'une étude très pesée du contexte historique de ce monument et d'une analyse approfondie de ses composantes urbaines (intégration, modèle, accessibilité...) typologique techniques (classification et qualité de ses différents espaces, mode de construction, toitures...) et sociales (l'utilisation et le vécu actuel des différents espaces de ce monument et les suggestions des responsables et citoyens).

Malgré son importance stratégique et historique et son potentiel, ce monument est resté marginalisé et en péril à cause de l'attitude qui a régné pendant longtemps à l'égard de cette période historique mais surtout à cause du manque des ressources et des moyens. C'est dans ce cadre que notre projet d'inscrive pour une tentative d'étudier, de sauvegarder et de proposer un plan de mise en valeur de cet édifice.

Le premier volet de notre démarche consiste à une large documentation sur les différentes étapes historiques de cet édifice basée essentiellement sur les anciennes illustrations et représentations conservées dans les différents fonds des Archives en Tunisie ou à l'étranger.

Cette documentation sera d'une grande utilité pour le projet de restauration et de sauvegarde, soit de celui qui est déjà en cours où ceux qui sont programmés prochainement. Ayant des contacts directs avec les Goulettois, j'ai remarqué leur attachement à ce moment qu'il qualifie de symbole marquant la Goulette. Malgré l'état abandonné de la forteresse, elle reste toujours présente dans leur esprit et ils expriment leur souhait que la **Karraka** soit sauvegardée, même s'il y a eu la volonté de l'aménager ces dernières années pour des activités de spectacles culturels, ces interventions timides ne pourraient sauver le monument du moment qu'on s'occupe d'une partie de édifice tout en ignorant le reste. A ce propos, nous avons déjà entamé quelques contacts avec les responsables de l'Institut National du Patrimoine pour une éventuelle coopération après l'achèvement de cette enquête aussi d'autre associations de conservation de patrimoine qui ont manifesté leur intérêt pour sauvegarder et de mettre en valeur ce type de patrimoine.

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**

Une seconde recherche sera entamée également sur les méthodes concrètes ultérieurement exploitées pour le projet de valorisation. Tels étaient les outils dont j'en me suis servi pour tenter de proposer une intrusion dans ce monument imposant qui est en train de se dégrader. Je ne prétends pas bien sûr avoir trouvé la meilleure solution car l'intervention sur le monument historique aussi posée

jugée très adroite et délicate de ce fait pénible surtout que d'une part de ce monument se situe dans un tissu urbain très varié (domaine du port, fort, la petite Sicile, les nouveaux immeubles, les commerces et loisirs longeant les deux voies principales et les immeubles en bandes) et que d'autre part il présente des espaces intérieurs aussi complexes que variés ce qui rend toute intervention à l'intérieur et autour de ce monument doit tenir compte des contraires ci-dessus.

Ce master a aussi et surtout été l'occasion de découvrir un choix de mode de vie : rechercher toujours derrière la culture, l'histoire et le patrimoine.

Dans mon cas, le master TPTI a été une précepte de la vie, l'ouverture d'un nouveau regard sur le monde, une rencontre avec la culture et le patrimoine, des nouvelles relations amicales comme ceux de professionnels rencontrés au cours des stages effectués dans des pays différents de parcours de TPTI comme Prague, Barcelone...etc.

Le master TPTI m'a offert beaucoup d'apprentissage authentique, une interdisciplinarité permettant des études patrimoniales et historiques complètes des réflexions au niveau internationale avec un groupe professionnel de monde entier, une mobilité formatrice tant d'un point de vue personnel qu'intellectuel.

Ce programme, m'a permis d'acquérir une nouvelle vision critique plus riche au niveau technique et identitaire du patrimoine sur mon projet d'étude. Les projets de valorisations proposés pendant ces deux années d'études, de stages et de réflexion sur l'histoire des techniques ont été d'une grande utilité pour la réalisation de ce mémoire dans le bon chemin souhaité et surtout vers la réussite.

Problématique

Au cours de la dernière décennie quelques projets et certaines thèses ont vu irrémédiablement le jour, des nouvelles idées qui examinent l'enclin de restauration et de sauvegarde de notre richesse patrimoniale, des différentes prospections qui ont traité le problème de la réhabilitation d'un monument ou d'ensemble urbain appartenant à notre richesse.

Cet intérêt porté à notre patrimoine est éveillé d'en la prise de conscience que la mission d'un archéologue ou un historien non seulement une discipline scientifique qui étudie les substances du patrimoine ou d'un monument qui doit être découvert ou restauré... mais aussi de sauvegarder les précieux témoins de notre histoire, de notre identité et assurément les réintroduire dans la vie urbaine d'aujourd'hui.

Pour certains, la conservation du patrimoine architecturale est hors de valeur, elle implique des sacrifices trop lourdes pour la communauté. Pour d'autres, la réhabilitation des ensembles anciens conçue à l'échelle des opérations urbaines n'est pas forcément plus coûteuse que la création des zones d'expansion nouvelle à la périphérie des villes. Le fait est qu'on ne peut pas créer un environnement harmonieux ni innover valablement en faisant abstraction de ce qui existe.

En parlant du patrimoine en Tunisie, on a toujours pensé aux palais, aux medersas, aux Mosquées, aux parcs archéologiques, aux villes et villages historiques et aux anciennes demeures. Même dans les travaux qui ont été élaborés dans le cadre des thèses dans les différentes disciplines que ce soit du patrimoine, d'histoire ou même dans de l'architecture, il était toujours une question de lieu ou de l'espace d'habitat et de culture ou de loisirs.

La problématique fréquentée dans ce travail touche directement à un cas d'étude très intéressant celui de la ville de la Goulette et ceci en rapport au héritage patrimonial qui existe sur son territoire d'où le cas de forteresse la **Karraka**².

²Selon le Dictionnaire la Roussele mot Karraka signifie : **caraque** /karvaka/ un nom *masculin* signifie un « Grand navire étroit du haut et très élevé sur l'eau, employé jusqu'à la fin du XVII^e s », et selon l'article publié au site Gallica BNF, sous le titre de **L'Esclave des galères, ou Malte sous les chevaliers (2e épisode. 1749), par A. de Kermainguy,.... Tome 1 - H. Souverain (Paris)-1841 Informations détaillées Extrait 1 :le nom Karraka ou carraque** plutôt la grande navire carraque de Malte, était d'une haute importance dans les batailles navales, et sa grandeur était telle, qu'il semblait une citadelle flottant sur l'eau A l'attaque de la Goulette où se trouvait la flotte de Charles - Quint, «la carraque qui avait la -

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**

La forteresse de la Karraka, relatant des épisodes de notre histoire et étant auparavant un lieu d'emprisonnement, de défense et de guerre, servait aussi à défendre la ville contre les envahisseurs venus de la mer, elle a toujours fomenté chez les stratèges une obsession : la détruire ou l'exploiter, la transformer ou la consolider...tels est son destin !!!

On sait très bien que les anciennes demeures palais, mosquées attirent par leur espace sécurisant, mais ceci ne nous empêche pas d'aborder pareillement une étude de recherche sur la Karraka malgré son nom rébarbatif et ses façades impressionnantes³.

Personnellement comme étudiante spécialisée en patrimoine, installée à la proximité de cet impressionnant monument, même avant d'avoir commencé mes études, je ne pouvais pas ignorer l'influence architecturale de cet édifice sur le paysage de la ville de la Goulette ni son importance ni même sa dégradation au fil des années.

Aujourd'hui déposée, la Karraka n'attire plus l'attention, de surabondance la dégradation progressive de son état accentue son isolement. Par malheur de nos jours, la Karraka se consume et elle ne remplit aucune fonction dans la ville.

Ces observations nous conduisent à nous poser certaines questions : Compte tenu de sa valeur historique et militaire, comment peut-on dégager les valeurs historiques, architecturales et esthétiques de ce monument ?

- Comment accomplir les résultats de cette analyse pour étendre une stratégie programmatique visant la mise en valeur du fort et son rapprochement avec son environnement ?

- Comment interpréter les résultats fournis par le procès analytique afin d'encourager et de développer la perception et l'estimation du monument et de tout son contexte urbain pour conserver l'aura du lieu et produire une redynamisation de la cité ?

-Plus grosse artillerie de toute l'armée tira si à propos et de telle furie qu'on rencognent qu'en ce côté-là elle avait démonté l'artillerie des ennemis

³A.Daoulatli, *Tunis sous les Hafside : évolution urbaine et activité architecturale*, Tunis, Société tunisienne des arts graphiques, 1976, p. 175.

Choix de cas d'étude

Aujourd'hui la sauvegarde des monuments ne peut plus exclure l'actualisation de leur fonctions après la restauration. En Tunisie, la notion de réutilisation n'est pas encore prise en considération dans la problématique patrimoniale.

La problématique abordée dans ce travail touche directement un cas d'étude très intéressant celui de la ville de la Goulette et sa forteresse la **Karraka**, et ceci en rapport au legs patrimoniaux qui existe sur plusieurs recherches qui nous facilitèrent nos investigations et qui nous permettent de soutenir notre recherche.

La majorité des travaux menés sur le patrimoine de la ville de la Goulette et son patrimoine architectural touchent directement à la problématique de sauvegarde de l'ancienne entité de la ville en général. Pour cela, le choix du thème et du cas d'étude a été déterminé par plusieurs critères qui sont :

- L'existence de plusieurs monuments en Tunisie qui sont en état de dégradation continue, marginalisés et mal exploités,
- L'absence de recherche détaillée pour la restauration et l'exploitation des monuments avec un rapport défensif,
- La continuité du travail élaboré lors de projet de fin d'études qui a porté sur les apports des Espagnols et leur influence sur la Tunisie dans lequel nous avons traité la problématique de sauvegarde et de mise en valeur à travers la récupération de son visage patrimonial.

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauvegarde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**

Objectifs :

Je chercherai à travers cette étude approfondie à recouper les empreintes historiques à partir de l'image actuelle du monument : mémoire des circonstances historiques qui l'ont vu apparaître pour débarrasser des valeurs culturelles spécifiques, architecturales et aussi artistiques.

- Ainsi qu'analyser les différentes transformations exécutées sur la forteresse afin d'en définir les fonctions passées et son rôle distinctif dans la cité,
- Illustrer l'importance de ce patrimoine architectural et les leçons à en tirer pour le futur,
- Rétablir les potentialités architecturales par une mise en valeur des espaces existants, dans le but de restituer au monument sa valeur par rapport à son environnement.
- Étudier, sauvegarder et proposer un plan de mise en valeur de cet édifice et l'implanter dans un circuit économique et social qui assure sa continuité .

Méthodologie :

Il est essentiel tout d'abord, de redéfinir les principales notions inférées par l'intervention sur un monument historique à savoir les concepts de protéger le patrimoine, la restauration, la réhabilitation, et la réadaptation comme autant de repères dans la démarche théorique.

L'idée de sauvegarder un bâtiment ne suffit pas en soi, le meilleur moyen d'y parvenir effectivement consiste à lui remettre en fonction utile pour la collectivité. Pour mieux cerner la problématique posée et arriver aux résultats escomptés, notre travail s'appuie sur trois approches : L'approche théorique à travers le traitement des données existantes sur le patrimoine architectural, elle nous permettra d'acquérir des connaissances sur la sauvegarde et la réutilisation des monuments historiques en général.

Nous approcherons, dans une première étape, pour l'analyse historique retraçant la provenance de la forteresse, ses changements et le choix des transformations, afin d'en saisir la valeur historique et de mieux en définir l'apport culturel et historique.

Dans une seconde étape, une analyse du développement urbain permettra de déterminer les éléments qui soutiendront de supports pour la mise en valeur du processus de redynamisation des lieux.

Par la suite, une intersection de ces deux analyses permettra de mettre en relation les données ainsi recueillies avec les besoins de la ville afin de mettre en valeur non seulement la forteresse, mais tout l'ensemble urbain qui l'entourne à travers la création d'une grande intention qui maintient la forteresse, la sauvegarder et de mise en valeur d'où venait mon idée de réveiller cet édifice de l'obscur pour créer un nouveau futur radieux.

«Il s'agit alors de conserver non seulement l'exceptionnel, mais aussi l'exemplaire où se retrouve plus fidèlement la réalité quotidienne »⁴

Le problème de traitement d'un monument historique à de nouvelles fonctions est d'une grande importance pour leur survie notamment à son fonctionnement récent, on l'essaie

⁴G.H., Bailly, *Le patrimoine architectural*, Edition DLTA VEVEV

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**

D'intégrer les monuments historiques en général dans la vie socio-culturelle, économique et de les réutiliser pour correspondre aux besoins exigés par la vie contemporaine.

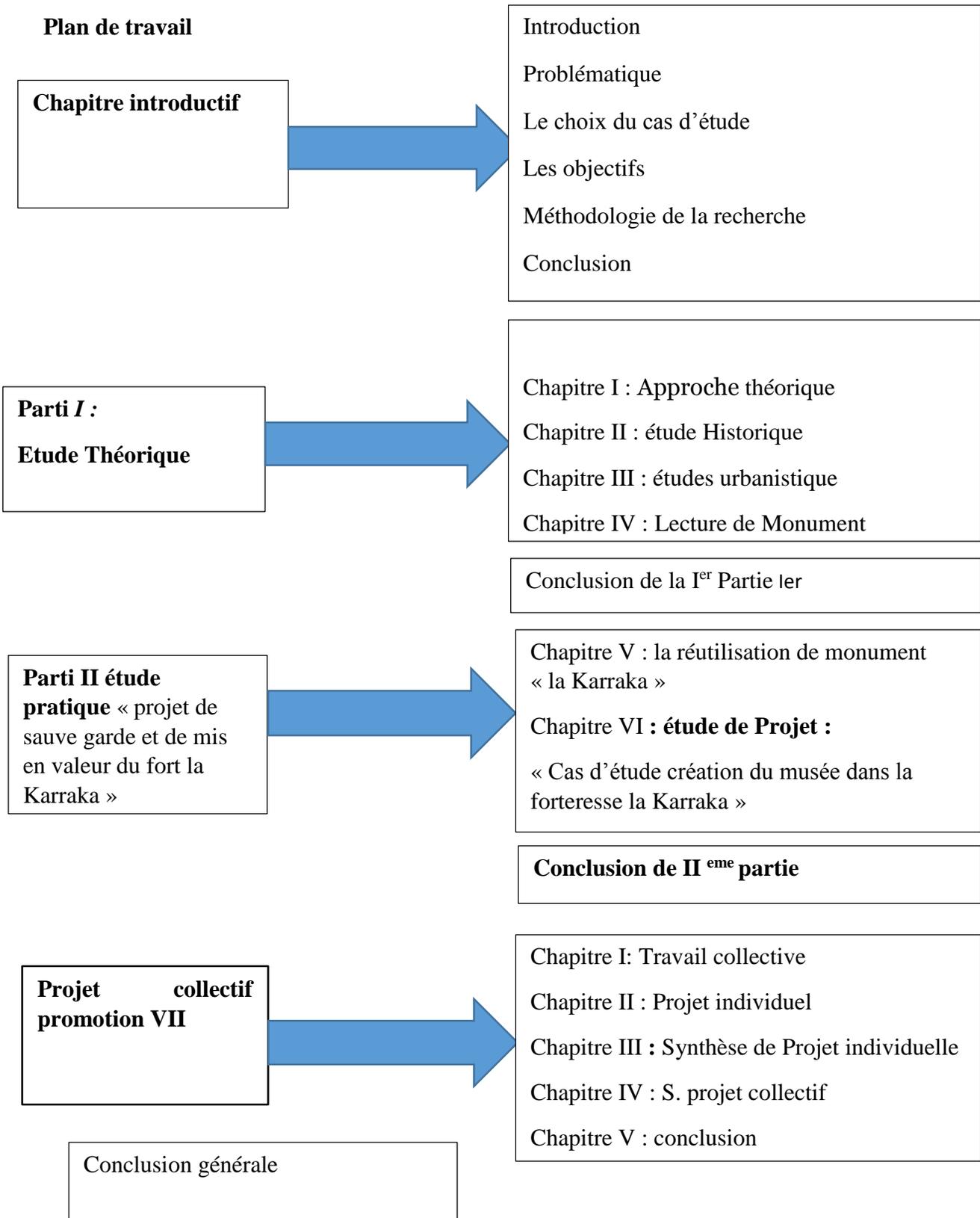
« Les Monuments ont du mal à nous parler, les temps les a rendu aphasiques, ils ont même parfois perdu leur sens original parce qu'ils n'ont plus de fonctions »⁵.

La charte de Venise en 1964, a invoqué l'importance de réutilisation dans la préservation et la mise en valeur des monuments historiques particulièrement dans son article 5 qui examine : « la conservation des monuments est toujours favorisée par l'affectation des ceux-ci a une fonction utile à la société »⁶.

⁵Patrice, Béguin, *Le patrimoine culture et lien social*, cahier de l'AURIF. N 129-4 trimestre2000.

⁶Charte internationale sur la conservation et à la restauration des monuments historiques et des sites (charte de Venise) Venise article N⁵ 1964

L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la Karraka » à la Goulette



Chapitre I : Approche théorique

Définition

1-Qu' est-ce que un patrimoine architecturale ?

**2- Que représentent les monuments et quels sont les menaces relatées aux monuments
anciens ?**

3- Les facteurs classiques de dégradation

4- La conscience et l'évolution des idées :

Chapitre I : Approche théorique

1. Définition

En effet, les termes de rénovation, restauration ou réhabilitation sont parfois ambigus, selon que l'on soit classiciste ou moderniste, les définitions diversifient. Il est donc important de redéfinir quelques termes en rapport étroit avec le projet⁷.

Parmi les différentes définitions relevées à travers de nombreuses lectures spécialisées, celle que je retiendrai, c'est qu'une restauration génère une nouvelle dynamique de l'environnement urbain immédiat. La notion d'ensemble se dégage ainsi comme un élément primordial : plutôt d'un tout constitue d'un monument et de son rapport avec son environnement, c'est ce que l'on appelle la conservation active.⁸

Protéger, restaurer et réanimer apparaissent comme les éléments fondamentaux la survie. De monument, le concept s'élargit aux ensembles et englobe dans une même réflexion : population animations et le cadre bâti⁹.

Nous arrivons à la conception la plus large et la plus achevée : celle qui pose et prend en compte tous les aspects du problème de la sauvegarde des ensembles historique. La restauration de patrimoine architecturale requiert une approche scientifique qui fait appel à plusieurs compétences : celles de l'historien, de l'architecte, de l'archéologue et de l'ingénieur etc.... Toute indispensables à l'élaboration d'une restauration authentique¹⁰.

Cette précision permet de situer mon étude dans un contexte moins spécifique, à savoir que la conservation active réclame une attention particulière, mais n'a pas le même objectif que la restauration à proprement parler.

⁷Charte internationale sur la Conservation et la Restauration des Monuments historiques et des sites (charte de Venise) Venise 1964

⁸ CNDO, *les musées, évolution et esquisse d'une typologie en France et à l'étrangère*, Paris, 1977

⁹Espérandieu, *Sur la conservation des monuments historiques dans les colonies françaises*, p : 28-29

¹⁰Revue, « *Architecture d'aujourd'hui* n 250-343, monument historique », N0182, juillet-aout1992

La forteresse joue pendant des siècles un rôle militaire important c'est édifice, mon projet de l'inscrire c'est alors une tentative d'étudier, de sauvegarder et de proposer un plan de mise en valeur de cette base sur la présentation d'un démarche

Il est indispensable de faire une étude complète du bâtiment, à savoir : son état, son architecture, les composants du bâti etc... mais la différence se situe au niveau de l'intervention. Il n'est pas nécessaire d'intervenir sur la totalité du monument¹¹, certaines parties peuvent être mises en valeur par rapport à d'autre en fonction des objectifs à atteindre. Il est évident que le bâtiment présente un intérêt primordial dans sa globalité en tant que patrimoine architectural mais, dans notre cas, c'est la relation avec l'environnement qui fixe les priorités d'intervention sur le monument .il est donc clair, du fait même de la démarche, qu'il ne s'agit pas d'une restauration à l'identique.

Du reste, nous n'avons à peine ni les moyens ni la compétence de réaliser une analyse complète du monument. Néanmoins, la collaboration de l'historien, de l'archéologue, de l'ingénieur et de l'architecte, s'impose afin de comprendre des mutations successives de la forteresse.¹²

2. Qu'est-ce que le patrimoine architecturale ?

Le patrimoine architectural comprend essentiellement des monuments et des ensembles historiques. Nous retenons particulièrement les monuments et les rapports à l'environnement.et là on met l'accent spécifiquement sur le patrimoine architectural militaire.¹³

L'architecture militaire était conçue pour défendre le territoire et l'indépendance des nations, de ce fait elle demeure un élément essentiel de l'histoire des peuples.

Avec l'élargissement de la notion du patrimoine, la question de patrimonialisation est posée .cette dernière exprime la manière dont les objets deviennent patrimoine, et elle montre que l'opération part du présent pour viser des objets de passé¹⁴ .

¹¹Choay, Françoise, *la conférence d'Athènes sur la conservation artistique et historique des monuments* 1931, p15-16

¹²Christelle. ,R, *Analyse comparée d'avant-projet d'architecture, concours international du musée du vingtième siècle du plateau, Beaubourg, inscription et description de l'avant-projet d'architecture*, Doctorat de 3eme cycle, ancien régime, sociologie, Paris X,1983

¹³Laurent, Frier Pierre, *la mise en valeur du patrimoine architecturale*, Édition du moniteur, Paris 1979 p.63

¹⁴Jean, D'Avallon, *le don du patrimoine, une approche communicationnelle de la patrimonialisation*, p : 96

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**

Selon Guy Di Méo la patrimonialisation est un processus qui part de la prise de conscience patrimoniale à la valorisation du patrimoine, en passant par les phases essentielles de sa sélection et De sa justification, de sa conservation et de son exposition.¹⁵ De ce fait la patrimonialisation se résume à une affectation sociale (collective) d'un ensemble de valeur pour un objet (chose, œuvre, bien, bâtiment, site, paysage, etc...) ou à une réalité idéale (témoignage, évènement, pratique, etc...).

Les progrès permanent de l'arme et de poliorcétique ont contraint, l'architecture militaire à évoluer, en diversifiant ses formes et ses techniques de construction¹⁶. Ces fortifications sont des œuvres des grands ingénieurs de que, Jean Errar de Bar-Le –Duc, Pagan, et des grands bâtisseurs tel que Vauban et Sere de Rivières. Les fortifications par leurs rôle de protection des territoires, et leur rôle dans la définition des frontières donnent naissance à un sentiment d'appartenance d'un peuple a une même nation .L'histoire de cette architecture et son évolution font partie de l'histoire des nations¹⁷.

La question des valeurs attribuée aux monuments historique était un sujet de débat entre plusieurs auteurs (Riegl, Ruskin, et Choay...etc.)

Pour Riegl, le monument historique est structure par l'opposition de deux catégories de valeurs¹⁸ une première dite de remémoration, une seconde dite de contemporanéité. Parmi les valeurs de remémoration la valeur d'ancienneté, la valeur historique qui sont opposables et la valeur de remémoration intentionnelle.

Le culte de la d'ancienneté du patrimoine architecturale réside dans la conservation du monument dans son état originale, il s'oppose à toute action de conservation et de restauration. La valeur historique est défini à travers l'évènement historique relatifs au monument « appelons historique tous ce qui a été et n'est plus aujourd'hui »¹⁹. De ce point de vue, le monument historique représente pour nous un stade particulier dans le développement d'un domaine de la création

¹⁵Guy, Di Méo, *Processus de patrimonialisation et construction des territoires*, cours de géographie université de bordeaux3, p : 2

¹⁶Thèse Ziba Abdelmadjid, « *L'architecture militaire* » : les casernes », T76/14

¹⁷Detry, Nicolas, Prunet, Pierre, *Architecture et restauration : sens et évolution d'une recherche*, Margada, Bruxelles 1990, p.86-87

¹⁸Françoise, Chaoy, *Allégorie du patrimoine*, seuil mai1992, p : 130

¹⁹Alois, Riegl, *le culte moderne des monuments, son essence et sa genèse*, édition seuil, Paris, mai 1984, p : 37

humaine. la valeur historique a des exigences pratiques qui renvoient essentiellement à la restauration. la conservation et l'intervention sur le monument historique doit être effectuée sur une Copie, ou faire une simple reconstitution écrite pour donner plus d'informations ²⁰ pour les recherches futures d'un historien d'art, la valeur historique donc est une valeur cognitive, elle enseigne aux hommes leur passé.

La valeur de remémoration intentionnelle constitue la transition vers les valeurs actuelles « contemporanéité » elle revendique pour le moment l'immortalité, l'éternel présent et la pérennité de l'état original le monument doit être protégé de toutes actions destructrices de l'homme. La valeur de contemporanéité renvoie à la situation présente du monument

La valeur d'usage selon Riegl est la valeur qui fait la distinction entre le monument historique et ruine archéologique. Ainsi Françoise Choay²¹ de sa part parle de trois valeurs différentes qui permettent d'identifier une histoire de l'art et de comprendre l'évolution des formes, des matériaux et de couleurs.

a) La valeur cognitive

La valeur cognitive signifie que le monument possède un potentiel de témoignage historique qui sert comme support pour les recherches scientifiques et artistiques.

b) Valeur économique :

C'est-à-dire que le monument historique joue un rôle très important dans l'attraction touristique des pays.

c) Valeur artistique et esthétique :

Viennent en dernière position car elle est comprise par une minorité d'homme cultivé, attribuée beaucoup plus aux œuvres d'art et aux techniques de conservation.

3. Définition de la charte de Venise 1964

La charte de Venise a approfondi la notion de monument historique, il s'agit « de toute création architecturale isolée ou groupée, qui porte témoignage d'une civilisation particulière, d'une évolution significative ou d'un événement historique »²². L'évolution la plus remarquable présentée par la

²⁰Charte ICOMOS, principes pour l'analyse, la conservation et la restauration des structures du patrimoine architectural (2003). Adoptées par la 14^{ème} Assemblée Générale de l'ICOMOS à Vitoria Falls, Zimbabwe, Octobre 2003

²¹Françoise, Choay, *Allégorie du patrimoine*, Seuil mai 1992

²²Charte sur la Conservation et la restauration des Monuments et des Sites (Charte de Venise 1964), article N°6

charte de Venise se trouve dans l'article 6 : « la conservation d'un monument implique celle d'un cadre à son échelle ».

Un monument n'est pas séparé, il forme un tout avec son environnement non seulement pour des considérations esthétique, mais aussi parce que son rangement lui attribue toute sa signification culturel ou fonctionnelle :²³ le monument est inséparable de son cadre bâti ou naturel.

L'architecture militaire comme les forts, les tours, caserne...etc, ont façonnés le paysage de la majorité des villes dans le monde depuis la nuit des temps. Ces ville fortifiées sont devenues avec le temps le témoin des anciens conflits territoriaux et des transformations successives de l'architecture militaire,²⁴ l'évolution de cette architecture était intimement liée à l'évolution de l'artillerie et les techniques d'attaque.

Aujourd'hui ce legs militaire important par son volume, et sa linéarité est devenues un patrimoine historique majeur dont l'enjeu urbain suppose non seulement de le conserver, de le restaurer, mais aussi de le réutiliser²⁵.

4. Que représentent le monument de Karraka et quels sont les menaces relatives aux Monuments anciens ?

➤ Un monument comme le fort de la Karraka porte sur trois valeurs principale :

a) **Une valeur culturelle et artistique** : Le monument est souvent le symbole d'une culture, d'une civilisation, les gens aiment à l'observation car il représente le support d'un grand fait ou d'un moment historique²⁶.

La Karraka occupe une place d'assortiment aussi bien par rapport à Tunis que la Goulette, la banlieue Nord et la banlieue Sud .De cette situation privilégiée, son valeur culturel et artistique donne une place de choix attirant un nombre de visiteurs suivant sa structure varie d'une saison a une autre

²³Charte Internationale pour la sauvegarde des villes Historique (charte de Washington 1987)

²⁴N.S Christian, *Habiter vers une architecture figurative*, Electa Moniteur, Paris, 1977, p48

²⁵Revue, crée dans le crée « *L'architecture contemporain dans les bâtiments ancien* »ICOMOS-Franc –Essaie documents. Électromoteur

²⁶François-Yves Le Blanc, *les fortifications comme objet muséologique*, *Rencontres Transfrontalière*, vinadio, 25-27 septembre 2003.p :3

b) Une valeur économique : Pour beaucoup, la repense spontanée a la signification des monuments est l'attrait touristique. est c'est le cas de la forteresse mais malheureusement cause de la primitivité de monument au centre-ville et les grandes site historique qui représente le principale pôle d'animation et de visite qui varie d'une saison a une autre tel que Carthage ,la village touristique Sidi Bousaiid , le Kram...etc. .

Le monument Karraka ne trouve son opportunité et reste un peu marginaliser pour le circuit touristique organisé. Le tourisme favorise les nations dont l'héritage culturel constitue un élément d'attraction, mais là encore, il est regrettable qu'il ait favorise presque exclusivement les monuments capitaux et ignore les monuments minimaux.

c) Une valeur sociale: Le fort Karraka représente aujourd'hui un témoignage culturel et affectifs tellement puissants, ce monument ne est pas qu'une architecture, il s'impose comme un élément indispensable de cadre de vie.de citoyen de la Goulette que les Tunisois.

5 -Qu'elles sont les facteurs fondamentaux qui menacent les monuments anciens : tel que le cas de Karraka ?

La multiplication des menaces qui effectuent les monuments découle essentiellement de deux facteurs : d'une part, les facteurs dits « classique » de détérioration et d'autre part, la transformation générale du milieu de vie due aux changements socio-économiques.

a) Facteur de temps

Le vieillissement est un phénomène bien connu, plus le monument est ancien, plus sa durée de vie est menacée.

D'autres facteurs peuvent appuyer ce phénomène, celui par exemples de la pollution atmosphérique, une concentration urbaine et industrielle a pour effet d'accélérer et d'augmenter les risques de dégradation par un phénomène chimique qui se produise à l'intérieur des matériaux en détruisant.

Progressivement leur structure ou leur déstabilisant ainsi que d'autre phénomène, tels que les tressautements, peuvent aussi abîmer, le tressautement de toutes sortes, causes les travaux d'infrastructure, par la circulation, les moyens de transports (automobile ou avion) ou la vibration de fissures, d'éboulements, etc...

b) Facteur naturel :

Bien que les monuments ne soient pas à l'abri de catastrophes écologique ou naturelles tels que séismes, inondation, incendies, il est bon de prévoir, lors de la restauration, des mesures de renforcement et de protection.

c) Facteur humain:

Malheureusement, l'homme a exercé et forme toujours une action destructrice directe sur le monument.

En temps de guerre ou de paix, l'homme détruit par ignorance, il ne connaît pas, il pille, il sous-estime la valeur du patrimoine, Ce facteur lie au manque de culture, d'information, aggrave parfois par le désir de tirer avantage d'une carrière de pierre disponible) il n'est pas rare de voir à la Goulette des murs de soutènement de maison réalisés au moyen de pierre tirées de la Karraka).

Autre facteur de dégradation : la perte de fonction d'un bâtiment, l'inutilité apparente rend le monument beaucoup plus fragile, inutile, il devient ignoré et de plus en plus négligé.

Il est clair que la prise de conscience et l'évolution des idées permettre de revaloriser les monuments et de mesurer les solutions et les adaptations indispensables.

6. La conscience et l'évolution des idées :

C'est au début du XIX e siècle que se manifeste en Europe la prise de conscience de l'intérêt des monuments. En Tunisie, cette prise de conscience s'est fait au XX eme siècle malheureusement, le classement reste dépendant des intérêts économiques et non la valeur intrinsèque des monuments.

Aujourd'hui, la Karraka n'est pas classée monument historique alors que la plupart des ruines en Tunisie que ce soit, puniques et romaines bénéficient d'un classement prioritaire en raison du besoin économique, notamment l'intérêt touristique qu'elles peuvent offrir, c'est aussi le résultat d'une attitude très classique de l'archéologie avantage l'antiquité par rapport au période plus récentes.

Chapitre II : Histoire de la Goulette de la fin du XV^e siècle à nos jours.

-Introduction

-Généralité : Monument historique

-Valeur stratégique de site de la Goulette

-La forteresse au début de XVI^e siècle : la flotte de Barberousse

-La Goulette et ses transformations sous l'emprise espagnole au XVI^e siècle

-La Règne de Charles-Quint

-La Règne de Philippe II

-La Goulette sous l'autorité ottomane aux XVII^e et XVIII^e siècle

-Essai de reconstitution des différents plans de la forteresse

-Essai de datation des diverses partis de la forteresse

1. Le monument historique « Généralité »

1.1 Introduction :

Dès le début de l'humanité, les hommes cherchaient à se défendre chaque regroupement d'hommes ou tribu dressait une muraille ou un rempart²⁷ avec un chemin de ronde pour surveiller les alentours²⁸. Cette figure donne le profil du rempart avec son chemin de ronde A pour les defenders et de distance en distance ²⁹

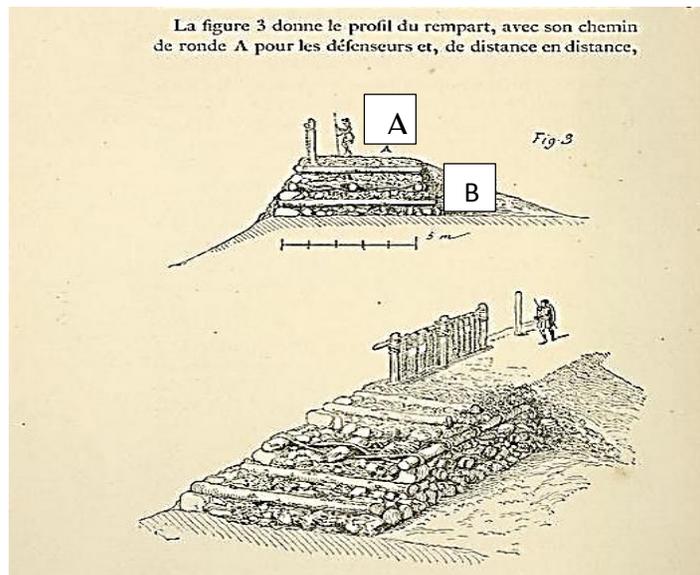


Figure 1.1 : le profil du rempart

Source : Histoire d'une forteresse p : 13

-Le profile du rempart, avec son chemin de ronde **A** pour la défense de distance en distance

-Le Glasse **B** permettant de monter facilement sur ce chemin de ronde:³⁰

²⁷« Rempart », selon Viollet-le -Duc est un épaulement élevé avec la Terre empruntée au fossé creuse du cote extérieure aussi, muraille couronnée d'un parapet avec chemin de Ronde, s'entend comme défense permanente, *Histoire d'une Forteresse*, édition de Paris 1874

²⁸Leonardo, Benevelo, *Histoire de la ville*, Edition, parenthèse, 2004, p : 13

²⁹Viollet-Le-Duc, *Dictionnaire raisonné de l'architecture française du XIe au XVI siècle*, Tome I, P : 327-331

³⁰Viollet, le -Duc *Histoire d'une forteresse*, édition de Paris 1874, Achevé d'imprimer de Montgeron p : 14-15

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**

Plus tard les remparts étaient entourés de tours en charpentes, faites de troncs d'arbres empilés assemblés à leurs extrémités, elles formaient saillie sur le rempart³¹. A leur sommet était disposée une planche de bois entourés de clayonnages servant de parapet et on montait sur un plancher au moyen d'une échelle placée dans l'intérieur de la tour. (Voir fig.1-2)

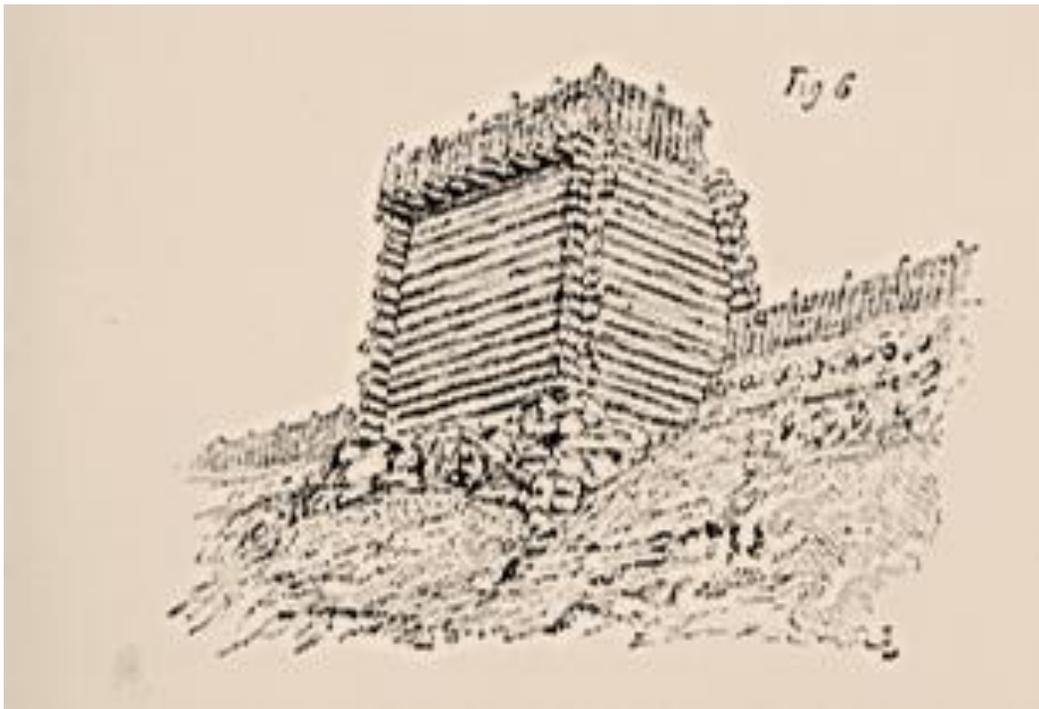


Figure 1.2 Tour saillie sur le Rempart Abritait les hommes changes de la défense

Source : Histoire d'une forteresse (collection de l'auteur)

³¹ Marie Christine, Hallman, *l'architecture grecque, les principes de la construction*, Edition picard 2002, p112

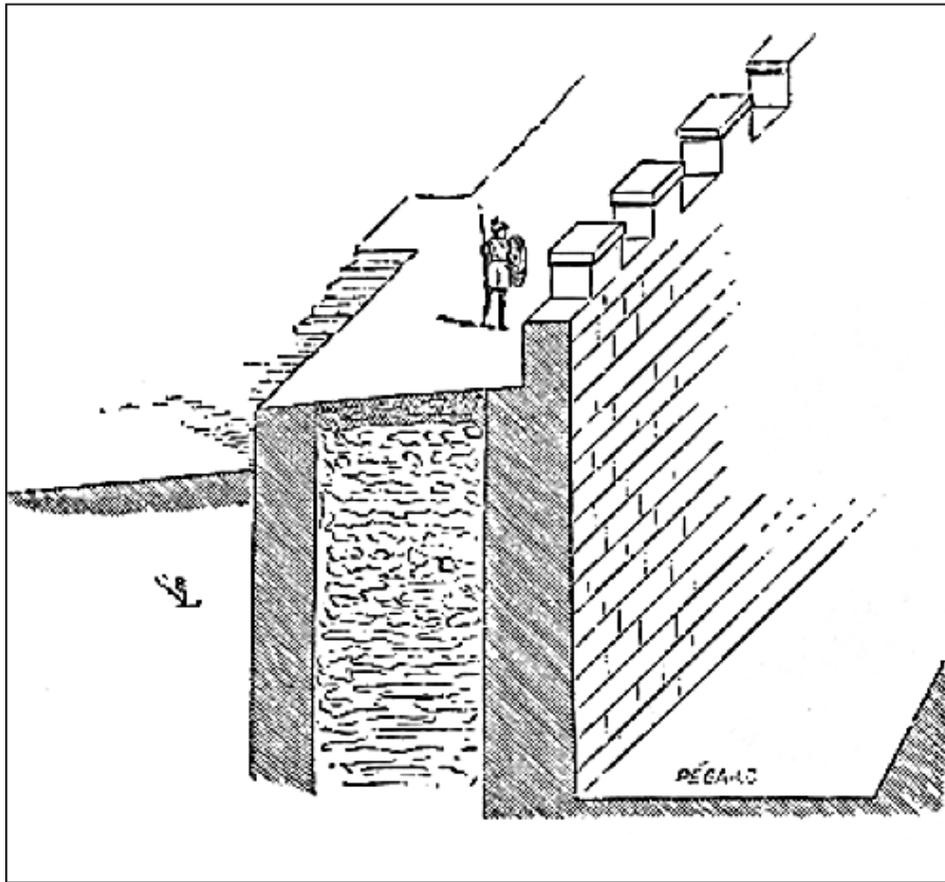


Figure 1-3³² : Rempart romain³³

Source : Histoire d'une forteresse (collection de l'auteure)

Au temps des grecs et des romains l'enceinte la plus simple était un mur de 10 m le mur était épais soutenu par des contreforts intérieurs ou extérieurs, souvent réunis entre eux de manière à donner naissance par-dessus à un large chemin de ronde et par-dessous à des logements pour la garnison.³⁴

³²Viollet, Le -Duc, *Dictionnaire raisonne de l'architecture Française de XI à XVI siècle*, Tome I, p:331

-Le système défensif des romains repose essentiellement sur la conservation de deux forts parement de maçonnerie séparés par un intervalle de vingt pieds, le milieu était rempli de terre provenant des fosses et de blocailles bien pilonnées formant un chemin de ronde légèrement incline du cote de la ville pour l'écoulement des eaux .la paroi extérieure s'élevait au-dessus du chemin de ronde était épaisse et percée de créneaux ,celle intérieure était peu élevée au-dessus du sol de la place, de manière à rendre l'aces **des remparts romain** facile au moyen d'emmarchements(illustre dans la figure 1-3)

³³Viollet, Le-Duc, *Dictionnaire raisonné de l'architecture française du XIe au XVI siècle*, Tome I, p: 327

³⁴ Laiszlo, Gero, *Châteaux fort de Hongarie*, édition Prted in Hungari 1969.p :14

L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la Karraka » à la Goulette

Plus tard on ne tarda pas à chercher à voir l'assaillant non seulement de haut en bas mais latéralement en faisant des tours et des bastions.

Le mur tourné de cote de l'ennemi est percée d'ouvertures qui sont petites (tir à l'arc ou au fusil) et plus grandes pour les projectiles des machines de jet, elles doivent donner aux tiers un champ de tir étendu³⁵

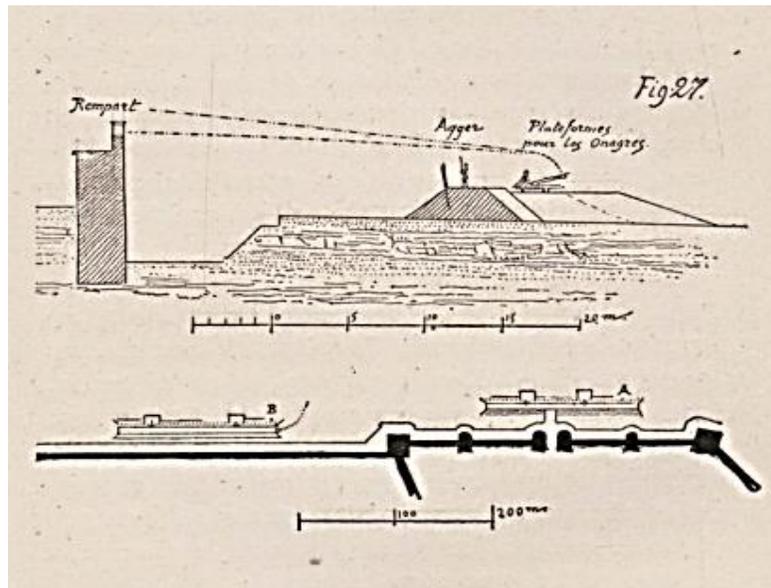


Figure : 1-4 représente un agir devant la porte de la cite et autre en face et sur la contrescarpe de la dosse de la muraille

Source : "Histoire d'une fortresses"

Des fosses sont encaissées autour des remparts et des forteresses pleins d'eau au secs (les premiers ont l'avantage de rendre très malaisée l'attaque par des mines souterrains, ³⁶les fosses secs pouvaient communiquer au moyen de galeries souterraines).

³⁵Viollet, Le Duc, *Histoire d'une forteresse* Paris, Imprimerie A.Lahure Viollet-le-Duc, Eugène-Emmanuel (1814-1879)

³⁶Léon, (P), *la vie des monuments historique : destruction*, Édition A et J Picard, Paris 1951

Les portes en raison de leur grandeur, étant des points faibles sont ouverts dans le mur tourné vers la ville.³⁷(Voir fig. 1-4).

Extraits de la traite d'architecture de Vitruve ³⁸: des murs et des tours

1-apres s'être assurer de la salubrité des lieux, la fertilité des lieux voisinage d'un port ou d'une rivière, s'occuper alors des fondations des murs et des tours.

2- Donner aux fondations plus de largeur qu'aux murailles en choisissant les pierres les plus dures.

3- les tours doivent faire saillie à l'extérieur.

4- les accès doivent être difficiles pour l'ennemi.

5- les épaisseurs des murs extérieures doivent avoir une longueur importante.

6- les tours doivent se protéger mutuellement.

7- les tours doivent être rondes ou polygonales, les tours carres se détruisent plus vite l'effort des machines.

8-les matériaux les plus courants : pierre de taille, moellons, brique.

Les forts doivent être abondamment pourvus d'eau et ne manquer d'aucuns moyens nécessaires pour l'existence pour tout le temps que l'ennemi puisse camper sous les murs.

Pour les forts bâtis au bord de la mer : pas moins de 13m afin que l'ennemi avec ses tours sur les remparts, ni plus de 60 m pour ³⁹s'opposer avec efficacité au débarquement.

³⁷Benevolo, Leonardo, *Histoire de la ville*, édition parenthèse .2004, p : 13-17-19

³⁸*Fortifications, portes de villes places publique dans le mondes Méditerranéen*, presse de l'université de Paris /Sorbonne, Texte réunis par Jacques Heers p : 152,153, 154, *Châteaux une histoire des sites fortifie citadelles et forteresse*, Charles, Stephenson p : 155,156, 157

³⁹Viollet, Le -Duc, *Dictionnaire raisonné de l'architecture française du XIe au XVI siècle*, Tome I, édition B BANCE, 1854 p : 331

L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la Karraka » à la Goulette

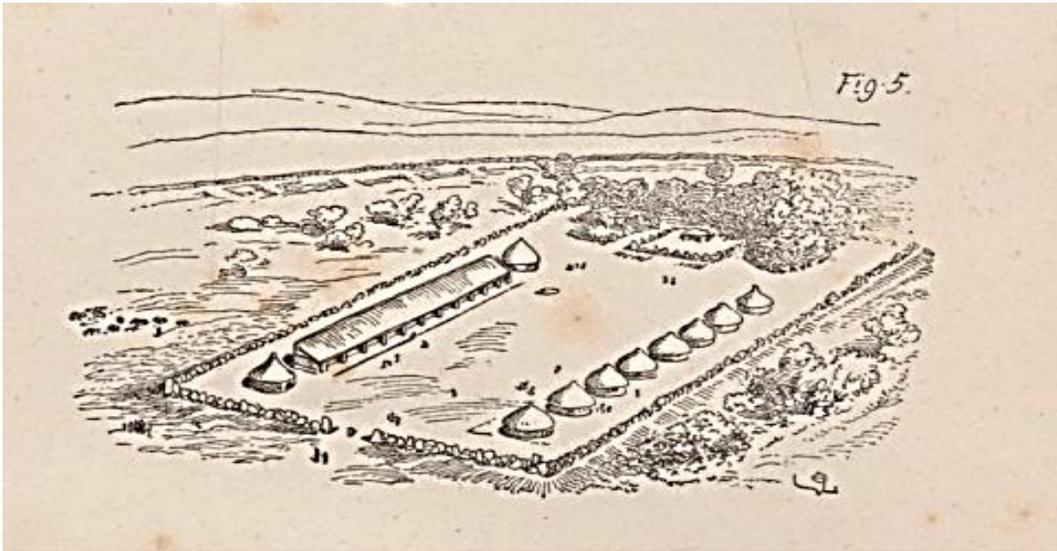
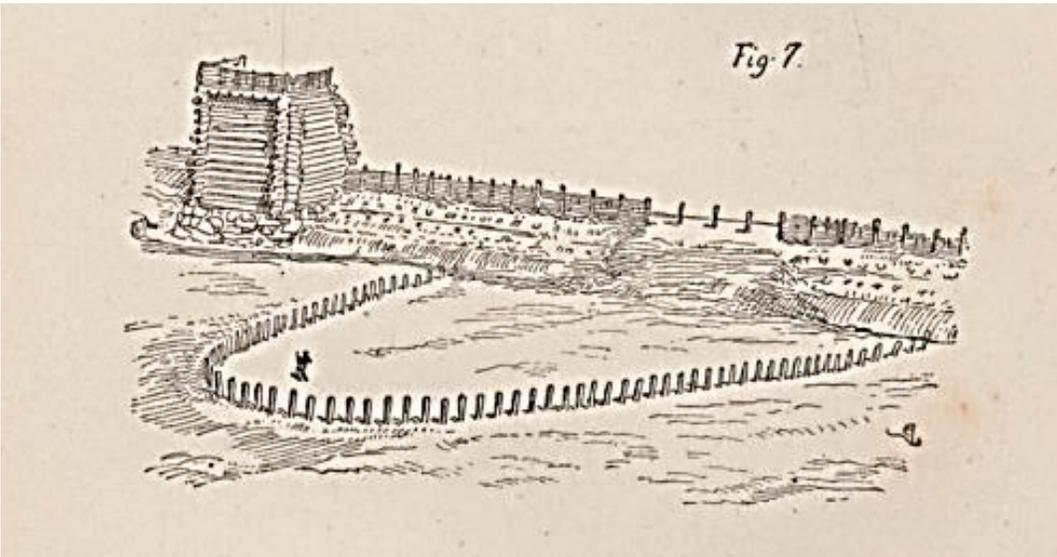


Figure : 1-5 Représente le Nemedes avec son enceinte et les Habitants

Source : Histoire d'une fortification



Source : Histoire d'une fortification

L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la Karraka » à la Goulette

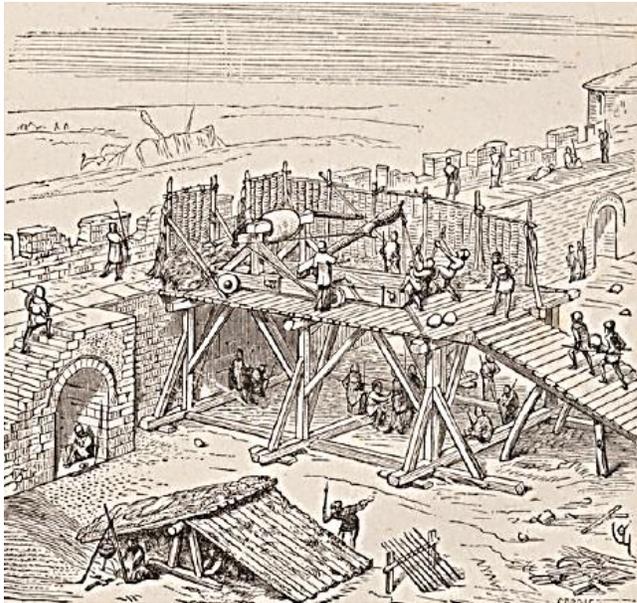


Figure : 1-7 : Représente La défense
Batterie d'onagre en dedans des Remparts
Source : Histoire d'une fortification



Figure : 1-8 : Représente l'attaque
Le pont Mobile, Destine à Franchir le Petit bras
De la Rivière d'Abonia
Source : Histoire d'une fortification

4. Cadre Historique :

Ce bref aperçu historique ne vise pas à remonter aux premiers temps de la naissance de la ville de la Goulette, mais à saisir l'époque où cette région a connu son importance stratégique⁴⁰ dans l'histoire et à retenir, à travers les différents envahisseurs, leur apport aussi bien en architecture qu'en technique de construction.⁴¹ Cette analyse nous aidera à mieux comprendre les fonctions et le rôle que jouait la forteresse, tout en identifiant les transformations successives apportées tout au long des siècles.

« Halek-El –OUED »⁴², terme par lequel on désignait autrefois l'ancien canal reliant la mer au lac Bahira où la Goulette a occupé une place importante dans l'histoire tunisienne.

On va voir alors à travers cet aperçu historique le rôle qu'a joué la Goulette avec son port, son canal, sa forteresse le long des siècles et plus précisément au-delà de Tunis. (voir fig ,n° 2-1). En effet elle était le port de Tunis, le lieu de concentration des flottes de guerre de la régence. Située à l'avant-garde de Tunis, retranchée prudemment derrière le lac Bahira, le port de la Goulette demeura longtemps le seul accès maritime de la capitale. On attribue aux conquérants arabes de l'Ifriqiya, la création d'un canal sur l'emplacement de celui de la Goulette⁴³.

Vue de la baie de Tunis avec une forteresse à la Goulette, le lac de Tunis dénommé « le Bocal » au milieu de l'île de « Chikli » et au-delà de Tunis. Après s'être établie à Tunis à la fin du VII^e siècle, les arabes n'amenèrent pas à proprement parler la mer jusqu'à Tunis puisque la ville était située sur le bord d'un lac et que l'existence de ce lac est attestée de longue date⁴⁴.

⁴⁰Viollet, Le-Duc et Eugène-Emmanuel, *Histoire d'une forteresse*, 1814-1879 p.58-59

⁴¹Documents sur « l'histoire de l'occupation Espagnole en Afrique 1506-1574 », extrait de la revue africaine *Journal des travaux de la société historique algérienne*, Alger, A. Jourdan, libraire, éditeur, 1875

⁴²Les Européens ont appelé ce fort la Goulette, par corruption du nom de « Alk-el-Oued » (la gorge de la rivière), donné au canal « Halk El Oued » ou « Foum El Oued » est appelée ainsi en raison du chenal creusé par Hassan Ibn Nooman au VII^e siècle

⁴³ Djellouli, Naji, *Les fortifications côtières ottomanes de la régence de Tunis (XVI^e XIX^e siècles)*, Zaghuan (Tunisie), 1995 FTERSI, 2 vols. p.30-36

⁴⁴R.Hautier, *Les Gouverneurs Espagnols de la Goulette, deuxième congrès national des sciences historiques* B.N, Tunisie p.351-359

L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la Karraka » à la Goulette

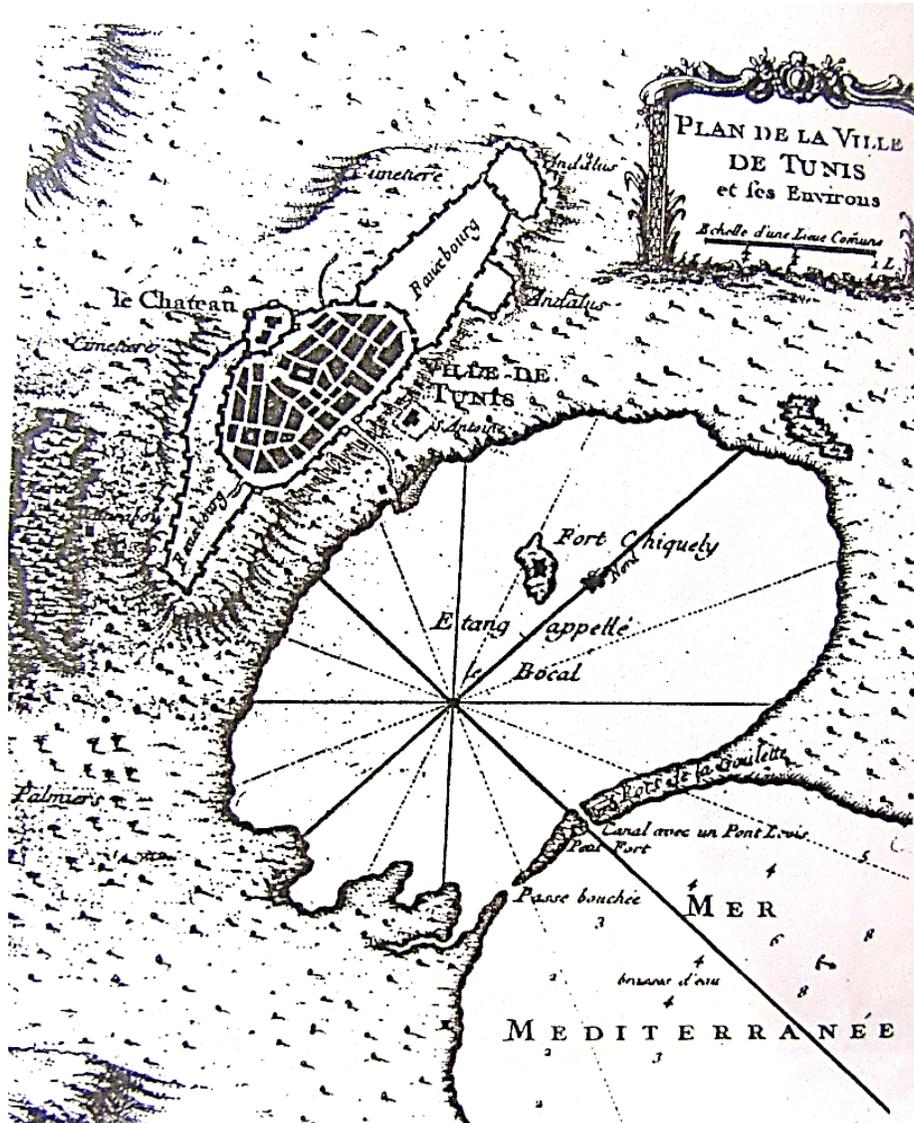


Figure 2-1: Le Plan de la ville de Tunis et ses environs

Source : D'après la planche de J.N bellin-1764 Petit Atlas Maritime, Paris, BN.

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**

ils n'établirent pas entre le lac de Tunis et la mer une communication qui jusque-là, il aurait complètement fait défaut ,puisque 'il y avait déjà depuis l'antiquité ,vers maxula ,une passe naturelle à travers le cordon littoral séparant le lac de la mer.

Ils creusèrent au point le plus large du cordon littoral, un canal port qu'il faut identifier avec le canal port de la goulette a l'entrée duquel devait être construit un château pour en défendre l'accès.⁴⁵

Grace à ces travaux qui furent entrepris, sinon achevés par Hassen Ibn Nu 'man, Tunis put devenir une base pour la guerre sur mer, à partir de laquelle les arabes lancèrent des expéditions maritimes contre les cotes des pays occupés par les Byzantins et auquel ils songeaient en étendre leur conquêtes.

La Goulette a servi de port depuis la destruction de l'installation portuaire de Carthage au début de la conquête arabe pour des raisons stratégiques⁴⁶.

Aussi les souverains de la capitale se sont efforcés de la protéger contre les incursions éventuelles de l'ennemi⁴⁷.La Goulette fut l'abri naturel des bateaux corsaires qui courraient sus aux navires des nations qui n'avaient pas conclu une traite de paix avec les souverains de Tunis.

La Tunisie, plaque tournante entre l'occident Méditerranéen commandant avec la Sicile, le passage entre deux baissions de la Méditerranée, était l'un des points stratégiques des plus convoité par les deux géants de l'Europe : l'Espagne et la Turquie⁴⁸.

⁴⁵ Artur, Pellegrin, Histoire illustrée de Tunis et de sa banlieue B.N, Tunisie

⁴⁶Eerts, Jacque Fortification, Port de la ville, les places publiques dans le monde méditerrané Bibliothèque Nationale p:85-86

⁴⁷Pellegne, La Tunisie depuis les origines à nos Jours

⁴⁸Paule, Sebag, Carte, Plans et vue générales de Tunis, la Goulette au XVII siècles et XVIII eme siècles, Etude Maghrébines, Mélanges Ch-A. Julien, PUF, 1964, pp. 90-101

L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la Karraka » à la Goulette



Figure 2-2: La Rade de la Goulette au XVII siècle d'après un dessin à la plume 1665

Source : Herausgegeben, Von .Sabine, Haag, Kaiser Karl V. erobert Tunis ,Kunst Historisghes Museum Wien,2013,p.26-27

Figure 2-2 Représente un : Dessin à plume –vue à vol d’oiseau de la rade de la Goulette ou évoluent de nombreux voilier – le fort, le canal de la Goulette, le lac de Tunis, Ile de Chikli et au-delà du lac la ville de Tunis

L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la Karraka » à la Goulette



Figure 2-3: Vue de la rade de La Goulette et de la ville de Tunis

Source: D'après une planche de l'ouvrage de O.Dapper, description de l'Afrique, Amsterdam, 1686

L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la Karraka » à la Goulette



Figure 2.5 Copie de la carte d'Agustino veneziano faite à l'occasion de l'expédition de Charles Quint en 1535 Tunis est représenté entouré d'une double enceinte

Source : Carte tirée d'une Edition allemande d'un Atlas publiée à Bâle en 1598 « la cosmographie Universalis de Sebastianen en Munster » photo Perez

L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la Karraka » à la Goulette



Figure 2-6 : Prise de la Goulette En 1535 par Charles Quint estampe

Source : D'après le Leo Belgicus XVI siècle Musée du Bardo Tunis



Figure 2-7: Tunis et la Goulette 1574

Source : D'après la planche 58 de l'Atlas de Braun et Huggenberger ,1572-1617 théâtre de cites du Monde Cologne

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**

La Tunisie constitue avec la Sicile un point de rupture entre les bassins oriental et occidental de la Méditerranée. Ce passage stratégique en haute mer et son contrôle donnent toute l'importance à l'implantation portuaire de la Goulette, notamment après la chute de Carthage et sa destruction⁴⁹.

Le site, dans le Golfe de Tunis, constitue un abri pour les flottes commerciales et militaires, et surtout un point de contrôle du passage entre le Cap bon et la Sicile⁵⁰.

La Goulette était considérée comme le vestibule de Tunis, elle a occupé une place importante dans l'histoire tunisienne⁵¹: elle était en effet le port de la capitale, le lieu de concentration des flottes de la régence et le point de départ de ces hasardeux corsaires qui ne craignaient pas de quitter les rivages africains pour parvenir jusqu'aux premières côtes de l'Europe.

Nous remonterons le temps jusqu'au XVI^e siècle sous le règne des beys (husseinites) époque où la Goulette n'était qu'une petite tour qui servait de douane et où les marchands, qui dépendaient des transports par mer, chargeaient leurs cargaisons⁵². La description qu'en donne Marmol nous est parvenue dans une traduction de Perrot d'Ablancourt en 1667 : « Avant que Barberousse ne fortifie la Goulette, elle n'était alors qu'une tour carrée, comme si c'eût été le logis de la douane, ou l'embouchure du canal par où l'eau de mer entre dans le lac, l'étang qui est devant Tunis ».⁵³

⁴⁹J. A. Poinssonnet, *Voyage dans les régences de Tunis et d'Alger*, Pref de Lucette Valensi Reed, Paris, La Découverte, 1986 pp.86-89

⁵⁰Arthur, Pellegrin, *Histoire illustre de Tunis et de sa Banlieue*, B.N. Tunis

⁵¹N. Djelloul, *Les fortifications côtières ottomanes de la régence de Tunis (XVI^e XIX^e siècles)*, Zaghuan (Tunisie), FTERSI, 2 vol.1995 pp.63-65

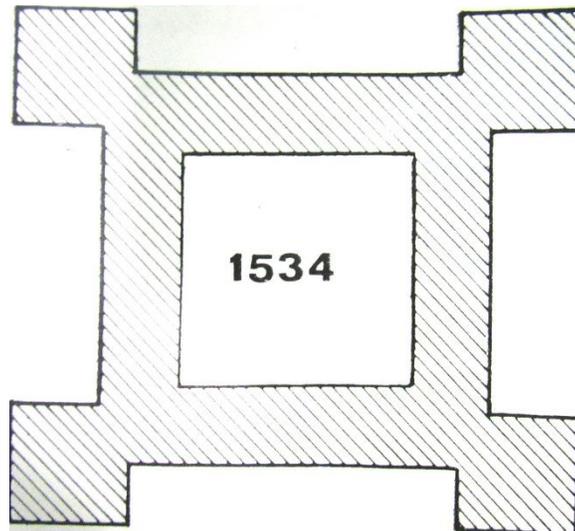
⁵²Paule, Sebag, « *Une relation inédite sur la prise de Tunis par le Turc en 1574, Sopre la desolatione della goletta e forte di Tunisie* »di Bartholoméo Ruffino, introduction, texte et traduction annotée de P. Sebag, Tunis, Publication de l'université de Tunis Faculté des lettres et des sciences Humaines, 1971 p : 86

⁵³Charles, Monchicourt, *Document historique sur la Tunisie*, la Revue africaine

.1 La forteresse au début du XVI^e siècle

4.1.1 La flotte de Barberousse :

Au cours de l'été 1534 le corsaire KHEIR-Ed-Dine, Surnommé Barberousse⁵⁴ s'empare de Tunis, gouvernée alors par les derniers Hafsides. Il décide de faire de la Goulette l'abri principal de sa flotte et de son grand arsenal. Dès lors, il entreprend des travaux de fortification à la Goulette.



Cette première contribution consiste en une tour carrée intégrée actuellement à la ‘‘Karraka’’.
⁵⁵« Nous savons par une autre source qu'elle était pourvue de puissantes murailles, elle comprenait deux étages, son pourtour avait quarante pas à l'intérieur et cinquante pas à l'extérieur, elle était pourvue d'une vaste citerne où étaient recueillies les eaux de pluie, et que des magasins voutés avaient été aménagés pour conserver grains et approvisionnement.»⁵⁶

⁵⁴Paule, Sebag, *La Goulette et sa forteresse de la fin du XVI siècles à nos Jour*, Ibla, n0117, 1967/1 pp.13-34

⁵⁵L.Poinssot et R.Lantier, « *Gouverneure de la Goulette durant l'occupation espagnole (1535-1574)* », Extrait de la Revue Tunisienne, 1930, p.27

⁵⁶Paule, Sebag, *La Goulette et sa forteresse de la fin du XVII^e Siècle à nos jours*, p 81-82

L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la Karraka » à la Goulette

Dans les première années du XVI e siècle la Goulette n'était alors selon Jean-Pierre la forteresse de la Goulette n'était « Qu'une Tour carrée comme si c'était le logis la douane, à l'embouchure du canal par ou l'eau de la mer entre l'étang qui est devant Tunis .les navires marchands déchargeait leurs cargaisons ». ⁵⁷



Der Keyser stelt dem König von Thunis wider in sein Land, mit dē bescheit, er die so in die Goueta inbesatzung, pfacht, unterhalte sol. Vnd schiffet d'Keyser also wider bei

Figure 2-8 : La Goulette en 1535

Source: Gravure d'après Jean Vermay / Herausgegeben Von .Sabine Haag,

⁵⁷VITTU, Jean-Pierre, *Histoire des derniers rois de Tunis : du malheur des Hafsides, de la prise de Tunis, par Charles Quint [...] de Kheyr-ed-Din Barberousse, Draguth [...] et autres valeureux raïs*, d'après MARMOL Y CARVAJAL, Luis del, Carthage, Editions Carthaginoises, 2007, p. 79.

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**

Ce document donc, présente une bonne vue aérienne de la forteresse de La Goulette, Cette gravure met la supériorité de l'armée de Charles Quint, mais nous pouvons y saluer l'architecture de la forteresse réalisée par le corsaire Barberousse, et construite par les esclaves chrétiens de Tunis.

Lorsque le corsaire Turc Khyer –Eddine surnommée Barberousse se fut emparé de Tunis au cours de l'été 1534, il décida de faire de la Goulette un abri principale de sa flotte et de son grand arsenal.

Il fut amené à en améliorer la défense, il transforma la petite tour en une puissante forteresse bien armée et approvisionnée de munition, ⁵⁸il consolida la tour carrée se trouvant sur la rive septentrionale du canal et la flanqua aux quatre angles de bastions carrées. Ils étaient pourvus de puissantes murailles la tour avait un pourtour de 40 pas à l'intérieure et 50 pas à l'extérieure⁵⁹, elle était pourvue d'une vaste citerne ou étaient recueillies les eaux de pluie, des magasins voutes avaient été aménagés pour conserver grains et approvisionnements.

La citadelle de la Goulette était alors constituée par l'ancien fort Turc , petite bâtisse carrée flanquée de tours construites a même , la muraille , que Charles-Quint avait fait restaurer et qu'il avait renforcé par l'adjonction de cavaliers et de quatre bastion .les murs épais de quinze à vingt,⁶⁰ la forteresse ⁶¹ne put résister au tir soutenu de l'artillerie espagnole qui vint battre la place, l'armée de Charles-Quint réussit à l'enlever. Ce succès lui ouvrit la porte de Tunis d'où les Turc furent chasses.

⁵⁸Hannezo, *Occupation Espagnole de la Goulette de Tunis de 1535 à 1574* .p.3

⁵⁹R.Hautier, *les Gouverneures Espagnole de la Goulette ,deuxième congrès national des sciences* B.N, Tunis, pp.351-359

⁶⁰Paule, Sebag, « *Cartes, plans et vues de Tunis et de la Goulette au XVII e et Xvii siècles* », Etudes Maghrébines, Mélanges Ch-A., Julien, Paris, PUF, 1924, pp.89-101

⁶¹J.A, Peyssonnel, *Voyage dans les régences de Tunis et d'Alger*, préf. de Lucette Valensi, réé. Paris, 1986, La Découverte.pp.66-68

4.1.2 La Goulette et ses transformations sous l'autorité Espagnole au XVIe Siècle

4.1 Le règne de Charles- Quint.

Au cours de l'été 1535, Charles Quint résolu à chasser les turcs de Tunis, attaque la forteresse, 1535, et par le traité de 6 Août 1535, l'Empereur Charles-Quint obtient du sultan Hafside Moulay Hassen devenu son vassal que la Goulette lui fût abandonnée avec toutes ses dépendances intérieures et extérieures.⁶².

La forteresse fut aussitôt mise en état sous la direction de la flotte espagnole. Peu avant l'abdication de Charles-Quint en 1556 eut lieu l'inauguration, une « **Inscription commémorative** » fut préparée sur marbre. (Voir Fig. 2-10)

Nous savons par des courriers de l'époque que les matériaux⁶³ furent acheminés de Sicile et de l'Espagne⁶⁴; mais les espagnols firent également appel aux ressources du pays. Pour se procurer de la pierre, comme rapporte **El Kairouani**.⁶⁵, ils démolirent les arches l'aqueduc d'Hadrien qui se dressaient alors jusqu'aux abords de Carthage quant à la chaux et au plâtre, et ils obligèrent les habitants de Tunis de leur en fournir⁶⁶.

⁶²L. Poinssot et R. Lantier, in « *les Gouverneurs de la Goulette durant l'occupation Espagnole (1535-1574)* », Extrait de Revue Tunisienne, Tunis, 1930

⁶³L.poinssot et R. Lantier, in. « *Les Gouverneurs de la Goulette durant l'occupation espagnole (1535-1574)* » extrait de la Revue Tunisienne, 1930 pp.20-21

⁶⁴Ibid., p : 5-6

⁶⁵El Kairouani op, cit, p 134-135cf.egalement p .325 .-dans un plan qui serait de 1569ou peu postérieur à cette date, figure au centre « la Goletta vecchia qu'un aggiunto change en ouvrage a cinq branches. Une esplanade fortifiée, destinée à recevoir les baraquements, y est annexée. Sur la rive adverse du canal, un autre aggiunto consiste en deux bastion » (Monchicourt, Essai bibliogr. Sur les plans imprimées de Tripoli, Djerba, Tunis-Goulette.....p.28)

⁶⁶Op -cite, Poinssot et R .Lantier, Gouverneurs de la Goulette [...], p27

L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la Karraka » à la Goulette

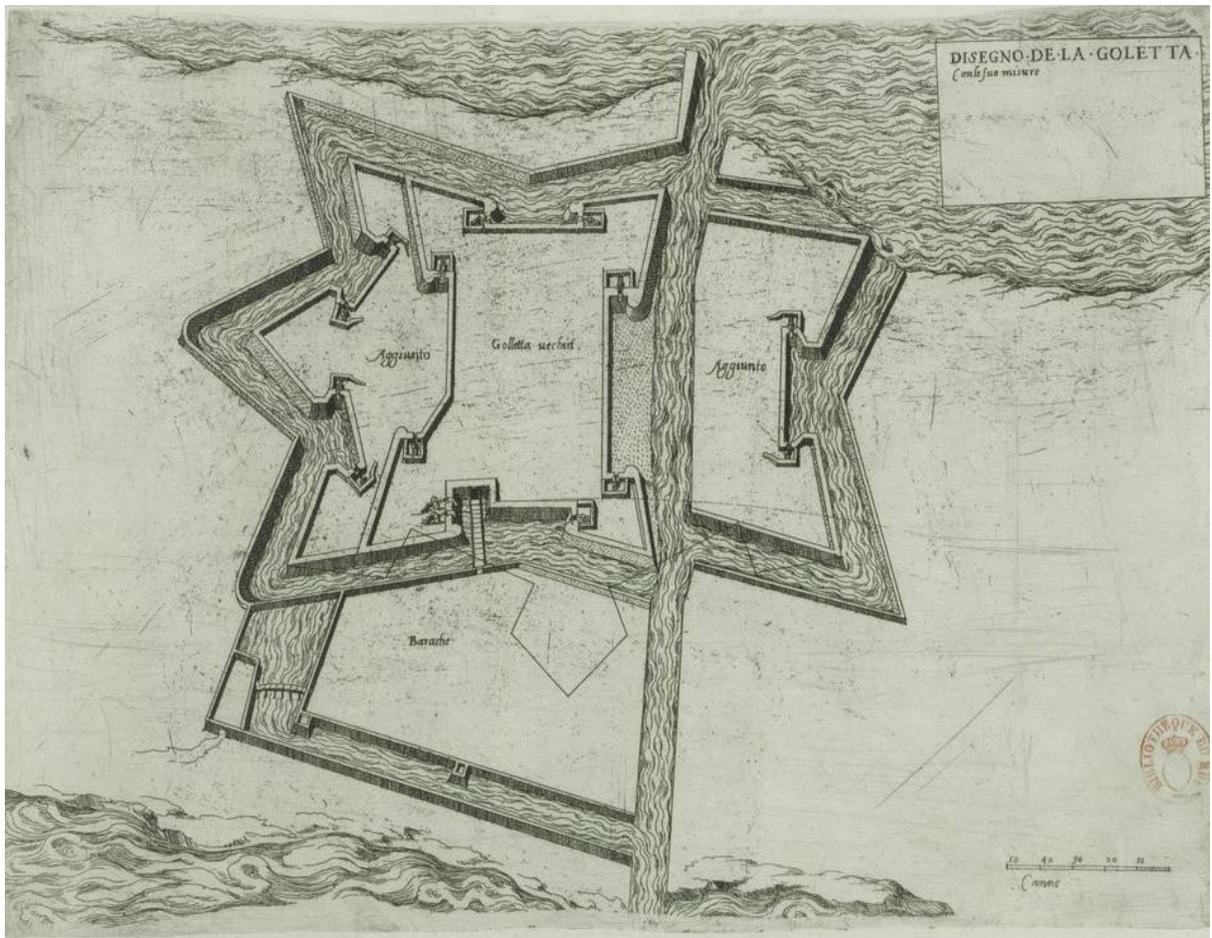


Figure 2.9 « Disegno de la Goletta ». [1570]. / La Goulette au XVIe

Source : Gallica.bnf.fr / (Atlas Braun)

L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette

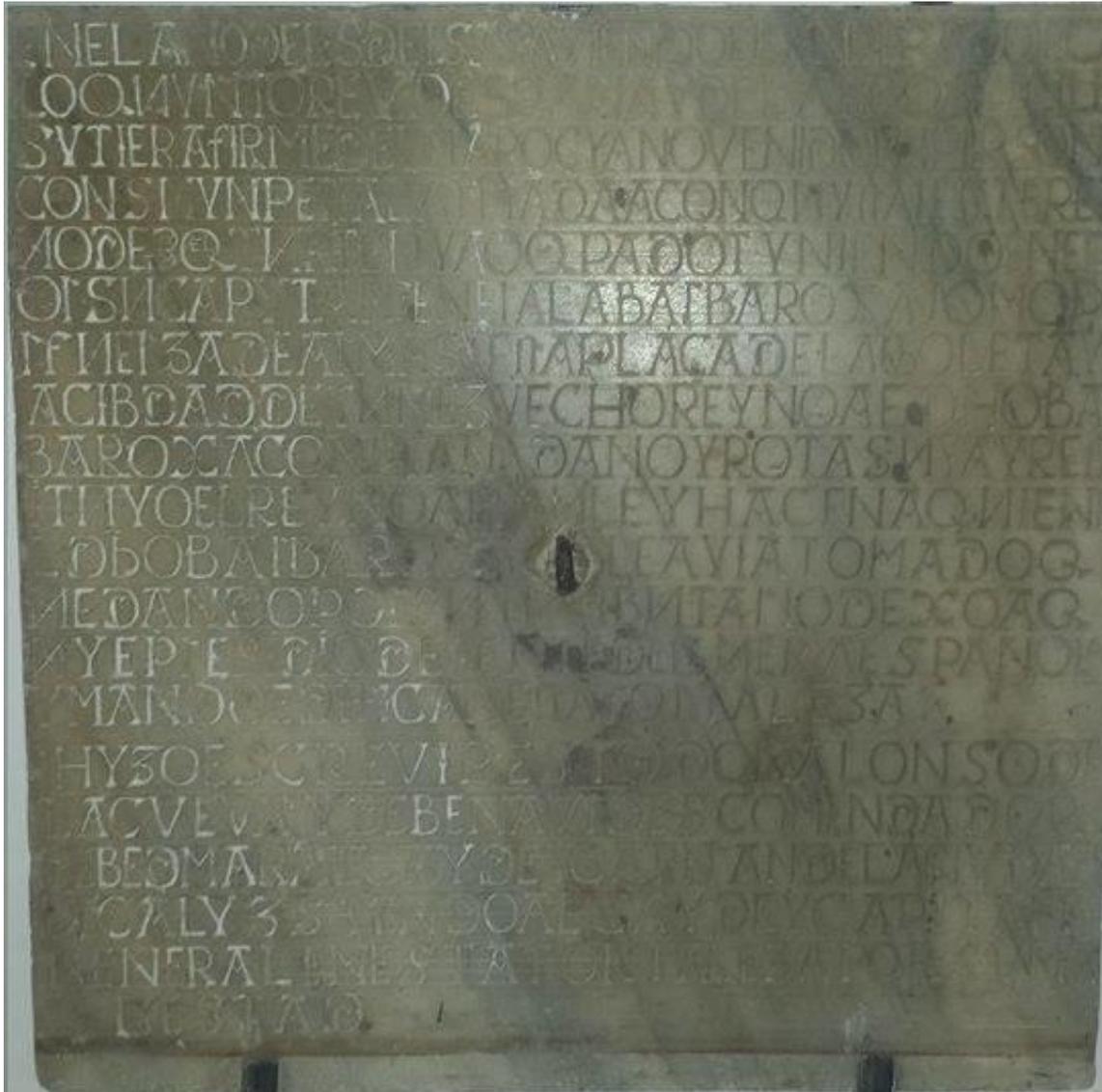


Figure : 2-10 :l'inscription espagnole de la Citadelle de la Goulette

Source : photo cliche : Musée National de Bardo Tunisie

4.1.3 L'inscription Espagnole de la citadelle de la Goulette :

« *Traduction de l'inscription en Français* » :

« L'an de grâce 1535, l'empereur Charles – Quint, roi d'Espagne et de deux Sicile et de la terre ferme de la mer Océane, étant venu en personne avec sa flotte impériale pour faire le conquête de royaume de Tunis alors entre les mains Turcs qui avaient pour capitaine général BARBAROUSSE. Prit par la force des armes cette place de la Goulette et la cité de Tunis, de ce royaume chassa BARBAROUSSE en grand dam et dérouté et restitua le royaume a MAULAY HASSEN, auquel le dit BARBAROUSSE l'avait enlevé et dont il fit son tributaire, laissa dans la place une garnison de gens de guerre, espagnoles et donna l'ordre **d'élever cette forteresse** ». ⁶⁷»

L'Inscription espagnole de la Citadelle de la Goulette avait été découverte à Tunis dans une cour de la mosquée de Cahab-Taba, parmi des matériaux accumulés en vue de l'achèvement du minaret.

« Don Alonso de La Cueva et de Benavides, commandeur de Bedmar, Alcaide et capitaine de la cite de Cadix a fait graver cette inscription, étant Alcaide et capitaine générale de cette forteresse pour sa Majeste. »⁶⁸ L'inscription est gravée en lettres généralement haute de 0^m, 025, sur une plaque de marbre blanc carré de 0^m 745 de cote épaisse de 0^m, 06. Au centre de la table, à la hauteur des onzième et douzième lignes, le graveur a ménagé un espace libre actuellement rempli par anneau de fer peut-

⁶⁷**Le contenu de l'inscription version originale** « En el año del Señor de 1535 aviendo el enperador Carlo quynto rey de espagna y de las dos Ciclias y tierra firme del mar Ocyano venido en persona con su ymperial armada a conquystar este reyno de Tunes que el Turco tenya oqupado tyniendo en el por su capytan general a Barbaroxa tomo por fuerza de armas esta placa de La Goleta y la ciudad de Tunez de esto reyno aedho Barbaroxa con gran dano y rota suya y restituyo el reyno a Muley Hacen a quien el dicho Barbaroxa le avia tomado quedando por su tributario dexo aqueye presidio de gente de guerra espanola y mando edificar esta fortaleza. « Hyzo escrevir esto don Alonso de la Cueva y de Benavides comendador de Bedmar alcaide y capitan de la ciudad de syendo alcaide y capitan general en esta fortaleza por Su Magestad. (Voir figure page 51)

⁶⁸Poinsot L, et Lantier R, in « *Les Gouverneurs de la Goulette durant l'occupation espagnole (1535-1574)* », Extrait de la Revue Tunisienne, édition, Paris, librairie orientaliste Paul Gunther 1928/ p.186-187

être de l'une de ces verrières de bronze qui sont parfois disposées vers le milieu de certaines inscriptions arabes.⁶⁹

Après ces travaux la forteresse de la Goulette apparaissait imprenable. Mais elle ne put résister à l'offensive que lui livrèrent les turcs en été 1574⁷⁰ et leur victoire leur permit de se rendre maître du pays entier. Au lendemain de leur conquête. Ils comblèrent le canal mettant le lac en communication avec la mer, et sur la rive nord duquel se dressait la vieille Goulette.

C'est à cette citadelle que se rapporte la description d'El kairouani ⁷¹: « On a dit qu'H'alk-el-Oued était une forteresse, mais c'est plutôt une ville entourée par la mer. La forme en était carrée⁷² et elle avait aux quatre angles des ouvrages en saillie. Elle avait devant elle la mer et derrière l'étang. Le canal allait du Sud à l'Est, un second canal entourait la ville comme le bracelet entoure le bras celui-ci débouchait à l'Ouest.....en face de chaque courtine était un fort bâti sur des voutes et aussi solide du haut que du bas ». ⁷³

La forteresse était alors constituée par un corps central carré avec aux quatre coins de puissants bastions en fer de lance. chacun de ces 4 bastions avait reçu un nom : sainte Berbes au Sud-Est, Saint George au Nord-Est, Saint Jacques au Nord-Ouest et Saint Michel au sud –Ouest

⁶⁹Ibid., p 186

⁷⁰S .Sanchez, Alonso, *Sur le siège de la Goulette par Charles- Quint, voir une relation contemporaine de l'évènement dans la collection de documentos ineditos para la historia de España*, .I, p.164 et suivi. Sur les plans et documents figures relatifs

⁷¹R. Poinssot et L. Lantier, *Les Gouverneurs de la Goulette Durant l'occupation Espagnole (1535-1574)*, extrait de la Revue Tunisienne, Tunis 1930 p. 26-27 /ainsi que dans un plan qui serait de 1569ou peu postérieur à cette date, figure au centre « la Goletta vecchia qu'un aggiunto change en ouvrage a cinq branches. Une esplanade fortifiée, destinée à recevoir les baraquements, y est annexée. Sur la rive adverse du canal, un autre aggiunto consiste en deux bastion » (Monchicourt, Essai bibliogr., sur les plans imprimées de Tripoli, Djerba, Tunis-Goulette, .p.28-29-30)

⁷² R.Poinssot et L. Lantier, in « *Les Gouverneurs de la Goulette durant l'occupation Espagnole* » Extrait de la Revue tunisienne, Tunis 1930 p : 31

⁷³Ch. Monchicourt, Essai bibliogr. *Sur les plans imprimés de Tripoli, Djerba, Tunis-Goulette*, [...], au XVI s. p.13-26 et Pl. VII. *Sur l'histoire des expéditions espagnole dans l'Afrique du Nord au XVI siècle*, voir la bibliographie dans Sanchez Alonso, Fuentes de l'España, p.139-142-181

4.1.4 Le Règne de Philippe II.

Sous l'occupation espagnole, l'image de la capitale et de son port a connu d'importantes transformations. En novembre 1573, Philippe II, successeur de Charles Quint, qui ambitionnait de se constituer un royaume africain, ordonna d'ériger aux abords mêmes de la capitale une forteresse plus grande que celle de la Goulette⁷⁴.

La forteresse ainsi transformée était déjà une redoutable place forte, mais le successeur de Charles – Quint, Philippe III craignant la flotte turque qui voulut la rendre encore et ordonna d'entourer la citadelle de Charles – Quint. Une enceinte bastionnée comprenant 6 bastions⁷⁵ dont quatre portant les noms Saint Marthe, Saint Philippe, Saint Pierre et Saint Alphonse étaient situées sur la rive septentrionale du canal et deux portant les noms de Saint Jean et de Saint Ambroise étaient situés sur la rive méridionale. Ainsi à la vieille Goulette « Goleta la Vieja »⁷⁶ s'était ajoutée une nouvelle Goulette « Goleta la Nueva » c'était alors en 1569. à l'intérieur de celle-ci, comme peut le voir sur la planche de l'Atlas de Braum, publiée à la fin du XVI^e siècle⁷⁷.

4.1.5 La Goulette sous l'autorité Ottomane aux XVII et VIII siècle

Au cours de l'été 1574, la Goulette, considérée comme imprenable, ne put résister à l'assaut des turcs. Ils tentèrent de raser tout ce qui fut ajouté par les deux grands l'Espagne, en particulier une grande partie de la forteresse⁷⁸.

Mais ils ne tardèrent pas à se rendre compte qu'ils ne pouvaient laisser la Goulette sans défense et se mirent en devoir de tirer parti de ce qui subsistait de la ville.

⁷⁴Neji Djellouli, *Les fortifications côtières ottomanes de la régence de Tunis (XVI^e - XIX^e siècles)*, Zaghwan (Tunisie), FTERSI, 2 vol.1995 pp174-179

⁷⁵«La nouvelle forteresse construite à Tunis avait six bastions de cette relation, écrite par le comte Serbelloni, commandant du fort de Tunis et un des officiers les plus distingués de l'armée espagnole.

⁷⁶*Documents in « l'histoire de l'occupation Espagnole en Afrique 1506-1574 »*, extrait de la revue africaine Journal des travaux de la société historique algérienne, Alger, A. Jourdan, libraire, éditeur, 1875 p : 285

⁷⁷Paule Sebag, *Carte, plans, et vues générales de Tunis, la Goulette au XVII^e siècle et XVIII^e e siècles*, Etudes maghrébines, Mélanges Charles-André Julien, PUF, 1964 p : 181

⁷⁸ Hannezo, *L'occupation Espagnole de la Goulette de Tunis (1535 -1574*, septembre 1996

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**

La forteresse fut restaurée et réaménagée à partir des deux bastions nord (Saint Barbe et Saint Georges), qui faisaient face à la mer, c'est actuellement la partie conservée du fort. Les deux autres bastions sud étaient endommagés ; ils furent abandonnés⁷⁹.

On trouve aujourd'hui des traces de ce que furent les 3^{ème} et 4^{ème} bastions⁸⁰ et l'on observera par la suite que ces traces avaient constitué le support d'une certaine urbanisation.

L'enceinte édifiée par Philippe II fut entièrement détruite, seule résista celle de Charles c'est à dire la vieille Goulette.

Au lendemain de leur conquête, les Turcs entreprirent d'abord de combler le canal qui mettait le lac en communication avec la mer et sur la rive septentrionale duquel se dressait la vieille Goulette, puis ils se ravisèrent et rétablirent le canal permettant ainsi l'approvisionnement de Tunis (.voir fig. 2-11)

En 1640 le Dey Ahmed Khouja fit construire à la Goulette un nouveau port de dimensions modestes et élevé au sud de l'ancien.

Un témoignage de l'époque (relation de voyage que Thévenot fit au levant, paris 1665) nous donne une description assez révélatrice : « la Goulette n'est autre chose que deux châteaux dont l'un fut Bastié par l'empereur Charles Quint père de Don Philippe et l'autre par Ahmed Dey, qui, voyant que les galères de Malte ⁸¹venaient prendre des vaisseaux à la rade sans que le canon du château leur fit aucun dommage parce qu'il était trop haut monté. fit Bastié ce dernier qui est fort bas, ou il y a sept ou huit grands portaux à deux pieds au-dessus de l'eau, par ou on fait sortir des canons qui battent à fleur d'eau. Ce chasteau est rond du côté de la mer et celui de Charles Quint est presque carrée ». ⁸²

La Goulette au XVII^e siècle : sur ce plan manuscrit de la deuxième moitié du XVII^e siècles, conserver à la bibliothèque Nationale de Paris, représente les vestiges de la « nouvelle Goulette » de

⁷⁹L. Ponissot, R.Lantier, in « les *Gouverneurs de la Goulette Durant l'occupation Espagnole (1535-1574)* », Extrait de la Revue Tunisienne, 1930, pp.5-16

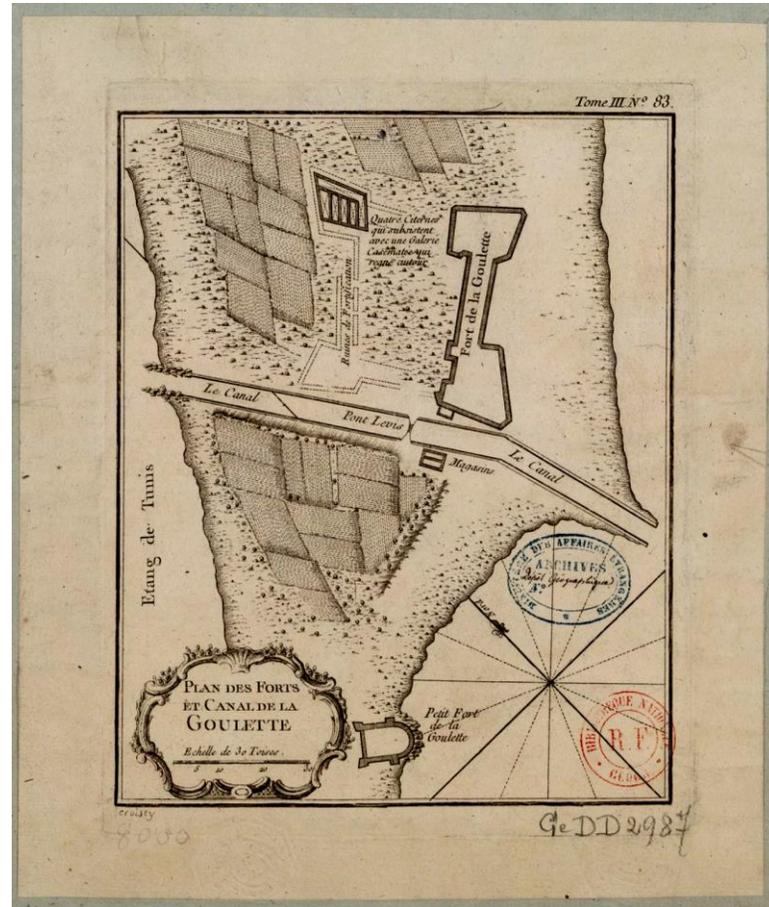
⁸⁰ Ibid., p : 22

⁸¹L. Ponissot, R.Lantier, in « *Les Gouverneures de la Goulette durant l'occupation Espagnole (1535-1574)* »: extrait de la Revue Tunisienne, nouvelle série, première année, trimestre 1930 p : 15-16

⁸²Paule, Sebag, *La Goulette et sa forteresse de la fin du XVI siècle à nos jours*, IBla, p.311

L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la Karraka » à la Goulette

Philippe II et la « Veille Goulette » de Charles –Quint⁸³, au murs fortement endommagés, mais encore de haut (voir fig. 2-13)



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Figure 2-13: Plan des forts et canal de La Goulette

Source :Gallica.bnf.fr , Bellin / Jacques-Nicolas, Croisey sc.. (174.).

-Sur ce plan manuscrit, levee géométriquement par M.de Chabert en 1743, conserve a la bibliotheque Nationale de Paris ,ont été representes le canal de la Goulette retabli au debut.

-Le nouveau fort construit pat le dey Ahmed Khuja en 1640 et le vieux fort de la Goulette ,constitue desormais par le bastion saint –Barbe et le bestion Saint George restaures et relies entre eux

⁸³Ibid., pp .176-177

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**

De nouveaux travaux furent entrepris sous le règne du Bey Hammouda Bacha qui envisagea de construire un port à la Goulette⁸⁴.

Les travaux dirigés par des ingénieurs hollandais, commencèrent semble –t-il au cours de l'année 1795 et se poursuivirent de nombreuses années plus tard.

- ❖ Le vieux canal de la Goulette, rétabli dans les premières années du XVIIIe siècle, s'était fortement ensablé et n'était plus accessible qu'à de petites embarcations, sous la direction des ingénieurs hollandais, le canal fut dragué et approfondi de manière à recevoir de gros bâtiments. Il fut bordé de nouveaux quais⁸⁵, une jetée fut éifiée à son embouchure.
- ❖ Une écluse fut aménagée au milieu du canal de manière à donner aux eaux du lac un niveau constant.

Sur la rive sud du lac, une darse fut creusée qui constitua un bassin assez large pour accueillir la flotte du Bey. Le vieux fort constitué par deux bastions de la forteresse de Charles Quint, fut restauré et on y apporta de nouveaux aménagements.

La petite ville de la Goulette, avec ses quartiers d'habitation, son canal, sa darse et son arsenal, fut enveloppée d'une enceinte raccordée au vieux port avec deux portes⁸⁶, l'une vers le Sud (porte de Radés). L'autre vers le Nord (porte de Tunis). La défense de la place fut améliorée par deux systèmes :

-la construction de deux demi-lunes, l'une à l'EST, en avant de la forteresse, l'autre au Sud au voisinage du nouveau fort.

-l'installation de batteries élevées et de batteries à fleur d'eau dans les deux forts.

⁸⁴Ibid., *La Goulette et sa Forteresse* [...] IBLA, pp.87-88

⁸⁵Paule, Sebag, Carte, *Plan et fortification hispanique de la Tunisie*, pp .315-3155-362-390, IBLA

⁸⁶Pélissier, Description de la régence de Tunis p.119

L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la Karraka » à la Goulette



Figure 2-14 : Plan de Port de la Goulette au XIXe Siecle
Source : Tunis Histoire d'une ville (collection de l'auteur)

Sur la Carte ci –dessus, la darse et la fortification sont visibles.

- ❖ Le vieux canal était encore utilisé jusqu'au XIXe siècle.
- ❖ Le canal qui joignait Tunis à la Goulette avait été aménagé .

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**

Pendant tout le XVIII^e siècle, les beys successifs ont réalisé de nombreux travaux d'utilité publique. la Goulette s'agrandit et s'étend, son image change. En septembre 1859, Mohamed Sadok Bey signe un acte solennel engageant le gouvernement beylical à la liberté du culte et la sureté des biens .cet acte a stimulé une dynamisation des activités sans précédent.

Cependant, ne pouvant faire face aux problèmes économiques, le pays s'endette au profit des banques étrangères qui financent les travaux réalisés (1860). ⁸⁷L'emprise européenne est de plus en plus grande.

La banlieue s'attire de la Goulette jusqu'au Kram, le paysage change : c'est ainsi que routes, chemin de fer, Ecole, lycée, port, se créent dans le sillage de la colonie européenne.⁸⁸ En conséquence, de multiple édifice furent construits à l'intérieure de l'enceinte, remplissant l'espace du quartier actuel italianisant qui le caractérise jusqu'aujourd'hui⁸⁹, à travers son architecture et son ordre urbain.

Au lendemain de l'indépendance, la Goulette continue sa croissance urbaine dans son livre « La Goulette et les Goulettois » (STd , 1964) Raoul Darmon écrit : « les archéologues n'ont pas découvert à la Goulette de ruines incitant à entreprendre des fouilles ».contrairement à cette affirmation, les enquêteurs sur le terrain ont prélevé que les ruines du troisième bastion pouvaient bien ressusciter⁹⁰.

⁸⁷Paule, Sebag, *Tunis Histoire d'une ville*, le Harmattan, Paris, France pp 14-19

⁸⁸Paule, Sebag, *Tunis Histoire d'une ville*, le Harmattan, Paris, France, pp.358-359

⁸⁹Jean, Ganiage, «*La population de la Tunisie vers 1860 : Essai d'évaluation d'après les registres fiscaux*», Etudes maghrébines, Mélanges Charles-André Julien, PUF, 1964

⁹⁰Op, cit, *Tunis Histoire d'une ville*, le Harmattan... p.340

Les grandes Etapes par les quelles est passée la forteresse

Les premières années du XVI siècle :

Une petit tour carrée qui servait de Douane

L'été 1534

KHEYER-ED-DINE BARBEROUSSE transforma la tour en une forteresse et la lança les quatre bastions carres, qui fut enlevée après par Charles-Quint.

Traite du 6 Aout 1535 :

Charles-Quint obtint la possession de la Goulette, la restauration de la tour primitive eut lieu.

Les espagnoles l'englobèrent dans les nouvelles constructions avec des bastions en fer de lance.

En 1556

Inauguration, inscription commémorative à cette occasion.

En 1565

Le successeur de Charles-Quint, Philippe II, donna l'ordre de renforcer par de nouveaux ouvrages la forteresse de Charles –Quint qui fut enveloppée d'une enceinte bastionnée avec six bastions.

En 1574

La forteresse prise par les Turcs, fut détruit après en partie. L'enceinte bastionnée de Philippe fut rasée mais le corps centrale carre avec les quatre bastions en fer de lance de Charles-Quint résista mieux à l'effort de destruction.

Dans la première moite de XVII siècle :

Les Turcs se sont contentés d'abord de remettre en état l'un des quatre bastions de Charles-Quint pour la défense du port et de l'embouchure du lac

Eté 1640

Le Day Ahmed Khoja fit construire à la Goulette un nouveau fort élevé de dimension au sud de l'ancien

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**

Jusqu'à 1724

Les Turcs ont conservé un seul bastion

Avant 1743

Le bastion SAINT GEORGE fut remis en état pour être relié au bastion ST BARBES

A la fin du XVIIIe siècle

De nouveaux travaux furent entrepris à la Goulette sous le règne de Hamouda Pacha.

En 1795

Le vieux fort fut restauré et on y apporta de nouveaux aménagements, la défense de la place fut améliorée par la construction de deux demi lunes, l'une à l'Est en avant du vieux fort, l'autre au sud au voisinage du nouveau fort.

Au cours du XIX siècle

La forteresse resta dans le même état qu'au début du XIX siècle des maisons et ateliers virent s'y adosser, une mosquée fut édifiée sur la terrasse du bastion ST GEROGE, c'est dans le vieux fort qu'étaient enfermés les bagnards jusqu'à la fin du XIX siècle.

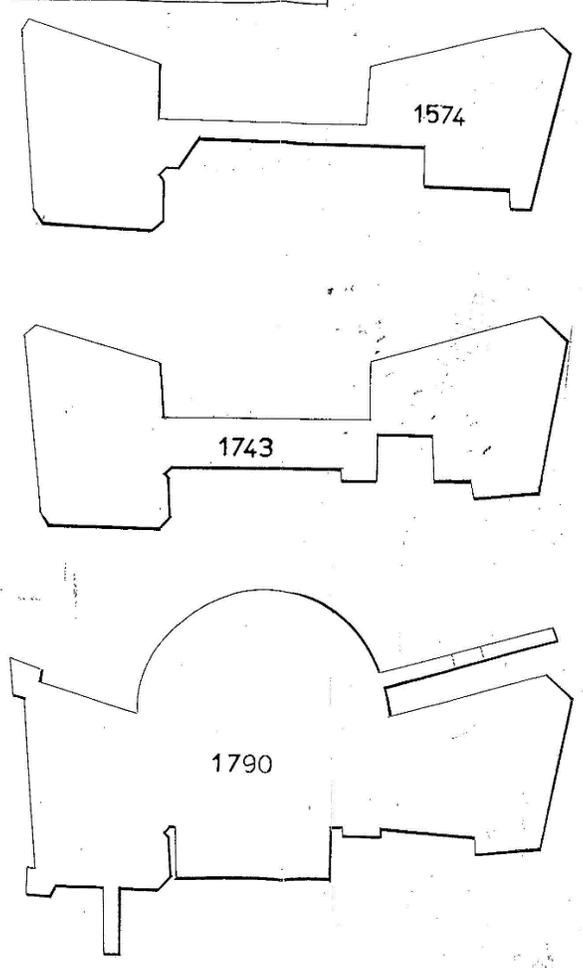
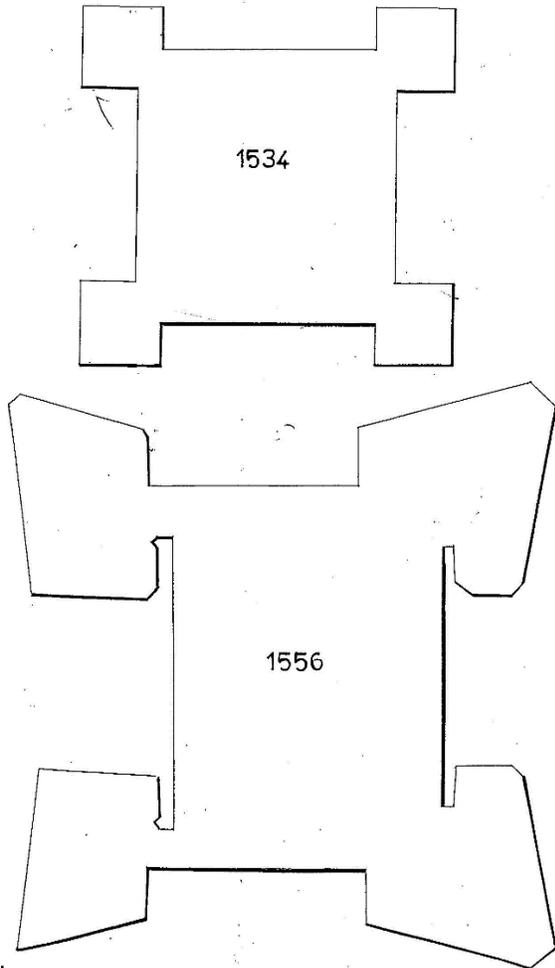
Jusqu'à ces dernières années.

La Goulette avait conservé l'aspect qu'elle avait pris sous le règne du Bey Hamouda Pacha

A la fin de 1965

Des travaux de restauration de la forteresse ont eu lieu, on a procédé aux travaux de renforcement les plus urgents. Le monument n'a pas été entièrement dégagé mais les immeubles et les magasins qui s'adossaient à la façade principale ont été détruits donnant lieu à une grande place.

Essai de reconstitution de la Forteresse au courant des siècles



Essai de datage des diverses parties de la Forteresse

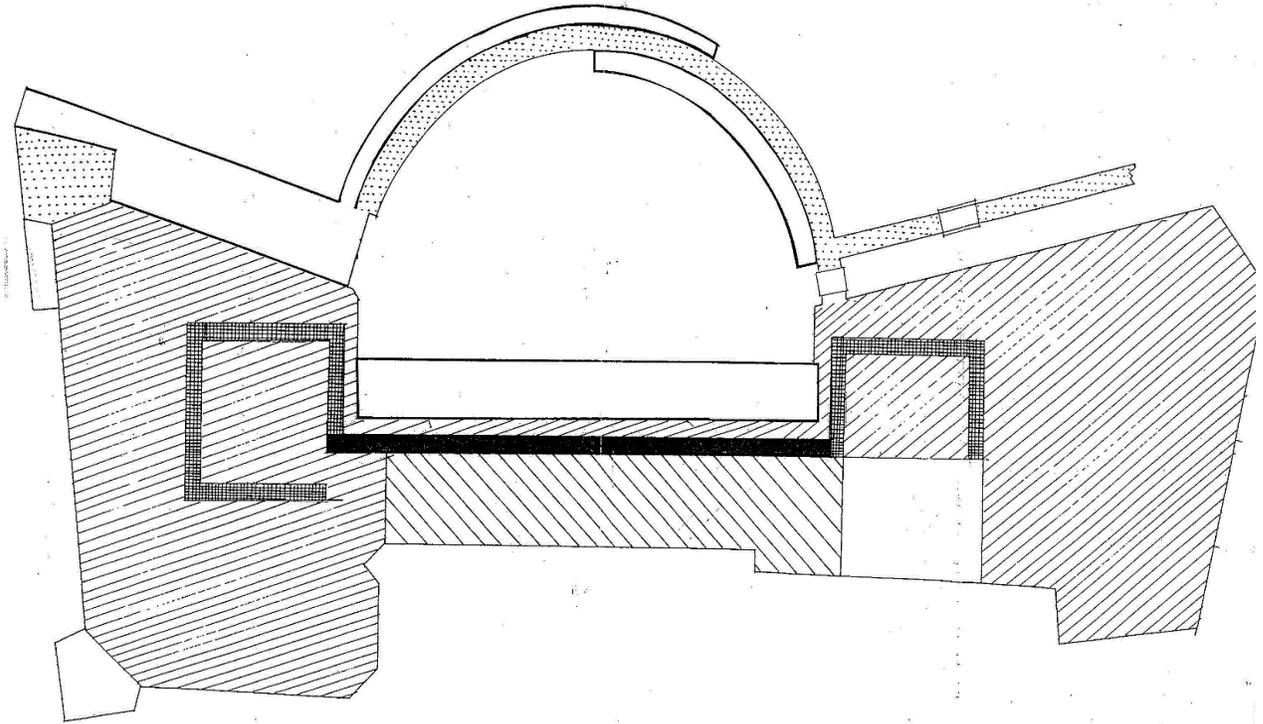


Figure : 2-15 plan du fort après un Essai de datage des diverses parties de la Forteresse

Source : Archive de la municipalité de la Goulette

- 1 / Début du XVI siècle 
- 2/ 1534- 1535 
- 3/ 1556 
- 4/ XVII e et XVIII e siècle 
- 5/ Fin du XVIII e siècle 
- 6/ XIXe siècle 

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**

- 1- Les parties de ce qui pourraient subsister de la tour carree qui se dressait sur la rive septentrionale du canal dans les premieres annees du XVI e siecle
- 2- Les parties de ce qui pourrait subsister des bastions carree construit par Kherd-Ed-Din Barnerousse
- 3- Les parties qui sont subsistée des bastions en fer de lance construits par Charles-Quint.
- 4- Résultat des tarveux entrepris au XVII e siècle et XVIIIe remise en état des bastions les moins endommagés de la forteresse de Charles-Quint.
- 5- Ce qui est des travaux entrepris à la fin du XVIII e siècle sans le règne du bey Hammouda Pacha
- 6- Les adjonctions plus récentes (qui ont été détruites en partie lors des travaux de dégagements de l'édifice en 1965)

Chapitre III. : Lecture du monument

- Définition : « la Karraka un monument défensive »

-Description et disposition spatiale de la Karraka

-les entrées Principale de monument

-Les Galeries existantes

-Les ouvertures à caractères militaire

Chapitre III. Lecture du monument

1. Définition :

Depuis les temps les plus reculés, les constructions défensive ont connu un développement tout en diversifiant ses formes et ses techniques .cette évolution était conjointement liée au développement de l'artillerie .elle est donc le résultat d'un dialogue permanent entre les moyens d'attaque et les moyens de défense⁹¹.

En Europe, un courant de pensée est apparu à la fin de XIX siècle devant la laideur des constructions gigantesques sans traditions les partisans de cette nouvelle tendance ont manifesté leur respect pour le monument⁹².

L'idée de protéger et de fonctionnaliser le patrimoine architectural qui définit par son fonction protectrice est née d'une réaction devant beaucoup d'abandon et de négligence. Cet abandon et cette négligence sont les conséquences de l'ignorance et de l'absence de sensibilité⁹³. Qu'ils ont mené par exemple beaucoup d'édifices en Tunisie au bord de la ruine.

La préservation s'est souvent présentée chez nous sous forme de tapage. Le problème de la sauvegarde du patrimoine architectural et artistique est avant tout un problème culturel.

Y John Ruskin (soutient l'idée du respect disant) : « la conservation des monuments du passé n'est pas une simple question de convenance ou de sentiment. Nous n'avons pas le droit d'y toucher, ils ne nous appartiennent pas. Ils appartiennent en partie en partie à toutes les générations d'homme qui viendront après nous »⁹⁴.

⁹¹Camilo, Boito, *Conserver ou restaurer les dilemmes du patrimoine*, édition de l'imprimeur, 2000, pp.85-86

⁹²Jean, Garniège, *La population Européenne de Tunis au milieu de XX siècle*, étude démographique Préface de Mancel Reinhard, Presses Universitaires de France 108 Boulevard Saint –Germain Paris VI 1960, université de Tunis-Publication de la faculté des lettres 4 série –Histoire-volume II pp 24,25

⁹³Kenneth, Pawell, *l'architecture transformée, réhabilitation, rénovation, réutilisation*, édition seuil 1999, p.16

⁹⁴Jean, Y Ruskin, *Architecture et restauration : sens et évolution d'une recherche*, Margada, Bruxelles 1990

Caesar Brandino écrit, dans sa Théorie de la restauration, en 1963 « La restauration est ce moment méthodologique de reconnaissance de l'œuvre d'art dans sa matérialité physique et dans sa polarité esthétique et historique, en vue de sa transmission au futur... On ne restaure que la matérialité de l'œuvre d'art, mais la restauration devrait viser le rétablissement de l'unité de l'œuvre, si possible sans commettre de faute artistique ou historique et sans masquer aucune trace du passage de l'œuvre dans le temps ». ⁹⁵

Violet- le- Duc en France compte que : « l'artiste doit s'effacer entièrement, oublier ses goûts, ses intérêts, pour étudier son sujet, pour retrouver et suivre la pensée qui a présidé à l'exécution de l'œuvre qu'il veut restaurer, car il ne s'agit pas dans ce cas de faire de l'art, mais seulement de se soumettre à l'art, d'une époque qui n'est plus ,cela doit être fait avec une religieuse discrétion ,avec une abnégation de toute opinion personnelle » ⁹⁶.

Ces principes ne constituent pas une régression ou un étouffement de la créativité artistique et inventive d'un architecte ou d'un conservateur de patrimoine⁹⁷, au contraire en étudiant les œuvres de nos prédécesseurs qui nous pourrions reformer l'ordonnance banale de notre vie urbaine moderne.

Je vais essayer à travers ce projet de faire revivre les valeurs artistiques et architecturales de ce bien immeuble que nous a léguées le passé, il s'agit de tirer profit, de le restaurer et de le réintroduire dans la vie d'aujourd'hui⁹⁸, la perte d'un monument peut être considérée comme la perte d'un document, d'empreinte que l'identité.

La notion de monument historique, selon la charte internationale comprend « toute création architecturale ayant un intérêt patrimoniale historique, architecturale ou esthétique qui porte témoignage d'une civilisation particulière, d'une évolution significative ou d'un évènement historique ». ⁹⁹

⁹⁵Cesare, Brandi, est un historien de l'art, un critique d'art et un écrivain italien, spécialiste de la théorie de la restauration, Éditions Allia, Paris, 2011. ISBN 978-2-84485-385-1

Voir l'article « *Le patrimoine bâti, du matériau et [...] de l'immatériel* » : <http://doc.lerm.fr/le-patrimoine-bati-du-matériau-et-de-l'immatériel/#sthash.rzit23ER.pdf>

⁹⁶Viollet, Le Duc, *Histoire d'une fortification*, édition Pierre Margada, p : 84

⁹⁷D.D, Gehry, *Revue sur Architecture Mouvement continuité* n. n 6-7-9-13-17

⁹⁸Janneau Guillanne, *L'architecte de bastion, L'art de Vauban*, édition Ouest-France, Avril, 2002

⁹⁹Viollet, Le Duc, *Dictionnaire raisonne de l'architecture française de XV eme siècle au XVI eme, Tome I*, édition B.Bance ,1854 p :

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**

En 1964, et depuis cette date la notion de monument historique a évolué, il ne s'agit plus de création architecturale isolée mais d'ensemble architecturale historique.

Ce que je cherche ici à travers cette tentative sur l'architecture militaire est de montrer l'importance de la forteresse comme monument architecturale militaire, qui joue pendant des siècles un rôle fondamental pour protéger les cotes de la Tunisie.

La Karraka est une forteresse esseulée du reste de la ville. Elle servait à protéger le canal qui menait de la mer à la capitale (le lac de Tunis), d'où l'origine du nom de la Goulette qui, à l'époque, se nommait « Goleta »¹⁰⁰ qui veut dire Goulot d'étranglement et qui a été traduit en arabe par 'Halk el OUED'.

La forteresse de la Karraka est une enceinte bastionnée qui permet de contrôler le Golfe de Tunis. Les mutations successives qui ont endommagé ou transformé la forteresse sont d'ordre militaire.

Nous avons vu dans le chapitre sur l'historique que chaque conquérant cherchait à trouver les faiblesses de l'enceinte afin d'y remédier dans le but de protéger d'un éventuel assaut.

Tous cherchaient à rendre la citadelle de la Goulette imprenable. Les transformations opérées sur la forteresse étaient liées à la différente technique de guerre¹⁰¹. Jusqu'à la seconde moitié du XIXe siècle, les matériaux et les méthodes de siège sont celles connues depuis la plus haute antiquité :¹⁰² catapultes lançant des projectiles d'une centaine de kilos avec une concentration très grande afin de superposer les coups dans le but de faire trouée.

Basilique, tour carrée, enceinte fortifiée allant jusqu'à 10 mètres de haut, petites ouvertures, constituent l'attrait de protection.

¹⁰⁰Paule, Sebag, in « *les Gouverneurs de la Goulette, durant l'occupation Espagnole (1535-1574)* », Extrait de la Revue Tunisienne, 1930 p : 46

¹⁰¹Paule, Sebag, *Tunis histoire d'une ville, édition l'Harmattan*, paris France, pp.285-287

¹⁰²CH., Monchicourt, *Essai bibliogr. sur les plans imprimés de Tripoli, Djerba, Tunis-Goulette [...]*, au XVI s. pp.13-26 et Pl. VII. Sur l'histoire des expéditions espagnole dans l'Afrique du Nord au XVI siècle, voir la bibliographie dans Sanchez Alonso, *Fuentes de l'España*, p.133-142

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**

Les trouées lors des attaques sont ouvertes soit à coups de bélier, soit par attaque en sous-ouuvres des fondations, par la sape ou la mine. En cas d'insuccès, on se contente d'attendre les effets inéluctables du blocus.

A l'époque de ces techniques, les dommages causés par les guerres n'étaient pas très importants sur la forteresse.

Des travaux de restauration et d'aménagement de forteresse entrepris à la fin de l'année 1965, se sont poursuivis pendant plus d'une année ; on avait alors commencé par détruire les masures qui surmontaient la terrasse du bastion Saint- Barbe, puis on avait déblayé les divers étages de l'édifice encombrésgravats et d'immondices, en procédant aux travaux de consolidation les plus urgents. Enfin on avait abattu les maisons et les magasins adossés à la forteresse sur toute la longueur de l'avenue Habib Bourguiba.

La structure de la forteresse fut ainsi dégagée, et sa mise en valeur fut assurée. (Voir plan de la forteresse avant 1965).

2. Plan de la forteresse avant 1965 (voir le plan ci-dessous)

A-Entrée principale de la forteresse

B-Rampe donnant accès à la forteresse au bastion Saint –George

C-Salle couverte par une voûte en berceau

D-Salle couverte par une terrasse soutenue par des piliers

E- Cour bordée de salles voutées, au-dessus des citernes du rez –de chaussée

F-Emplacement de la petite entrée latérale donnant accès aux citernes

G-Emplacement occupé par l'ancienne municipalité de la Goulette détruite au cours du bombardement de 1942-1943

H-Magasins adossés à la forteresse abattus au cours de l'été 1966

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**

I-Ouvrage en hémicycle : demi-lune, autrefois équipée d'une batterie à fleur d'eau

J-Atelier adosse à la courtine reliant le bastion Saint Barbe au bastion Saint-Georges

K-Atelier adosse au mur de la demi-lune

L-Emplacement de la porte donnant accès à la demi-lune

M- Partie du mur d'enceinte de la Goulette construit sous le règne du bey Hammouda Bacha¹⁰³

N-Emplacement de la porte ménagée dans le mur d'enceinte

O-Petite porte donnant accès au bastion St. George.

P-Galeries à demi dégagées du bastion St. George.

Q- Tours carres construites à la fin de XVIIIe siècle aux angles Nord-Est et Nord –Ouest du bastion de St. George

R-Immeubles adosses aux murs du bastion St. George abattus au cours de l'été 1966

S-Marche au poisson de la Goulette, supprime aujourd'hui

T-Entrée latérale et escalier donnant accès à la terrasse du bastion st. George et à la mosquée.

V. Atelier adosse au mur du bastion St. Georges

¹⁰³Paule, Sebag, *Grands travaux à Tunis à la fin du XVIIIe siècle .IN : Revue de l'occident musulman et la méditerranée*, N^o.15-16 ,1973.pp313-321

3..Description et organisation spatiale de la Karraka

3.1 L'enterrée principale :

La construction de la Karraka en pierres de taille et le manque d'ouvertures affirment le caractère d'un bâtiment massif. Son échelle, sa massivité et sa volumétrie confèrent à la forteresse une domination quasi-totale et une perspective sur les abords du monument et sur son environnement urbain et maritime.

Deux portes permettent l'accès principal de la forteresse, l'une au niveau 0,00 donne accès aux galeries inférieure et l'autre à 3,80 m accès à une cours supérieure donnant sur d'autres galeries. Les galeries ne communiquent pas entre elles, seul le dernier niveau se trouvant à 7,50m, permettent de rejoindre une plate-forme où convergent les deux accès : voir plan de la forteresse)

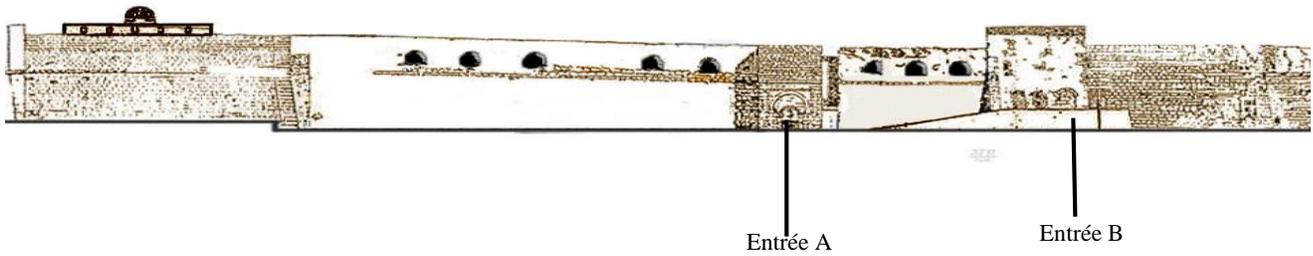
La première porte « A » est caractérisée par une architecture monumentale (voir plan de la forteresse fig. : 3-2).

L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la Karraka » à la Goulette



Figure : 3-2 Vue de la Façade principale de la Karraka

Source : Photo clichée



Façade principale

3.2 Les Galeries :

Les Galeries desservies par la porte principale servent d'espace d'exposition pendant la saison estivale.

Ces salles couvertes tantôt en voute, tantôt en voute d'arête, sont éclairées par des lanterneaux gardés par des barreaux de fer .ces lanterneaux, non protégés, laissent passer l'eau de pluie, ce qui dégrade l'état des galeries.

Voute d'arête

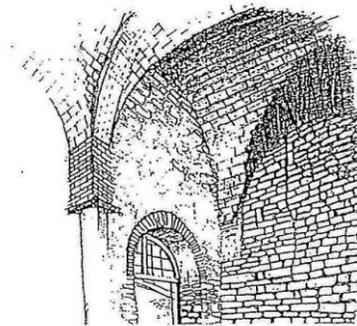
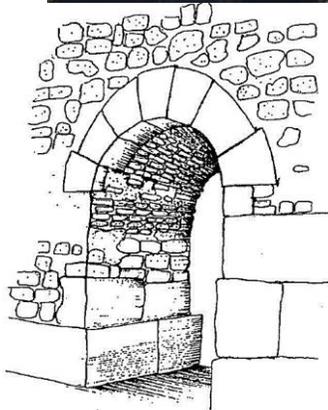


Figure : 3-3 photos des ouvertures des Galeries :

Source : photo cliché

3.3 La seconde porte « B » de la façade

La seconde porte de la façade principale ne présente pas d'intérêt architectural. Elle donne accès aux galeries supérieures ou nous avons remarqué un état d'infection très sérieux.

Ces Galeries sont le témoignage des différentes transformations opérées sur la forteresse au courant du siècle. Les différents calibres de pierre et les différentes formes des galeries nous laissent deviner les mutations successives de la forteresse.

Un passage permet l'accès aux escaliers menant à la terrasse du bastion Saint -Barbe

Une partie de la terrasse a été affectée depuis 1976 à des spectacles, pendant l'été, sous le nom de « Festival de la Méditerranée ».



Figure : 3-4 l'entrée Pt. B vers les Galeries

Source : Photo cliché

3.4 La façade Est et l'entrée C

Sur la façade latérale Est une entrée « C » conduit, l'intermédiaire d'un escalier, à la terrasse de St. George, ou fut édifiée la mosquée.

Latérale Est :



Figure 3-5 : La façade Est et l'entrée C

Source :_Photo cliché

3.5 Entrée de la demi -lune « D »

Sur la façade latérale Ouest, une porte monumentale « D » donne accès à la demi-lune construite par Hammouda Bacha, laquelle permettait de se relier à l'enceinte qui entourait la ville.

Cette porte était utilisée à partir de fin de 1942 pour l'entrée de jeeps et de camions à l'intérieur de l'enceinte.

La partie intérieure a été aménagée en petites cellules pour loger les soldats, aujourd'hui ces cellules, réaménagées, sont flanquées de nouvelles constructions rajoutées tout autour.

Sur la façade Sud, exposé à la mer, un bâtiment adossé à la courtine reliant les deux bastions à l'extérieure de la demi -lune, servait initialement de réserve pour le contingent : il est désormais reconverti en atelier de couture et d'apprentissage pour jeunes filles.



Figure 3- 6: Entrée de la demi -lune « D »

Source : Photos clichés

3.6 Les différents types d'ouvertures

Les murs sont percés par différentes ouvertures de dimension variables. L'échelle et la densité des ouvertures varient selon les différentes techniques de guerre.

Ainsi nous observons deux types de meurtrières et la présence de courtines de la cote front de mer, sur la demi-lune de la forteresse.

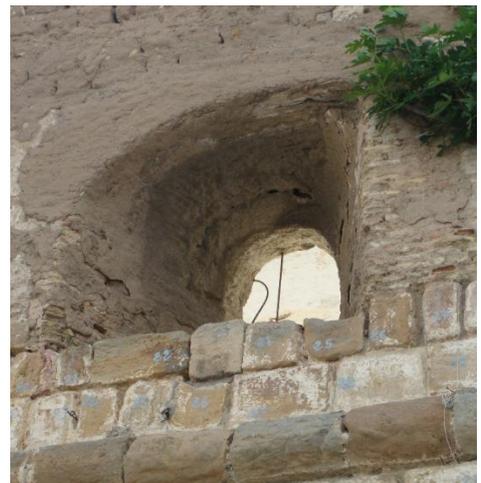


Figure : 3-7 Les différents types d'ouvertures

Source : Photos clichées

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**

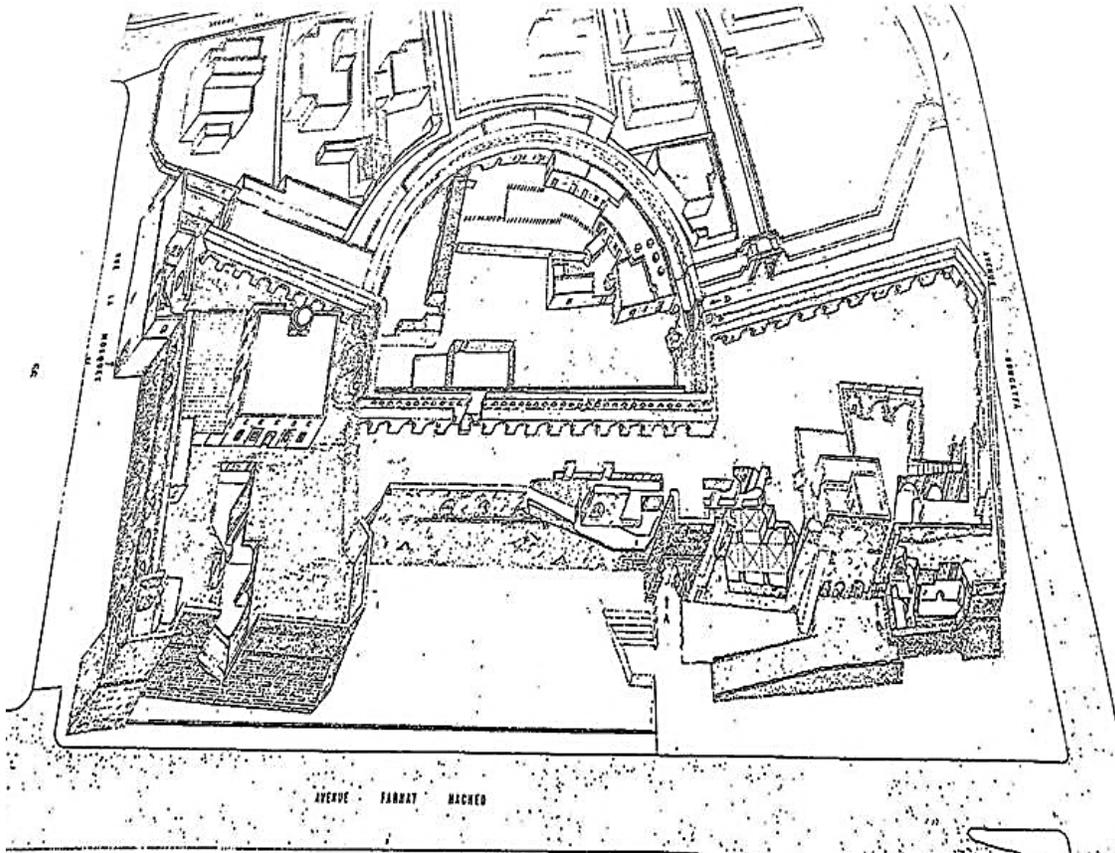


Figure : 3-8 Plan de la Forteresse

Source : Archive de la municipalité de la Goulette

Chapitre IV : Etude urbanistique :

Analyse de site

Etude de la zone 1 :

-La Forteresse

Etude sur la zone 2

-Le troisième bastion de la Goulette

Etude sur la zone 3

-Entrée de la Goulette

Proposition d'Enquête

1. Chapitre IV étude urbanistique

1.1 Analyse de Site

Je ne procède pas à une analyse classique, mais je chercherai à repérer des séquences spatiales dans la morphologie du site qui me permettront d'établir une relecture à travers différentes mises en scène du site.

L'analyse urbaine se fera par fractions, l'ensemble de ces parties nous donnera une lecture globale du site. Cette lecture va m'aider dans le dernier chapitre pour faciliter la création d'un plan approximative du musée et aussi pour bien installer les composants de la Karraka, ainsi va m'aider à créer un espace virtuel sera présenter après à travers mon présentation de cas d'étude une séquence de vidéo montrant une image future de la forteresse **et son musée**.

Ainsi ont été identifiées les trois zones : (voir plan Fig. :3.9 page 82)

- 1-la forteresse et son environnement immédiat
- 2-les empreintes de troisième bastion de la forteresse de Charles –Quint
- 3-L'entrée et l'accès à la Goulette

L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la Karraka » à la Goulette

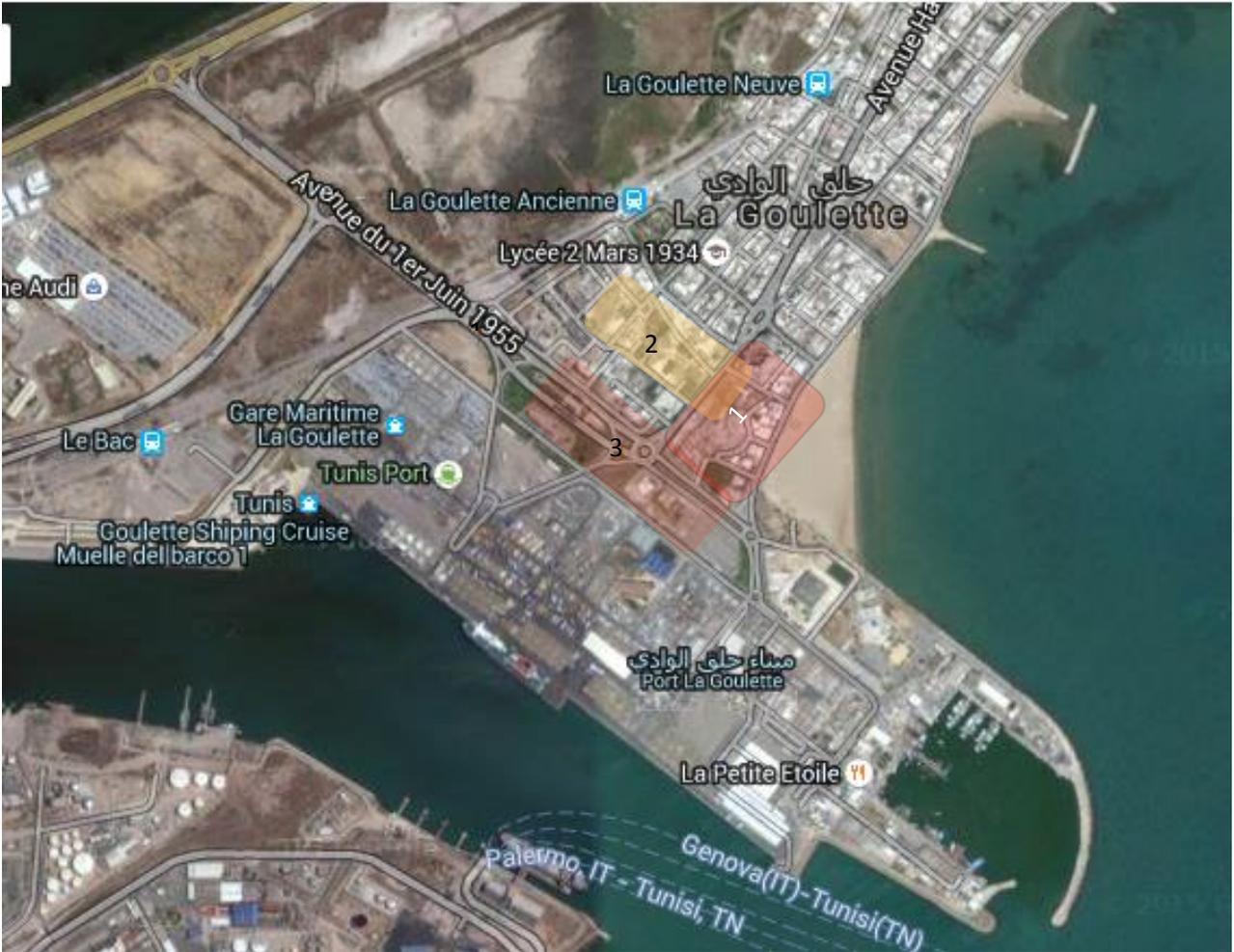


Figure 3-9: Démarcation du Contour des différentes Zones (la Goulette)

Source : http://www.worldportsource.com/ports/maps/TUN_Port_of_La_Goulette_2159.php

1.1 Zone 1 : la Forteresse (voir le plan 3-9 page : (82)

Cette zone représente la forteresse et son environnement immédiat. La forteresse, par sa superficie, par son échelle et donc par sa monumentalité, marque un élément urbain essentiel.

Sa situation la place à l'entrée de la Goulette et en fait un centre de gravité, le principal point de repère de la ville, le point de départ du développement urbain qui lui redonnera l'importance qui lui était dévolue.

L'environnement immédiat est constitué de deux tissus urbain différents : une zone résidentielle au Nord de la forteresse, faite d'un parcellaire constitué de lots variant entre 500 et 1000 m² en front de mer ,et une zone au Sud de la forteresse faite d'îlots de 200a 300 m² regroupant des immeubles d'habitations(R+1,R+2) avec rez-de-chaussée des activités commerciales diverses¹⁰⁴.

La forteresse constitue ainsi le point de jonction de ces tissus urbains, marque par l'artère principale de la ville (Avenue Habib Bourguiba). A l'époque du vieux chenel, l'accès à l'artère principale se faisait par un pont mobil ou fixe selon les époques¹⁰⁵. L'espace devant la Forteresse, marque par cette artère, constituait alors la place principale de la ville, baptisée place Ahmed Bey autour de laquelle s'articulaient toutes sortes d'activités : culturelles, économiques et administratives animant la place (voir plan 1966 de la Forteresse de la Goulette).

Etaient accolés à la forteresse :

- Le marché au poisson
- Des immeubles d'habitation
- La municipalité de la Goulette
- Des magasins

¹⁰⁴Informations sectionnées à travers un Travail sur terrain accompagnons d'un architecte, l'interview direct avec les organismes de la municipalité Goulette, Tunis 012/06/2015

¹⁰⁵Raoul, Darmon, *La Goulette et les Goulettois*, édition société Tunisienne de diffusion, 1969, pp.26-28

Les travaux de restauration de la forteresse en 1966, ainsi que le remblayage de chenal, ont modifié l'aspect urbain qui prévalait sous le règne de Hammouda Bacha¹⁰⁶.

L'embellissement et la mise en valeur du monument se sont malheureusement traduits par la disparition d'un bon nombre d'activités (décrites ci-dessus) qui dynamisaient cet espace.

La Karraka a été le noyau à partir duquel s'est développé le processus urbain dont elle se trouve aujourd'hui exclue¹⁰⁷.

Cette analyse nous aura permis de situer la forteresse non pas dans un simple contexte historique, mais dans un contexte socio-culturel plus global. Par sa morphologie, sa volumétrie, cette forteresse nous offre un bon support d'intervention, nous verrons dans le reste des zones qu'il n'existe pas beaucoup d'autres supports pouvant s'inscrire dans le cadre d'une redynamisation urbaine.

1.2 Zone 2 : (voir le plan 3-9 page : (82)

« Le troisième bastion de la forteresse »

La particularité de la morphologie de cette zone a été conditionnée par l'existence des ruines supposées être du troisième bastion de la forteresse de Charles-Quint.

Nous observons dans cette zone l'hétérogénéité du morcellement urbain due à deux facteurs :

-D'une part la forme de la trace des fortifications

-D'autre part la nature accidentée du site qui a pour surnom « Jebel » à cause de la surélévation du terrain qui abritait les citernes de la forteresse.

Ainsi trois formes de bâtiments sont observées :

-Certains accolent aux remparts de la forteresse, les utilisant comme murs bâtis.

-D'autre les utilisant comme fondations et donc s'implantant au-dessus de ces ruines

et d'autres enfin exploitant le vide des citernes en les aménageant

¹⁰⁶Paule, Sebag, *Grands travaux à Tunis à la fin du XVIII^e siècle*. IN : Revue de « l'occident musulman et la méditerranée », N^o.15-16, 1973. pp313-321

¹⁰⁷Paule, Sebag, *Tunis au XVII^e siècle une cite barbaresque au temps de la course*, édition l'Harmattan, p 63

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauvegarde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**

L'aspect dégradé de certains bâtiments provient de la réaction de ces vestiges archéologique .en Effet les structures anciennes ne réagissent pas de la même manière que les bâtiments relativement nouveaux, ce qui se traduit par des dégradations dues à l'élasticité inégale des corps de bâtiments de différents âges (voir reportage graphique sur la fiche d'analyse).

Il serait intéressant à travers cette analyse de faire un essai de restitution du troisième bastion à partir des traces existantes, en se basant sur l'illustration et les documents de l'époque

Cet essai permettra la mise en valeur et la compréhension de site et redonnera son échelle réelle au monument (voir planche de synthèse de la zone 3)

Zone -3 : voir le plan 3-9 page (82.)

« Entrée de la Goulette » :

L'entrée actuelle de la Goulette a pour origine, en 1965, le remblai du chenal et de la darse que le développement du port.

Voie de desserte et aboutissement de l'autoroute de Tunis, du bac, du port, du front de mer, elle est donc un carrefour aussi bien structurel que de civilisations¹⁰⁸.

Ces civilisations sont représentées par des éléments témoins, structurant la zone : Ainsi la grande porte de l'arsenal aux armoiries de la dynastie Husseinite a été mise en évidence,

Le mausolée de Sidi Cherif, qui était à une époque intègre au fort, fut mis en valeur l'extérieur de celui-ci et participe ainsi à l'entrée de la ville, la statue de Bourguiba, symbolique son retour d'exil, ouvre une nouvelle page de l'histoire de la Tunisie¹⁰⁹.

Sa position stratégique, à l'entrée de la ville, lui est donnée par l'agrandissement du port de la Goulette, port de la capitale, cette position au cœur de l'esplanade allant du lac à la mer, offre un large perspectif aux multiples possibilités¹¹⁰.

De surcroît, l'aménagement des berges du lac de Tunis va le doter d'un échangeur.

¹⁰⁸ Paule, Sebag, *Tunis Histoire d'une ville*, édition l'Harmattan, p186

¹⁰⁹ Raoul, Darmon, *la Goulette et les Goulettes*, édition société Tunisienne de diffusion 1969, p.22 -24

¹¹⁰ Ibib, D, Raoul, *la Goulette et les Goulettois [...]*.pp.14-15

✚ Cette analyse nous aura permis de comprendre l'importance stratégique de cette zone.

2. L'analyse urbaine

L'analyse urbaine précédente nous a permis d'identifier, puis de sélectionner, les éléments qui seront le support d'un processus de redynamiser le l'espaces urbain à partir en tour de la forteresse et de ses propres outils. Chaque zone est caractérisée par des éléments symboliques qui seront considérés comme des fragments¹¹¹, une sélection de ces fractions permettra d'organiser un parcours urbain visant à constituer un axe d'attraction dans le cadre d'une redynamisation urbain. Chaque fraction sera choisie en fonction de son importance historique et stratégique ravivant ainsi la mémoire de la ville¹¹².

Mon intérêt principale à travers cette analyse et de présenter un circuit urbain prendra en charge ces parties, afin d'en donner une lecture globale, et crée ainsi un pôle d'attraction.

Je tenterai au cours du chapitre suivant, d'expliquer les origines philosophiques des travaux sur la fragmentation et de comprendre les différentes interprétations qu'en font les architectes.

2.1 L'évolution urbaine de la Goulette 1908-1927

La création de la ligne ferroviaire du T.G.M, tend à rapproche les communautés urbains de la Goulette et du Kram. ¹¹³Le train accélère le développement de la banlieue qui s'étend et se densifie.

2.2 L'évolution urbaine de la Goulette 1927-1956

La zone entre le Kram et la Goulette est presque entièrement urbanisée, la banlieue se développe encore. Les fortifications de la petite Sicile sont partiellement détruites, d'une part parce

¹¹¹Bellalouna, Rachid: Réhabilitation des quartiers populaires en Tunisie, les politiques, les programmes et les montages institutionnels et financiers. Actes de la conférence Internationale, 20ème Anniversaire de l'ARRU, Tunis Octobre 2001.

¹¹²Bertrand .H, Elément D'analyse urbaine forme urbaine de l'Ilot a la Base (barre Castex-Panerat-Depaule édition centre Baubow

¹¹³Mansouri, Fathi, Politique alternative pour une meilleure intégration urbaine : *Le Cas* du projet de réhabilitation et de restructuration du Kram-Ouest, Mars 2003.

qu'elles sont dans un état de délabrement prononcé et, d'autre part, pour créer une continuité urbaine entre le bâti qui s'est développé autour et le reste de la ville¹¹⁴.

2.3L'évolution urbaine de la Goulette 1956-1976

Depuis l'indépendance, un certain nombre de transformations ont donné à la Goulette son visage actuel, tout en lui enlevant un certain cachet et un charme que de nombreux artistes peintres ont su apprécier¹¹⁵: Valensi.....etc

-l'accès à la Goulette¹¹⁶ a été facilité par le remblaiement du canal et sa transformation en route

3. La problématique urbaine de la Goulette

Le concept d'une analyse urbaine est d'étudier les différents éléments urbains qui ont contribué à un moment donné au dynamisme de la ville. Ce sont les éléments qui ont contribué à donner à la Goulette un cachet et une ambiance que l'on ne trouve nulle part ailleurs de la Tunisie et qui ont donc marqué l'identité de la Goulette¹¹⁷.

Ce chapitre expliquera mon choix du projet, mon but à travers cette mémoire n'est pas de redynamiser la Goulette et sa forteresse par une intervention moderniste, par la création d'un espace culturel multifonctionnel où le citoyen trouverait confort et technique mais dans lequel il aurait probablement perdu sa mémoire. Ce qu'il faut, c'est plutôt créer un espace fidèle à l'identité de la ville (identité en décadence) j'essaie à travers ce modeste travail, avoir l'idée de création d'un musée dans un monument historique c'est de redynamiser les esprits par une intervention inspirée de la mémoire, et ainsi remettre le charme de la Goulette, que les métropolitains ont toujours envie.

Si l'on analyse l'époque de vieux canal, lorsque la Goulette était un petit village de pêcheurs, l'élément générateur du dynamisme de la ville reposait sur le chenal et ses activités de pêche, les barques de pêcheurs parvenaient alors jusqu'au cœur du village ; de chaque côté des berges ; les barques permettaient aux villageois de participer préparatifs de la pêche¹¹⁸.

¹¹⁴Fathi, Mansouri : *Les projets de développement urbains, Financement et Recouvrement, le cas Tunisien*. Séminaire international sur Habitat insalubre et stratégies d'intervention, Meknès, Mai 1994.

¹¹⁵J.A, Peyssonnel, *Voyage dans les régences de Tunis et d'Alger*, préf. de Lucette Valensi, rééd. Paris, 1986,

¹¹⁶Raoul, Darmon, *La Goulette et les Goulettois*, société Tunisienne de diffusion 1969, p.14

¹¹⁷Raoul, Darmon, *la Goulette et les Goulettois*, édition société tunisienne 1969, p48

¹¹⁸Ibid., *la Goulette et les Goulettois* [...] p.22

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**

Sur le rive droite de canal, des cafés de restaurants des magasins offraient un lieu de promenade et de restauration anime et attrayant¹¹⁹.

L'histoire de la Goulette a fait que ce vieux chenal fut remblaye les pôles d'attraction peuvent changer de lieux, mais reposer toujours sur les activités de pêches.

La plage a pris en charge la dynamisation de la ville, tout un circuit de promenade fut organisé sur le front de mer .ainsi les jetées, son casino, sa rotonde et ses restaurants donnèrent a la goulette une autre ambiance toute particulière¹²⁰.

Eugene Guernier en donne une description remarquable : « Dès la saison chaude, elle devient si l'on peut dire, une bizarre « Trouville africaine » : l'animation y était intense et c'est un lieu de fraicheur universelle flottant sur pilotis. On y rencontre alors, cote a cote, l'aïeule juive quelquefois encore coiffée de nos jours de son bonnet de magicien ou la tiare, la mère en peignoir bariolé et la jeune fille habillée a la dernière mode de Paris ! Mais on y coudoie davantage de vieux israélites en chechia rouge et chaussures de couleur, de plus jeunes encore de Djellabas de soie mince et ... casquette d'automobiliste ou des sportifs en "short" et comme il sied, tête nue. On grignote dans des rotondes des pistaches, des semences de courges grillées et salées. On boit des citronnades ou des limonades a la saccharine, on hume lentement les corolles du jasmin odorant .les "briques" ces beignet extra légers, constituent, avec la "chakchouka" aux piments qui vous emportent la bouche, si vous êtes métropolitains, les repas consommes sur un coin de table et l'on savoure en guise de dessert une tranche succulente de pastèque rafraichissante .et le soir, quand la lune s'élève derrière la montagne aux deux cornes, une fraicheur exquise monte de l'eau. Des rotondes alors, arrive le chant heurte des "derboukas" ou des fifres minuscules mêles regrettablement aux « pic up » qui recueillent les ondes des "blues" ou les rumbas les plus modernes ». ¹²¹

¹¹⁹Ibid., la Goulette et les Goulettois p.23

¹²⁰Arthur Pallegren, *Histoire illustre de Tunis et de sa Banlieue*, B.N, Tunis pp.75-78

¹²¹Paule, Sebag Paule, *Tunis histoire d'une ville*, édition l'Harmattan, Paris p, 46-48

Aujourd'hui, il ne subsiste de ce pôle d'attraction que l'avenue F. Roosevelt qui offre une restauration encore réputée. Mais du casino, de la jetée, de la rotonde, il ne reste plus que des souvenirs et des regrets¹²².

Il faut préciser que ce phénomène a été suivi d'une mutation socio-culturelle. En effet, dans la description d'Eugène Guernier, la Goulette a toujours accueilli des gens de différentes cultures, religions et richesses. Le départ des Juifs et des Italiens ont dépourvu la Goulette de cette différence.

Aujourd'hui plusieurs paramètres qui interviennent dans une analyse urbaine sont à considérer d'une part la Goulette souffre de ne pas avoir un autre axe d'attraction qui soit adapté à son évolution urbaine.

Ce projet avoisinant va devoir accueillir une population supérieure à celle de la Goulette donc demain l'échelle urbaine sera totalement différente.

4. Proposition d'enquête :

4.1 Enquête au niveau des Habitants de la demi-lune¹²³ avis de la Municipalité (voir annexe page 139+142.)

Vu sa situation géographique limitée par la plage à l'est et par le Lac El Behira à l'ouest. La Goulette a eu un développement vers le nord : Khair-Eddine et vers le Kram ouest.

La municipalité a pris à sa charge ces dernières années de recaser les ménages sans tous ou habitation des gorbis dans la zone du Kram Ouest, elle donnera une priorité à ces 10 familles qui habitent dans la partie en demi-lune¹²⁴.

D'après les informations recueillies, auprès des responsables à la Municipalité, on donnera à ces familles un lot de terrain contre une participation symbolique et à eux de construire.

¹²²Ibid., Histoire illustre de Tunis et de sa Banlieue, pp 112-113

¹²³Selon Violet -le Duc une Demi-lune est : un ouvrage bas, disposé en avant d'une courtine entre deux bastions sépare du corps de place par un fossé et possède deux faces et deux flancs courts Violet -le Duc, *Histoire d'une forteresse*, édition de Paris 184, p : 363

¹²⁴Source orale, bouche à l'oreille avec le responsable de production technique de la municipalité de la Goulette

L'Espagne en Tunisie : Projet de sauvegarde et de mise en valeur du Fort de « la Karraka » à la Goulette

Il faut préciser que l'occupation des lieux dans la demi l'une de la Karraka a débuté vers 1948 pendant la colonisation pour 3 familles .ce nombre est passé à 10 l'indépendance¹²⁵.

Si on considère l'avis des intéressés, personne ne tient vraiment à rester là. De sérieuses réparations sont nécessaires pour la majorité des plafonds en premier lieu, sentant que c'est un logement temporaire et n'ayant pas de moyens matériels parfois pour réparer ou consolider ils attendent que la municipalité leur propose un logement.

Pour eux, ils veulent partir à condition d'avoir un logement près de la Goulette et qu'il soit dans leur moyen de payer la participation.

Il ne faut pas oublier de signaler que le nombre de ménages diminuera normalement vu qu'il y a un nombre de personnes ou de ménage qui va partir de leur gré. (Il y a ceux qui attendent la finition de leurs villas des enfants qui vont se marier et habiter ailleurs etc.....).

Donc après cette analyse de l'état actuel des lieux une intervention doit être menée aussi bien pour dégager l'édifice que pour le restaurer en vue d'affecter les différents espaces à des activités profitant de ce cadre historique sans oublier d'aménager l'environnement immédiat permettant ainsi une bonne accessibilité pour l'ensemble du monument.

4.2 Enquête au niveau des organismes intéressés : (voir Questionnaire annexe page 139)»

L'I.N.A.A¹²⁶ et la municipalité de la Goulette ont montré un intérêt pour cette étude basée sur des relevés exacts du monument actuel, d'une part, sur l'analyse historique et urbaine de la commune¹²⁷.

D'autre part et enfin sur l'enquête auprès des citoyens, de cette analyse découlera un programme d'intervention aussi bien pour sauver le monument de la ruine , que pour l'affecter a des

¹²⁵Source orale, bouche à l'oreille avec le responsable de production technique de la municipalité de la Goulette

¹²⁶ « I.N.A.A » : Institut Nationale D'Archéologie et d'Art-Tunis

¹²⁷ Enquête avec les responsables de la municipalité de la Goulette, le 07-06-2015 p.

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauvegarde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**

activités culturelles tenant compte de sa valeur historique, de la spécificité de la commune de la Goulette et aussi des aspirations des Goulettois.

D'après les informations recueillis auprès du responsable du musée relevant du ministère de la culture (Musée International du bélier) cette expérience aura des suites de possibilités d'extension et qu'un programme d'étude aura lieu pour cette éventuelle extension.

D'après les renseignements recueillis auprès du responsable de l'INAA une opération de dégagements des espaces en R.D.C aura lieu en attendant la proposition d'un programme d'affectation pour les différents espaces.

La Municipalité pour sa part, encourage cette étude dans le sens qu'elle prend en considération un monument historique appartenant à la commune de la Goulette, le programme proposé sera discuté avec les responsables de la municipalité¹²⁸.

4.3 L'Enquête :

Il est indispensable dans ce genre d'intervention de faire une enquête auprès des citoyens de la Goulette pour connaître leurs aspirations et suggestions¹²⁹.

Cette enquête nous servira à connaître le degré d'attachement des Goulettois à ce monument historique. Un échantillon de 50 personnes a été choisi spécialement d'habitants de « la petite Sicile » vu la proximité de cette zone d'habitat de la Karraka.

Mon choix a été basé sur le souci de questionner des gens qui connaissent la Karraka et sont sensibilisés à sa sauvegarde.

Il a été pris en compte dans cette enquête de trois tranches d'âge entre 15 et 21 ans, entre 21 et 45 ans et entre 45 et 60 ans.

En ce qui concerne l'échantillon :

Sexe : -Féminin : 40%

-Masculin : 60%

¹²⁸ Agence de réhabilitation et de rénovation urbaine de la Goulette

¹²⁹ Etude sur terrain : Enquête pendant deux jours avec les citoyens de la Goulette, le 05-06-2015 et 06-06-2015

L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la Karraka » à la Goulette

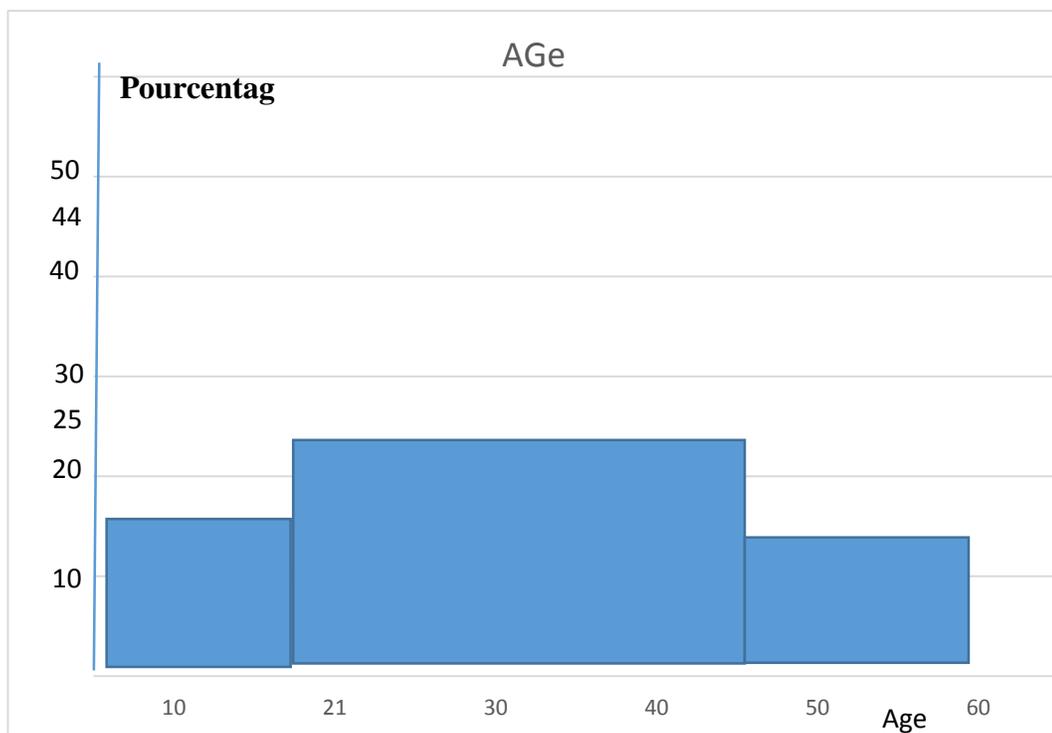
4.4 Résultat de Questionnaire :

Age

De 15a 21 ans 15%

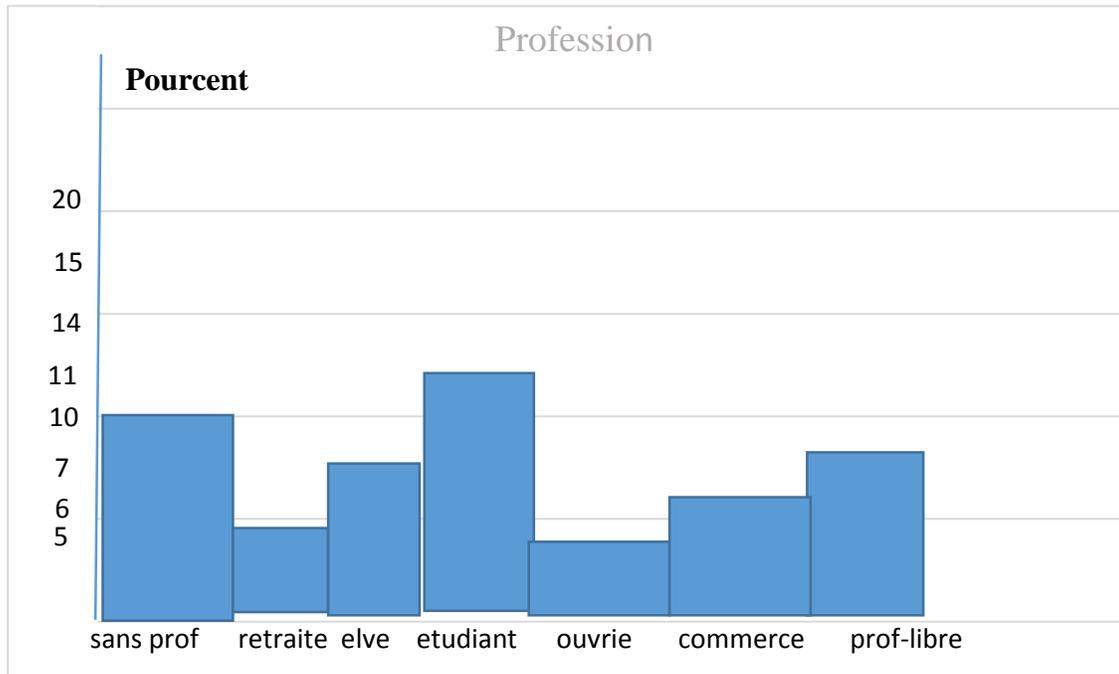
De 21 à 45 ans 22%

De 45 à 60ans 13%



L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la Karraka » à la Goulette

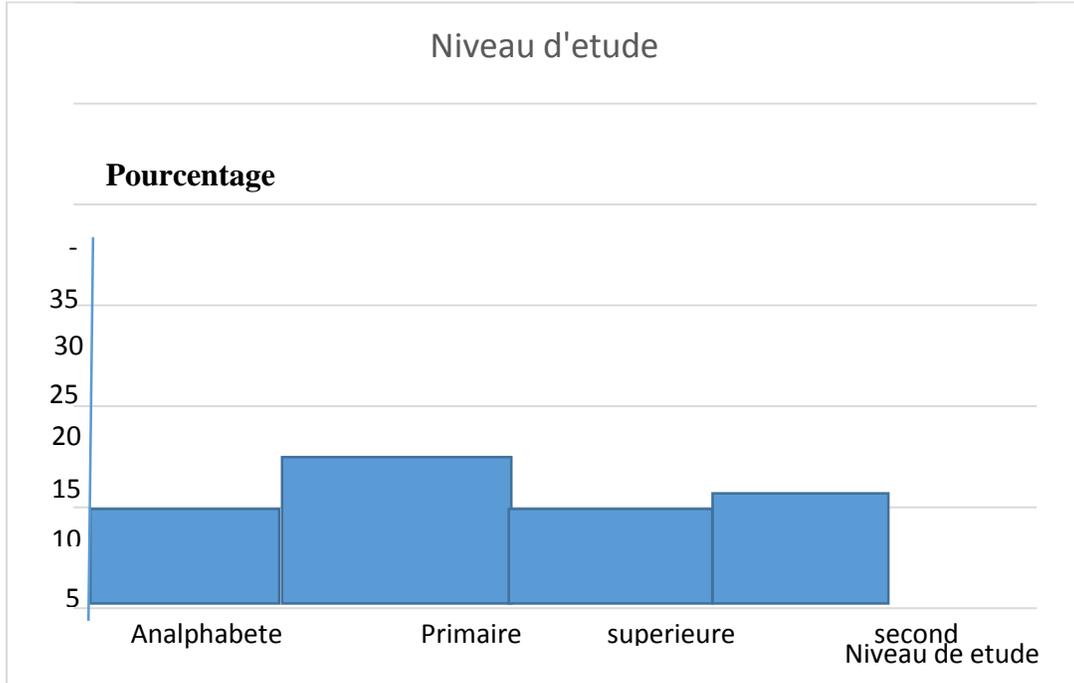
❖ **Profession : Pourcentage**



Élève 7% , Commerçant : 6 % , Retraite 5%, Ouvriers 5%, Etudiants 11%, Autres professions 6%, Sans professions 10 %

29% des questionnions sont sans professions ou élèves ou bien des ouvriers.

L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la Karraka » à la Goulette



Niveau d'étude :

Primaire.....16%

Secondaire.....15%

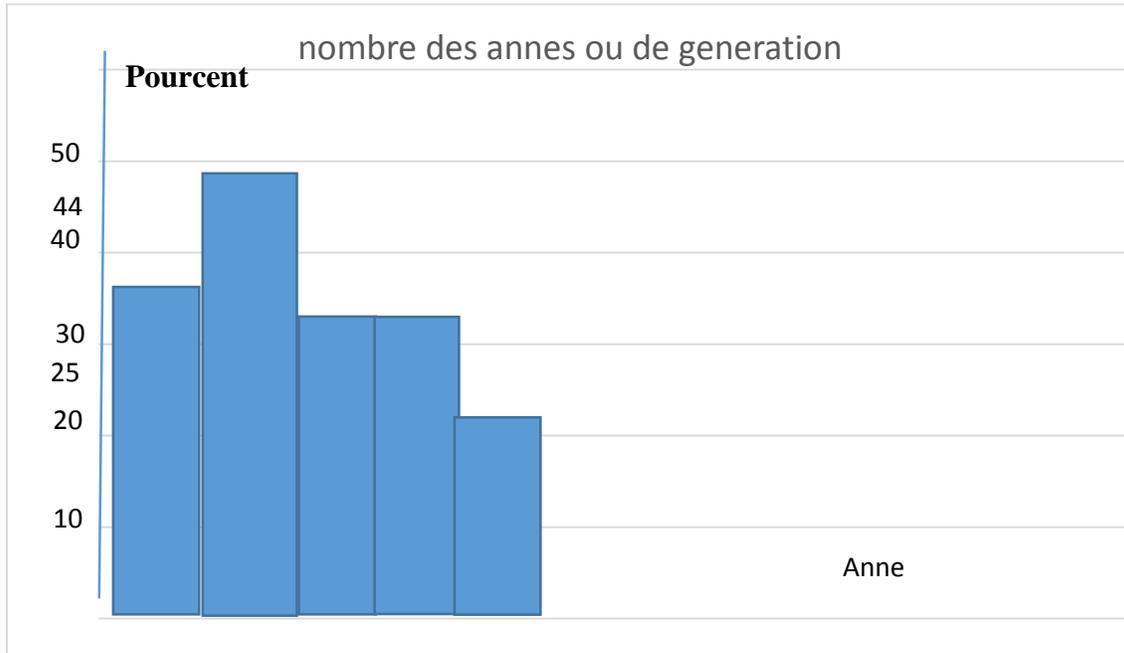
Supérieure.....9%

Analphabètes10%

1–Première question

Depuis quand habitez- vous ici ? Nombre d'années ou générations. .

L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la Karraka » à la Goulette



- ✓ Remarque :30%des personnes questionnées habitent a la goulette depuis 10 a 30 ans

Question n2:

- ✓ Est-ce que vous connaissez la Karraka ?

A la majorité, Tout le monde connaît la Karraka de la goulette habitant a la proximité de ce monument on ne peut pas l'ignorer

Ce qui varie d'une réponse à une autre ce sont les éléments de repères

- ✓ L'appellation - : la karraka de la Goulette ou « el Kaaa » ou le monument historique.
- ✓ L'emplacement du monument : entre les deux sidi chérif près de la mosquée son rôle dans l'histoire : forteresse ancienne prison ou bien rappelant les activités : lieu du festival, de spectacles de beliomachie .

Question n3 :

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**

✓ Ou se trouve le monument ?

Quatre éléments de repères sortent de la majorité des réponses : la plage, le port, l'entrée de la ville, près de ouliy sidi chérif

Questions n4 :

✓ Comment vous la définissez ?

La majorité des personnes font allusion à son importance dans l'histoire.

Plusieurs personnes la caractérisent du « Bordj » fort « Ribat » de point de repère de symbole historique de la Goulette pour certains elle fait la renommée de la Goulette, vu son emplacement attirant et sa position stratégique.

Quelques-uns la définissent comme un lieu obscur austère rappelant qu'elle était une prison et une caserne.

Question n5 :

✓ A quelle occasion ?

Les occasions sont variées, d'une personne à une autre

-Pour les jeunes, les majorités sont entrées par curiosité ou pour jouer.

-Pour les adultes, une occasion pour visiter le festival qui avait lieu en été.

-Pour les élèves ont eu l'occasion d'entrer avec un instituteur lors d'une visite scolaire organisée.

Nombre de personnes primaires

Il faut remarquer que 41 personnes ont pénétré à l'intérieur par curiosité, jeux ou promenades ou bien à l'occasion de festival.

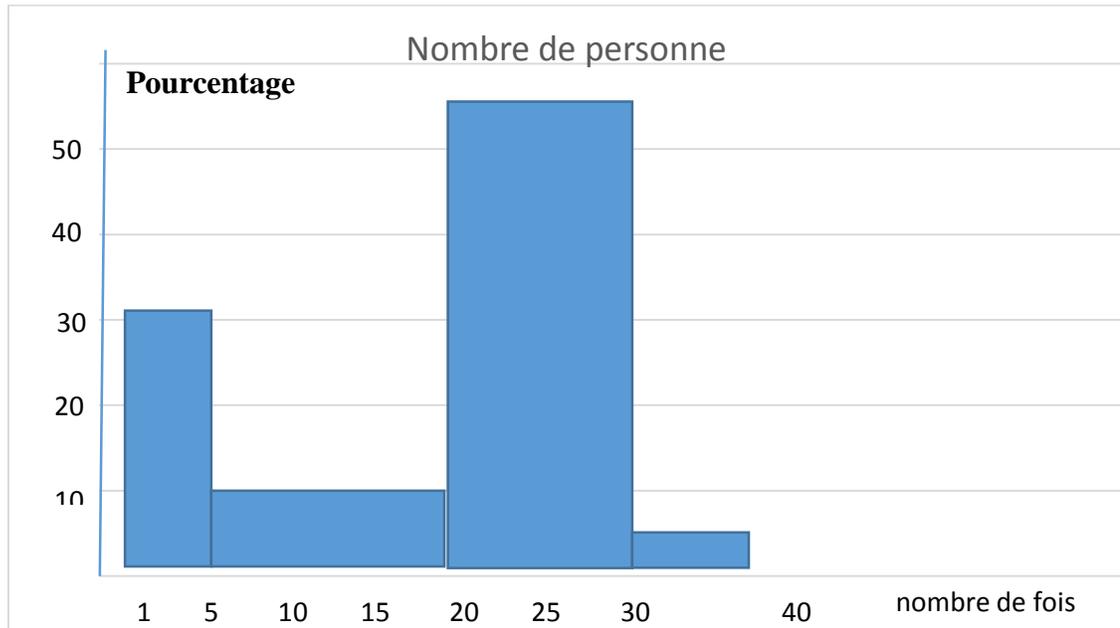
Questions n6 :

✓ Combien de fois ? Et comment vous avez trouvé ?

12 personnes sont entrées plusieurs fois. 16 personnes sont entrées 1 à 5 fois.

L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la Karraka » à la Goulette

Nombre de personnes



La majorité des réponses la caractérisent d'endroit rappelant le passé, l'histoire comme fort militaire, pour plusieurs d'autres, ils inspirent la peur, le mystère avec des chaînes aux murs en ruine et humides.

Avec son allure non entretenue et délaissée elle impressionne pour d'autres elle est fantastique, agréable, intéressante. Fabuleuse...etc

En tous les cas, plusieurs regrettent son état non exploité non entretenu.

Question n8 :

- ✓ comment vous imaginez ou la conservez dans votre esprit ?

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**

On peut résumer les réponses on disant que tout le monde imagine la karraka dans son esprit comme un monument historique, un trésor, un souvenir du passé qui rappelle des épisodes de notre histoire.

Même si le monument leur rappelle l'emprisonnement la torture, la supplice, ils lui attachent une grande importance.

Question.n9 :

- ✓ Est-ce que vous voulez qu'on la garde ou qu'on la détruise ?

Plusieurs personnes ont répondu qu'il faut grader ce monument, pour eux la karraka c'est l'origine de la Goulette .c'est notre patrimoine on ne peut la nier c'est un monument historique qu'il faut plutôt sauvegarder que détruire.

D'autres vont jusqu'à dire que la détruire est une preuve d'ignorance c'est une perte pour la Goulette car elle fait son charme.

Sur les 50 personnes questionnées, 9 personnes seulement voient qu'il faut la détruire vu son état en ruine et qu'elle occupe une grande surface .

Question n10 :

- ✓ Depuis quand qu'on l'appelle karraka ?

Cette question spécialement posée pour les vieux ou pour des jeunes qui ont entendu par ci par là des informations sur ce monument.

La majorité croit savoir qu'elle était nommée « karraka » depuis les espagnoles, d'autres les turcs mais la majorité croient qu'elle a été nommée « karraka » depuis la colonisation.

Questions n11 :

- ✓ Vous- connaissez l'histoire de la Karraka ?

Les légendes qui sont présentes dans l'esprit des jeunes font allusion au passé et à l'histoire de ce monument on leur a toujours raconté que c'était un lieu d'emprisonnement de torture.

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauvegarde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**

Pour plusieurs c'est une prison où a été emprisonné Ali Ben Ghdhahem, et pour d'autre, il a été tué dans le même lieu, d'autre affirment que Sidi Chérif a combattu la bas et il a été enterré et son tombeau en est la preuve.

Une légende que la majorité rappelle, c'est l'existence de passages souterrains qui mènent jusqu'à Carthage et jusqu'à l'île Chekli

Les vieux rappellent de ce qui se passait dans ce monument et dans les alentours au temps de la colonisation

Près de la Karraka, il y avait le marché aux poissons aux alentours, il y avait des commerces variés une fabrique de poisons gazeux, le canal passait près de la Karraka, la partie de rez de chaussée était occupée par le palais de justice et une mosquée, une autre partie a été occupée par la fourrière (chevaux et charrettes de la municipalité).

La municipalité était près de la karraka, les bagnards balayaient les rues. A l'occasion des fêtes nationales une troupe de jeunes présentait sur la terrasse, des spectacles de chants et de danse folkloriques.

En somme, on peut dire que la karraka dans l'esprit de tous les vieux de la goulette symbolisant dans le passé le centre de la ville vu la variété d'équipements qui s'y trouvaient avant la démolition.

Question 12 :

- ✓ Que voulez-vous qu'on fasse de la karraka ?

Le premier souci de la majorité des gens est l'entretien des lieux, tout le monde appelle à la sauvegarder et restaurer le monument.

D'autre vont jusqu'à proposer l'aménagement d'espace de spectacles, de loisirs ou centre culturel.

Question 13 :

- ✓ Avez-vous une idée précise à proposer ?

Activités proposées : nombre de personnes

L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la Karraka » à la Goulette

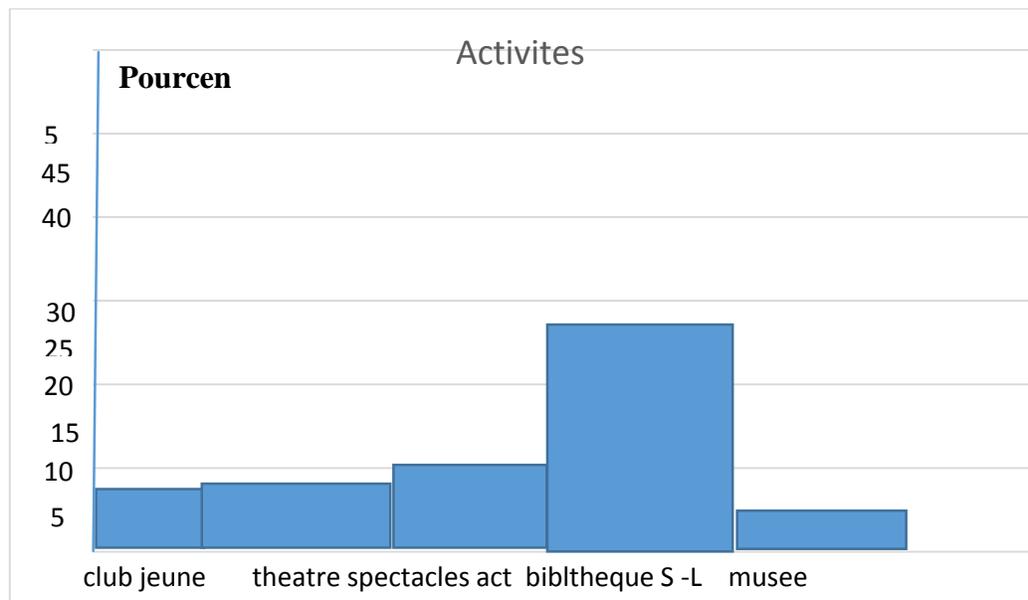
Club des jeunes : 6

Bibliothèque et sale de lecture : 10

Un Musée : 24

Théâtre et spectacle d'activités variées : 6

Aménagement extérieur : 5



La majorité des réponses proposent des espaces pour activités culturelles : un Musée avec 24 ou un espace culturel bibliothèque 10

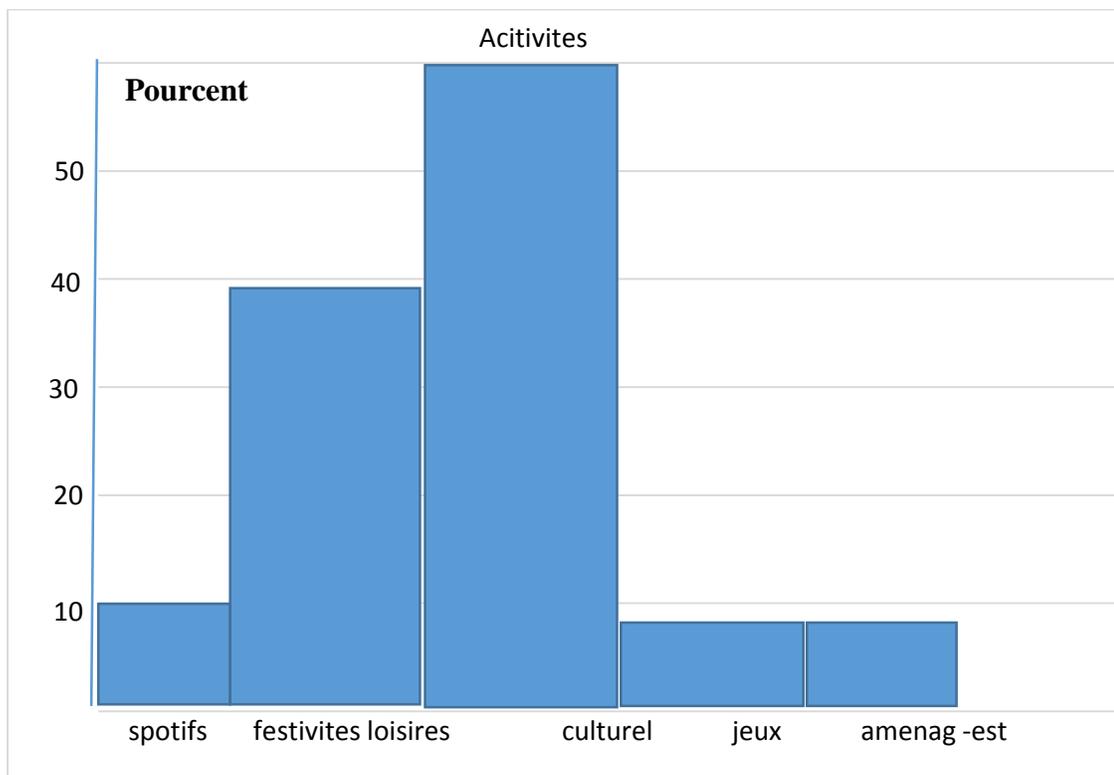
Les jeunes proposent en majorité, un club de jeune, un Musée ou salle de spectacle

Les Goulettois ressentent l'absence d'équipements culturels dans la commune de la Goulette. Plusieurs personnes :43 personnes préfèrent des espaces de loisirs et de festivités .de toute les façon on sent d'après les réponses que les Goulettois tiennent à ce que ce monument soit un lieu de rencontre pour les jeunes à ce qu'on profite de ce monument pour qu'il soit une toile de fond pour des activités culturelles et des festivités et spectacles .

14 eme question

- ✓ Comment imaginer vous l'amplification de ces activités ?

Plusieurs personnes sont sûres que si la Karraka est sauvegardée et aménagée en espaces intéressants les citoyens, tout le monde va s'y retrouver car d'après ce qu'ils avancent « on n'a rien à la Goulette on a que la plage pour l'été chacun trouvera un lieu qui l'intéressera.



- ❖ Les plus importants pour la majorité est que ce soit bien organisé ou non s'il y a un spectacle payant, que ce soit estival ou durant toute l'année sera avec des prix abordables.

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**

Si la karraka a fait le prestige de la Goulette dans le passé, ils voient que le future doit servir à faire revivre le passe glorieux de ce monument historique espérant qu'il soit un pôle d'attraction pour la commune le banlieue nord et Tunis.

Conclusion de l'enquête

Le but de cette enquête que j'avais organisée était de connaitre les aspirations et les suggestions des citoyens de la Goulette d'une part et d'autre part le degré d'attachement à ce monument historique.

Il est avéré que les Goulettois sentent que ce monument est un souvenir de famille il s'agit de considérer les citoyens de la Goulette comme une grande famille qui a hérite de ses prédécesseurs une fortune, un lopin de terre ou un bijou, a quoi ils sont attaches et tiennent à le garder intact pour leurs enfants.

Quoi de plus urgent que de s'occuper de ce monument et de l'entretenir pour les générations suivantes.

Leurs réponses étaient aussi bien transportées par de sentiments et de respect pour ce monument que par le besoin éprouvé de le voir sauvegarder, réanimé pour participer à la vie urbain de la commune.

Il ressort clairement de l'enquête que les citoyens ressentent un manque d'équipements de loisirs et de culture.

Pour eux même avec les modifications qu'a subies l'environnement de la Karraka elle reste toujours symbole de racine d'âme de la Goulette.

En un seul mot qui dit « HALK-EL-OUED » dit « Karraka ».

Mais il faut préciser que les citoyens ne s'arrêtant pas au stade des sentiments, ils vont jusqu'à proposer des activités de loisir, des espaces de rencontre et des salles de spectacles.

Ils insistent qu'il ne suffit pas de sauvegarder le monument et de le contempler en tant que touriste. Considérant sa valeur historique le cadre intéressant qu'il offre les citoyens propose d'en profiter pour qu'il soit un aspect de fond pour activités culturelles et loisirs.

5. Introduction

✚ Cette partie sera composée de deux chapitres assemblés l'un à l'autre

Je m'efforcerai en premier lieu de montrer à travers ces deux chapitres, l'importance de la réutilisation d'un monument architecturale d'une apparence militaire comme le cas de forteresse de la « Karraka » dans la vie contemporaine

En deuxième lieu, je conviendrais de présenter une nouvelle lecture de la Forteresse en marquant des éléments de repère, je rechercherai aussi à composer une mise en scène spatiale donnant une lecture du 3^e bastion et simuler de 4^e bastion, ainsi l'échelle réelle de la forteresse sera mieux perçu, et restituera la monumentalité qui lui est due.et ça sera présenter.

Le concept liminaire, est de réanimer la cite de la Goulette à partir de ses propre outils, sa richesse territoriale d'où il y a une étroite relation entre le dynamisme spéciale d'une ville et ses habitants. La technique adoptée inspirée de la scénographie non seulement la scénographie réduite à l'élément décor, creux et éphémère mais le fait de commencer une restauration d'un monument c'est mener une suite de fonctionnels qu'il faut modifier chaque jour par une constante observation. L'existence des tours, ports, forts dans une ville, bien située, bien construites, imposantes, non seulement rassurent les citoyens mais inspirent le respect, font même la beauté de la ville : « Forteresse et Belleza » sont deux mots que l'on retrouve très souvent liés »¹³⁰.

Ces outils sont, en fait, des enchainements spatiale qui appartiennent au vécu des Goulettois et qui aujourd'hui subsistent tant en surface que dans les mémoires.

L'objet qui a été cassé où déchiré », dans ce cas, n'est pas seulement visuel, il est aussi dans la mémoire des gens, ou il y a une relation très ajustée entre l'élan d'une ville et ses habitants.il existe plusieurs séquences spatiales qui ont joué un rôle important à un monument donné dans la vie quotidien dynamique et inspirante d'un Goulettois tel la présence du fort de « la Karraka » le vieux

¹³⁰Mild Guglielmi, *La défense de la cite*, in « *Fortification, porte de la ville, les places publiques dans le monde méditerranéen* », ouvrage collectif.p.111

canal, le casino, la rotonde, la Petite Sicile, etc.... Selon Françoise Choay et Pierre Merlin le concept de sauvegarde et de mise en valeur d'un monument est ça veut dire « identification, protection, réhabilitation, entretien, conservation, revitalisation des ensembles historiques ou traditionnels et de leur environnements « une destination récent, liée au concept d'ensemble et à leur intégration dans la vie contemporaine »¹³¹.

« La protection et la conservation des monuments d'art et d'histoire préoccupent a plusieurs titres et depuis longtemps, aussi bien les archéologues et les historiens que les peuples eux même, attaches aux témoignages de leur passe et d'une façon plus générale a ceux de toutes civilisation »¹³².

L'analyse urbaine qu'on a faite, nous aura amené à définir 3 séquences spatiales qui prendront en charge le dynamisme de la ville. En fait, il s'agira de créer une stratégie programmatique visant à donner une lecture de ce patrimoine par une mise en scène des séquences visuelles. De toutes ces séquences, celle que je maintiendrai pour mon mémoire est **le monument de la Karraka** qui présente deux aspects importants : l'un en tant que patrimoine historique, l'autre en tant que support d'intégration urbaine qui reste non déterminé et qui mérite être présenter et mise en valeur. C'est pourquoi donner une nouvelle vision des mêmes choses ne semble être la meilleure façon de redynamiser les espaces et les esprits. Mais le fait de trouver une révision de nouveaux supports et des nouveaux éléments seront la base d'une liaison et un circuit bien organiser pour mettre en valeur ces éléments et les revivifier.

La méthodologie suggérée dans cette apparition n'est pas forcément la même pour toutes les autres séquences spatiales. En effet, le monument de la Karraka n'est pas un simple bâtiment qui aurait découlé au vécu, c'est aussi un patrimoine historique. L'ingérence sur le patrimoine inspire une attitude exacte et authentique : une connaissance historique, une documentation sur le monument, une

¹³¹Richard, Edouard, *Mémoire et nouvel usage du monument et projet, acte de colloque, construction d'hier, usage d'aujourd'hui*, Paris 1998. p95

¹³²Françoise, Choay, *la conférence d'Athènes sur la conservation artistique et historique des monuments* 1931.p15

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauvegarde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**

Description de son état [...] un démarches qui font partie de l'approche classique, telles que restauration, conservation et mise en valeur ... en fait, un concept qu'il serait bon de redéfinir.

La conservation et la restauration des monuments visent à sauvegarder tout autant l'œuvre d'art que le témoin d'histoire¹³³. Le charte de Venise¹³⁴ de sa part désigné dans son article N° 2 que la Conservation et la restauration des monuments constituât une discipline qui fait appel à toutes les sciences et toutes les techniques qui peuvent contribuer à l'étude et la sauvegarde du patrimoine monumental ».

Dans le premier chapitre de cette partie je vais mettre l'attention sur le sauvegarde et la réutilisation d'un monument historique comme notre cas d'étude le Fort de la Karraka l'examinée comme une partie de leur définition et assure l'éternité de la relation entre sa mémoire et son nouveau usage. Mon but principal est de réutiliser son cachet architectural spécifique et l'intégrer dans la vie contemporaine pour garantir son existence historique et culturelle et ça sera réalisé à travers la création d'un musée.

Notre point de concentration à travers la deuxième partie de ce chapitre où je vais présenter les valeurs d'utilisation d'un monument récupéré est ne concerne pas seulement celle de l'édifice mais aussi son rôle dans la ville ainsi que notre choix d'installer un musée dans un bâtiment historique vient après une certitude que ce monument peut offrir un cadre original et typique aux objets d'art.

Cette manière de procéder offre l'avantage de faire exploiter l'édifice et crée le musée à l'intérêt qu'éveille un édifice ayant une réelle valeur historique.

Les passages suivants vont permettre de mieux obtenir et comprendre le contexte dans lequel s'inscrit cette étude.

¹³³Charte internationale sur la conservation et à la restauration des monuments historiques et des sites (charte de Venise) 1964

¹³⁴Charte internationale sur la conservation et à la restauration des monuments historiques et des sites (charte de Venise) 1964.

Chapitre V : Sauve garde et réutilisation

1. Le monument et sa réutilisation

Le processus de réutilisation d'un monument historique est séduisant dans son principe, mais sa mise en œuvre pose certaines problèmes (l'adaptation de forme, de fonction et le respect des valeurs) Des considérations techniques, financières, sociales, parfois même politique entrent en jeu¹³⁵.

Le projet culture 2000 ¹³⁶, le réseau des centres culturels et rencontre Européens originaire de France a permis de définir une démarche intéressante concernant la réutilisation des monuments historiques, intitulée ‘ la reprise des monuments’’. La première étape est de réaliser la connaissance du monument historique¹³⁷, son histoire fixe et les conditions d'un projet de réutilisation.

La deuxième étape est la plus exquise, elle consiste à définir le projet, et le programme de réutilisation, en fonction des critères techniques qui sont le résultat d'une analyse étroite des données : le bâti ses formes et ses structure. Les fonctions anciennes et nouvelles¹³⁸. Tout le travail sur un monument historique en guise de sa réutilisation tourne autour de cette dialectique forme et fonction : « la rencontre entre une enveloppe ancienne est besoins et des moyens nouveaux qui va mettre un objet singulier n'est pas simple Just position mais synthèse à la fois constructive et architecturale » ¹³⁹cette étape reste toujours un rêve partagé entre architecte et programmeur.

La troisième étape est la restauration et l'aménagement du monument afin de le rendre vivant et intégré dans son entourage économique culturel et social.

J'ai pris cet exemple de ce projet culturel pour maintenir mon démarche de mon travail, je vois que mon projet doit donc baser sur ces trois étapes principale pour sera être accomplir, refléter

¹³⁵Ministère de l'Environnement et de Cadre de vie « Bâtiment ancien visage nouveaux regard sur la convention », p 05.

¹³⁶Projet culture 2000 publié sous forme d'un livre en 2003 inutile : « *La Reprise des monuments pratique de la réutilisation 40 visiter en Europe* », édition le moniteur.

¹³⁷Thèse Saloumina Touija, Lind, Suomenlinna (Helsinki Finlande), habitat urbain forteresse militaire, monument national, p.3

¹³⁸Claude, Brevan, *L'aventure de la récréation, construction d' hier usage d'aujourd'hui acte de colloque*

¹³⁹Ibid. p 9

l'histoire du monument concrètement, cette nécessité entraîne une réflexion sur les limites de l'intervention de beaucoup de monuments historiques qui restent immobiles.

Considérés uniquement comme objets de culture et ça ce que je le montrer dans la première partie mais il faut prendre en considération les formes et les structures l'édifice comme un patrimoine architecturale militaire spécifique et ces fonctions anciennes et nouvelles. Tout le travail sur un monument historique en façon de sa réutilisation tourne autour de cette dialectique forme et fonction et finalement est notre but principale, restauration et aménagement le fort de la Karraka afin de le rendre vivant et l'intégré dans la vie sociale, économique et culturel.

2. La réutilisation et l'intégration de la forteresse la Karraka à la vie contemporaine

La valeur d'utilisation d'un monument récupéré ne concerne pas seulement celle du l'édifice mais aussi son rôle dans la ville¹⁴⁰, et celle-ci c'est le cas de la forteresse et son importance pour la ville de la Goulette et les Goulettois. De ce fait, l'intervention ponctuelle sur le monument ne permet pas son intégration .c'est pour cela, avant de l'intervenir il faut tout d'abord penser à son importance, sa place et le rôle qui va jouer dans la structure urbaine et à la vie contemporaine après.¹⁴¹

« La notion de réutilisations est imposée comme une exigence à la fois économique, culturelle et social. Pour cette raison, la stricte conservation ne peut pas exclure la vie et ses compromis : elle nécessite, au contraire, la mise au temps présent des monuments historiques ».¹⁴²De ce point de vue, la réutilisation de « la Karraka » est considère comme une assurance pour la survie, une action vise à l'intégration de ce dernier a la vie des citoyens et la vie culturel de la Tunisie.

¹⁴⁰Richard Edwards, *Mémoire et nouvel usage : du monument au projet, acte de colloqué : construction d'hier, usage d'aujourd'hui*, Paris1998, p.75

¹⁴¹La Revue Horizon réutiliser le patrimoine pour ou contre ? Dossier de presse in revue « horizon n5 », septembre 2006

¹⁴²Bruno Foucard, *un bon usage du patrimoine : utiliser pour conserver ou conserver pour utiliser*

3. Une démarche spécifique de sauvegarde et de réutilisation du patrimoine fortifié le cas de « la Karraka »

« L'image défensive de la ville, caractérisée par ses remparts et ses forts, marque parfois l'espace urbain, à tel point qu'elle est souvent reprise par les guides de voyages, comme un élément faisant partie intégrante de l'identité urbaine et son patrimoine »¹⁴³.

Les murs du fort, les portes, les tours et les bastions sont des éléments qui composent le patrimoine fortifié. Par son volume, son architecture et ses techniques de construction, ce patrimoine nécessite une démarche spécifique de sauvegarder et de réutilisation, afin de l'intégrer dans la ville et la vie des citoyens.

La mise en valeur de la forteresse de la Karraka sera relevée sur quatre approches spécifiques¹⁴⁴ : urbaine, architecturale, financière et touristique.

3.1 L'aspect urbain :

Est relatif à l'appréciation de cette forteresse par les habitants qui sont toujours en contact avec ce panorama fortifié. Tout ça est bien précis selon l'enquête qu'on a fait avec les Goulettois qui montrent son affection à cet édifice. Ensuite, l'appréciation d'un monument signifie la manière dont il est en relation avec le paysage qui l'entoure, comment il s'inscrit dans un cadre naturel, aussi il s'agit d'un bien ou l'objet matériel que la valeur symbolique de l'édifice permet une lecture rapide et fonctionnelle de ce paysage, c'est pour cela que l'aspect urbain doit être pris en compte sur les plans d'urbanisme en liaison étroite avec le service des monuments historiques.

3.2 L'aspect architectural

Est relatif aux caractères architecturaux spécifiques des fortifications. Avant toute intervention sur celles-ci, une étude technique et architecturale doit être effectuée sur la Karraka, et cela à travers des études historiques et documentaires bien analysées.

¹⁴³Jean-Pierre, Dufay, *Notes sur le patrimoine*, Revue LAURIF, (institut d'aménagement et de l'urbanisme de la région d'Ile-de-France, N270, Aout 2000

¹⁴⁴Etienne, Poncellet, *le Nord, une région forte*, in op cite, *quel avenir pour le patrimoine fortifié* p .65.

3.3. L'aspect financier :

Ou l'évaluation des besoins financiers en matière des travaux d'entretien et de sauvegarde de cette forteresse. Par explication, l'évaluation des besoins financiers signifie que sur un nombre défini des monuments historiques l'architecte restaurateur possède un certain nombre d'information financière qui doit être suivi après un étude de projet selon le cas présente .

3.4 L'aspect touristique :

Est très important pour leur mise en valeur. La Karraka est non seulement un espace à voir mais surtout c'est un lieu à découvrir, toute une histoire, une architecture spécifique ainsi une inscription à revivre. C'est dans dimension que cet édifice patrimonial ne trouve jusqu'à aujourd'hui son arrangement qu'il mérite avec la société civile.

4. La fortification et la question des valeurs

François-Yves le Blanc stipule que « la fortification est à la fois monument trace, ouvrage mémoire et monument forme monument trace car « elle répond à une fonctionnalité poliorcétique première, s'adapter à la fois aux contraintes du terrain et à celles de l'armement.. »¹⁴⁵. Elle est voulue éternelle, représentative du pouvoir des princes, elle contribue à la défensif lui-même, mais le terrain où il doit être implanté. la fortification doit s'adapter à la fois aux contraintes de l'armement en ajustant ses capacités de réponse à l'artillerie adverse et à la topographie spécifique des lieux afin de s'y défilé, de les contrôler et de s'y fondre.¹⁴⁶

5. Le patrimoine fortifié a marqué l'histoire des peuples,

Par exemple le monument de la « Karraka » qui a façonné le paysage de la ville de la Goulette, par sa patrimonialisation qu'est justifié par rapport à plusieurs valeurs : son historique, son ancienneté et de sa remémoration.

¹⁴⁵François –Yves Le Blanc, *les Fortifications comme objet muséologique, Rencontre transfrontalière*, Vinadio 25-27 Septembre 2003 p : 4

¹⁴⁶Ibid. p.5

5.1 Valeur historique du fort « la Karraka » :

Il reflète l'histoire de des nations ainsi des guerres, il témoin l'histoire belliciste des lutte entre deux puissances militaire très connue dans l'histoire force espagnole et autre les Turcs, même il illustre la liaison étroite entre la guerre et la paix.

5.2 Valeur d'ancienneté de « la karraka » :

Il est si fin par large public, le culte de la valeur d'ancienneté de ce monument réside dans la conservation et de la restauration de son valeur historique qui c'est définit à travers les évènements historiques relatifs au monument « appelons historique tout ce qui a été et n'est plus aujourd'hui »¹⁴⁷ de ce point de vue le monument historique représente pour nous un stade particulier dans les développements d'un domaine de la création humaine.

5.3 Valeur de remémoration :

Valeur intentionnelle, constitue la transition vers les valeurs actuelles « contemporanéité » elle revendique pour le moment l'immortalité, l'éternel présent et la pérennité de l'état original un monument comme « la Karraka », doit être protégé de toutes actions destructrices de l'homme. Ainsi Françoise Choay¹⁴⁸ de sa part parle de trois valeurs différentes qui permettent d'identifier une histoire de l'art et de comprendre l'évolution des formes, des matériaux et de couleurs¹⁴⁹.

A) Valeur cognitive

Qui signifie que le monument possède un potentiel de témoignage historique qui sert comme support pour les recherches scientifiques et artistiques.

B) Valeur économique

C'est-à-dire que le monument historique joue un rôle très important dans l'attraction touristique des pays.

¹⁴⁷François, Furet, *Patrimoine, Temps, espace, Patrimoine en place patrimoine déplacé*, Edition Fayard, P.86

¹⁴⁸Françoise, Choay, *l'allégorie du patrimoine*, édition seuil, mai 1992, p : 34

¹⁴⁹Françoise, Choay, la référence d'Athènes leur la conservation artistique et historique des monuments, 1931, p, 15

C) Valeur artistique et esthétique :

Qui viennent en dernière position car elle est comprise par une minorité d'homme cultivé, attribuée beaucoup plus aux œuvres d'art et aux techniques de conservation.

La réutilisation et la sauvegarde est une pratique ancienne, elle a commencé avec le réemploi des éléments architecturaux¹⁵⁰. « Les monuments antiques ne sont pas seulement recyclés, ils sont avec autant de simplicité désinvolte, débités en pièces et morceaux réinsérés ensuite dans des constructions neuves, pour les embellir et les décorer »¹⁵¹. La réutilisation de monument comme le fort de la Karraka est considérée comme une partie de leur définition et assure l'éternité de la relation entre sa mémoire et son nouvel usage¹⁵². Sauvegarde et réutilisation

Réutilisation ou utilisation ? Selon Bruno Foucart¹⁵³. Les visites et l'animation culturelle représentent des utilisations complémentaires à la destination première d'un monument. La réutilisation, elle dépasse le cadre original, culturel et touristique pour une réintégration dans la vie socio-économique locale. La notion de réutilisation comme elle est définie par le dictionnaire de Larousse¹⁵⁴ renvoie à l'action de l'affectation d'un nouveau usage à un bâtiment.

L'affectation d'une nouvelle fonction à un monument est une très vieille action, mais la notion de réutilisation date seulement de cette dernière décennie¹⁵⁵, et de ce fait elle reste imprécise et confondue avec plusieurs concepts tels que la reconversion, la réhabilitation, le réemploi, la réanimation, le ré-usage... etc.

6-Les Sources généraux de la conservation et de la restauration.

Par « conservation » on entend toutes les opérations indispensables à la survie de l'œuvre c'est-à-dire élimination des causes de détérioration, par « restauration »¹⁵⁶ on désigne les opérations

¹⁵⁰Ministère de l'Environnement et de la vie, bâtiment anciens usages nouveaux regard sur la reconversion, p : 7

¹⁵¹Ibid. P : 34

¹⁵²Charte internationale sur la conservation et la restauration des monuments historiques et des sites (charte de Venise) Venise 1964

¹⁵³Bruno, Foucart, *un bon usage de patrimoine utilisé pour conserver pour utiliser*.

¹⁵⁴Hocine, Malika, *Restauration « réutilisation, contrainte et perspective mémoire de magister*, 2000, p.25

¹⁵⁵Dominique Rouillard, *l'Architecture contemporaine et monument historique*, p.20

¹⁵⁶Dossier de presse : *histoire des villes fortifiées, histoire, conservation, réutilisation et défis urbains*, exposition du 16 septembre 2010 au 16 janvier 2011.

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauvegarde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**

Complémentaires touchant à la présentation de l'objet, telles que réintégration, et restitution destinées à améliorer sa valeur esthétique et à lui redonner sa signification.

Lorsqu'il s'agit d'édifices déjà en ruine et n'ayant plus aucune utilité fonctionnelle la restauration se confond avec la conservation pour aspirer à la reconversion. Reconversion qui respectera l'esthétique initiale, tout en attribuant au monument une fonction afin de le faire participer à la vie sociale¹⁵⁷.

Au-delà de la préservation d'un édifice ayant un intérêt historique, on sait que la réutilisation est un facteur éminemment positif de sa conservation.

La réutilisation de la Karraka est un acte architectural qui interprète par l'introduction aisée d'une intervention contemporaine dans un ensemble préexistant, ou elle ne manque pas d'affecter l'intégrité des témoignages en place, la signification et la portée de message qu'il contient.¹⁵⁸

Cette tentative sur l'état de conservation et les facteurs qui peut affectant un monument historique c'est pour montrer que un monument comme la « la Karraka » malgré son importance stratégique et historique et son potentiel ce monument est resté marginalisé et en péril à cause de l'attitude qui a régné pendant longtemps à l'égard de cette période historique mais surtout à cause du manque des ressources et des moyens.

Au cours de la dernière décennie quelques projets de restauration et de sauvegarde ont vu le jour Toutefois, et compte tenu de son emplacement côtier et l'absence de la maintenance périodique, ses murs ont connu une forte dégradation (la proximité de la mer), ses murs ont connu une forte dégradation à cause de l'humidité et e de la salinité très élevée du milieu naturel.

Son emplacement stratégique (à l'entrée de la ville près de la plage et du port).

Climat maritime, emplacement côtier, vent marin tous ces facteurs peut abîmer le monument,

Il faut alors avertir un appelle de conscience et d'urgence pour sauver et protéger cet édifice et le relancer dans la vie de authentique.

¹⁵⁷Richard, Edouard, *Mémoire e nouvel usage du monument au projet acte de colloqué : construction d'hier, usage d'aujourd'hui*, Paris1998, pp.80-81

¹⁵⁸Philippe, Post, *Inventaire et état de conservation des monuments défensifs in quel avenir pour le patrimoine fortifié*, acte de colloque, Lille décembre 1992, édition Picard 1995, p : 46-51

Mon premier concerne à travers ce projet qui se propose est de combler ce vide par l'exploitation de ce monument qui est menacée d'être détruit et le il s'agit de tirer profit de le restaurer et de le réintroduire dans la vie d'aujourd'hui. La Karraka offre un exemple d'un type de construction distingué, donc mon Gand intérêt est l'étudier, sauvegarder et de proposer un plan de mise en valeur.

6. Expérience et cas évidents choisi comme exemple de sauvegarde et de réutilisation.

Dans cette partie, j'ai choisi deux cas spécifique le cas de La citadelle **Belle-Ile-en-Mer** aménagée par Vauban et **le fort de Nîmes** aménagé par Andrea Bruno

En raison de leur situation et leur influence urbaine et naturelle importante, les fortifications ont joué un rôle considérable dans l'engagement de la ville. De ce fait, ils ne peuvent pas être négligés dans tous les plans d'aménagement urbain ou paysager d'aujourd'hui.

Dans la plupart des villes fortifiées, l'enceinte s'impose comme une contrainte en matière d'urbanisme et une problématique d'aménagement.¹⁵⁹ Mais plusieurs expériences ont montré que la réunion, et la liaison, entre l'intérieur et l'extérieure de la ville sont assurées par la piqûre des fonctions tout autour des fortifications¹⁶⁰.

Ce qui nous intéresse ici c'est l'exemple de citadelles qui sont aussi des éléments qui composent la ville. Par exemple en France, Elles ont fait l'objet d'une grande action sauvegarde et de réutilisation ces dernières années. Plusieurs exemples attestent le succès de réutilisation de ces citadelles.

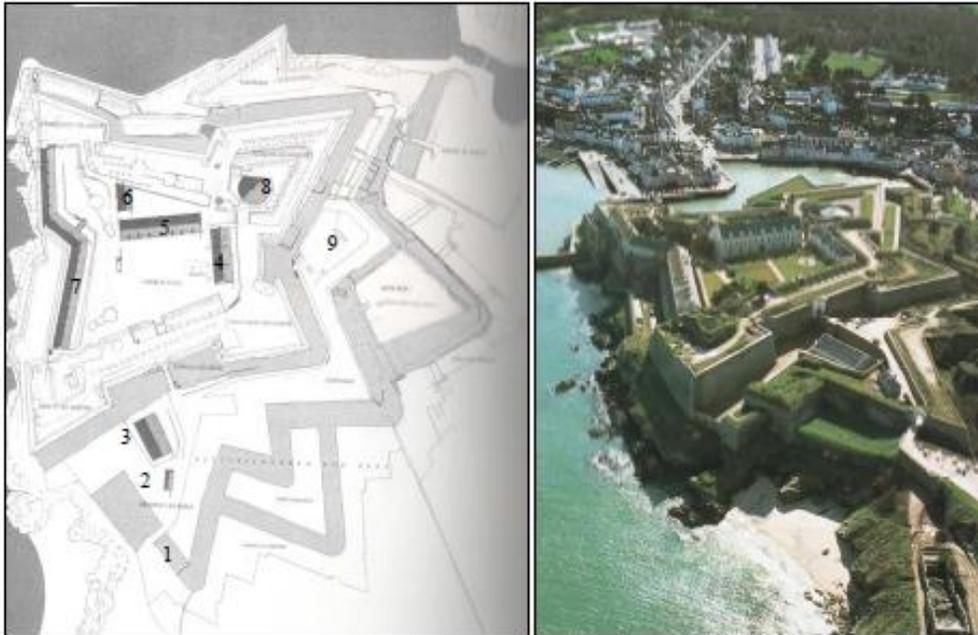
Les fonctions introduites a l'intérieures des bâtiments qui composent les citadelles sont diverse relèvent d'une seule thématique (éducative, sportive, touristique...) l'exemple de la citadelle de **Belle Ile de mer** est le plus illustrative en matière de restauration et de réutilisation.

¹⁵⁹Raoul, Paul, l'enceinte fortifiée du Quesnoy, un exemple de valorisation, in op cite, quel avenir pour le patrimoine fortifié: 71-72

¹⁶⁰Dossier de presse : habiter les villes fortifiées, conservation et défis urbain, Exposition du 16 septembre 2010 au 16 Janvier 2011

L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la Karraka » à la Goulette

La citadelle **Belle-Ile-en-Mer** aménagée par Vauban en 1683 et modifiée tout au long des XVIII e et XIX siècle fut désarmée en 1952. En 1960¹⁶¹ , elle se trouvait dans un état de vieillesse alarmant et ne fut sauvée que grâce à l'action de possesseurs privée.M.et Mme Larquetoux, qui de 1960 à 2002 installèrent avec le soutien de l'architecte Philippe Prost, toute leur énergie à restaurer et rendre abordable au public l'ensemble du site¹⁶² .



Vue en vue plan de la citadelle

vue aérienne de la citadelle

Figure 5-1 : La Citadelle Belle-Ile-en-Mer

Source : <http://www.belle-ile.com/>

✚ bâtiments qui composent la citadelle sont réutilisés comme suite :

¹⁶¹ Prost, Philipe, La citadelle de Belle-Ile-en Mer, in quel avenir pour le patrimoine fortifié p.70

¹⁶²Dossier de presse : Habiter les villes fortifiées, histoire, conservation, réutilisation et défis urbains, exposition du 16 septembre2010 au 16janvier ,2011

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**

- L'arsenal abrite le musée d'Art et d'histoire
- Le grand quartier et le pavillon des officiers abritent hâtelle espaces extérieures ont aménagés en jardin

L'expérience française en matière de restauration et de réutilisation des forts détachés constitue une des références parmi les plus abouties conduites au XXe siècle¹⁶³. Pôle universitaire, bibliothèque municipale cave d'affinage de fromage, cite numérique ...etc. Sont diverses fonctions qui peuvent être injectées dans un fort militaire¹⁶⁴

Dans le respect du caractère architectural, et les techniques constructives, **le fort de Nîmes**¹⁶⁵ a fait l'objet d'une réhabilitation, pour percevoir la faculté de droit, d'économie et de lettres, ainsi que la direction de l'Université. (Voir fig. 5.3 et 5.4 p.115)

Les travaux d'arrangement à cette nouvelle activité sont dirigés par l'architecte Andrea Bruno en partenariat avec Rehab Imed, depuis 1991.

Le 11 octobre 1995 est baptisé le nouveau pôle universitaire¹⁶⁶. Le projet de restauration et réutilisation de ce fort militaire, construit en 1685, illustre bien l'harmonie qui peut exister entre l'ancien et le nouveau. (Voir fig. 5.4 p.115)

Une bonne habilité des éléments anciens et nouveaux se dégage de l'édifice, les interventions modernes ont été marquées par des textures différentes .voir figure N° 4-3¹⁶⁷

¹⁶³ Philippe, Prost, inventaire et état de conservation des monuments défensifs in quel avenir pour le patrimoine fortifié, acte de colloque, Lille décembre 1992, Édition Picard 1995, p46-61

¹⁶⁴ Christophe, Pommier, Patrimoine militaire en milieux urbains : réussite et combat à mener, acte de colloque valoriser les patrimoines militaires, Brest 23-25 octobre, 2008, p : 3

¹⁶⁵ Ibid, p.3

¹⁶⁶ Ibid, pp.3-4

¹⁶⁷ Ibid, p :3

L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la Karraka » à la Goulette



Figure 5-2 : ancien visage de Forte de Nîmes



Figure 5-3 : fort de Nîmes Aujourd'hui



Figure : 5-4 une partie de mur de l'Université **Figure 5.5:** transformation de Fort en un site Universitaire

7. La fortification et le patrimoine mondial

7.1 Exemples de « Vauban ».

Le 7 juillet 2008 douze sites fortifiés par **Vauban** sont inscrit sur la liste du patrimoine mondiale ¹⁶⁸. La sélection des sites a été réalisée par un comité scientifique composé d'expérimentés nationaux et internationaux (historiens, archéologues, architectes...).

Sous la direction du Ministère de la Culture et de la Communication, du ministère de l'Ecologie et Développement Durable et du Ministère de la Défense Français. Cette inscription vient après une analyse scientifique ordonnée et rigoureuse, pour les sites les plus authentiques, les mieux conservés et les plus représentatifs de l'œuvre de Vauban.

Exemple de site :

La citadelle d'Arras, la place forte de Neuf-Brisach, l'enceinte urbaine et la citadelle de Saint-Martin de Ré, les tours observatoires de Saint-Vast-la-Hogue...etc. ont été choisis à la base de trois critères de sélection (I-II et IV)¹⁶⁹.

Après cette inscription, les villes regardées, ont élaboré des programmes de mise en valeur de ces exceptionnels¹⁷⁰, Animation culturelle, exposition, et visites organisées permettent de sensibiliser les citoyens sur l'importance de ce patrimoine, qui pour certains symbolise une partie de l'histoire.

¹⁶⁸Réseaux des sites majeurs de Vauban, inscription des fortifications de Vauban sur la liste du Patrimoine mondiale, Dossier de presse

¹⁶⁹Réseaux des sites majeurs de Vauban, les fortifications de Vauban à Briançon, dossier de Presse.

¹⁷⁰Réseau des sites majeurs de Vauban, les fortifications de Vauban Briançon, Dossier de Presse

8. Conclusion

L'architecture militaire était conçue pour défendre le territoire et l'indépendance des nations de ce fait elle demeure un élément essentiel de l'histoire des peuples.

Aujourd'hui, l'intérêt historique, scientifique et économique de cette architecture, justifie sa patrimonialisation. Ce statut de patrimoine acquis par les fortifications et les ouvrages militaires rend leur sauvegarde et leur mise en valeur une nécessité pour la conservation du témoignage et les événements qui approuvent leur construction.

Le concept de réutilisation adaptée par ces différents exemples m'a donné la capacité de mettre le contexte urbain, économique et social pour mon cas d'études dans le contexte adéquat et nécessaires pour en éviter l'abandon.

Ce chapitre et les exemples de réutilisation de la citadelle **Belle-Ile-en-Mer** aménagée par Vauban et **le fort de Nîmes** tel nous a permis de mieux nous familiariser les ouvrages défensifs et leur problématique liée à la patrimonialisation ceci est approcher notre cas d'étude le fort de « **la Karraka** ». Donc il faut non seulement ne pas démolir mais surtout consolider, nettoyer, adapter dans la vie urbaine, un monument historique comme la Karraka de la Goulette a joué un rôle défensif très important dans l'histoire de la Tunisie mérite d'être mise en valeur, ce monument historique peut offrir un cadre plus original et plus typique aux objets d'art. Cette manière de procéder, offre l'avantage de faire profiter le musée, de l'intérêt qu'éveille un édifice ayant une réelle valeur historique.

Les réutilisations de notre cas d'étude appuyé sur une démarche spécifique afin de sauvegarder son authenticité, cette typologie de monument nécessite une étude historique, sociologique et urbanistique qui relève non seulement l'acceptation des citoyens pour cette nouvelle fonction injectée dans le monument mais aussi dans l'utilisation d'un édifice qui relevait le principe d'aménagement, c'est qu'il faut à tout prix préserver l'architecture et la décoration originales de l'édifice.

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**

Il n'est pas facile de transformer un bâtiment ancien construit pour une autre fin, sans modifier le système de communication entre ses diverses parties pour indiquer clairement au visiteur le parcours qu'il doit logiquement suivre et utiliser au mieux l'espace disponible.

Il convient de procéder à tous les travaux de restauration et de réparation avant d'installer le musée.

Le choix d'installer des musées dans les bâtiments anciens s'inspire bien souvent de considération d'économie et de commodité car on estime qu'il vaut mieux utiliser les bâtiments existants qu'en construire de nouveaux. Pour le cas de la Karraka, il s'agit de sauver un édifice ancien de l'abandon ou de transformations regrettables en lui donnant une utilité pratique et culturelle.

Chapitre VI « Cas d'étude : « Projet de sauve garde et de mise en valeur

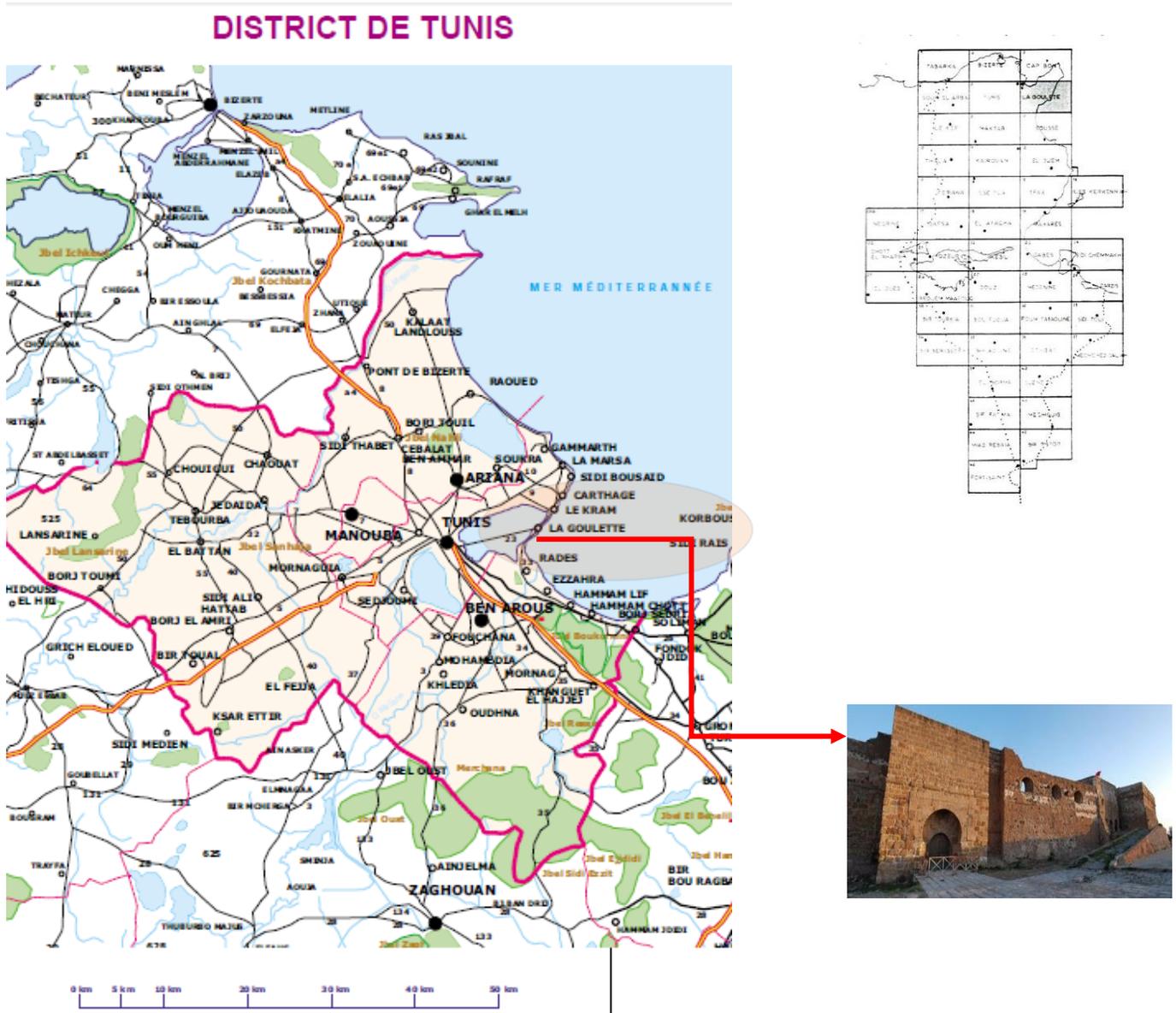


Figure 6.1 : Localisation de la ville et Son Fort « la Karraka »

Source : Atlas de Tunisie .PDF /Atlas Préhistorique de la Tunisie /La Goulette

1.) Localisation de fort et de la ville de la Goulette

Ce monument se trouve à la Goulette «Halk al-Wâd» située dans la Banlieue nord de Tunis. Il s'étend sur 18000 m² et constitué de deux bastions (Sainte Barbe et Saint Georges) reliés par une courtine. Les murs extérieurs sont hauts de 20m et l'édifice est doté d'une seule entrée de la partie ouest¹⁷¹.

Cette citadelle fut construite au XVI siècle a connu plusieurs interventions de modification, d'extension et de remaniement dont les plus importantes datent du début du XIX^{ème} siècle. Malgré son emplacement stratégique et son importance historique, ce monument est actuellement en état déplorable.

Environ 10 kilomètres de la ville de Tunis, La Goulette est une ville portuaire avec environ 78 000 habitants. Dans l'antiquité il a été considéré comme une banlieue de Carthage, mais par le 15^{ème} siècle, seul le "borj" est resté connu comme "Karraka» -et il a été successivement agrandi et reconstruit par Khaireddine connu comme Barberousse, amiral de la flotte de Soliman. Khaireddine a été battu en 1536 par Charles V, qui lui succède et qui a établi la domination espagnole sur la région depuis environ 40 ans jusqu'à l'arrivée des Turcs¹⁷².

Il a fallu attendre le 19^{ème} siècle que les habitants ont jugé nécessaire de développer un port. La position favorable du port de la Goulette explique le développement rapide de l'agglomération voisine¹⁷³ La Goulette est limitée au Nord par le canal de Khaireddine ,le lac de Tunis de cote ouest ,les plages de la mediterrannee du cote Est ,le cote qui lui a donne la caracteristique d'une ville de mer .

.La ville deviendrait un point de convergence des réseaux routiers et ferroviaires à travers le temps présent, que de nouveaux systèmes de la route sont encore en cours d'élaboration; l'axe Rades-

La Goulette, par exemple, permettra de relier la banlieue nord de Tunis avec son banlieue sud avec un 260 mètres pont à haubans, le premier de son genre en Tunisie.

¹⁷¹Raoul Darmon, « *La Goulette et les Gouletteois*, S.T.D.Tunis, 1969p.14

¹⁷²Mr.Deloge, « *Projet d'aménagement de l'extension de la Goulette* » dans *Économie et sociale de Tunisie*N.78 de Juillet 1953

¹⁷³Marcel Gondolfe, « *la Goulette avant l'occupation française* »

2.) Le Musée

D'après l'enquête, les citoyens préfèrent avoir une salle d'exposition temporaire qui change périodiquement de thème leur donnant l'occasion d'avoir des choses différentes.

Ils proposent aussi de faire profiter les jeunes en leur faisant découvrir l'historique du monument dans ce cadre spécifique

D'après les contacts faits avec les responsables de la Municipalité ils proposent d'aménager un musée de la marine qui relate effectivement des épisodes de l'histoire de la Goulette et de la Karraka plus précisément .il faut noter que le musée actuel ne possède aucun espace de service ni de dépendance technique ou administratives nécessaires pour tout musée.

Ce musée pourra avoir une exposition d'autant plus ou il communiquait dans le passé avec galeries voisines, ces galeries ont un accès par la façade latérale, qui offrira au musée un accès de service, le choix d'installer des musées dans les bâtiments anciens s'inspirent bien souvent de considération d'économie et de commodité car on estime qu'il vaut mieux utiliser les bâtiments existants qu'en construire de nouveaux .

Pour le cas de la Karraka, il s'agit au contraire de sauver un édifice ancien de l'abandon ou de transformation regrettables en lui donnant une utilité pratique et culturelle.

Ce monument historique peut offrir un cadre plus original et plus typique aux objets d'art .cette manière de procéder offre l'avantage de faire profiter le musée de l'intérêt qu'éveille un édifice ayant une réelle valeur.

Il n'est pas facile de transformer en musée un bâtiment ancien construit pour une autre fin. Sans modifier le système de communication entre ses diverses parties pour indiquer clairement au visiteur le parcours qu'il doit logiquement suivre et utiliser au mieux l'espace disponible.

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**

Le principe d'aménagement, c'est qu'il faut à tout prix préserver l'architecture et la décoration originales de l'édifice. Il convient de procéder à tous les travaux de restauration et de réparation avant d'installer le musée.

Le musée est un établissement permanent créé en vue de conserver d'étudier et mettre en valeur par des moyens divers et essentiellement d'exposer des objets d'intérêt historique artistique.

L'organisation des musées attributaire de contraintes liées à l'utilisation de bâtiments anciens : sécurité, éclairage, climatisation, décoration, scénographie.

Enfin le problème technique auquel se sera duel celui du cout d'entretien des bâtiments lorsqu'il s'agit de monuments historiques faisant partie du patrimoine national.

- ✚ Le musée doit être un lieu vivant de rencontre, un centre d'intérêt artistique et historique mais aussi un lieu accueillant. Tels étaient les outils dont je me suis assistée pour tenter de proposer une intervention dans ce monument imposant qui est en train de se dégrader, ce monument doit être tenir compte des contraintes ci- dessus citées afin que la solution proposée soit en harmonie avec les composantes urbaines, environnantes, et surtout grader et mettre en valeur le cachet de monument.

.3. Le programme Proposé

Un programme proposé pour le ministère de la culture

- Amélioration l'état du Monument
- Créer d'autres activités culturelles

Un Programme proposé pour l'I.N.A.A

- Programme de dégagement du R.D.C
- Restauration des espaces et façades dégradées
- Centre culturel

Un Programme proposé municipalité de la Goulette

- Résultat de l'entretien avec le maire de la commune et l'architecte de la municipalité.
- Bibliothèque
- Amélioration l'espace pour la création du musée
 - ✓ Exposition temporaire (exposition de peinture)
 - ✓ Exposition permanente
 - ✓ Histoire de la Goulette
 - ✓ Activités culturelles (spécialement pour jeunes)
- Spectacle son et lumière
- Eclairage extérieur du monument
- L'environnement immédiat (la place, le canal, les activités de commerces et de loisirs)

Programme proposé

- Création d'un musée
 - ✓ Exposition temporaire (exposition de peinture)
 - ✓ Exposition permanente
 - ✓ Histoire de la Goulette

- Extension de théâtre actuelle
- Club de jeunes
- Salles de projection audio visuelles
- Bibliothèque

4 .L'organisation du fort

4.1 Choix de matériaux

✚ L'intervention sur « la karraka » doit être menée aussi bien pour

1-Dégager l'édifice des constructions adossées à la demi-lune

2-Essayer de garder le cachet des façades et remédier aux parties.

Pour les façades avec couche :

Conserver l'enduit en bon état, refaire l'enduit désagrégé ou tombé, remplacé par un enduit semblable en composition et en couleur.

Il est utile de rappeler que les espagnoles ont obtenu la chaux et le plâtre de la ville de Tunis.

Pour les façades avec pierres sans enduit.

Les pierres d'origine romaine ont été obtenues par les espagnoles des ruines de l'aqueduc d'Hadrien aux abords de Carthage.

Les pierres endommagées peuvent être nettoyées des saletés qui s'y sont collées, ou remplacées par des pierres de la même origine.

D'après les renseignements recueillis à l'I.N.A.A sur les matériaux disponibles pour la restauration des monuments, ces pierres se trouvent sous des nappes d'eau disponibles actuellement à « Oued Melliane », ou dans des carrières comme à « Chouchet Rades ».

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**

Dans les parties des façades consolidées en 1966 avec des pierres taillées blanches traitées par endroits avec enduit ou par des briques ce qui a donné à la façade une allure de façade « raccommodée » du à la présence de plusieurs matériaux « greffes » en même temps.

Il est nécessaire de reprendre ces parties en utilisant un seul matériau : une pierre ressemblant (dimensions, couleur) à la pierre primitive, il faut avoir le soin de n'employer que de la pierre d'égale nuance.

Les constructions comme les individus prennent certaines habitudes d'être avec lesquelles il faut compter, ils ont leur tempérament qu'il faut étudier et bien connaître avant d'entreprendre un traitement régulier. La nature des matériaux, la qualité des mortiers, le sol, le système générale de la structure par points d'appuis verticaux ou par liaisons horizontales, le poids et la concrétisation des voutes, l'élasticité de la bâtisse, constituent des tempéraments différents.

Entreprendre une restauration d'un monument, c'est mener une suite de manœuvre qu'il faut modifier chaque jour par une constante observation. Puisque tous les édifices dont on entreprend la restauration ont une destination, sont affectés à un service, on ne peut négliger de côté d'utilité pour se renfermer entièrement dans le rôle de restauration d'anciennes dispositions hors d'usage.

Sorti des mains de l'architecte, l'édifice ne doit pas être moins commode qu'il était avant la restauration.

L'architecte doit concilier son rôle de restauration avec celui d'artiste chargé de satisfaire à des nécessités imprévues d'ailleurs le meilleur moyen pour conserver un édifice .c'est de lui trouver une destination et de satisfaire si bien à tous les besoins que commande cette destination.

Et surtout s'il s'agit de créer un nouveau membre dans le monument il ne fut pas chercher à dissimuler ce nouveau membre.

L'architecte doit agir comme l'opérateur adroit et expérimenté qui ne touche à un organe qu'après avoir acquis une entière connaissance de sa fonction et qu'après avoir prévu les conséquences immédiates ou futures de son opération.

Viollet le duc écrivait : « je laisse tomber sur ces pierres muettes un regard d'amour... je cherche leur maladie, leur souffrances, nous nous comprenons mieux ».

4.2 Les espaces intérieures de musée :

4.2.1 La scénographie dans le musée :

Pour que notre projet soit apparaitre une réussite, on à besoin d'une organisation bien détermine base sur des outils de mise en espace pour un milieu adéquat et favorable.

- ❖ Le Musée aura une salle aménagée pour une d'expositions temporaires.
- ❖ Une autre salle sera lieu d'exposition de documentations objets, relatant l'histoire de la Goulette et de « la Karraka ».
- ❖ Une salle aura aménagée pour une exposition permanant : exposition des tableaux en carton explique l'occupation de la Goulette et son fort par Charles-Quint
- ❖ Une autre salle pour exposer des fusille utiliser par les espagnole existent aujourd'hui dans le musée National de l'armée en Tunisie (l'idée de l'emprunter pour les expositions temporaire)
- ❖ Une autre salle pour l'exposition de bibliographie des livres et des cartes postales anciennes

- ❖ Deux salles de projection
 - Une salle sera aménagée pour les enfants, elle sera lieu de projections de diapositives et de films relatant l'histoire du monument lors de visites scolaires organisé, à part une variété de projections (les jours de vacance) de films pour les enfants.
 - Une autre salle servira de projection pour adultes

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**

- ❖ La salle polyvalente sera lieu de spectacles de sons et de lumière : reproduction de scènes historique de l'occupation espagnole en Tunisie dans ce cadre impressionnant accompagné par une musique harmonieuse.

Ce cadre servira pour l'exposition de canons qui se trouvait avant dans la Karraka. Voir photos annexe page 157.)

Donc ce musée va jouer un rôle fondamental pour connaître l'histoire de la Goulette et de son fort la Karraka.

4.3 Intention et partie architecturale

-Dégager l'édifice de la construction qui s'est adossées à la partie arrière du monument pendant la colonisation.

- **Les façades extérieures** : Garder le cachet de l'édifice, texture, couleur, hauteur.
- **Les façades intérieures** : Par rapport au programme propose, voir les problèmes d'accès, d'éclairage

A cause de le rapproche de l'édifice au port il faut mettre on considération d'utiliser des matériaux de constructions contre l'humidité et la salinité de la mer.-
Exploiter l'accès de la lumière naturelle pour l'éclairage du musée

4.3.1 Les accès :

- Garder les entres existantes, restaurer les portes dégradées, proposer des entrée :
- L'entrée de service pour le musée a l'emplacement de l'entrée latérale , l'entrée pour le club de jeunes à l'emplacement de la porte en barreaux de fer ,une seconde entrée pour la bibliothèque.

L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la Karraka » à la Goulette

Le monument offrira un éventail d'aménagement et d'activités variées permettant un choix pour les citoyens pour participera à l'animation de la commune de la Goulette

4.3.2 Le club de jeunes

Il est clair d'après l'enquête et l'analyse qu'il y a un manque d'équipement de loisirs .Les jeunes insistent sur la variété des activités à proposer donc il est souhaitable de créer un noyau d'activités pour les jeunes renfermant plusieurs branches se regroupant autour d'un espace en gardant une relation entre les différents espaces.

Le ménagement d'un club de jeune dans ce cadre permettra aux jeunes de se rencontre de se connaitre. Il sera un lieu de détente, de distraction et d'échange. Une large gamme d'activités peut y être pratiquée (bricolage développement, photo, activités de créations artistiques, jeux, distractions...)

On doit laisser aux jeunes une grande initiative quant aux activités qu'ils désirent organiser.

4.3.3 La bibliothèque :

C'est une collection organisée de livres et des périodiques imprimés ou autre documents, notamment graphiques, ainsi que le service de personnel chargé de faciliter l'utilisation de ces documents par les usages à des fins d'information, de recherche, d'éducation ou de récréation.

La bibliothèque publique a pour objet de mettre ces documents à la disposition d'un publique de tous âges et de toutes catégories socio-professionnelles.

Elle comportera une salle de lecture, une section pour les enfants, des locaux de préparation des livres, magasin de stockage d'ouvrage, une salle en relation avec la mosquée pour des lectures plus calmes du coran.

5. L'espaces culturels et de loisirs

D'après le contact avec les citoyens de la Goulette, il y a une nécessité d'assurer à tous l'accès aux loisirs, cette nécessité exige de trouver les réponses adaptées. Il faut ménager les infrastructures d'accueil indispensables pour permettre l'épanouissement des activités.

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**

Pour la majorité, le véritable temps de loisir se situe le dimanche, autre temps privilégié pour le loisir : les vacances spécialement pour les jeunes.

Pour la plupart des individus, il n'y a pas une activité préférée mais plusieurs, pratiquées de façon plus ou moins intense selon le temps disponible, les opportunités sociales ou matérielles au intérêt

En ce qui concerne les équipements de rencontre et d'échange notamment pour les jeunes, l'équipement le plus réclamé est un petit foyer ou club de quartier plutôt que la grande maison de jeunes.

On retiendra l'intérêt que présentent des formules de banalisation et de polyvalence, voire d'intégration des installations dehors des avantages à en attendre sur le plan de l'animation fréquentation plus importante car plus diversifiée dans ses composantes ,meilleures possibilités d'accueil et d'encadrement.

Synthèse :

Mon projet consiste à la création d'un Musée dans un le monument historique le fort de « la Karraka », ses objectifs seront multiples et sera composé de plusieurs activités culturel :

La présentation des éléments qui marquent l'entrée de l'Espagne en Tunisie.

De ce fait, mon rapport s'articule autour de deux axes principaux :

- 1- la mise en valeur de monument et l'importance historique de l'héritage espagnole en Tunisie
- 2- la conception du Musée selon les normes scientifique tout on tenant compte des espaces disponible dans le musée et du circuit de visite bien mis en place

Ce musée sera compose de différents section organisées selon des critères chronologique et thématique adapte à une atmosphère adéquate au rôle militaire qui joue le monument dans l'histoire, favorisant un contact facile et agréable pour les visiteurs avec les pièces exposées grâce a une signalétique convenable et méthodique.

Notre objectif est de grouper les trouvailles nécessaire pour crée une ambiance culturel et historique dans le monument, réuni tous les pièces formants l'héritage matériel est immatériel espagnole et mettre en valeur dans musée.

Le musée sera ménager selon les usages architecturaux et décoratifs qui peuvent elles-mêmes devenir un œuvre d'art appart entière.

L'exposition est le moment et lieu ou les objets sont présentés au public afin de lui tenir un discours qui peut servir de base de recherche et produire de nouvelles connaissances.

 **« L'exposition dans le musée »**

Avant de commencer la visite dans le musée il est important de donner au visiteur un bref aperçu historique sur l'évènement de l'occupation espagnole en Tunisie. Pour qu'il soit bien encadrer ultérieurement lors de la visite des sections.

A l'entrée de Musée on propose, que soit exposée une maquette qui décrit le Monument de point de vue architecturale et urbanistique.

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**

D'abord, L'exposition dans le musée constitue des manifestations culturelles et historiques par excellence, en transmettant un certain nombre d'informations sur des événements historiques et culturels relatant l'occupation espagnole pour le territoire tunisien et la Goulette en spécificité.

Par exemple la salle où il aura aménager les documentations objets relatant la Goulette et sa Forteresse , cette salle va jouer un rôle important pour éclairer l'histoire de construction de monument à travers les ouvrages historiques ,les anciens cartes postales qu'on peut l'emprunter de l'archives nationale pour un exposition temporaire ,l'exposition permanant aussi de tableaux en carton qui montre l'occupation de la Goulette et sont Fort Par Charles-Quint en 1535 accompagnant des cartes et des plans pour circonscrire le cadre géographique et historique de cet événement intitulé « l'entrée de Charles Quint en Tunisie et l'occupation de la Goulette »

D'autre motivation culturel aura lieu dans le musée, tel que la salle polyvalente qui sera un lieu de spectacles de sons et de lumière : reproduction de scènes historique de l'occupation espagnole en Tunisie dans ce cadre impressionnant accompagne par une musique harmonieuse même la .salle qui sera aménagée pour les enfants devra être un lieu de projections de diapositives et de films relatant l'histoire du monument lors de visites scolaires organiser, à part une variété de projections (les jours de vacance) de films pour enfant Une autre salle servira de projection pour adultes .

Le musée va traiter aussi un thème très intéressant la salle d'où aura organisé une exposition temporaire l'idée était emprunté des canons qui existent au paravent dans le fort mais seront conserver aujourd'hui dans le Musée Nationale de l'Armée Tunisien.

Ainsi le musée exhibe une visiter à les Galeries intérieur qui offrent une harmonie architecturale très intéressants au niveau de monument et qui garder jusqu'à aujourd'hui son cachet spécifique, le texture, couleur et .hauteur...etc.

Je voudrai à travers cette exposition de convier un public toujours nombreux et diversifies : les visiteurs de toutes nationalités surtout les Espagnole, les chercheurs les archéologues, les étudiants, les scolaires les enseignants et les familles à admirer cette collection, pour cela un ensemble de moyens seront pris pour faciliter de comprendre l'importance de ce monument historique.

Conclusion

Le monument de Karraka offre un exemple distingué d'un type de construction donc il faut l'étudier, sauvegarder et de proposer un plan de mise en valeur de cet édifice.

De ce bien immeuble il s'agit de tirer profil, de le restaurer et de le réintroduire dans la vie d'aujourd'hui

Quant à l'idée de valorisation de cet édifice, elle tiendra en compte la nature, de l'emplacement et le contexte historique dans lequel il fut construit. On peut voir remarquer alors sa grande utilité pour le tourisme le tourisme tunisien. , ce projet va essayer de proposer un produit touristique un peu spécifique et innovateur, à cause de la richesse de ses espaces intérieure et extérieure.

En effet, ce monument se situe à 800 mètres du Port de la Goulette où plusieurs croisières accostent chaque mois. Ainsi, il se trouve sur le circuit touristique-culturel de la Banlieue Nord de Tunis englobant le site archéologique de Carthage et le village historique de Sidi Bou-Saïd. L'emplacement de fort par rapport à la commune de la Goulette à l'entrée de la ville, elle reçoit aussi bien les arrivants de Tunis par l'autoroute que les arrivants de la banlieue sud, elle est le point repère pour les estivants qui arrivant par le train TGM diriger vers la plage en passant près de « là Karraka ».

Pour ce, sa valorisation et son intégration dans les circuits culturels et touristiques sera d'une grande rentabilité pour le tourisme tunisien. Toutefois, il s'agit d'un musée de de valeur culturel, plus un espace culturel et un espace d'animation.

La présence de la forteresse a un une grande importance pour les Goulettes ou les habitants de la Goulette qui sont attaché à ce monument.et ca était très remarquable à travers l'enquête que je le fait avec un pourcentage accès bien positive pour comprendre sa grand valeur aux cœurs des habitants.

Liste bibliographique

Ouvrages généraux

Françoise, Choay, *Allégorie du patrimoine, édition seuil*, Paris Mai 1992

Françoise, Choay, *le patrimoine en question, anthologie pour un combat*, édition seuil, octobre 2009

Leonardo, Benevolo, *Histoire de la ville, Édition parenthèse*, 2004

François, Furet, *Patrimoine, Temps, Espace, patrimoine en place patrimoine déplacé*, Édition Fayard

Jean, Davallon, *Le don du patrimoine, une approche communicationnelle de la patrimonialisation*,
Édition : Lavoisier 2006

G, Duval, *restauration et réutilisation des monuments anciens : techniques contemporaines*, Margada,
Bruxelles 1990

G.H. Bailly, *le patrimoine architectural*, Édition DLTA VEVEY, 1975

Paule, Sebag, *Cartes, "plans et vues générales de Tunis et de la Goulette aux XVII^{ème} et XVIII^{ème}
siècles"*, Etudes maghrébines, Mélanges Charles-André Julien, PUF, 1964, p. 89-101.

Camilo, Boito, *conserver ou restaurer, les dilemmes du patrimoine*, Édition de l'imprimeur .2000

Gustavo, Giovannoni, *l'urbanisme face aux villes anciennes*, seuil, France, 1998
Duval(G),
restauration et réutilisation des monuments anciens : techniques contemporaines, Margada, Bruxelles
1990

Mikel et Vilar, Juan Bta, *Plan et carte hispanique de l'Algérie XVI-XVIII siècles*, Publications de
L'institut de coopérations sur le monde arabe, Madrid ,1992

Neji, Djelloul, *Les fortifications côtières ottomanes de la Régence de Tunis (XVIII^{ème} – XIX^{ème} siècles)*,
2 vols. Zaghouan, 1995.

Monchicourt, *l'expédition espagnole de 1560 contre l'Ile de Djerba*, Paris, 1913

Jean, Gainage, «*La population de la Tunisie vers 1860 : Essai d'évaluation d'après les registres
fiscaux*», Etudes maghrébines, Mélanges Charles-André Julien, PUF, 1964

Léon (P), *la vie des monuments historique : destruction*, Édition A et J Picard, Paris 1951

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**

Pierre, Frier Laurent, *la mise en valeur du patrimoine architecturale*, Édition du moniteur, Paris 1979

Nicolas, Detry, Pierre Prunet, *Architecture et restauration : sens et évolution d'une recherche*, Margada, Bruxelles 1990

Powell, Kenneth, *l'Architecture transformée, réhabilitation, rénovation, réutilisation*, édition seuil 1999.

Viollet -Le Duc, *Histoire d'une fortification*, édition pierre Margada

Viollet -Le Duc, *Dictionnaire raisonne de l'architecture française de XV^{ème} siècle au XVI^{ème}, tome I*, édition B BANCE, 1854

Laiszlo, Gero, *château fort de Hongarie*, édition Printed in Hungary 1969

Abdeljalil, Temimi, *Etude sur l'histoire du Maghreb Ottoman au XVI^e siècle*, édition, la Fondation Temimi pour la Recherche Scientifique et l'Information, Tunis, 2009

Herausgegeben Von Sabine Haag Und Katja schmtz-Von Ledebur, *Kaiser Karl V. erobert Tunis*, Kunsthistorisches Museum ,2013

Jean, Vitt, *Histoire des 25 derniers rois de Tunis : du Malheur des Hafsides, de la prise de Tunis par Charles-Quint { ... }*, de Kheyr- Ed-Edin Barberousse

Janneau, Guillanne, *l'architecture militaire en France*, édition, Garnier .1994

Rachid, Bellalouna: *Réhabilitation des quartiers populaires en Tunisie, les politiques, les programmes et les montages institutionnels et financiers. Actes de la conférence Internationale, 20^{ème} Anniversaire de l'ARRU*, Tunis Octobre 2001.

Fathi, Mansouri: *Les projets de développement urbains, Financement et recouvrement, le cas Tunisien. Séminaire international sur Habitat insalubre et stratégies d'intervention*, Meknés, Mai 1994.

Fathi, Mansouri, *Politique alternative pour une meilleure intégration urbaine : Le cas du projet de réhabilitation et de restructuration du Kram-Ouest*, Tunis Mars 2003.

Article :

L'expédition ottomane de Tunis et de la Goulette durant l'été 1560, le cycle de lutte maritimes de Djerba.

Sadok, Boubaker, *Une réflexion sur l'histoire de la Tunisie (XVI^e début XIX^e) »in « revue le Maghreb à l'époque ottomane », pp.85-120, publication de la Faculté des lettre et science Humaines de Rabat, 1995.*

The central ottoman archive as a source for. Arab history: In « Revue d'Histoire Maghrebine n^o 46-47 », Tunis –Zaghuan, 1987

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**

R. Poinssot et L. Lantier, *Les Gouverneurs de la Goulette Durant l'occupation Espagnole (1535-1574)*,
extrait de la Revue « Tunisienne, Tunis »

Francoise ,Arnoulet : « *les derniers prince hafcides a Tunis (1526-1574) a partir de documents
espagnol et italiens du XVe et XVIIe siecles* »in AHROS,N-15-16,Zaghouan1997

Architecture d'aujourd'hui : spectacle, musée

Paule, Sebag, *Grand travaux à Tunis à la fin du XVIII siècle*, In : « *Revue de l'occident musulman et
la méditerrané* », n^o 15-16,1973.pp313-321

Eugene –Emmanuel et Viollet-le-Duc, Stichwork « *Restauration* ». in «*Dictionnaire raisonne de
l'architecture française du XI e XVe siècle* »,10 bande, Paris 1854—1868

Anne, Brogini et Maria Ghazali, *Un enjeux espagnole en Méditerranée, les prises de Tripoli et la
Goulette au XVIe siècle*, cahier de la Méditerranée, 2005, pp9-43

Publication sur internet

Les relations arabo-ottomanes et turques, publication de la Fondation, Zaghouan2000.

François-Yves le Blanc, *la fortification comme objet muséologique*,

www.archivesfrance.culture.gouv.fr/static/1205

Guilhem Ferrand, *les murs, le guet et la communauté : la construction d'un système défensif*

hal.archives-ouvertes.fr/docs/00/27/71/63/.../5._Guilhem_Ferrand.PDF

Ministere de la Cuture et de la Communication , *un bon usage du patrimoine , utilise pour
conserver ou conserver pour utiliser* ,vovembre 2003

www.cuture.gouv.fr/cuture/actualites/lettre/dossiers111.pdf

Edward Richard, *Mémoire et nouvel usage : du monument au projet, acte de colloque : construction
d'hier, Usages d'aujourd'hui*, Paris 1998,Portail.documentation.developpement-durable.gouv.fr/

<http://photoanciennetunisie.blogspot.it/2011/06/la-goulette-le-pont-tournani.html>

http://wiki.tunisianhistory.com/La_Goulette

[Http://cdlm.revues.org/540](http://cdlm.revues.org/540)

http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/remmm_0035-1474_1973_num_15_1_1251

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**

Les revues

Les cahiers de L'IAURIF, N : 129, trimestre 2000

Architecture d'aujourd'hui N 202, avril 1979

Monument historique, N 182, juillet-août 1992

Revue, Architecture d'aujourd'hui n 250-343, monument historique, N0182, juillet-août 1992

Chartes et conventions

Charte sur la Conservation et la Restauration des monuments et des sites (Chartes de Venise 1964)

Charte Internationale pour la sauvegarde des Villes Historique de (Charte de WASHINGTON 1987)

Charte ICOMOS, principes pour l'analyse, la conservation et la restauration des structures du patrimoine architectural (2003). Adopter par la 14^{eme} Assemblée Générale de l'ICOMOS a Victoria falls, Zimbabwe, octobre 2003 Justificatif de PDF

Charte de l'IOMOS directives sur l'éducation et la fortification a la conservation des monuments, ensemble et sites 1993

Archive:

-Ministère de l'Environnement et Domaine maritime, carte du port etc...

-Agence e réhabilitation et de rénovation urbaine

Archive Nationale de la Tunisie

Archives de la Municipalité de la Goulette

Archive National de France

I.N.A.A

Thèse :

Thèse « l'architecture militaire : les casernes « Abdelmadjid Zribi T76/14

Thèse « La Goulette et son port : aménagement et reconstitution d'un élément urbain « Barhoumi Moncef T83/2

<http://www.fortemarghera.org/it/press>

La vuova_ATFortcomuneVenezia_290113.pdf

Annexe partie I

L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette

Questionnaire :

Nom :.....**Prénom :**.....

Origine :.....

Nombre de personnes/ménages

.....

Sexe :.....

-Age :.....

-Profession :.....

.....

-Lieu de travail.....

.....

5) Nombre de personnes actives dans le ménage :.....

Profession :.....

.....

Lieu de travail.....

.....

6) Rapport de scolarisation

.....

-jardin d'enfants :.....

- primaire :.....

- secondaire :.....

-Supérieur :.....

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**

7) Date de construction du logement :.....

8) Nombre de pièce :.....

9) Mode d'occupation :.....

-locataire :.....

-propriétaire :.....

-occupant de fait (nature et durée de l'évènement justifiant l'occupation temporaire).....

10).Typologie du logement :.....

.....

.....

11).Mode de construction.....

.....

12) Problèmes à niveau des équipements, financement, réparation etc.....

.....

.....

.....

.....

13) Transformation subie par le logement

14) Problèmes au niveau des équipements externes

15) Est-ce qu'il y a une volonté de se déplacer ou de partir ?.....

-Où et
comment ?.....

.....

.....

.....

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**

16) Est-ce qu'il y eu des propositions de la part de la Municipalité ?

.....
.....
.....

17) Avez-vous eu des visites de responsables ?

.....
.....

Questionnaire

Nom.....Prénom.....

Sexe.....âge.....niveau d'étude

-Depuis quand vous habitez ici ?nombre d'années ou de génération.....

.....

-Est-ce que vous connaissez « la Karraka »
laquelle ?.....

.....

-Connaissez-vous ou se trouve ? (l'emplacement exacte)

.....

.....

-Comment vous la voyez ?

.....

-Est-ce que vous avez déjà la visité ? A quelle
occcasion ?.....

-Combien de fois ? Et comment l'avez-vous
trouve ?.....

-Est-ce que vous voulez qu'on la garde ou qu'on la
détruise ?.....

-Depuis quand on l'appelle
karraka ?.....

-Est-ce que vous connaissez l'histoire de la
karraka ?.....

.....

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**

-Qu'est -ce vous voulez qu'on fasse a la Karraka ? Avez-vous une idée précise à proposer ?.....

-Quel genre d'activités proposez -vous (sportif, culturel, loisir, festivités) ?.....

-Comment imaginez-vous l'amplification de ces activites ?.....

L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la Karraka » à la Goulette



Figure 1.: Ref Archive : M5/10/23, TITRE DU DOCIER : Correspondances entre le directeur général des travaux publics et le directeur général de l'intérieur. Concernant l'exécutoire des travaux à



Figure 2 : Ref Archive : M5/10/23, TITRE DU DOCIER : Correspondances entre le directeur général des travaux publics et le directeur général de l'intérieur. Concernant l'exécutoire des travaux à effectuer à la karaka de la Goulette. DATE : 1917/1946



Figure 3 » La Goulette la place de Carnot et l'église

Source : Archive national Tunisie Ref Archive : M5/1/25



Figure 4 la Goulette canal



Figure 7 : source Archive national Tunisie Ref Archive : 1/06/175



Figure 6 La Goulette –Rue Saint Cyprien

L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la Karraka » à la Goulette



17 LA GOULETTE. — La Plage et les Villas. ND. Phot.

Figure 7 :La Goulette : la plage de la ville

Archive national Tunisie réf Archive : L/01/1/6



Figure 8 « Ancien port de la Goulette

Archive national Tunisie Réf Archive : L 01/1/29



La Goulette - Porte de l'ancien arsenal Edition de Mme Lacassagne

Figure9 : carte postale La Goulette : porte de l'ancien aesenal

Source : Archive nationale Tunisien Réf Archive : M5/1/24



LA GOULETTE. — Le Vieux Canal Lucius Rabby

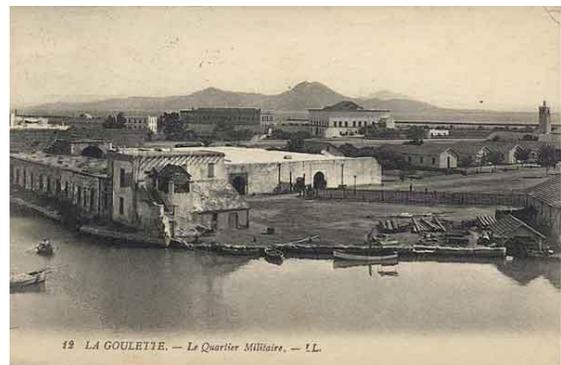
Figure :10 Carte postale :La Goulette :vieux canal

Source : Archive national Tunisie Réf Archive : M5/1/25



La Goulette — Le Pont tournant

La Goulette le pnt tournant



12 LA GOULETTE. — Le Quartier Militaire. — L.L.

La Goulette cartier militaire

L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la Karraka » à la Goulette

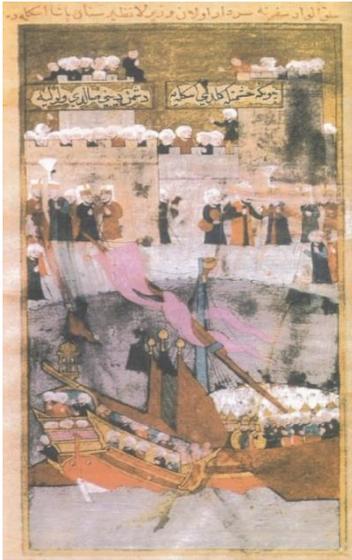


Figure 11 : départ de la flotte ottomane, le 13 mai 1574, port d'Istanbul vers la Tunisie

Etude sur l'histoire de Maghreb ottoman au XVIe siècle. Abdeljalil Temimi, publication de la fondation Temimi pour la recherche scientifique et l'information Tunis, mai 2009.

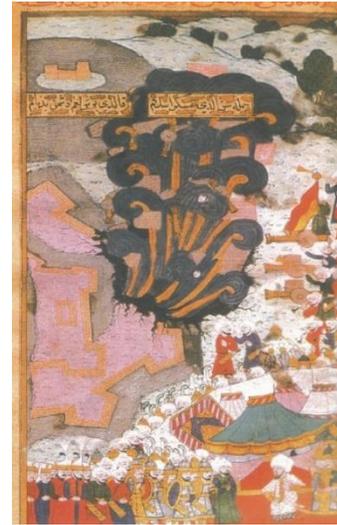


Figure 12 : Après à la fin l'offensive sur la citadelle de la Goulette, le dessin met en scène le grand nombre de prisonniers espagnols et italiens fait à l'intérieur de la citadelle.

Etude sur l'histoire de Maghreb ottoman au XVIe siècle. Abdeljalil Temimi, publication de la fondation Temimi pour la recherche scientifique et l'information Tunis, mai 2009.

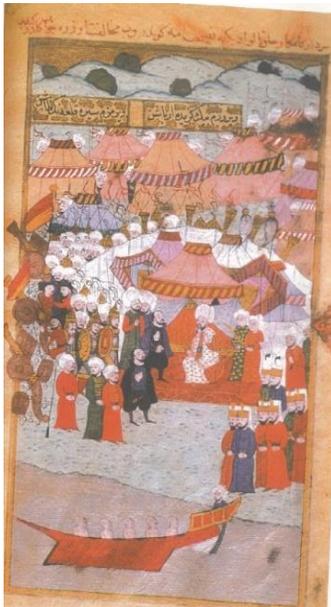


Figure 13 : après que les citadelles de la Goulette et de la Bastion sont tombées, le tour de la petite Bastion est ensuite venu.

Illustration en couleur l'expédition ottomane de Tunis interpelle le chercheur pour leur beauté et la finesse de leurs exécutions

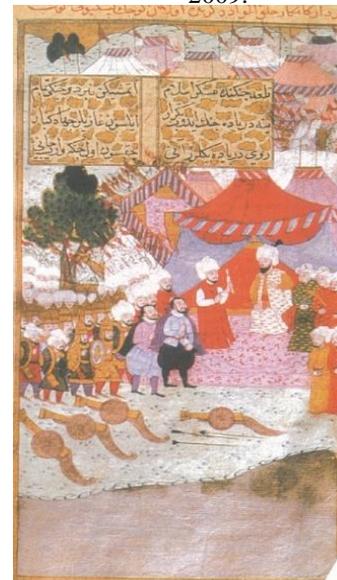


Figure 14 : montre les troupes ont pris l'attaquedevant la citadelle de la Goulette

L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la Karraka » à la Goulette

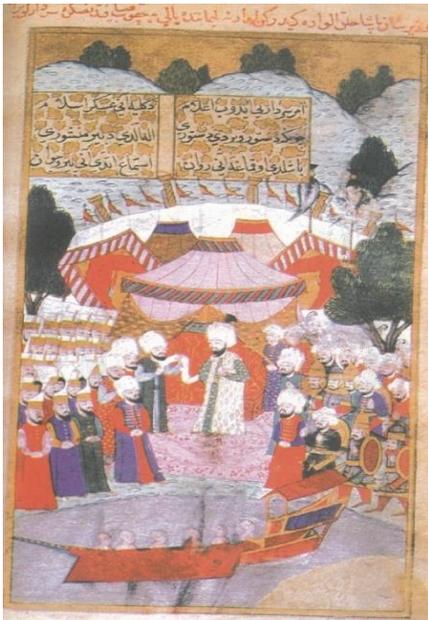


Figure 15 : l'emplacement de l'armée ottoman devant la citadelle de la Goulette.



Figure 16 : montre les troupes ottomanes debout la citadelle de la Goulette, alignées dans des unités organisées devant les canons.



Figure 17 montre a gauche du tableau se trouvent des canons dressés en direction de la citadelle de la Goulette



Figure 18 : représente l'intérieur de la citadelle ainsi que ses tours, l'emplacement des défenses de l'armée européenne dispersée dans chaque recoin ainsi que ses drapeaux flottent

L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la Karraka » à la Goulette

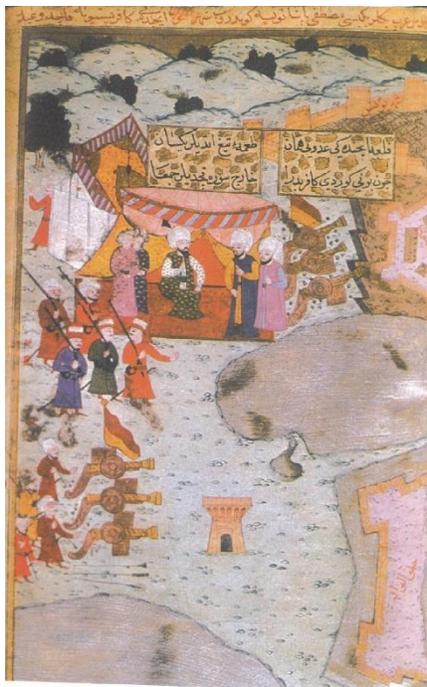


Figure 19 : montre l'emplacement des défenses ottomanes devant la citadelle de la Goulette et devant la citadelle proche du bastion



Figure 20 : représente dans les détails la citadelle hexagonale de la Goulette ainsi que la citadelle de la petit bastion tandis qu'en haut on distingue le grand Bastion (Nova Arx)

L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la Karraka » à la Goulette

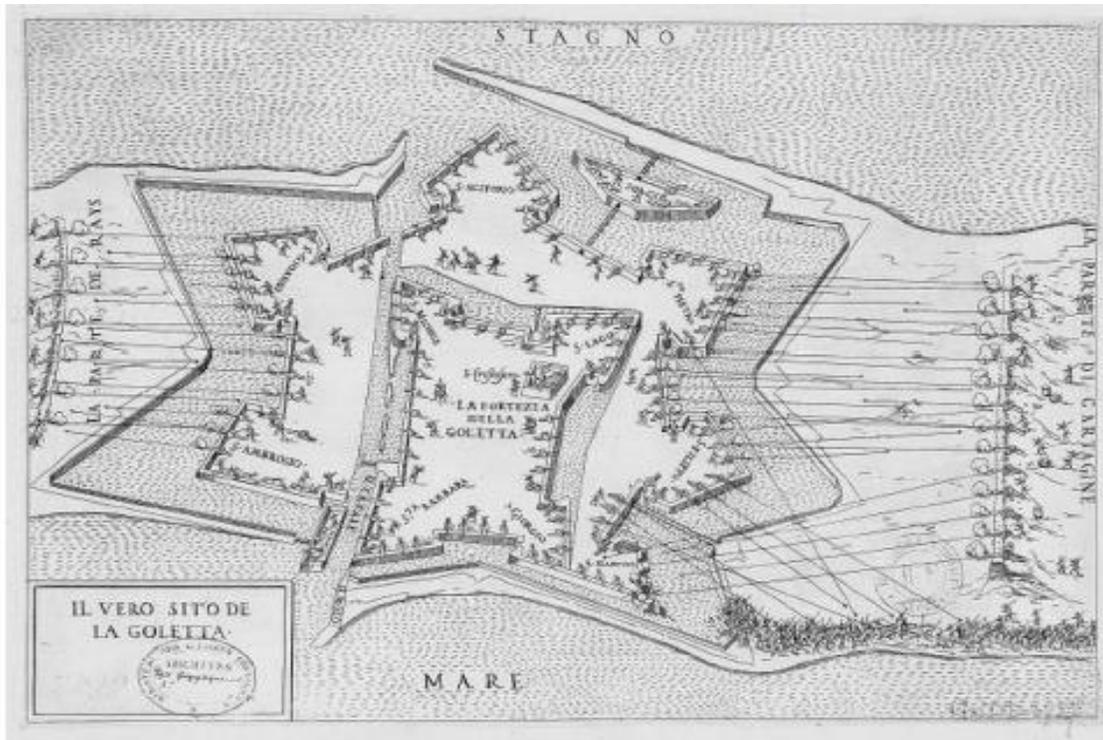


Fig. : 22. vue de la prise de la Goulette en 1535.

Bibliothèque et cote : B.N.F. cartes et plans, cpl GE DD2987(7999)

Titre : « il vero sito de la Goletta ».

Date : 1500-1599

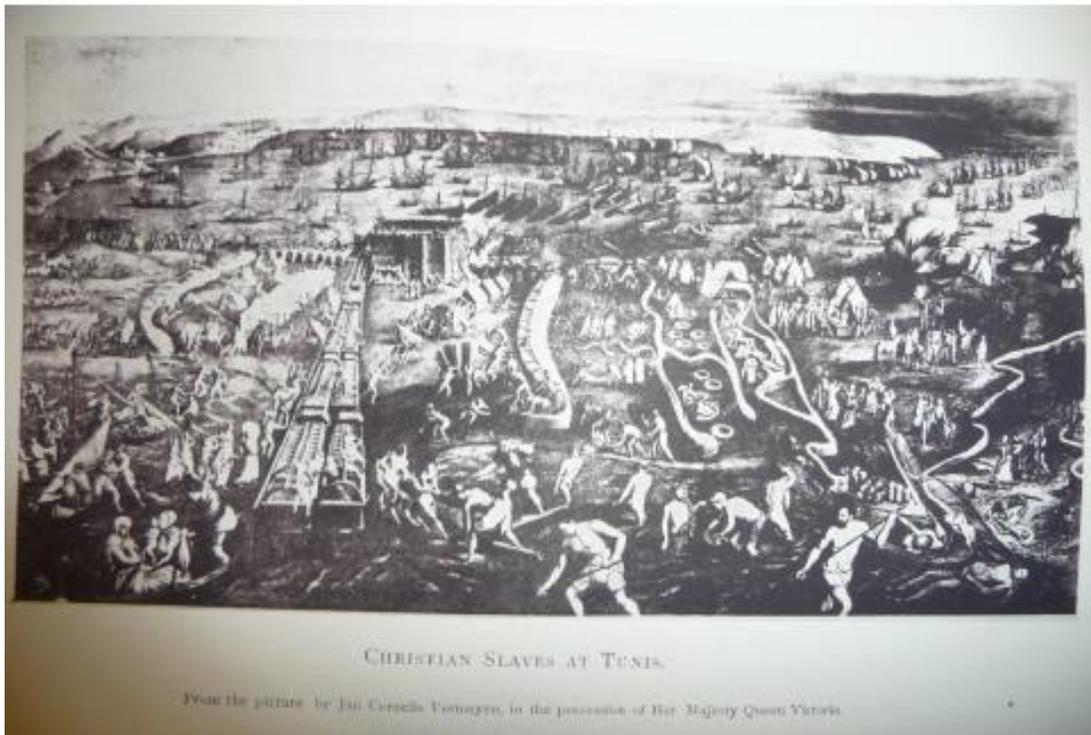
Auteur- Anonyme

Dimensions : 22.5* 34.5cm

La forteresse : vue de l'est.

Commentaire : c'est une gravure représentant la prise de la Goulette par les armées chrétiennes de Charles Quint, le 14 juillet 1535. Nous n'avons pas de date d'édition, de signature ni de commanditaire.

L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la Karraka » à la Goulette



Tapisseries.

23.vue de Tunis avant la conquête par Charles Quint, par Vermeyen en 1535.

Source : Broadley, Alexander Meyrick, the last punic war, tunis, past and present with a narrative of the french conquest of the regency, vol I. Edinburgh, Blackwood, 1882.

Titre : « Christians slave at Tunis » (les esclaves chrétiens à tunis).

Auteur : VERMEYEN ,Jan Cornelisz

Dans la série des estampes de la conquête de tunis par Jan cornelisz Vermeyen, pièce numéro douze : le réembarquement de l'armée « El reembarque del ejercito en la goleta »2.

Commentaire :

Voir la représentation d'hogenberg en 1570.

L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la Karraka » à la Goulette



Fig. :24. vue de la conquete de la Goulette par Hogenberg,d'après Vermeyen en 1570.

Bibliothèque et cote : amsterdam, rijksmuseum, Rp-p-OB-78.784.4.

Titre :“ verovering van de vesting Goleta” (la conquête de la forteresse de la Goulette).

Auteur : HOGENBERG, Frans
Dimensions-24.6*33.8 cm

Dans la série des estampes de “ la conquête de tunis” par Jan cornelisz vermeyen, pièce numéro douze: “ la prise de la Goulette” : la toma de la Goleta , simplifiée par le graveur Frans Hogenberg.

Commentaire :

-Notre document est la deuxième gravure du cycle narratif imprimé en 1570 par l'éditeur Frans Hogenberg à cologne16.

Notre gravure représente et fustes chrétiennes tirer le canon sur la forteresse de la Goulette depuis le lac . Dans la partie basse gauche de l'image nous pouvons voir des turcs exprimer leurs peurs face a cette flotte qui parait si puissante par le nombre de ses bateaux ainsi que son artillerie . le contraste est frappant entre les canons et ces deux hommes munis d'arcs et de flèches.

L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la Karraka » à la Goulette



Fig : 25 vue de la prise de la ville de tunis par charles quint, en 1535 chez Bolognini Zaltieri, en 1566

Commentaire :

Bibliothèque et cote : B.N.F. cartes et plans, GE .DD.2987(7992).

Titre : « benigni lettori per rappresentavi piu particolari della citta di Tunisi »
(Benigni lettori) : Représentation certaine et précise de la ville de Tunis)

Auteur : LETTORI , Benigni (graveur), ZALTIERII,Bolognino (éditeur)

Dimensions : 40.5*49 cm

Notre document est une gravure datée de 1566, réalisée par Benigni Lettori et publiée par Bolognini Zaltieri à Venise , qui fait partie des plus grands graveurs et imprimeur de la ville à la fin du XVIe siècle .

SENZEC, Jean, « Erudits et graveurs au XVIe siècle », Mélanges d'archéologie et d'histoire, 1930,vol 47, Num 47,pp..126-130.

L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la Karraka » à la Goulette



Fig26 : vue de l'expédition de Charles quint contre tunis en 1535 par Jan cornelisz : Commentaire : VERMEYEN, de 1570.

Bibliothèque et cote : coburg, kunstsammlung der veste coburg.VII , 25.8 ; amsterdam, Rijsskmuseum Rp-p-OB-78.784-8.

Titre : « de keizer herstellt de koning van tunis »(l'empereur restaure le roi de Tunis).
Auteur-HOGENBERG

Dimensions-24.7*34 cm

Dans la série des eslames de « la conquete de Tunis » par Jan cornelisz Vermeyen. Pièces= numéro douze : réembarquement de l'armée » et reembarque del ejericito en La Goleta , réduite par le graveur Frans hogenberg.

Notre document est la dernière gravure imprimé en 1570 par l'éditeur Frans Hogenberg à cologne. En effet, il s,agit ici d'une reproduction du dessin effectué par Jan Cornelisz Verfney réalisé en 1535.

Nous n'avons pas de propriétaire donné . nous pensons que le graveur Hogenberg a agit dans son intérêt personnel. Nous pouvons lire sur l'image son titre en langue Allemande qui correspond bien à l'utilisation généralisée de la langue vulgaire au détriment du latin en cette fin de XVIe siècle.

L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la Karraka » à la Goulette



Fig :27 vue du débarquement de charles quint a Tunis chez Hogenberg d'après Vermeyen en 1570.

Bibliothèque et cote : amsterdam, rijksmuseum, Rp-p-OB-78.784.3

Titre : “ Aankomst van de vloot bij goleta” (le débarquement à la Goulette).

Auteur : HOGENBERG, Frans

Dimensions : 24.6*33.8 cm

le débarquement à la Goulette”: Desembarco delante de la Goleta. Simplifiée

Commentaire

Notre document est une gravure sur cuivre faisant partie d'un cycle narratif de trois œuvres imprimées en 1570 par l'éditeur Frans Hogenberg à Cologne. Hogenberg publie une série réalisée entre 1562 et 1598. Intitulée « les guerres de religion »¹⁷⁴.

Le dessin original de ce graveur est daté de 1535, et réalisé par Jan Cornelisz Vermeyen sur commande de Charles Quint lors de son expédition.

¹⁷⁴ VITTU. Jean-

De Tunis : du malheur des Hafe ides, dès la prise de Tunis par Charles-Quint [...] de kheyr-Ed-din Barberousse, darghurer [...] D'après MARMOL y CARVAJAL. Luis del Carthage . Edition carthaginoise .2007.p.16.

L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la Karraka » à la Goulette



Fig28. vue de la conquete de la Goulette par Hogenberg,d'après Vermeyen en 1570.

Bibliothèque et cote : amesterdam, rijksmuseum, Rp-p-OB-78.784.4.

Titre :“ verovering van de vesting Goleta” (la conquête de la forteresse de la Goulette).

Auteur : HOGENBERG, Frans
Dimensions-24.6*33.8 cm

Dans la série des estampes de “ la conquête de tunis” par Jan cornelisz vermeyen, pièce numéro douze: “ la prise de la Goulette” : la toma de la Goleta , simplifiée par le graveur Frans Hogenberg.

Commentaire :

Notre document est la deuxième gravure du cycle narratif imprimé en 1570 par l'éditeur Frans Hogenberg à Cologne.

Notre gravure représente et illustre les chrétiens tirer le canon sur la forteresse de la Goulette depuis le lac. Dans la partie basse gauche de l'image nous pouvons voir des Turcs exprimer leurs peurs face à cette flotte qui paraît si puissante par le nombre de ses bateaux ainsi que son artillerie. Le contraste est frappant entre les canons et ces deux hommes munis d'arcs et de flèches.

L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la Karraka » à la Goulette



Fig. 29 : vue de Tunis dans le civitates orbis terranum de Braun et Hogenberg en 1574.

Bibliothèque et cote : B.N.F. cartes et plans, GE ? D-17031 ; lenders, British museum, n 64 162(2) (cf. tooley 1939, n 563).

Source –Braun, Georg. HOGENBERG, Frans (collab), Fussel, stephan (dir) villes du monde : civitates orbis terranum : 363 gravures révolutionnent l'image du monde, Edition intégrale des planches coloriées 1572-1617, Hongkong, Taschen, 2008, pp.196-197.

Titre : « l'ultimo disegno dove si dimostra il vero silo di Tunis et la Goleta » (la dernière représentation du vrai site de Tunis et de la Goulette).

Date-1535 (création) ; 1575 (reproduction)

Auteur : Braun Georg, Hogenberg, Frans (reproduction)

Dimensions-32,5*41.5cm

Braun, Georg

, HOGENBERG, Frans (collab). Civitates orbis terranum, de praccipuis, totius univers urbibus, liber scundus, anvers, Aegidius Radeus, 1575. IL s'agit de la deuxième édition de l'atlas

Comentaire :

Notre représentation est impliquée dans la deuxième édition du civitates orbis terranum de 1575, dans laquelle figure également la vue d'Alger.

Cette œuvre a une très grande rayonnement en Europe, et nous comprenons que notre représentation est vue par une population large. Le graveur est Georg Braun, qui réalise un certain nombre d'autres gravures pour cet atlas.

Cette œuvre est une perspective cavalière de la ville de Tunis qui se trouve à l'arrière plan. Ainsi, l'auteur a souhaité représenter la ville accompagnée de son lac et de la forteresse de la Goulette qui protège ce dernier de la mer Méditerranée.

L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la Karraka » à la Goulette



Figure30 : représente le débarquement au cap de Carthage (la campagne de Tunis Karl V, 2 sur carton) 1546-1550

Source : wien, Kunsthistorisches Museum, Galerie de photos. inv-nr.2039 (KHM)



Figure31 : représente L'atterrissage au Cap de Carthage Tunis la campagne de Charles V 2, carton) Le maître d'équipage de galeere.jan Cornelisz.Vermeyen, 1546-1550..Wien, Kunsthistorisches Museum, Kunsthistorisches Museum, Galerie de photos, inv-nr.2039 (KHM)



Figure 32:représente Premières batailles de cavalier de défense dans le cap de Carthage et départ pour La Goleta (Tunis -Feldzug Charles V, 3.karton)

Détail: Lutter de l'espagnoles contre les Turcs 1546-1550, Jan Corneliz wien, Kunsthistorisches Museum, Galerie de photos, inv-nr.2040 (KHM)



Figure33 : montre fantaisie équestre à Tunis, Jan Cornelisz.Vermeyen.Zeichnung, Paris, Musée du Louvre, département des arts graphiques, InV.Nr19.191 (RMN-Grand Palais Musée de Louvre / Michele Bellot

L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la Karraka » à la Goulette



Figure 34 : montre la Bombardement de la Goulette .Wien, Kunsthistorisches Museum, Kunsthistorisches Museum, Galerie de photos, inv-nr.3979 (KHM)



Figure 35: montre La prise de la forteresse de l'armée et de la marine La Goulette (Tunis -Feldug V, 7 Tapisserie) Détail: Maurisque Familie.Willem de pannemker 1548-1554 .Madrid, Patrimonio national Inv NRA 227-6203 Patrimonio national

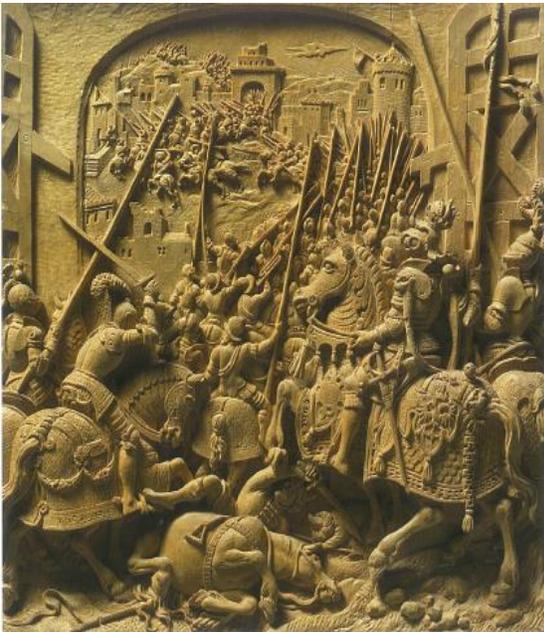


Figure 36 : représente La Conquête de Tunis (à partir d'une série de représentations des victoires de l'empereur Charles Quint.) Détail .Pour 1560 Cherry Wood .Wien, Kunsthistorisches Museum , Kunsthistorisches Museum, Galerie de photos, inv-nr.3985 (KHM)

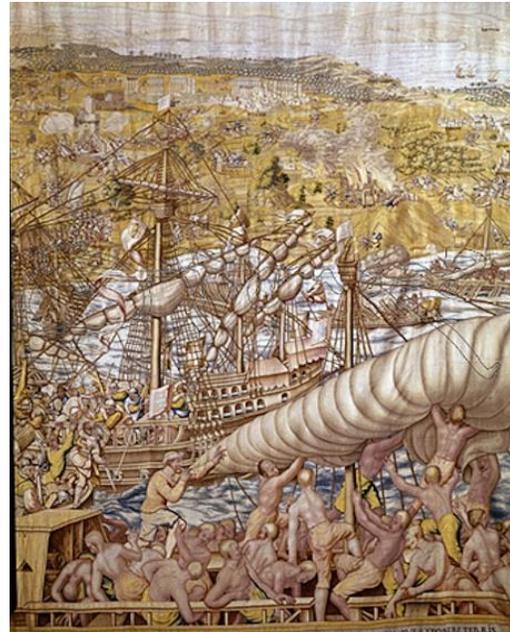


Figure 37 : Capture de la Goulette en 1535 et célébration chrétienne capturée

Source : Wien, Kunsthistorisches Museum, Galerie de photos, inv-nr.2589 (KHM)

L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la Karraka » à la Goulette



Figure 38 Spécimens des canons espagnole à exposer dans le musée"

Source : Hanen ,Thèse de DEA Armes: types et leurs utilisations dans la Alayalh Tunisien (XVIII et XIX siècle, siècle) soutenu en 2005 a la faculté des Lettres, des Arts et des Humanités de la Manouba.

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**

Projet Collectif - TPTI Promotion VII
« AU FIL DE L'EAU : RIVIERES, VILLES, BATEAUX ET PATRIMOINE »

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**

**Projet Collectif - TPTI Promotion VII
« AU FIL DE L'EAU : RIVIERES, VILLES, BATEAUX ET PATRIMOINE »**



Introduction générale

Ce travail est l'une des mesures importantes de l'apprentissage collaboratif, qui est par exemple encouragé dans certaines formes d'apprentissage et de la coopération qui nécessite plusieurs conditions. au contraire cette étude s'inscrit au cœur de ces prototypes afin de créer, outre des échanges entre les participants, un projet commun, comme le projet Tutoré qui rassemble nos capacités afin de produire une préparation sur l'un de nos principaux sujets d'étude, le patrimoine , mais aussi une conclusion sur ce qui nous a été préservé au cours pendant deux années, tant sur le plan de la pédagogie que celui des valeurs et conséquences .

Ce travail collectif n'est pas forcément synonyme d'efficacité, de rendement, ni de rapidité, son résultat dépend de la motivation, du temps qu'ils peuvent consacrer à ce travail et de leurs dynamismes et surtout de leur conséquence. Il présente l'intérêt majeur d'unir les capacités de création et hypothétiquement de obtenir ce qu'il y a de mieux avec les ressources disponibles dans un groupe, si les éléments de ce groupe son motives.

La notion de travail collaboratif indique un travail qui n'est fondé sur l'organisation arrangée spécifiquement mais, un mode de travail intégré un modèle de production et coopération de nombreuses personnes grâce aux échanges de l'information et de la communication. Une collaboration d'une promotion d'étudiants particulièrement réduite a été un élément de consolidation, de connaissances et d'un apprentissage de travail en groupe de différentes formations d'étude.

L'intervention dans le groupe qu'est fondée sur le respect mutuel, l'encouragement, la volonté, les moyens pour communiquer et certainement le partage d'un objectif commun sur cette base qui peut se définir comme un repère opératif commun pour apprendre à travailler en groupe d'abord puis impliquer des valeurs partagées des ressources efficaces apprennent à réussir en respectant les différences de résolutions dans le groupe.

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**

Le projet Tutore est un exemple de résultat d'un travail collaboratif et au même temps coopératifs qui est absolument dépendant d'une concentration au sein d'une organisation bien définit, la volonté collective et aussi la capacité de faire les choses ensemble comme un groupe malgré le différencie de discipline, interagissant dans un but commun, en se partagent les tâches et cela se fait en collaboration de le début jusqu'à la fin sans division fixe des tâches.

Tout d'abord, ce projet nous enseigne sur la technique et les spécificités de la notion du patrimoine on générale et Patrimoine nautique spécialement du trois pays différents. Chaque pays possédait sa propre multitude et ses propres spécificités nautiques

Afin de réaliser une étude en lien avec notre master, notre observation soutenant son thème principal sur (le Patrimoine nautique), avait pour objectif de monter un éventaire sur le Patrimoine Nautique de trois villes selon le parcours académique du Programme TPTI. Sous la direction et les recommandations de nos tuttons : notre première tutrice du groupe fut Charlotte Marland puis, à partir de février 2014, ce fut avec Cyril Lacheze.

Et suite à plusieurs rendez-vous, il fut décidé d'analyser et comparer trois bateaux, les particularismes de chaque parcours des membres du groupe nous ont conduits à ce projet qui cherche à démontrer l'importance des rivières et des bateaux dans les villes de Paris, Venise et de Lisbonne.

Le travail sera composé de trois groupes, les membres de groupes sont :

- **Fernanda de Lima Lourencetti _Architecture _Brésil**
- **Joashoa _ Science naturel_ Madagascar**
- **Pauline Bougasser_ Histoire_ France**
- **Tais Schiavon _ architecture _ Brésil**
- **Valeria Bacci _ Histoire _Italie**
- **Ghaya Slim _ Tourisme et patrimoine _Tunisie**

Problématique :

Afin de réaliser une étude en lien avec notre master, notre observation soutenant son thème principal (*Au FIL DE L'EAU : RIVIERES, VILLES, BATEAUX ET PATRIMOINE* », une comparaison entre trois bateaux très utilisés qui pointent leur existence par excellence par la marchandise dans l'histoire, le tourisme pour aujourd'hui.

Notre premier intérêt, comme travail collectif de groupe que individuelle est de présenter un **documentaire** sur le rôle important qui joue les trois cas d'études de bateaux pour mis en valeur la ville et l'évolution urbain de ses monuments qui sont mis en parallèle avec le développement technique et technologique des bateaux. La période chronologique d'étude se place après le déclin de l'activité commerciale qui fut remplacée par le tourisme ou l'usage public.

En deuxième lieu, c'est la point la plus discutable est celui de les conserver et les considérer comme Patrimoine.

Objective :

Nos recherches nous ont amenées à nous intéresser qui sont à comprendre le concept de patrimoine fluvial. En effet, la navigation eut et a, encore aujourd'hui, une signification historique liée aux contextes économiques et urbains de chacune des trois villes précitées.

L'objectif de ce travail collective étant de réaliser une étude comparative entre les trois villes afin de nous rendre compte des analogies et des différences. Plus accessibles tant par leur visite que par la bibliographie disponible. Pour des questions de mobilités dans le cadre de notre Programme Erasmus, il fut décrété que l'étude de zones fluviale dans les pays où nous irions étudier serait plus facilement réalisable et surtout plus complète. Ainsi, Cette recherche engloba trois villes : Paris en France, représenté par les « Bateaux Mouche », Venise en Italie représenté par les « Vaporretti » et Lisbonne au Portugal avec les « Cacilheiros ».

Méthodologie

Ce choix s'inscrit tant dans une optique de recherche TPTI avec la volonté de créer un documentaire, qui présente la relation entre les rivières et le développement urbain des villes, qui influença directement ou indirectement la construction de ces bateaux.

Elle se consacra aussi à l'analyse de l'évolution technique des embarcations tout au long de leur utilisation, qu'à leur Ceux-ci furent considérés comme des facteurs de développement social, économique et culturel et désormais touristique.

Des interviews de passagers furent faites sur les trois bateaux, afin de comprendre la valeur patrimoniale, l'usage et les impressions des usagers quotidiens, mais également des touristes visitant ces villes.

En effet, il est difficile de mettre à jour les transformations des bateaux, les tracés des canaux et des rivières, face à la construction et au développement des villes, ainsi qu'au transport de marchandises et de personnes.

- Notre but après ce documentaire est présentant les bateaux comme patrimoine, ce projet analysa l'histoire de ces trois villes à partir des recherches, un scénario fut créé, et qui expliquant les liens entre le développement de ces villes et décrivant les sociétés exploitant les bateaux sur les eaux.

Problématique du documentaire :

Est-ce que ces trois situations peuvent être considérées comme Patrimoines nautique ?

Cas d'étude :

Notre choix s'est donc arrêté sur le Bateau Mouche de « Paris », Vaporetto de « Venise » et Cacilheiros à « Lisbonne »

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**

Dans un premier temps nous nous intéresserons à la manière dont ce projet a été réalisé en nous concentrant sur les sources, les méthodes employées, la division du travail sur 3 groupes compose de différents discipline et une étude générale sur les différents types exemples de bateaux dans les trois villes.

Puis nous nous concentrerons sur le travail individuel fourni, les méthodes personnelles employées, les difficultés rencontrées dans le cadre du travail collectif comme dans la partie personnelle. Pour ce faire, il a été décidé que chaque groupe de ce projet étudierait une part qui était divisé sur trois portions, deux de chaque groupes, à mesure de ses capacités scientifique et son parcours académique, doit grouper et analyser un cas spécifique de des trois villes et ses bateaux afin que le travail rendu soit le plus complet possible. Néanmoins, si le travail de bibliothèque, sources et bibliographies, dépend de chacun selon la partie qu'il lui a été attribué, les visites de terrains, les méthodes appliquées et les réflexions ont été le fruit d'un travail commun, basé sur des discussions continues entre nous.

Le rendu final est donc une présentation d'étude individuelle suivant des méthodes communes et des conclusions générales sur la conservation du patrimoine Nautique. Il se construit autant sur ce rendu papier que sur la présentation orale qui aura lieu à la remise de diplôme. Derrière ce projet, un message est transmis, celui qu'un patrimoine de par son activité portuaire, mais aussi par son arsenal lorsqu'il en possède un, est digne de considération historique et patrimoniale.

En ce qui concerne l'intérêt scientifique de ce projet, il s'agit avant tout de faire une présentation générale de trois bateaux également les trois villes très connu au niveau important avéré à l'international. De plus, la considération du patrimoine, lorsqu'il est lié à une activité touristique est souvent négligé au profit d'édifice plus représentatif du pouvoir politique et du pays tel que les musées, les palais, les tours... Ce projet, outre une présentation scientifique, a aussi pour mission de faire prendre conscience de la valeur de ce type de patrimoine

Chapitre I : Travail collective :

1. Présentation générale de projet :

Pour ce faire, il a été décidé que chacun des participants de ce projet étudierait un port à mesure de ses capacités étymologies, afin que le travail rendu soit le plus complet possible. Cependant, le travail de bibliothèque, sources et bibliographies, dépend de chacun qu'il lui a été attribué, les visites de terrains, les méthodes appliquées et les réflexions ont été le fruit d'un travail commun, basé sur des discussions continues entre nous.

Le rendu final est donc une présentation d'étude individuelle suivant des méthodes communes et des conclusions générales sur la conservation du patrimoine. Il se construit autant sur ce rendu papier que sur la présentation orale qui aura lieu à la remise de diplôme. Derrière ce projet, un message est transmis, celui qu'un patrimoine lié l'histoire d'une ville, identité comme peut l'être notre cas d'étude les bateaux, de par son activité portuaire, lorsqu'ils en possèdent un méritant de considération historique et patrimoniale. Nous verrons que dépendant les cas, les résultats de conservations ne sont pas toujours analogues.

En ce qui concerne l'intérêt scientifique de ce projet, il s'agit avant tout de faire une présentation générale de ville et ses bateaux qui pas toujours très connu, malgré un tourisme important et développer.

Ce projet, outre une présentation scientifique, a aussi pour mission de faire prendre conscience de la valeur de ce type de patrimoine.

Enfin, il s'agit de mêler une approche multidisciplinaire historique classique, évolution liée au contexte urbain, mais aussi dans mon étude cas une approche le fonctionnement des bateaux aujourd'hui ci-dessus présenté dans ma partie individuel.

Pour la réalisation de ce projet comme la bibliographie vous est présentée ci-dessous. Si elle présente une partie de la bibliographie de mes camarades, elles restent néanmoins centrées sur mon étude de cas. Quant à sources utilisées, outre quelques gravures historiques, interview, mais base

surtout sur les sources de terrains, enquête, questionnaire ,des photographies prises des bateaux et étudier en détail.

2. Analyse commun sur les trois cas d'études :

Cette idée de déplacement amorce l'histoire des trois bateaux, partie réaliser par (Pauline et Jeon (Développement de l'usage industriel et commercial des bateaux sur les rivières

- A- Les bateaux de Paris qui sont venus de Lyon, ceux de Venise de Nantes, et ceux de Lisbonne d'Allemagne (la plupart furent construits à Lisbonne tout de même). Est-ce que ces trois situations peuvent être considérées comme des patrimoines nautiques ?
- B- Présentation des trois villes en lien avec l'eau au début des bateaux (vers 1850-1900) été ainsi = Histoire du développement de la ville avec l'eau depuis le début (travaux de Tais et Fernanda + Carte de Tais]
- C- « Les bateaux aujourd'hui » cette partie réaliser par moi et ma collègue Valeria : l'apport touristique de trois cas d'étude
- D- Les interviews réalisées avec les touristes et les responsables des compagnies

Ce petit rapport présente quelques idées que nous avons évoquées durant notre réunion¹⁷⁵ du pour la réalisation de la prise de vidéo. Cette dernière sert pour la complémentarité de notre projet Tutoré. Puis, nous avons aussi discuté la possibilité de comment interviewer les gens pour avoir les bonnes informations qui nous sera utile concernant, l'historique des bateaux mouches et comment ces bateaux à Paris arrivent-ils à Paris? Lorsqu'ils sont arrivés à Paris, quels sont leurs premières utilisations? Nous avons trouvés deux thèses qui peuvent être en relation avec le sujet

Pour arriver à cette fin, nous avons pris quelques méthodologies ci-après:

¹⁷⁵ Une réunion collective le 21 novembre 2013 de 17h a 18h au Centre Malher

- Prise de vidéo:

Pour la prise de vidéo, la durée est 7mn maximale par chaque pays.

Langues : Française, Italienne & Portugaise. Nous avons pensé que ce pourrait être une bonne méthode pour souligner les trois différentes histoires, les trois différentes langues, et les trois différentes cultures. D'ailleurs, nous avons proposé qu'à chaque cas d'études de faire une interview aux deux langues différentes qui n'appartient pas au pays étudié, en mettant un sous-titre en anglais. Ensuite, nous dessinerons trois personnages représentant les signes distinctifs de chaque ville pour faire des transitions entre chaque pays. Ce serait le lien, le fil conducteur de notre documentaire.

- Scénario

Pour la mise en scène, nous essayerons de bien disséminer avec des illustrations pour chacun de ces 3 villes étudiés. Tais et Fernanda proposaient de dessiner l'évolution des bateaux mouches, afin de faire des images animés (dans l'idée de la superposition de calques), et un plan illustrant l'emplacement de la Seine dans la ville de Paris et le développement urbain de la ville. Il serait possible de filmer pendant plusieurs heures l'embarcadère des bateaux mouche de l'autre cote de la rive, pour en faire une séquence accéléré.

- Photos

Nous avons élaboré de chercher les matériels d'archives, particulièrement les archives sur le domaine de transports. La possibilité de trouver photographies historique sur les Bateaux-mouches, à certain moment particulier comme par exemple lors de l'exposition universelle de 1867.

Le 2013 étant une date anniversaire pour les bateaux mouche, peut-être y aura-t-il une ouverture d'archives? Pour notre prochain rendez-vous, nous devons chercher des questions afin d'établir un questionnaire. Et nous devons choisir les personnes à interviewés, et prendre contact avec eux.

-Prise des clichée « Travail sur terrain »

Chapitre II: Projet individuel : Réalisation

Cette partie est consacrée pour savoir la considération de trois types de bateau comme patrimoine Nautique, cette partie intitulée « les bateaux Aujourd'hui » : cas d'étude un par un : Bateaux mouche à Paris, Vaporetto à Venise et Cacilheiros à Lisbonne, j'étais engagée avec Valeria pour la réalisation de cette portion.

.2.1 Première cas d'étude : la ville de Paris « Bateaux Mouche »

La recherche effectuée sur les types de bateaux tout au long de la Seine nous a permis d'identifier les compagnies de navigation les plus importantes qui servent au transport des passagers aux fins du tourisme, nous avons également été pouvoir tracer un bref historique de l'évolution de la même entreprise et la variation progressive sur le bateau et aussi le type de service offert la dont.

Le transport sur la Seine est offert par trois compagnies de navigation très importantes : **Batomouche, Vedette du Pont-Neuf, Canauxrama** puis il y a d'autres sociétés plus petites qui font référence toujours à d'autres grandes sociétés.

2.2 Présentation de bateaux mouche

Aujourd'hui le tourisme fluvial est un secteur d'activités très large, récupérant à la fois les promenades courtes, les croisières fluviales (paquebots fluviaux ou péniches-hôtels), la location de coches de plaisance, la plaisance fluviale privée à bord de bateaux habitables ou de petites unités de promenade etc. Mais ce qui nous intéresse aujourd'hui c'est les bateaux mouches¹⁷⁶.

Le **bateau-mouche** est un type de navette utilisée aujourd'hui pour le tourisme fluvial à Paris ainsi qu'à Lyon, d'où il est originaire, et est devenu d'un nom commun pour ce type de transport. Mais si le terme de **bateau-mouche** a traversé les siècles et est aujourd'hui l'un de les plus utilisé pour les touristes, c'est essentiellement dû à leur utilisation sur le bassin de la Seine¹⁷⁷.

¹⁷⁶www.bateauxparisiens.com/static/BP/FAQ/faq-fr.pdf

¹⁷⁷pro.visitparisregion.com/content/download/.../BM_DP2009_FR_BD.pdf

L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la Karraka » à la Goulette



Image 1 : Vue sur Sein : Bateau Mouche

Source : photo clichée :

- **Aujourd’hui, on peut considérer le bateau mouche, comme le meilleur moyen pour découvrir la ville ?**

2.3 Le bateaux mouche Aujourd’hui

Le bateau mouche aujourd’hui présente le meilleur moyen spectaculaire et le plus demandé à Paris par les visiteurs pour voir la plupart des monuments parisiens inévitables, tel que Notre-Dame de Paris et la conciergerie en passant devant l’île de la Cité, le musée d’Orsay et le musée du Louvre, les Invalides et même l’Arc de Triomphe et bien sûr la tour Eiffel qui sont visibles sur le parcours¹⁷⁸.

Les bateaux de croisière permettent aux visiteurs de découvrir la ville depuis la Seine. Il est un efficace moyen de voir les principaux monuments de la ville tout en étant confortablement installé, un espace d’animation en profitant du soleil et en bénéficiant éclairés par des explications des guides professionnels.

¹⁷⁸ <http://www.bateauxmouche.fr>

2.4 La différente utilisation de bateaux mouche :

Plusieurs types de bateaux circulent sur la Seine à Paris mais le plus légendaire est le bateau-mouche¹⁷⁹.

La compagnie des bateaux-mouches propose des croisières au cœur du Paris historique en naviguant devant les plus grands monuments et ils font une partie du folklore parisien. Qu'on les trouve décentrer ou trop touristiques, ils offrent une expérience typique.¹⁸⁰ Ils proposent traditionnellement des promenades sur la Seine mais il y a aussi des dîner-croisières et ce, tout au long de la semaine. Il y a également des dîner-spectacles et la possibilité d'organiser des soirées de demandes en mariage et plus d'autre¹⁸¹.

- Croisières déjeunées : pour la famille ou des amis,
- Croisières dîners : est une bonne alternative, mais coûte tout de même 140 euros par personne.
- Evénements Privés
- Evénements Professionnels
- Privatisation
- Séminaires

Restaurants

2.5 Tarifs de bateau mouche :

Promenades sur bateaux Mouche : Tarifes

Adulte	13,5€
Enfants (-12 ans)	5,5€
Enfants (- 4 ans)	gratuit pour les individuels
Groupe (+ 20 personnes)	7,7€
Associations	7,7€
Scolaires	à partir de 4,15€

¹⁷⁹<https://www.google.it/#q=bateau+sur+seine&rflfq=1&tbm=lcl>

¹⁸⁰www.bateauxparisiens.com/static/BP/FAQ/faq-fr.pdf

¹⁸¹ <http://www.lesoir.be/26872/article/styles/air-du-temps/2012-08-16/bateaux-mouche>

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**

Restauration sur Bateau mouche

Déjeuner Croisière - <u>Menu Douce France</u>	55€
Tarif enfant (-12 ans) (Douce France)	29€
Diner Croisière - <u>Menu Excellence</u>	148€
Diner Croisière - <u>Menu Prestige</u>	99€
Menu Excellence + Spectacle Crazy Horse	263€
Menu Prestige + Spectacle Crazy Horse	215€

2.6 Bateaux Vedettes

2.7 Les Vedettes du Pont Neuf s

Ont créées en 1959 par son fondateur Emile Azam. Après avoir été concessionnaire, dans les années 50, d'une marque de construction de bateaux (Rocca) sur les bords de Marne à La Varenne Saint-Hilaire, il se lance dans l'aventure parisienne.

La fréquentation est en constante progression. En 1980, l'Hydraseine, bateau de 250 places, est construit aux Chantiers du Trait, à proximité de Rouen. Ce nouveau bateau plus spacieux permet de créer des soirées événementielles (150 à 200 par ans. La fréquentation est telle que la société décide de construire en 1989, à l'occasion du bicentenaire de la Révolution, un bateau de 350 places, baptisé Europa, le premier bateantièrement découvert sur la Seine, construit par Les Chantiers de la Haute Seine à Villeneuve le Roi.

La construction d'un bateau de 550 places il s'appellera le **Parisis**, construit par Les Chantiers de la Haute Seine et est mis en activité au printemps 1994. Les Vedettes du Pont Neuf ont alors une capacité d'accueil de la clientèle de 1 250 places/heure pour les trois grosses unités, complétées par le **Rocca 2**, en bateau de dépannage, et le **Vert Galant**, bateau polyvalent de réceptions et de croisières.

A la fin de l'année 2007, **Les Vedettes du Pont Neuf** prennent le contrôle de la société Canauxrama avec ses 25 années d'expérience sur les canaux franciliens, la Marne, l'Oise et la Seine. Quatre bateaux adaptés au canal et au fleuve, viennent grossir le potentiel des Vedettes du Pont Neuf.

2.8 Les Bateaux du Groupe Vedette

Les bateaux du groupe ont comme capacité de 350 à 550 places, le Parisis, l'Hydraseine et l'Europa pour une croisière commentée d'une heure pendant toute l'année. Les deux premiers offrent également le choix de découvrir Paris à l'intérieur du bateau ou à l'extérieur sur une terrasse supérieure par contre le Sisley est à disposition pour une croisière privative, avec ou sans restauration.

2.9 Canauxrama :

Canauxrama avait inauguré dès le printemps 1983 des croisières régulières sur le Canal de l'Ourcq, et lance en parallèle des promenades sur le Canal Saint-Martin et le Canal Saint-Denis.

La flotte de Canauxrama s'accroît également au fil du temps et compte aujourd'hui 6 bateaux panoramiques :

- Alliance (200 places)
- Arletty Garance (200 places)
- Gavroche (120 places)
- Marcel Carné (250 places).

Un cinquième bateau, Henri IV (150 personnes), pour les réceptions et effectue bien sûr des croisières promenades et principalement un nouveau parcours¹⁸² : la croisière Impressionnistes et Guinguettes en Seine qui permet de découvrir l'Ouest parisien jusqu'à l'île des impressionnistes à Chatou.

Canauxrama organise ses croisières sur le Canal de l'Ourcq et sur le plus petit canal navigable de France de Paris à Trilbardou. et il accueille toute l'année un grand nombre de touristes, et organise l'évènement comme: promenade, réceptions ou séminaires.

Batobus

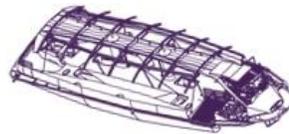
Batobus est un service de navettes sur la Seine à vocation touristique. Bienfait de cette flotte

¹⁸²http://www.lexpress.fr/tendances/voyage/comment-visiter-paris-en-bateau-bateau-mouche-batobus-bateau-de-croisiere_1246207.html#u8c1PYt1FdPUkYH6.99

L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la Karraka » à la Goulette

de 6 bateaux trimaran, et fait 8 escales : Tour Eiffel, Musée d'Orsay, St-Germain-des-Prés, Notre-Dame, Jardin des Plantes, Hôtel-de-Ville, Louvre, Champs-Élysées. Aussi le Batobus ne dispense pas de commentaires à bord, ce qui le différencie à l'autre croisière. le Batobus offre la possibilité de transferts privés et d'embarquer et de débarquer à l'escale au choix à travers les trimarans Batobus :

- .le Longueur bateau : 25m
- . Capacité intérieure : 180 places assises
- . Capacité extérieure : 20 à 25 personnes



Batostar

Il est un bateau à 100% électrique de Paris pour une balade prend le temps de 40 minutes, pendant cette balade, le bateau offre plusieurs services comme un vidéo, la musique et autre, tout autour de l'île Saint Louis et l'île de la Cité.

Les personnes peuvent choisir différentes offres : tel que :

- **Balade + 1 consommation** (à prendre au Mellow Bar avant ou après votre croisière) : adulte 13€ / enfant (- de 12 ans) 8€
- **Balade** : adulte 10€ / enfant (- de 12 ans) 5€ / enfant (- de 4 ans) gratuit pour les individuels

3. Les projets sur la Seine

Pour la promotion du tourisme sur la Seine, aujourd'hui on trouve quelques propositions de projets : citons deux exemples de « **Projet de transport fluvial** » et « **Navettes fluviales de touristes** » :

A-Un projet de transport fluvial : « service de transport de personnes sur la Seine » :

Du 28 juin 2008 au 5 juin 2011, la navette fluviale Voguéo a été expérimentée entre la Gare d'Austerlitz à Paris et Maisons-Alfort dans le Val-de-Marne. Ce projet était piloté par le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF), compétent en matière de transport public fluvial.

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**

Le parcours comportait 5 escales et les bateaux pouvaient embarquer jusqu'à 70 passagers.¹⁸³ Le service était accessible après validation de son passe Navigo ou d'un ticket t+.

L'expérimentation a été prolongée de trente mois et, malgré cela, le service a dû être interrompu faute d'avoir pu trouver son public. Afin d'assurer la reprise du service, le STIF et les collectivités riveraines de la Seine et de la Marne se sont réunies pour esquisser ensemble un nouveau service plus ambitieux devant s'étendre de Vitry-sur-Seine et de Maisons-Alfort, dans le Val-de-Marne, à Suresnes, dans les Hauts-de-Seine.¹⁸⁴

- Ce nouveau projet a été présenté au public dans le cadre d'une concertation préalable début 2012. Le service Voguéo proposé par le STIF et les collectivités devait constituer un véritable réseau de transport public fluvial complémentaire des réseaux de bus, de métro et de RER :
- 28 escales réparties sur 3 lignes desservant 12 communes ; des groupes ,ou scolaire.
- Accessible aux porteurs d'un passe Navigo, il était proposé un tarif attractif pour les passagers occasionnels,
- L'amplitude et les fréquences devaient être renforcées en adéquation avec l'ensemble du réseau de transports publics.

Les aménagements ont été livrés aux promeneurs, aux sportifs, à tous les amoureux de Paris en rive droite en septembre 2012, et sur la rive gauche depuis juin 2013. Au moment où la reconquête des berges de Seine se concrétise au bénéfice de tous les usages, la Mairie de Paris tient à rappeler que sa volonté de développer un service de transport de passagers sur la Seine est intacte. Des échanges avec Ports de Paris, le propriétaire et le gestionnaire des berges et avec les opérateurs qui réalisent déjà un service sur la Seine sont en cours.

¹⁸³http://www.paris.fr/pratique/transports-en-commun/sur-la-seine/navettes-fluviales-de-touristes/rub_388_stand_11385_port_12365 article du 25/10/2010 Rif:

¹⁸⁴http://www.lexpress.fr/tendances/voyage/comment-visiter-paris-en-bateau-bateau-mouche-batobus-bateau-de-croisiere_1246207.html#u8c1PYt1FdPUkYH6.99

L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la Karraka » à la Goulette

Ces échanges vont se poursuivre pour que dans les prochains mois un service accessible à tous soit enfin proposé aux habitants de la capitale, de la métropole et d'ailleurs !



Figure 2 : Un projet de transport fluvial par navettes sur la Seine

Source : <http://www.metronews.fr/paris/la-navette-fluviale-vogeo->

B- Un projet de transport « Navettes fluviales de touristes »¹⁸⁵:

Le projet finalisé conjointement par la Préfecture de Police, la Ville de Paris et le Port Autonome de Paris vise à encourager les groupes de touristes à utiliser les navettes fluviales pour accéder aux îles. Ces navettes ont été mises en service le 5 avril 2003. Un service régulier est assuré la plus grande partie de l'année, à partir des ports de la Bourdonnais et de Suffren à l'ouest et du port de Bercy à l'est, par deux opérateurs fluviaux différents. Les escales desservant l'Ile de la Cité sont situées au port de la Tournelle et sur le quai des Orfèvres.

¹⁸⁵http://www.paris.fr/pratique/transport-s-en-commun/sur-la-seine/vogeo-une-navette-fluviale/rub_388_stand_56367_port_12365 article du 19/07/2013

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**

Les opérateurs fluviaux assurant le service

Groupement " Bateaux parisiens " et " Marina de Bercy " (opérant sous le nom "nativités")

Trois bateaux répartis sur deux boucles en phase initiale (de 100 à 150 places) :

Boucle Ouest : Tour Eiffel - Notre Dame - Louvre - Tour Eiffel

Boucle Est : Bercy - Louvre - Notre Dame - Bercy

Début du service : avril 2003

Capacité offerte : 2 200 places / jour en phase initiale: de 8 h 45 à 18 h 00

Tarifs : de 5 à 10 € par personne selon le forfait réservé

Principe : Un client groupe a la possibilité de changer de boucle après son arrêt à Notre Dame.

Exemple : Un client groupe peut partir de Bercy, rester à Notre Dame et repartir sur Tour Eiffel.

1 .Deuxièmes cas d'étude :

2-1 Le Vaporetto aujourd'hui : « ville de Venise »

La situation géographique de Venise au milieu de la lagune, fait que l'indispensable du transport de personnes et de marchandises se fait par voie d'eau. C'est pourquoi, la cité demeure

au XXI^e siècle la seule ville de taille importante à être libre d'automobiles et de camions, malgré les installations importants.

Les «vaporetto» sont des bateaux à vapeur utilisés pour le parcours du Grand Canal. On sait que les vénitiens s'avaient contraires à l'arrivée de ces embarcations, très estimés aujourd'hui. Ils ont devenu le moyen de transport par excellence. Pourtant, il y a encore des critiques aux gondoliers.

Le transport individuel traditionnel est la gondole vénitienne, bien qu'elle ne soit quasiment plus utilisée que par les touristes ou pour des occasions particulières (cérémonies, mariages et morts). Son coût est en effet exagéré.

Les vénitiens utilisent surtout les bateaux –bus qu'ils appellés vaporetto. le moyen de transport le plus utiliser aujourd'hui à Venise pour de différents objectifs que ce soit pour déplacer dans la ville ou comme un moyen touristique qui fait partie de la vie culturel de vénitien et qui reflète un charme spécifique et différent avec de gondole pour la lagune de Venise . Ce bateau est géré par

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**

l'ACTV servent les différentes îles en parcourant les principaux canaux, ainsi que la targette, des gondoles à deux pagayeurs pour les piétons traversée du Grand Canal à quelques endroits privés de ponts.¹⁸⁶

D'ailleurs aujourd'hui A Venise, le moyen le plus user et populaire par les touristes et aussi les vénitien est le vaporetto, qui a gardé son ancien nom de bateau à vapeur et son charme mais avec une reproduction plus moderne¹⁸⁷.

¹⁸⁶Penzo, Gelberto, *Vaporetto un secolo di trasporto pubblico nelle laguna di venezia con la collaborazione di anbreia Bocchin*, Editrice ,2004 p.56

¹⁸⁷ Voir annexe interview p.198



Image 2 : Vaporetto : Venise

Source : <http://www.skynet.be/services/voyages>

Les lignes des Vaporetto ACTV servent Venise et aussi une partie de ses îles, seule la compagnie Alilaguna qui joins Venise à l'Aéroport Marco Polo, ce qui veut dire que la liaison bateau entre l'aéroport de Venise Marco Polo et donc pas incluse dans les abonnements de la compagnie ACTV¹⁸⁸.

Même s'ils sont moins nombreux à Venise, le Vaporetto se considère pour les touristes l'un de leurs endroits préférés et nécessaire a essayé.¹⁸⁹

Chaque année un grand nombre de touristes venus de différents endroits à bord d'un Vaporetto pour longer le Grand Canal et rejoindre les principaux quartiers de la ville. Bien souvent les Vénitiens préfèrent se déplacer à pied ! Certainement si son nom évoque un essor à la vapeur, le Vaporetto est aujourd'hui équipé d'un moteur diesel.¹⁹⁰ Il mesure environ 24 m de long pour 4 mètres de large et peut transporter au maximum 210 passagers. Le Vaporetto est le moyen le plus aisé,

¹⁸⁸ http://www.e-venise.com/vaporetto_actv_venise_

¹⁸⁹ http://europeforvisitors.com/venice/articles/vaporetto_

¹⁹⁰ <http://www.venise1.com/vaporetto-venise>

volumineux et le plus pratique pour se déplacer rapidement dans la ville. Mais lors des périodes de très forts afflux le réseau peuvent être très vite comblé et risquer d'attendre assez longtemps avant d'embarquer à bord d'un vaporetto¹⁹¹.

Dans ce cas il vaut mieux se déplacer à pied, c'est parfois même plus rapide ! Tout dépend du lieu de destination : par exemple pour rejoindre le Lido, La Giudecca ou encore La Giudecca, on n'a pas d'autre choix que de prendre un vaporetto ! Donc ici la disponibilité de vaporetto dépende de nombre de visiteur¹⁹².

2-2 Les importantes lignes de Vaporetto

Pour se déplacer au cœur du centre historique de Venise on trouve que La ligne numéro 1 est la ligne la plus célèbre !

Elle permet de border le Grand Canal et offre aux visiteurs émerveillés une vue imprenable sur les plus beaux palais de Venise.

Le trajet est assez long car durant le parcours le Vaporetto s'arrête à toutes les stations. Il part de la Piazzale Roma, rejoint le Grand Canal puis se dirige vers le Lido (ou inversement). Ensuite on trouve La ligne 2 qu'elle propose deux parcours bien distincts¹⁹³.

Le premier effectue le même trajet que la ligne 1, mais le Vaporetto fait beaucoup moins de pauses et la traversée du Grand Canal est bien plus rapide. Il s'arrête seulement aux stations Trochetto, Piazzale Roma, Giudecca, San Giorgio et San Marco avant de rejoindre le Lido, terminus de la ligne 2.¹⁹⁴

Le second trajet permet lui aussi de se rendre au Lido mais au lieu d'emprunter le Grand Canal il passe par le canal de la Giudecca et pour faire le tour de Venise on trouve qu'il y a une autre catégorie de vaporetto spécifique pour les long distance et qui permettent de faire le tour extérieur de la cité historique et certaines d'entre elles rejoignent ensuite le Lido comme les : **Ligne 4.1, Ligne 4.2, Ligne 5.1, Ligne 5.2, Ligne 6, Ligne 3, Ligne N (nuit)** et aussi il est possible d'embarquer à bord d'un Vaporetto pour rejoindre les autres îles de la lagune. Ces lignes permettent de relier le centre

¹⁹¹ Penzo, Gelberto, vaporetto un secolo di trasporto pubblico nelle laguna di venezia con la collaborazione di anbreia Bocchin, Editrice, 2004p.184-185

¹⁹² Interview :

¹⁹³ http://www.e-venise.com/vaporetto_actv_venise_

¹⁹⁴ http://europeforvisitors.com/venice/articles/vaporetto_

historique de Venise par exemple Murano, Burano, Torcello ou encore San'Erasmus. Certaines d'entre elles assurent également une liaison rapide vers des stations situées sur la limite assurée comme

(Tréporti, Tessera, Fusina...). a travers les lignes suivant : **Ligne 11, Ligne 13, Ligne 18. Ligne 20** après on trouve **la ligne 7** qui se accorde comme

Une ligne **saisonnnière** est proposée durant toute la saison touristique (printemps / été) mais aussi à l'occasion d'évènements festifs comme le Carnaval de Venise. Elle effectue des liaisons directes entre l'île de Murano et la cité vénitienne (station San Zaccaria) .

2-3 Comment utiliser le vaporetto ?

Pour faire une Tour sur le vaporetto on a besoin d'acheter un titre de transport. Les tickets sont en vente à chaque station mais il est aussi possible de se les procurer dans les offices de tourisme, les kiosques, les bureaux de tabac ou dans tout autre établissement affichant le logo de la compagnie ACTV. Comme on peut acheter un billet une fois à bord du vaporetto, mais vous devez prévenir immédiatement le personnel.

Les billets de vaporetto permettent de **circuler librement sur tous les vaporetto de Venise et la lagune**: exemple Murano, Burano, Torcello, Punta Sabioni et le Lido di VENEZIA compris, pour une durée approchant à celle achetée (trajet simple ou forfait pass de 24h, 48h, 72h ou 7 jours)et Pour ceux qui viennent habituellement à Venise, il y a beaucoup de solutions peut être intéressantes et peuvent disposer d'offres plus attractives¹⁹⁵..

2.4 Les prix et les types de pass-navigo de vaporetto :

Un ticket simple pour faire une tour sur le vaporetto sa coute 6,50 € par personne (adulte).Ce billet est valable 60 minutes durant lesquelles on peut changer de lignes à condition de garder la même direction et de ne pas revenir en arrière. Le ticket est gratuit pour les moins de 6 ans, âge au-delà duquel s'applique le tarif adulte !

On trouve un autre type qui sont les Pass ACTV qui sont spéciale pour billets touristiques et ses cartes de transport. Permettent de se déplacer librement à Venise tout au long de la période de

¹⁹⁵ <http://www.venise.fr/se-deplacer/le-vaporetto.htm>

L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la Karraka » à la Goulette

validité le Pass et bien sûr que le prix de la carte dépend de la durée choisie aussi on trouve le Ticket que dure 3 jours pour les jeunes (entre 14 et 29 ans) ce Pass spécial jeune permet de profiter en illimité du Vaporetto et des bus durant 3 jours¹⁹⁶.

A- Les prix de billet : (12 heures sa coute 18 €) (24 heures sa coute 20 €) (36 heures sa coute 25 €,) (48 heures sa coute 30 €) (72 heures sa coute 35 €) (7 jours sa coute 50 €)

Les billets sont valables à partir de leur première utilisation, il faut donc les composer à chaque trajet. Ces billets sont valables pour leur durée précise¹⁹⁷.

B- Les horaires

Habituellement, le temps d'attente dans les stations est compris entre 10 et 20 minutes. Par contre que les horaire des lignes sa diffère selon les arrêts.

Et pendant la soirée certains arrêts sont annulés alors que la nuit un service nocturne est assuré et qu'il permet de rejoindre les principaux quartiers de Venise (Saint Marc, Rialto, Piazzale Roma, Lido...)

2-5 Le mode de construction de bateau

À la fin des années 1990, l'ACTV s'est attribuée d'une nouvelle génération de navires, nommée bateaux de « Série 90 » marquer par sa Longueur hors tout quasi de 23,93 m avec un largeur de 4,22 m et une hauteur totale : 1,90 m : son capacité de transport est 210 passagers et son système d'impulsion est 1 moteur Fiat-Aifo de 147 kW Venise à accueillir le premier vaporetto électrique, ou hybride a été mis en service régulier.

Le navire hybride « Energie » a été complètement conçu et fabriqué à Venise par les chantiers navals Vizianello, qui se sont spécialisés depuis longtemps dans les technologies moins polluantes écologiques et d'avenir¹⁹⁸.

¹⁹⁶ <http://www.venise.fr/se-deplacer/le-vaporetto.htm>

¹⁹⁷ <http://www.venise.fr/se-deplacer/le-vaporetto.htm>

¹⁹⁸ Penzo, Gelberto, vaporetto un secolo di trasporto pubblico nelle laguna di venezia con la collaborazione di anbreia Bocchin, Editrice ,2004p.184-185

La caractéristique principale de ce bateau qu'il est formulé pour le silence absolu de fonctionnement. Conserver la nature nautique et surtout l'environnement.¹⁹⁹

C'est une grande nouveauté pour les vénitiens habitués au bruit des moteurs. Le bateau dispose de deux moteurs. Un moteur traditionnel diesel de marque Iveco écologique pour assurer les trajets extérieurs à la lagune,²⁰⁰ là où la vitesse doit être élevée et ce qui lui permet de recharger en partie les batteries facilement, ne doivent être reliées au réseau normal à quai qu'une seule fois par jour. Comporte un moteur électrique avec système de batteries qui dispose d'une autonomie de 10 heures minimum avec une puissance de 40 kW, le minimum règlementaire pour manipuler dans la lagune en toute sécurité dans le flux des bateaux qui parcourir les canaux vénitiens, comme les gondoles, barges, et autres embarcations etc...²⁰¹..

2-Les Lignes les plus utilisables :

La ligne 1 : C'est la ligne à grand spectacle qui part de la Piazzale Roma (ou arrivent les bus) et passe ensuite par le Grand Canal et ses Palais, pour finir au Lido, et vice-versa.

La Ligne 4.2 et 4.1 de vaporetto fait le tour extérieur de Venise dans le sens horaire des sommets d'une montre, en la traversant toutefois au niveau du canal de Cannaregio et qui va également jusqu'à l'île de Murano.

Les deux lignes ont le même trajet (attention toutefois car le trajet change selon les heures de la journée et les jours de la semaine). La ligne 4.1 du Vaporetto fait le tour de Venise en sens Antihoraire tandis que la 4.2 effectuent ce même trajet dans le sens des aiguilles d'une montre.

3- Troisième cas d'étude : « Cacilheiros» : Lisbonne

Lisbonne a été la principale destination des explorateurs de l'Atlantique. Le Tage, considéré comme l'un de plus grande rivière navigable sur la péninsule ibérique, est un point d'accès à la terre ferme. Il est responsable pour la connexion entre les régions portugaises et le territoire espagnol aussi

¹⁹⁹Penzo, Gelberto, *vaporetto un secolo di trasporto pubblico nelle laguna di venezia con la collaborazione di anbreia Bocchin*, Editrice, 2004p.184-185

²⁰⁰Franco Mancuco., *Venezia e un Citta : come estata, costruita , e come vive .venezia :corte del fontego*,c.2009 pp.58-61

²⁰¹Opcit, Penzo. p98

sur son bassin hydrographique sont produit des genres plus distincts. Ils sont dévalés vers le Tage par plusieurs réseaux de transport intégré²⁰².

À Lisbonne, le bateau était le symbole de la cité médiévale. Historiquement plusieurs navires ont été déplacé sur le Tage, dans le but de promouvoir ces traversant, les ponts sont -inexistants dans ce période, et les activités de la locomotion des produits et des travailleurs ont été obligatoire.

Les bateaux *Cacilheiros* e *Catamarãs*, existant jusqu'à aujourd'hui, sont utilisé comme transport pour le tourisme et transport public, ils effectuent des traversées quotidiennes. Après les bateaux les ponts sont apparu, le plus ancien, Ponte 25 de Arbil, a été inauguré en 1966 et a été responsable de la croissance de la ville, il est le plus grand pont suspendu de l'Europe et connecte Lisbonne et Almada. Un autre important pont c'est le pont Vasco de Gama (1998), il connecte Lisbonne, Alcochete et Montijo²⁰³.

Lisbonne présente actuellement un positionnement différent de leurs quais, elles ont été précédemment centrées dans la région de Belém, point de départ de Naus et caravelles en quête du « nouveau monde ».

3-1 Historique des *Cacilheiros* :

J'ai changé dans cette part de travail avec mon collègue bien que j'ai commencé mon travail individuel sur le bateau aujourd'hui tout simplement à cause de notre principe collective on a fait un petit échange au niveau de partenariat donc je me suis engagé de finir cette partie d'histoire avec mon collègue et laissée les autres collègues terminer ma part pour un but spécifique et un bon résultat pour la fin de ce projet²⁰⁴.

“La traversée” du Tage est presque aussi vieille que le fleuve lui-même. Ainsi dit peut sembler exagéré, mais en fait, se perd dans la mémoire du temps l'origine du transport des personnes et des marchandises par voie fluviale Entre les rives du Tage.

Au Moyen Âge, la région de *Cacilhas* connut un fort développement du trafic fluvial au niveau de Tage. Plus tard, la zone correspondant au Cais do Ginjal, devient un important port maritime où les bateaux pouvaient entrer et sortir. En arrivant à l'époque contemporaine, un important centre de

²⁰² Interview Alexander : voir annexe p210

²⁰³ Miguel Luis Correior, *Cacilheiros, Edicoes e Iniciativas Nauticas*; 1. ed edition (1996), pp.145-148

²⁰⁴ <http://restosdecolectao.blogspot.it/2009/08/cacilheiros-ao-longos-dos-tempos.html>

Réserves de produits fabriqués s'y accrut, en bénéficiant de l'augmentation du transport fluvial entre Lisbonne et la rive sud du Tage.

Les premiers enregistrements Ya des nouvelles à ce sujet, fait état d'une réunion entre les fonctionnaires de Almada et de Lisbonne en 1284, au XIIIe siècle, par conséquent, pour "discuter des prix de traverser le Tage pour charger les hommes, bêtes et paniers ".

Les temps étaient différents, mais alors, comme aujourd'hui, les conditions naturelles de l'estuaire du Tage permis l'établissement de populations dans la région. Ainsi, les générations successives de marins techniques de navigation ont été développés pour le lien nécessaire les rives de la rivière, créant les plus divers types de voiliers, dont beaucoup ont atteint presque jusqu'à nos jours:

3-2 Les bateaux ferries

Ils sont utilisés dans le cadre, entre Lisbonne, Cacilhas; et Catraios les bateaux qui reliaient Bethléem à Porto Brandão; les felouques, voile entre Lisbonne et le courant Montijo.

En effet, à partir de 1816, plusieurs manipulations furent bâties au bord de fleuve, ainsi que des fabriques de textiles, des tanneries et des conserveries de poisson ²⁰⁵.... Cacilhas transforma un Important port maritime et particulièrement quand le Tage a commencé son grand épanouissement à partir de 1821, et également quand il le premier bateau à vapeur. Jusqu'à présent, il n'y avait que des voiliers. Ces deux navires, de la vapeur et de la voile, navigueront le Tage dans le même temps à la fin des années 40 du siècle dernier²⁰⁶.

²⁰⁵Interview avec Alexandre, voire Annexe p210.

²⁰⁶<http://restosdecoleccion.blogspot.it/2009/08/cacilheiros-ao-longos-dos-tempos.html>

L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la Karraka » à la Goulette



Image 5 : Cacilheiros : Lisbonne

Source : <http://malmaior.blogspot.it/2009/04/cacilheiros-para-unir-as-margens-do.html>

Tout au long du XIXe siècle, il y a des dossiers de services réguliers de voyageurs après l'introduction des bateaux à vapeur.

Le premier bateau à vapeur qui a parcouru les eaux du Tage entre Lisbonne et Santarém, a été construit à Liverpool en 1820 et était la propriété de John Angelo Baptista da Costa & Company. Il a été appelé «comte de Palmella" et son voyage inaugural a eu lieu le 27 Janvier 1821 Pour ce voyage historique chaque passager versée à Vila Franca 480 reis et 960 reis à Alqueidão²⁰⁷.

²⁰⁷interview avec Alexandre "Ce qui a un impact social, comme le mouvement de la population, aussi un impact visuels durant le XIXe et le XXe siècle dans le développement du tissu urbain avec un impact plus important pendant la révolution industrielle, quand la rive sud de Tage a reçu de nombreux migrants, non seulement dans le but de logement pour travailler sur la rive nord, mais aussi parce qu'au cours du XVIIIe siècle jusqu'au XXe siècle, elle était une région entourée d'industries (de vin, de Liège et construction navale). Ensuite, de transport des personnes et des biens." Voir annexe p.210

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**

Le «Partenariat de Lisbonenses vapeurs» a été fondée en 1899 et a abouti à un groupe de la famille Burnay avec un autre relié à la société Hersent responsable de travaux portuaires à Lisbonne²⁰⁸.

En 1957 la société a changé son nom-maritime, et devient Lda " fait le passages de transport fluvial entre Alcochete à Lisbonne puis, la concession de la société "Porteguesa rivière Navegagacao" ont commencé à 2 Août, 1904 de l'ONU vieux bateau acheté en Allemagne et déplacés le charbon de son nom 'Alcochete' . .

Avec l'avènement de l'automobile et le développement conséquent des routes, des liaisons par ferry deviennent indispensables pour compléter le réseau routier entre le Nord et le Sud²⁰⁹.

En 1966, l'inauguration du pont sur le Tage changé considérablement l'activité de transport véhicule, qui n'a pas, cependant, en gardant abandonnés à l'heure actuelle, bien que la configuration²¹⁰ différente.

La construction du pont sur le Tage en 1966, enleva peu à peu la décadence du transport fluvial et du Cais do Ginjal au profit du le transfert routière. Deux des 26 Cacilheiros qui constituaient initialement la flotte Transtejo: haut, renouvellement, et sur le Nord Express.

En 1940 il y avait des différents piliers a Lisbonne pour traverser a «l'autre côté» parmi les en trouve la «station du sud et du sud-est" condamné à être construite par la société de fers portugais »a été baptisé le 28 mai 1932 et était créé par l'architecte Cottinelli Telmo.

Deux des 26 Cacilheiros qui constituaient initialement la flotte Transtejo: haut, renouvellement, et sur le Nord Express.

Avril 1974 a la nationalisation des cinq sociétés qui a ensuite exploré les carrières dans la rivière Tage, reliant Lisbonne à plusieurs endroits sur la rive sud a ensuite été créée en 1975, la société Transtej Transport Tage EP.

Le Transtejo de la flotte se composait alors de 26 navires transférés les entreprises nationalisées, après avoir atteint la livraison des pontons de la rivière et de leurs stations, bien qu'il

²⁰⁸Luis Miguel, Correia, *Cacilheiros, Edicoes de Inciativas Nauticas* LTDA, redicao, Lisboa 1996

²⁰⁹Miguel Luis Correia, « *De lisboa a outra Bauda, historia de vapores, Nauticas, LTDA* » ,edicao ,Lisboa p.74

²¹⁰<http://restosdecolecacao.blogspot.it/2009/08/cacilheiros-ao-longos-dos-tempos.html>

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**

n'ait jamais réussi à vaincre la résistance du CP à renoncer à l'exploration de carrière qui reliait la station gare Sud et du Sud à Lisbonne, Barreiro.

En 1975, les suivants ont été fixés services fluviaux de ferries Place du Palais en partance pour Alcochete, Cacilhas, Montijo et Seixal; Cais do Sodré également laissé aller d'une carrière pour Cacilhas; carrières de Bethléem sont rendus à Porto Brandão et le Trafaria. Liens avec Montijo et Porto Brandão et le Cais do Sodré-Cacilhas carrière ont été faites aux services de ferry-boats, qui en plus de véhicules de transport de passager .²¹¹ En 1975 il y avait cinq entreprises privées ceux qui exploitent les passagers et les véhicules de la circulation fluviale Société de transport maritime²¹².

- L'Entreprise de Tage, LDA
- La société nationale de motonaves, LDA
- La société Rodrigues de Jeronimo durée, troupeau, LDA
- La société de Damasio saints et de vasques, LDA

Dans le processus de loin, le voyage que nous sommes préoccupés commencé avec la fondation de Transtejo en 1975 et plus tard, avec la création de Soflusa en 1993 garde encore le service mixte passagers ferries l' Eborense '1953 et le «Alentejense' 1957 tous les deux construits dans les chantiers navals de Viana do Castelo et les deux ayant appartenu à l'origine de partenariat "Parceria dos vapores lisbonenses"

En 1977 la société de transtejo a commencé de provoqué des nouveaux processus pour le renouvellement des bateaux et ça expose le contrat de construction les 12 Cacilheiros, avec une capacité de 500 passagers, et puits les sites des chantiers navals de San Jacinto, Aveiro; Shipyard Foznave, Figueira da Foz; et les chantiers navals l'Argibay, Alverca.

Ces navires sont entrés en service entre 1980 et 1982.

Après la société a engagé par le lancement des nouveaux travaux d'extension et surtout par l'amélioration des ports, l'infrastructure. La grande inquiétude de la société à ce moment-là c'est d'augmenter le niveau de service et de qualité gréé aux clients et après aux années quatre-vingt la

²¹¹<http://restosdecoleccion.blogspot.it/2009/08/cacilheiros-ao-longos-dos-tempos.html>

²¹²Op.cit Alexander," la rive sud de Tage a reçu de nombreux migrants, non seulement dans le but de logement pour travailler sur la rive nord, mais aussi parce qu'au cours du XVIIIe siècle jusqu'au XXe siècle, elle était une région entourée d'industries (de vin, de Liège et construction navale). Ensuite, de transport des personnes et des biens"

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**

compagnie était engagée par la diversification de ses services et aussi le confort de ses clients, une zone commerciale a été créé qui a stimulé de nouveaux services au niveau du tourisme fluvial chartes et des croisières.

Entre 1981 et 1984, a procédé au renouvellement de la flotte avec six nouveaux ferries, ce qui a permis des activités diversifier le domaine du tourisme fluvial, avec le «Porto Brandão", qui a vu plusieurs améliorations.

Cette Cacilheiros inauguré des croisières régulières le long du Tage, le 5 Juin 1982, allant à la rencontre d'un itinéraire quotidien au départ de la place du Palais et sur la rivière près de la marge nord de Boksburg. Puis traverse le Tage et navigue vers l'amont le long de la rive sud de Trafaria à Margueira, traversant de nouveau la rivière de la mer de Paille Santa Apollonia et traversant la rive nord de la Place du Palais.

La fondation Soflusa a commencé le renouvellement de la flotte de la rivière Transtejo en 1993 par l'achat de moderne bateau comme catamarans. Le bateau typique qui transporte quotidiennement les Lisboètes entre les deux marges du fleuve Tage.²¹³

Les Cacilheiros transportent des passagers quotidiennement à travers le fleuve Tage et .les voyageurs qui l'utilisent sont principalement qui vivent dans la banlieue sud de Lisbonne et travaillent dans la ville.

Le Cacilheiros et IWT sont les plus anciens transports publics à Lisbonne et une des plus anciennes dans le monde. Le Cacilheiros est un élément fondamental dans la traversée de Tage.

²¹³ <http://restosdecolecao.blogspot.it/2009/08/cacilheiros-ao-longos-dos-tempos.html>

III. Synthèse de Projet individuelle

« Les Bateaux Aujourd'hui »

Notre défi dans ce projet est de considérer les trois cas d'étude (Bateaux mouche : Paris, Vaporetto, Venise et Cacilheiros à Lisbonne) comme un patrimoine. Afin de répondre à cette question, il faut signaler que le documentaire qu'on a organisée et les enquêtes qu'on a fait avec les touristes même les résidents, nous assurons notre travail et nous encourageons de faire un constat.

Cette partie était réalisée à travers une collaboration professionnelle et amicale au même temps, un travail partager avec ma collègue pour réussir ce travail et ce collectivité au niveau professionnelle et personnel aussi coopération synthétique comme travail en groupe pour un seul but c'est de réaliser un travail collectif finale bien présenté devant ce qui intéresse à ce genre de patrimoine.

En premier lieu, j'ai commencé avec ma collègue de réunir tous les documents nécessaires et analyser les interviews et les enquêtes pour sortir au finale de cette partie de travail intituler (Le fonctionnement de bateaux aujourd'hui).

Il n'est pas étonnant que le Bateaux mouche a Paris, ou le vaporetto, ou le Cacilheiro représentes un héritage traditionnel important, directement liée à leur environnement par exemple le bateaux mouche lié au la Seine celui-ci a en effet subi de nombreuses modifications afin d'être concurrentiel, s'orientant notamment vers une activité de conteneurisation, qui d'ailleurs est toujours présente. .

- Mon tache avec ma collègue dans ce projet et en fait, montrer le rôle important de bateau- et son utilisation aujourd'hui comme moyen de transport.
 - Mon tache personnelle c'est de traduire le résumé de jaquet finale en arabe et espagnole
- **la problématique** : ici est de dévoiler la vraie image de ce moyen de transport non seulement comme un simple moyen touristique de navigation sur la Seine mais aussi le présenter comme

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**

une part ou une substance consubstantielle du charme de ville et aussi le considérer comme patrimoine.

Des interviews de passagers furent faites sur les trois bateaux, afin de comprendre la valeur patrimoniale, l'usage et les impressions des usagers quotidiens, mais également des touristes visitant ces villes. (Voir interview annexe)

Le questionnaire qu'on a fait montre qu'il y a une relation entre les rivières, les habitants et le développement urbain des villes et de ses monuments qui sont mis en parallèle avec le développement technique et technologique des bateaux ainsi qu'on peut considérer l'utilisation de bateaux aujourd'hui comme des facteurs de développement social, économique et culturel et désormais touristique.

Dans les trois cas, on a remarqué que les trois exemples de bateaux représentent un facteur déterminé pour le développement de la ville en premier lieux et développement de patrimoine fluvial en second lieux. Ainsi qu'il joue un rôle très important pour le développement touristique de la ville dans les trois cas d'étude, elle indispensable de promener que ce soit dans la Sein, Paris, ou la lagune de Venise²¹⁴, ou Tage de Lisbonne²¹⁵ ou de déplacer dans tous les coins historique de la ville sans essayer ses célèbre moyens de navigation touristique au même temps public tel le bateau mouche, le vaporetto et le Cacilheiros²¹⁶. Donc ce de bateau représente l'image culturel et patrimoniale de la ville.

Dans l'histoire ces bateaux jouent un rôle important pour le développement économique des villes,²¹⁷ les bateaux son utilisée principalement pour la marchandise par contre l'utilisation

²¹⁴Penzo « Les habitants de Venise aiment beaucoup le vaporetto ils sont une chose unique avec lui. La cohabitation entre les touristes qui utilisent le vaporetto et les habitants il est difficile parce que le service n'est pas bien organisé donc la gestion d'un grand flux de gens elle n'est pas gérée bien. ».voir annexep.208

²¹⁵Mancuzo, La première attraction touristique était au début du XXe siècle, des petites croisières avec : musique, traiteur, chambres panoramiques et diverses activités. Aujourd'hui, il y a une différence, l'aspect touristique se concentre plus sur le public étranger et non pour les résidents. Voir annexe p.206

²¹⁶ Interview avec Penzo, voir annexe p.208

Principale des trois bateaux aujourd'hui est touristique dans le cas de Venise et Lisbonne double usage touristique et publics.²¹⁸

Aujourd'hui le tourisme fluvial est un secteur d'activités très large, récupérant à la fois les promenades courtes, les croisières fluviales etc...exemple Paris Aujourd'hui, on peut considérer le bateau mouche, comme le meilleur moyen pour découvrir la ville !!!

Je commence avec notre première station de recherche et de mise en valeur, **Paris** qui est une ville européenne touristique connue par sa richesse patrimoniale et qui attire de nombreux visiteurs, tant par la beauté de ses monuments que par l'attrait que peut représenter. Par une phrase qu'on a très attendu à travers le questionnaire avec les touristes sur le bateau²¹⁹ « Pour naviguer sur Seine il faut le faire avec le bateau mouche » est c'est impressionnant et fascinant comme appréciation et évaluation d'un autre point de vue que visiteur pas comme résident.

Le bateau mouche aujourd'hui présente le meilleur moyen spectaculaire et le plus demandé à Paris par les visiteurs pour voir la plupart des monuments parisiens inévitables ; tel que Notre-Dame de Paris et la conciergerie en passant devant l'île de la Cité,²²⁰ le musée d'Orsay et le musée du Louvre, les Invalides et même l'Arc de Triomphe et bien sûr la tour Eiffel qui sont visibles sur le parcours. Les bateaux de croisière permettent aux visiteurs de découvrir la ville depuis la Seine. Il est un efficace moyen de voir les principaux monuments de la ville tout en étant confortablement installé, un espace d'animation en profitant du soleil et en bénéficiant éclairés par des explications des guides professionnels.

A Venise c'est la même chose, aujourd'hui les vénitiens utilisent surtout les «vaporetto» comme moyen de transport quotidien. Afin de se déplacer dans la ville ou comme un moyen touristique qui fait partie de la vie culturelle et du charme spécifique de cette lagune

²¹⁸ Alexandre "l'impact de bateaux est impacte social , comme le mouvement de la population, et aussi un impact visuels durant le XIXe et le XXe siècle dans le développement du tissu urbain avec un impact plus important pendant la révolution industrielle, quand la rive sud de Tague a reçu de nombreux migrants, non seulement dans le but de logement pour travailler sur la rive nord, mais aussi parce qu'au cours du XVIIIe siècle jusqu'au XXe siècle, elle était une région entourée d'industries (de vin, de Liège et construction navale). Ensuite, de transport des personnes et des biens."

²¹⁹ Interview avec un vinciens vaporettos publics. Rapports tendus avec les touristes = puisque les personnes s'arrêtent devant les portes à l'entrée. Patrimoine culturel à sauvegarder pour les vaporettos. Voir annexe

²²⁰ Interview avec un Français, « Français = Centre de la France, près de vichy. Aspect pratique de découvrir les monuments, l'architecture, comme Paris est sur l'eau, forme d'harmonie avec la ville.

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**

On sait que les vénitiens s'avaient contraires à l'arrivée de ces embarcations, très estimés aujourd'hui. Ils ont devenu le moyen de transport par excellence. Pourtant, il y a encore des critiques aux gondoliers²²¹.

Ici on voit que aujourd'hui les vénitiens utilisent surtout le vaporetto comme un moyen de transport et il est considéré comme le moyen de transport le plus préférable pour de différents objectifs que ce soit pour déplacer dans la ville ou comme un moyen touristique par excellence qui fait partie de la vie culturelle de vénitien et qui reflète un charme spécifique différent avec de gondole pour montrer la lagune de Venise ²²².

D'ailleurs aujourd'hui A Venise, le moyen le plus usé et populaire par les touristes et aussi les vénitiens est le vaporetto, qui a gardé son ancien nom de bateau à vapeur et son charme mais avec une reproduction plus moderne²²³.

Chaque année un grand nombre de touristes venus de différents endroits à bord d'un Vaporetto pour longer le Grand Canal et rejoindre les principaux quartiers de la ville. Bien souvent les Vénitiens préfèrent se déplacer à pied ! Certainement si son nom évoque un essor à la vapeur,

“La formazione urbanística di Venezia segue però un modello singolare, ben diverso a quello comune alle altre città, nate in generale da un nodo centrale (...) che diviene mano a mano il baricentro fisico e funzionale. (...) È una sorta d'arcipelago, nel quale le terre emerse sono, nel loro insieme, sicuramente meno estese delle superfici acquee, che le separano.”²²⁴

Même s'ils sont moins nombreux à Venise, le Vaporetto se considère pour les touristes l'un de leurs endroits préférés et nécessaire à essayer²²⁵.

²²¹Penso, « Le vaporetto est un patrimoine de la ville de Venise. Il y a une relation de grande intimité. Les canaux sont fondamentaux pour rejoindre la ville d'une berge à l'autre et pour faciliter la charge et déchargement des marchandises. »

²²²Mancuso, A' Venise il y a toujours une adaptation réciproque entre la ville et les bateaux. La ville grandissait /se développait et les bateaux s'adaptaient avec différentes formes pour les différents usages à elle.

²²³Couple d'Italiens : Envisager un moyen qu'à promouvoir l'accessibilité entre les rives du fleuve Tejo et les villes de manière plus pratique. Il est venu de Vérone, en Italie. Ils ne connaissent pas l'histoire du bateau. **Ils considèrent l'usage du** bateau comme un bon moyen de connaître la région (voir annexe p.198-199)

²²⁴Penso, voir Annexe, interview p.208

²²⁵Voir annexe « Interview du français de Venise = important pour la définition de patrimoine : « Patrimoine nautique : ah oui, tout à fait, forme de démocratisation du tourisme, de la visite de Venise »p.197-198

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**

En fait aussi le même cas que Paris et Venise le cacilheiros en Lisbonne est un élément central du Tage, représentant une ville d'importance majeure dans une histoire où se confond mer et rivière.

Le Tage fut choisi pour représenter le patrimoine nautique du Portugal. Considéré comme le plus long fleuve de la Péninsule Ibérique, Sur ce fleuve, Les bateaux Cacilheiros ont soutenu et sont appuyé jusqu'à aujourd'hui, sont utilisé comme transport pour le tourisme au même temps pour le publics, ²²⁶ils effectuent des traversées quotidiennes comme si le cas de Vaporetto.

À ce titre et selon le nôtre travail sur train, on a remarqué que pour quelques-uns qui ont été rencontre sur les bateaux un vieux homme très intéressant qui est attacher par le bateau mouche comme moyen de transport, il nous parlons que le bateau joue un rôle important dans la reproduction tant de l'histoire que du le charme de cette extraordinaire ville. « Avant de nous intéresser au bateau comme patrimoine nautique de Paris et sa conservation impératif, il faut signaler que son importance historique avait commencé partir de XVIIIe siècle »²²⁷.

Par contre Ya d'autres personnes qu'il ignorent l'histoire ou l'existence de ce genre de bateau qui nous informe aussi que au début ils ont pensé que c'est un simple moyen de transport on prend l'exemple d'un monsieur brésilien , parmi les réponses de questionnaire il a mentionné qu'il « Utilise les bateaux mouches parce que c'est inclus dans le voyage qu'il a acheté au Brésil ²²⁸» .

Ainsi l'exemple de l'Anglais « Bateaux mouche puisque achat d'un package avec un musée : ticket compris. Et qui parnos de quelques exemple de bateau similaire dans son pays = Harbor Cruse, Johannesburg, Afrique du Sud »²²⁹.

A partir les recherche et les sorties sur train, l'interview et contactes qu'on a fait on a découvert que les trois navettes utilisée aujourd'hui pour le tourisme fluvial, est sont devenu d'un nom commun pour ce type de transport. Mais si les noms de ses trois bateaux a traversé les siècles et est

²²⁶Interview avec Alexandre ,“l'impact de développement de bateau sur le tissu urbain avec un impact plus important pendant la révolution industrielle, quand la rive sud de Tage a reçu de nombreux migrants, non seulement dans le but de logement pour travailler sur la rive nord, mais aussi parce qu'au cours du XVIIIe siècle jusqu'au XXe siècle, elle était une région entourée d'industries (de vin, de Liège et construction navale). Ensuite, de transport des personnes et des biens”.p.210

²²⁷ Voir interview annexe sur bateau mouche p.198

²²⁸ Voir le Questionnaire Annexe p.197-198

²²⁹ Voir Questionnaire sur le bateau mouche p.198

aujourd'hui l'un de les plus utilisé pour les touristes, c'est essentiellement dû à leur importance comme Patrimoine²³⁰.

IV : Synthèse du Projet collectif

La comparaison des différents cas d'études nous permet d'éclairer plusieurs axes communs dans le cadre de la conservation de ces trois bateaux. La première constatation relève de l'évolution urbaine des villes durant le dernier siècle. Les villes étudiées sont toutes d'ancien centre du commerce maritime particulièrement important et gardent leurs avantages.²³¹. Toutefois, l'amélioration des infrastructures, que ce soit Paris, Venise ou Lisbonne ne s'est pas fait sans des discussions autour de la conservation, le renouvellement ou le déplacement d'une activité touristique au cœur de la ville. Deuxièmes, dans les trois cas, le bateau mouche et le vaporetto a été déplacés dans une zone hors de la ville pour gagner en espace et pouvoir entreprendre les travaux structurels nécessaires pour rester un port important au niveau mondial.

Finalement, pour ce qui est du patrimoine, que ce soit à Paris, à Venise, ou Lisbonne, possède une politique claire soutenir par les autorités de la ville qui a été choisie. Il s'agit dans les trois cas de mettre en avant des aires de tourisme et de divertissement. La ville de Venise profite de sa notoriété mondialement en matière de patrimoine pour attirer des visiteurs. Ainsi Paris, classée parmi les villes les plus visité dans le monde pour sa richesse culturel et patrimoniale tout comme la ville de Lisbonne avec ses zones importantes de tourisme.

La transformation technologique de ces bateaux et, outre le bénéfice de place, permet aussi un renouveau économique grâce à ces redéfinitions de fonction. Si les différents bateaux possèdent²³² des points communs, les manières de conserver et de valoriser le patrimoine sont propres à chacun.

Ce phénomène est visible aussi avec les Vaporetto pendant les siècles ,les années ont changes désigne, sont été introduit nouvelles technique pour faciliter les transports et la navigation.

²³⁰Interview avec Alexandre "Avant que la rive sud soit industrialisés, pendant une période dans laquelle le tissu urbain et une région balnéaire, le développement touristique sur la rive sud a été effectuée par la rivière, donc certains entrepreneurs ont fait un aspect commercial et un aspect ludique. "Voir annexe p.210

²³¹Inter vieux avec Alexandre : « le développement touristique sur la rive sud a été effectuée par la rivière, donc certains entrepreneurs ont fait un aspect commercial et un aspect ludique. » voir annexe p210

V. Conclusion

Après deux ans d'investigations autour des bateaux comme patrimoine, nous avons fait face à des avis divergents. Ces opinions reflètent les différentes expériences des interviewés, ainsi que leurs connaissances à propos du terme « Patrimoine ».

Pour nous, après une recherche et une expérience dans ces deux contextes, nous considérons que les bateaux représentent leurs villes, moins visibles que des bâtiments emblématiques, mais permettant de les côtoyer d'une nouvelle manière. (Ici j'ai changé la signification de la phrase.)

Ce projet a été l'occasion de traiter à bien une étude de groupe portant sur un thème commun, utilisant des méthodes différentes de celle généralement utilisée dans nos travaux puisqu'il s'agit d'un projet pluridisciplinaire, mais aussi échange culturel.

L'observation commune de cette étude nous a permis de mettre en évidence les politiques de conservations des patrimoines communes en Europe, fonctionnant au cas par cas au niveau des. L'étude de ces trois bateaux et son apport directe ou indirecte sur le développement culturel, économique, urbain et surtout touristique des villes.

A permis aussi de noter qu'un autre type de patrimoine apparaît, loin de l'idée historique que l'on s'en fait : le patrimoine nautique.

La réalisation de ce projet fait appel autant à une modération de recherche qu'à une mesure pratique de visite de terrain, car le patrimoine est un domaine qui fait appel à l'histoire, mais aussi à la trace matérielle du passé. À ces éléments s'ajoute l'importance d'une valorisation économique au détriment d'une véritable révélation de l'histoire et des lieux.

Les différences de chaque pays, nous menèrent à une conclusion similaire à propos de l'importance du bateau dans la construction de l'imaginaire et de l'identité d'une ville. Ces

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**

relations prennent en compte de nombreuses histoires et mémoires capable de décrire une ville et l'identité de sa population, et peuvent donc être considérés comme un patrimoine.

L'histoire des vaporettos est similaire à celle des Bateaux Mouches parisiens. Leurs vocations diffèrent cependant, au regard du caractère spécifique de Venise, qui a besoin d'un service permanent de transport fluvial pour sa population. Les bateaux mouches sont réservés aujourd'hui, uniquement aux touristes, désireux de visiter la ville de Paris depuis la Seine. Les Vaporettos quant à eux, servent aux deux fonctions, service et touristique.

Annexe II

I. SCÉNARIO

PROBLÉMATIQUE DU DOCUMENTAIRE

Est-ce que ces trois situations peuvent être considérées comme des patrimoines nautiques ?

1 – PRÉSENTATION DES TROIS VILLES EN LIEN AVEC L'EAU AU DÉBUT DES BATEAUX (VERS 1850/1900)

=>mais les villes n'ont pas toujours été ainsi => Histoire du développement de la ville avec l'eau depuis le début [travaux de Tais et Fernanda + Carte de Tais]

Interview du français de Paris : « Utilisation des bateaux mouches = pour désengorger les voies routières + Bateau bus à Paris comme à Venise. »

Mancuso

Italien de Lisbonne

Alexandre

2- HISTOIRE DES BATEAUX AVEC L'OPTIQUE DE L'IDÉE DE DÉPLACEMENT

=> Les bateaux de Paris sont venus de Lyon, ceux de Venise de Nantes, et ceux de Lisbonne d'Allemagne (la plupart furent construits à Lisbonne tout de même). Cette idée de déplacement amorce l'histoire des trois bateaux.

Développement de l'usage industriel et commercial des bateaux sur les rivières

Interview du français de Paris : « Historique (Mr Mouche, bateaux de guerres, de la statue de Mr Mouche »

Alexandre

Mancuso

Penzo

3 – UTILISATION AUJOURD'HUI, EN PARTANT DES EXEMPLES DES PERSONNES QUI L'UTILISENT

=>Différences entre Résident (Cacilheiros / Vaporretit) et Touriste (Bateaux Mouches / Cacilheiros / Vaporetti) = inclure l'idée de package dans des voyages organisés : comme le brésilien à Paris : « Utilise les bateaux mouches parce que c'est inclus dans le voyage qu'il a acheté au Brésil »

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**

=> Difficulté entre touriste et résident : exemple de Venise ou il y a des difficultés (Interview du résident de Venise + Interview de Penzo) / et contre-exemple avec Lisbonne ou personne n'a mentionné des difficultés entre résidents et touristes (seulement un homme a mentionné qu'ils étaient trop serrés dans les bateaux, sans doute en semaine, mais rien sur le lien avec les touristes) => Résultat de la gestion des compagnies ? de l'importance de visiteurs ?

Penzo

Interview du Résident de Venise

Interview des résidents de Lisbonne.

=> Ces bateaux sont des modes de liaisons entre les villes, ou les îles (pas cet exemple à Paris)

Interview de Résidents : 2 à Venise / 2 à Lisbonne

Interview de Touristes : 3 à Paris (Brésil, Barcelone, Afrique du Sud) / 4 à Venise (USA, France, Milan, Pays Bas) / 3 à Lisbonne (Français, Italiens, Indiens)

4 – EST-CE UN PATRIMOINE ?

Résident de Venise qui explique que les bus ne sont pas patrimoine donc pas les vaporetto non plus
« Patrimoine culturel : Je ne sais pas répondre à cette question, Non c'est seulement un moyen de transport puisque c'est comme si on disait qu'un autobus était un patrimoine culturel » => Réponse d'Alexandre

Interview du français de Venise = important pour la définition de patrimoine : .Patrimoine nautique : ah oui, tout a fait, forme de démocratisation du tourisme, de la visite de Venise

Interview de l'Indien d'Amsterdam : Définitivement oui puisque c'est ancien.

CONCLUSION:

Un ensemble à patrimonialiser – Le bateau comme symbole d'un ensemble

ELARGISSEMENT:

D'autres pratiques dans d'autres pays = Utilisation des interviews : Istanbul, Amsterdam, Egypte...

Interview du français de Paris : « Différents bateaux dans le monde (Venise, Vienne, Moscou, Londres, Porto). Egypte. »

Espagnoles à Paris : « Bateaux identiques à Barcelone »

Questionnaire

❖ Paris

Questionnaire pour les interviews de passagers :

- 1) Pourquoi avoir choisis la Compagnie des Bateaux Mouches? Et connaissez-vous l'histoire de cette compagnie?
- 2) Pourquoi visiter une ville par l'intermédiaire de l'eau? Quels en sont les avantages? 3) Est-ce que pour vous les bateaux mouches sont un moyen incontournables pour visiter la ville?
- 4) Est ce qu'un tel système existe dans votre pays? Si oui, quels est sa forme?

Questionnaire pour les personnels :

- 1) Quel est le moment préféré des touristes pour faire une promenade fluviale ?
- 2) Depuis combien d'années travailler vous pour la compagnie? Aujourd'hui est ce que le service connaît une expansion du nombre d'usagers par rapport aux années précédentes, aux décennies précédentes ?

Les Interviews de Paris

1 – Un Français = Etrangers qui visitent la ville sur les bateaux mouches / Historique (Mr :, bateaux de guerres, de la statue de Mr Mouche) / Utilisation des bateaux mouches = pour désengorger les voies routières + Bateau bus à paris comme à Venise. / Différents bateaux dans le monde (Venise, vienne, Moscou, Londres, Porto). Egypte.

2 – Un Espagnol = **bateaux mouche pour le tourisme** / Ne connaissent pas l'histoire de la compagnie / Bateaux identiques à Barcelone.

3 – Un Anglais = Bateaux mouche puisque achat d'un package avec un musée : ticket compris. / Bateau similaire dans son pays = Harbor Cruise, Johannesburg, Afrique du Sud

4 – Un Brésilien = Connait pas l'histoire / Utilise les bateaux mouches parce que c'est inclus dans le voyage qu'il a acheté au Brésil / Intéressant de visiter la ville par l'intermédiaire de l'eau = vision intéressante de la ville / Rien de similaire dans sa ville.

❖ Venise

1- Questionnaire pour les personnels

- 1) Quel est le moment préféré des touristes pour faire une promenade fluviale?
- 2) Depuis combien d'années travaillez-vous pour la compagnie?
- 3) Aujourd'hui, Est ce que le service connait une expansion du nombre d'usagers par rapport aux années précédentes, aux décennies précédentes?

2- Questionnaire pour Touriste

- 1) Pourquoi avoir choisis de visiter la ville sur les vaporettos? Connaissez-vous leur histoire?
- 2) Pourquoi visiter une ville par l'intermédiaire de l'eau? Quels en sont les avantages? Est-ce que pour vous les vaporettos sont un moyen incontournable pour visiter la ville?
- 3) Est ce qu'un tel système existe dans votre pays? Si oui, quelle est sa forme?
- 4) Pour vous quelles sont les différences entre la gondole et les vaporettos ? Et pourquoi avoir choisi les vaporettos?

3- Questionnaire pour les passageres :

- 1) Comment utiliser vous les vaporettos? Tous les jours? Si oui combien de fois par jour?
- 2) Le vaporetto est il votre moyen de transport principal? Avez-vous un abonnement annuel, mensuel...?
- 3) Quels ont été les changements dans l'attribution des lignes? Considérez vous que l'offre est suffisante?
- 4) Avez - vous un bateau personnel qui sert à votre transport quotidien?
- 5) Que représente pour vous les vaporettos?
- 6) Pour vous quelles sont les différences entre la gondole et les vaporettos?
- 7) Pouvez-vous nous parler des difficultés de la lagune, lié a l'utilisation quotidienne des vaporettos?

4- Venise : vaporetto

1 - Vénitienne, Cristina Lovodanno = Résidente / Moyen de transport principal / Abonnement annuel / Pas de bateau personnel / Les vaporettos ont changés de forme : avant actionné par la machine à vapeur / Son père à travaillé en 1950 à ACTV. Différence entre gondole et vaporettos : vaporettos publics. **Rapports tendus avec les touristes** = puisque les personnes s'arrêtent devant les portes à l'entrée. Patrimoine culturel à sauvegarder pour les vaporettos.

2 - Américain = Il connaissait les vaporettos avant de venir. Utilisation des vaporettos : « Outstanding, Wonderful ». Ferries à côté de là où il habite, mais Venise c'est unique. Voudrais essayer la gondole, il y a emmené sa femme il y a très longtemps = Romantisme.

3 – Milan, Rosanna = Touriste / viens de Milan. Moyen de transport très efficace et ponctuel. Ne connaît pas d'autres villes comme Venise. Vaporettos à sauvegarder puisqu'ils font partie intégrante de la ville.

4 – Français = Centre de la France, près de vichy. **Aspect pratique de découvrir les monuments**, l'architecture, comme Venise est sur l'eau, forme d'harmonie avec la ville. Besoin de l'eau pour aller d'un endroit A à un endroit B. **Si on ne visite pas Venise par l'eau, on manque une grande partie de la ville, de la vision et de l'âme de la ville.** Existe les bus, les cars. Vaporettos populaires, tout le monde peut le prendre, gondoles plus onéreux mais plus proche de l'origine, de la réalité du mode de déplacement. **C'est particulier, on découvre qu'une toute petite partie de la cité avec les gondoles.** N'a pas utilisé les gondoles. **Patrimoine nautique : ah oui, tout a fait, forme de démocratisation du tourisme**, de la visite de Venise. Fait partie de la ville. Si pas de vaporettos beaucoup beaucoup moins de touristes = puisque difficultés pour laisser sa voiture, la gare, besoin pour rejoindre les autres îles (giudecca, lido). Si on n'a pas le vaporettos on ne reste que dans la cité, avec le vaporettos on peut aller voir les autres îles.

Enregistrement qui est le meilleur. Pb avec le son de la vidéo, mais vidéo ça va.

5 – Hollandais = it's the only way: les vaporetos. Amsterdam : plus petit mais pour le fun, pour le tourisme. Différence entre vaporetos et gondoles = le prix.

Patrimoine nautique, bien sûr, sinon besoin de nager.

6 – Venitien = Abonnement annuel / Pas moyen de transport principal : il a une barque. Il habite à Lido. Il a son bateau à Lido, puisque impossible d'utiliser seulement les vaporetos. Critique d'ACTV : vaporetos sont toujours très plein. Service n'est pas acceptable face au prix que les touristes vont payer. Beaucoup de changements sur les lignes : mais pas très bons. **Rapport entre les touristes et les résidents, sont difficiles.** Rapport entre résident et ACTV ne sont pas bons non plus. Les touristes vont payer beaucoup plus cher, alors que le service ne marche pas très bien. Pour lui, le vaporetto est seulement un moyen de transport. Gondole utilisé avant que les vaporetos existent. Patrimoine culturel : Je ne sais pas répondre à cette question, Non c'est seulement un moyen de transport puisque c'est comme si on disait qu'un autobus était un patrimoine culturel.

7 – **Personnel d'ACTV** = Le moment préféré des touristes pour prendre le vaporetto : toujours, entre 9h à 19h. Travaille depuis 2007 à ACTV. Des gens toute l'année, pas de différence de flux = beaucoup de gens à Venise surtout l'été, et **beaucoup de bateaux de croisières qui déposent des touristes toute l'année. Patrimoine culturel, puisque fait simplement partie de la ville.**

Lisbonne

1-Questionnaire pour les interviews de Passagers.

- 1) Comment a été la relation du ravier, les villes autour et le bateau?
- 2) Avant le développement de l'économie de la ville industrielle, l'eau a été le principal outil de travail?
- 3) La navigation avait grand développement technologique dans le pays. Comment était cette croissance mutuelle pour la région?
- 4) Les autres moyens de transport utilisés sur la terre ferme, comme le train et la voiture, a influencé l'importance de le Rivier?
- 5) Quelle est la relation entre ces systèmes de transport dans la vie quotidienne de la région?
- 6) Pourquoi ce bateau a un potentiel touristique?

2- Questionnaire pour personnel

1) Qui sont les personnes qui utilisent les cacilheiros? Des habitants pour leurs déplacements de tous les jours ou des touristes? Aujourd'hui est ce que le service connait une expansion du nombre d'usagers par rapport aux années précédentes, aux décennies précédentes?

2) Connaissez-vous d'autres moyens de transports similaires dans d'autres pays ? Connaissez-vous l'histoire de ces bateaux?

3-Questionnaire pour les touristes

1) Pourquoi avoir choisis d'utiliser les Cacilheiros? Où allez-vous, et d'où partez-vous ? Connaissez-vous l'histoire de ces bateaux? Êtes-vous satisfaits du service général de ce transport ?

2) Pourquoi visiter cette région par l'intermédiaire de l'eau? Quels en sont les avantages? Est-ce que pour vous les Cacilheiros sont un moyen incontournable pour visiter Lisbonne et ses alentours?

3) Est ce qu'un tel système existe dans votre pays? Si oui, quelle est sa forme?

4) Pensez-vous que ces bateaux doivent être considérés comme un patrimoine?

4-Questionnaires pour les Resedents :

1) Comment utiliser vous les cacilheiros? Tous les jours? Si oui combien de fois par jour? Et quel est votre trajet? Le cacilheiroest il votre moyen de transport principal? Avez-vous un abonnement annuel, mensuel...?

2) Considérez-vous que l'offre est suffisante? Est-il possible de se rendre dans la région autour du tage par bateau? Y a-t-il des villes déservies par les cacilheiros qui sont plus difficile d'accès que d'autres?

4) Que représente pour vous les cacilheiros? Pensez-vous que ces bateaux doivent etreconsiderés comme un patrimoine?

6) Pouvez-vous nous parler des difficultés liées à la proximité du tage? Et quelle est l'importance du Tage pour la région?

1 – **Résidente de Lisbonne** : Vient d'Almada. Transport principal : utilisation tous les jours. Carte mensuelle moins cher que d'acheter un billet par jour. Trajet régulier : Metro Almada, Metro Cais do Sodre, Service suffisant : mais pas très confortable. Il y avait un ferry plus confortable avant mais il est utilisé pour un autre parcours aujourd'hui. Service est bon mais le confort des bateaux n'est pas

bon. Pas possible de visiter la région avec ces bateaux. Pense que c'est un patrimoine. **Utilisation touristique n'est pas vraiment bien exploité**, mais pour aller travailler ça marche = **patrimoine comme un bateau important pour la vie quotidienne de la population qui va au travail. Importance du Tage pour la région : seulement pour relier les villes entre elles, et pour les industries de la pêche.**

2 – **Couple de Français** : Utilisation du bateau pour la praticité et par hasard aussi « on ne savait pas trop quoi faire ce matin ». Hôtel à Lisbonne, Cais do Sodre vers Cacilhas. Partie au hasard. Ne connaissent pas l'histoire des bateaux. Satisfait du service : « C'est formidable ». Elle aime le bateau, plus l'impression d'être loin, sensation d'aller à l'aventure. « On a fait Venise » en étant au Lido, tous les quarts d'heure il y a un bateau, « c'est magique d'arriver à la place saint marc à travers le bateau ». « On a fait Istanbul pareil aussi, Istanbul par bateau c'est extraordinaire » Bateaux sont les mêmes que ceux-là à Venise. **Patrimoine ? Oui tout ce qui peut être transport c'est aussi important que les petits tramways. Quand il les modernise c'est moins bien. Problème liée avec le Tage** : Très humide. Apparemment pas mal de protections, seulement en voyant pour protéger la rive, ce n'est pas comme à Venise. Interdiction de faire rentrer des cargos de voyageurs dans le port de Venise, il y en a un là-bas.

3 – **Indiens** : Ils veulent aller voir seulement le Cristo-Rei à Almada. Ils viennent d'Amsterdam. Venue du métro jusqu'à Cais do Sodre. Ne connaît pas l'histoire du bateau. Il pense que ça marche bien. Profiter de la vue des deux côtés du Tage, « c'est amusant ». Il n'a pas vu beaucoup de personnes donc il pense que le service est suffisant. Il pense que tu dois prendre le bateau pour connaître Lisbonne. Il y a le même type de bateau à Amsterdam, petit ferry pour aller sur les canaux. **Définitivement c'est un patrimoine = puisque c'est très vieux.**

4 – **Couple d'Italiens** : Envisager un moyen qu'à promouvoir l'accessibilité entre les rives du fleuve Tejo et les villes de manière plus pratique. Il est venue de Vérone, en Italie. Ils ne connut pas l'histoire du bateau. **Ils considèrent l'usage du bateau comme un bon moyen de connaître la région.** A choisi le bateau parce qu'ils pensent d'une bonne façon de voir la ville a partie de l'eau. Ils considèrent Lisbonne comme une ville née du Tejo, et qui encore vivre dans la rivière, **est donc, un important moyen de communication.** Ils considèrent que la vue de la ville sur l'eau permet une image différenciée, et que très peu quantité de personnes ont l'occasion de voir. **Ils considèrent le bateau**

comme un élément important dans le contexte du Tejo, ainsi que le Vaporetto est indispensable à Venise, mais préfère le Vaporetto pour la grande visibilité que le bateau peut offrir .

5 – **Résident de Lisbonne** (seulement la voix) : Habite à Almada, au sud, retraité. Utilise tous les jours. Il prend Métro-Métro, comme l'autre personne : de Almada à Lisbonne. Transport est suffisant mais pas confortable. Beaucoup de grèves. Il a plus de 65 ans, il a un ticket moins cher = il ne considère pas ça comme cher. Pas de valeur pour les bateaux = personnes sont trop serrés dans les Cacilheiros. **Valeur patrimoniale. Il pense que l'économie de la région n'est pas les bateaux = ce sont les ponts qui influence l'économie locale.**

II. Les interviews

1- MANCUSO

Il s'occupe de urbanisme et architecture à Venise et dans autre pays, il est résident à Venise il a fait tous ses études à Venise, en plus il aime suivre les événements de la ville. Mancuso est professeur à l'université de Padoue pour ce master mais aussi à l' IUAV de Venise et dans autre universités.

- 1) Il est à noter la synchronisation entre les canaux et la ville, comme cette relation a été développée la conception urbaine du Venise et ses systèmes constructifs?

Il y a une relation de grande intimité. Les canaux sont fondamentaux pour rejoindre la ville d'une berge à l'autre et pour faciliter la charge et déchargement des marchandises.

- 2) Avant le développement de l'économie de la ville industrielle, Venise fait ses eaux le principal outil de travail?

Bien sûr. Nous avons différentes typologies des navigations qui ont permis le développement. Navigation vers l'extérieur qu'il fait référence aux pays de l'orientes et de ceux-là sur la mer de l'Adriatique

Navigation vers l'intérieur que se caractérise pour les changes entre les villes qu'ils sont gouvernées par Venise (comme Udine Padoue Trévise ...)

Navigation dans la lagune est liée aux rapports intérieurs entre la ville et les îles qui font partie d'elle.

- 3) La navigation avait grand développement technologique dans la ville. Comment était cette croissance mutuelle entre la ville, avec le création des bâtiments comme Rialto et l'Arsenal et le bateau?

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**

A Venise il y a toujours une adaptation réciproque entre la ville et les bateaux. La ville grandissait /se développait et les bateaux s'adaptait avec différents formes pour les différentes usages à elle.

Ce phénomène est visible aussi dans les Vaporetti pendant les siècles/les années ont changes désigne, sont été introduit nouvelles technique pour faciliter les transports et la navigation.

Il y a une évolution technologique continue, jusqu'à le siècle dernier le Vaporetto était alimentés à charbon, aujourd'hui il y a des études qui proposent de utiliser l'énergie solaire pour le fonctionnement du vaporetto.

L'Arsenal est le lieu où tout commence. Les navires sont construits ici, c'est un endroit que dans les siècles il est changé beaucoup en relation à l'usage des techniques et des modalités de navire.

- 4) l'arrivée des autres moyens de transport utilisé sur la terre ferme, comme le train et la voiture, a diminué l'importance des canaux?

No pas du tout. Pour exemple le chemin du fer il n'a pas joué un rôle négative vers les canaux et la navigation, mais il a eu un rôle de nouveauté il a permis de développé des nouvelles activités dans la ville et aussi la réalisation de la gare maritime du port commercial.

Dans les régions centrales de Venise est possible le déplacement à pied, Vaporetto devient indispensable pour le décalage entre les points et les îles plus loin.

Pour le touriste l'utilisation simultanée des différents modes de déplacement est commune, y compris l'arrivée à Venise, ses déplacements internes et le retour à la terre ferme.

- 5) Quelle est la relation entre ces systèmes de transport dans la vie quotidienne de la ville?

Vaporetto peut être considéré comme un système capable de caractériser Venise, même si durant toute son utilisation, une partie des populations illustrent certaine répulsion.

- 6) Quelle est la différence entre le Traghetto et le Vaporetto ?

Au sein du système de locomotion de la lagune de Venise, il y a différents moyens de locomotion, comme les Vaporettos et Tragettos

. Forme du bateau est plus proche de la Gondola, et peut déplacer jusqu'à 15 personnes debout

Les moyens de locomotion des bateaux a également subissent des changements, existantes modelesa vapeur, énergie électrique et combustion. Les matériaux de fabrication de bateaux souffrent

également quelques changements, l'utilisation de l'aluminium a été essayée, mais les bateaux étaient instables.

Très utilisé mais qui maintenant a le domaine touristique.

Les gondoles peuvent être caractérisés comme un élément important à Venise, représentent cependant des éléments autour de la noblesse. Historiquement, ce sont des bateaux chers, armés de quelques familles nobles.

Cette tendance est en partie en raison des limites autour de votre taille et de la mécanisation, à titre d'exemple, le Traghetto est un type de gondole, cependant plus longue, ce qui facilite son utilisation en tant que transport

Dans le cas d'une ville d'un grand potentiel historique, il serait intéressant ses eaux et ses moyens de transport aquatiques être utilisé comme patrimoine?

Considère que les moyens de transport peuvent être qualifiés de patrimoine, mais pas tous, parce que souvent, n'ont pas une relation directe avec la ville. Dans le cas de Venise, les Vaporetto sont envisageables en raison de sa relation dynamique avec Venise.

7) Dont les destins de la Vaporetti après la fin de leurs activités ?

Les bateaux sont utilisés pour les pièces détachées, ou complètement désactivés.

2-Gilberto Paenzo

Il s'intéresse aux bateaux depuis beaucoup d'années et il a écrit un livre sur les Vaporetti. Le livre retrace l'histoire de ce moyen de transport à partir de sa construction, en particulier les Modifications fait au fonctionnement des bateaux et les modifications du design pendant les années. Surtout l'adaptation des bateaux à la ville.

Les habitants de Venise aiment beaucoup le vaporetto ils sont une chose unique avec lui. La cohabitation entre les touristes qui utilisent le vaporetto et les habitants il est difficile parce que le service n'est pas bien organisé donc la gestion d'un grand flux de gens elle n'est pas gérée bien.

Les vaporetti n'endommagent pas le système de viabilité de la lagune ce sont plutôt les taxis qui ne respectent pas le code de navigation et en plus eux avec le moteur et la vitesse provoquent un grand mouvement houleux.

Le vaporetto est un patrimoine de la ville de Venise.

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**

- 2) Histoire des vaporetos, avec ses changements essentiels (techniques, sociaux, culturel)
- 3) Quel est le lien entre la population et les vaporetos? Est ce qu'il a toujours été le même au fil des années?
- 4) Quelle est la fréquentation touristique des vaporetos?
- 5) L'impact urbain des vaporetos ; problèmes de la lagune, des constructions spécifiques (des bâtiments, mais aussi dans la forme des bateaux)
- 6) Pour vous, quelles sont les différences entre la gondole et les vaporetos
- 7) Pensez-vous que les vaporetos doivent être conservés en tant que patrimoine nautique? Si oui, pourquoi? Si non, pourquoi?

3-Alexandre Ramos :

Il possède un diplôme en histoire de l'Université d'Évora. Né à Lisbonne a depuis sa relation de l'enfance avec la présence de la rivière Tagus et leurs bateaux.

Est titulaire d'un Master degré, mis au point par cours TPTI, ayant pour thème de sa recherche, le développement d'un projet de valorisation du patrimoine autour des moyens de mobilité et transport au Portugal, en mettant l'accent sur l'analyse des industries de la moto.

Actuellement a été consacré à l'étude du patrimoine nautique portugais, surtout autour des sociétés de vapeur au XIXe et XXe siècle transition.

Un bien qui appartient à Lisbonne, mais qui n'est pas encore vu par les institutions et la population comme une richesse à préserver, même si c'est une marque sur le paysage de Lisbonne, pas seulement visuelle mais de la mémoire collective.

- 1) Comment a été consacré à l'étude du patrimoine nautique portugais, surtout autour des sociétés de vapeur au transition de le XIXe et XXe siècle ?

Un auteur affirme que les liaisons entre les deux berges du Tage existaient déjà avant la création de Lisbonne. Bientôt, vient de l'époque de la Fondation de Lisbonne. Ce qui a un impact social, comme le mouvement de la population, et aussi un impact visuels durant le XIXe et le XXe siècle dans le développement du tissu urbain avec un impact plus important pendant la révolution industrielle, quand la rive sud de Tage a reçu de nombreux migrants, non seulement dans le but de logement pour travailler sur la rive nord, mais aussi parce qu'au cours du XVIIIe siècle jusqu'au XXe siècle, elle était

une région entourée d'industries (de vin, de Liège et construction navale). Ensuite, de transport des personnes et des biens.

- 2) Comme a été établie la relation entre la rivière, le bateau et les villes situées dans l'estuaire du Tejo, en particulier à Lisbonne ?

Les berges de la rivière que Tage sont large, contrairement à Paris où il peut être facilement construit un passage d'interconnexion. Ensuite, cette liaison a effectivement influencé le développement de la région, parce que sans elle ce développement aurait été très différent.

- 3) Le développement technologique du bateau se présente comme le développement économique et technologique, en particulier les villes autour de l'estuaire du Tejo?

Nous voyons le tissu industriel de la rive sud du Tage augmenta beaucoup dans la seconde moitié du XIXe siècle et, au même temps, nous voyons la nécessité du développement urbain et de la croissance démographique d'avoir un moyen de transport qui confirme l'impact dans le développement du transport, du développement économique, de la population et urbain. Le bateau à vapeur et le moteur diesel a remplacé le bateau à voile, ils sont arrivés un peu après qu'ils ont été inventés.

- 4) l'utilisation d'autres moyens de transport tels que des voitures et des trains ont influencé le fonctionnement du système de fleuve? Liaison entre la capitale et d'autres régions...

Avant 1966, l'année d'inauguration du pont du 25 avril, le cacilheiros faisait la connexion des passagers et du fret, même des voitures, ils fonctionnaient comme une connexion entre les routes et les voies ferrées. C'était comme une continuation de la ligne de chemin de fer. Actuellement cet impact existe encore, par exemple, à barreiro.

- 5) **Tant que l'activité touristique, ainsi que l'activité économique et industrielle, le traversier représentent une relation importante pour le contexte de l'estuaire?**

Avant que la rive sud soit industrialisés, pendant une période dans laquelle le tissu urbain et une région balnéaire, **le développement touristique sur la rive sud a été effectuée par la rivière, donc certains entrepreneurs ont fait un aspect commercial et un aspect ludique.** La première attraction touristique était au début du XXe siècle, des petites croisières avec : musique, traiteur, chambres panoramiques et diverses activités. **Aujourd'hui, il y a une différence, l'aspect touristique se concentre plus sur le public étranger et non pour les résidents.**

- 6) Vous considérez intéressants reconnaître ce moyen de transport comme un patrimoine? Et pourquoi ?

C'est pertinent voir et apprécié les cacilheiros ils n'ont pas marqué seulement le paysage du Tage mais aussi les générations, les bateaux oranges et blancs. Il y a eu aussi les impacts économiques, sociaux et au niveau de la mémoire (les travailleurs, les utilisateurs et les observateurs). Il a été l'inspiration de poèmes, peintures, œuvres d'art (Venise 2013). Cette mémoire et la fonction de ce bateau est encore important.

Si nous étudions l'histoire les différentes entreprises qui ont exploités au Sud et le Nord, ils ont eu leurs bateaux assemblés et acheté d'entreprises navales portugais, ce qui nous amène à une autre dimension, l'héritage de technique des industries nautiques portugaises. **Le cacilheiros représente plusieurs de ces chantiers navals et les entreprises responsables de l'assemblage des bateaux.** Il s'agit d'un objet technique fait par les sociétés nationales d'économiques et questions politiques étaient en voie de disparition, ainsi il conserve cette mémoire. Technique, industrie. **Il peut devenir un fil conducteur afin de nous montrer les autres activités et histoires qui n'ont pas encore étudiées au Portugal**

Relation des interviews

Caroline, ----- , Paris, 19 Dezebrenbre 2013

Samuel Osterkamp, Brésilien, Paris, 19 Dezebrenbre 2013

Yves Lefrancier, ----- , Paris, 19 Dezebrenbre 2013

StephesBryes, South African, Paris,19 Dezebrenbre 2013

Gilberto Penzo, Italien, Venice, 14 Avril 2014

Cristina Lavodieri, Italien, Venice, 07Mai 2014

RosannaCaffani, Italien, Venice, 07Mai 2014

Karine, Italien, Venice, 07Mai 2014

Gabriella Bonaldo, Italien, Venice, 07Mai 2014

Franco Bastianelo, Italien, Venice, 07Mai 2014

Ricard Philippe, Français, Venice, 07Mai 2014

Jay Hartlana, Americain, Venice, 07 Mai 2014

Jean, Giunta Denning, ----- , Venice, 07 Mai 2014

Franco Mancuso, Italien, Padova, 03 June 2014

Alexandre Ramos, Portugaise, Évora, 28Octobrebrenbre 2014

Marcio Farelli, Italien, Lisbonne, 27Novembre 2014

Antonio, Portugaise, Lisbonne, 27Novembre 2014

Monica Sofia Pereira, Portugaise, Lisbonne, 27Novembre 2014

BATEAUX-MOUCHES®

Pont de l'Alma

CONVENTION D'AUTORISATION DE TOURNAGE/REPORTAGE PHOTOS **NON COMMERCIAL (à but non lucratif)**

ENTRE LES SOUSSIGNES

La Société dont le siège social est situé au
.....
Immatriculée au RCS de sous le N°

Représentée par

Et

La SA Compagnie des Bateaux Mouches®, Société anonyme au capital de 1.067.143,00 €, dont le siège social est fixé Port de la Conférence, Pont de l'Alma, Rive Droire à Paris 8^{ème}, immatriculée au registre de commerce et des sociétés de Paris sous le numéro B 572 066 355,

Représentée par **Madame Charlotte BRUEL MATOVIC** en sa qualité de Président Directeur Général.

IL A ETE CONVENU CE QUI SUIIT :

Article 1 – Objet

La Compagnie des Bateaux Mouches® autorise la Société
à effectuer un tournage/reportage photos pour les besoins d'un(e)
film/documentaire/journal/émission/série intitulé(e) «
..... » pour la chaîne « »
réalisé(e) par produit par et
destiné à.....

Séquences à bord du bateau :

Article 2 - Lieux et dates

La Compagnie des Bateaux Mouches® autorise l'organisation d'un tournage/reportage photos dans les lieux, aux jours et horaires suivants :

- Lieu(x) : Pont de l'Alma, Port de la Conférence, 75008 PARIS
- Date(s) et horaires : ... / ... / ... àh.....

Compagnie des Bateaux-Mouches®
Port de la Conférence - 75008 PARIS

SA au Capital de 2.500.000 € – APE 503 Z
Tel : +33 (0) 1 42 25 96 10 – Fax : +33 (0) 1 42 25 02 28
RCS Paris B 572 066 355 – SIRET : 572 066 355 00015
N° TVA Intracommunautaire : FR 96 572 066 355
www.bateauxmouches.com - info@bateauxmouches.fr

L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette



MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL
AUTORIDADE MARÍTIMA NACIONAL
CAPITANIA DO PORTO DE LISBOA

Ano/Year: 2014 Mês/Month: Novembro Dia/Day: 20 Número/NR: 726/SN

De/From:	Capitania do Porto de Lisboa
Para/Adressed to:	Exma. Sra. Helena Espadaneira – IIFA – Universidade de Évora
C/Conhecimento:	APL – Direção de Segurança Portuária e Ambiente
Assunto/Subject:	Recolha de imagens e entrevistas para documentário académico, a bordo embarcação do Grupo Transtejo em 22NOV14.
Referência/Reference	V/ Req. com entrada em 20NOV14 (Ref. CPL5776)

Exma. Senhora,

1. De acordo com o solicitado no documento mencionado na referência, informo V. Ex.^a que não se vê inconveniente que um grupo de 5 estudantes da Universidade de Évora, efetue pequenas entrevistas e recolha de imagens para documentário académico sobre os Cacilheiros, a bordo de uma embarcação do Grupo Transtejo, na ligação Cacilhas - Cais do Sodré-Cacilhas, no dia 22 de novembro entre as 10:00 e as 18:00.
2. A realização deste evento fica sujeita à observância, das seguintes condições:
 - a) Seja obtida a devida autorização do Grupo Transtejo;
 - b) A segurança dos participantes, bem como qualquer dano causado ao ambiente ou a terceiros, que decorra da realização da atividade, são da inteira responsabilidade do requerente;
 - c) Para a realização de entrevistas e recolha de imagens (grandes planos) dos passageiros deverá ser obtida a respetiva autorização para a sua divulgação pública.
3. Este despacho, por si só, autoriza a realização da atividade e deverá ser obrigatoriamente apresentado às autoridades que o solicitam.

Com os melhores cumprimentos,

O Capitão do porto,

Eduardo Jorge Malaquias Domingues
Capitão de mar e guerra
Armando Viegas Ruivo
Capitão de fragata
ADJUNTO DO CAPITÃO DO PORTO

Auditoria-Már - 1360-262 - LISBOA
Tel. 210 911 100

Fax DMC: 210 011 185
Fax CPL: 210 911 185
Fax PM: 210 911 185

Enq. DMC: depmrcen@marinha.pt
Email CPL: capitante.lisboa@marinha.pt
Email PM: portomar@marinha.pt

L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la Karraka » à la Goulette



ACTV Spa – partenza

prot. 7973 – 30/04/2014



PA001020424

Spottabile
Dipartimento di Scienze Storiche
Geografiche e dell'Antichità
Via Vescovado, 30
35138 PADOVA
P.I e C.F. 03826160289

sigla DILEG/CT

Oggetto: autorizzazione riprese televisive

In relazione alla vostra richiesta, si concede l'autorizzazione ad eseguire riprese televisive a bordo di nostri mezzi navali di linea 1 e 4.2 nelle giornate del 7 e 8 maggio p.v. ovvero in altre giornate previo Vostra comunicazione al cap. Giovanni Penzo, Responsabile Esercizio Operativo Navigazione (e-mail: giovanni.penzo@actv.it), e relativo suo benessere.

L'autorizzazione è condizionata al rispetto delle seguenti indicazioni:

- le attrezzature di ripresa dovranno essere esclusivamente di tipo "leggero" (camera a mano o con cavalletto), in ogni caso con ingombro o rumorosità tali da non arrecare disturbo agli altri passeggeri;
- i componenti della troupe (6 persone – Valeria Bacci, Pauline Bourgasser, Fernanda De Lima Lourencetti, Jaosoa Jeannot Razafindradama, Tals Schiavon, Ghaya Silm), l'equipaggiamento di ripresa ed ogni altro materiale trasportato potranno accedere gratuitamente sui mezzi, previo accordi;
- le attività di ripresa dovranno essere effettuate rispettando le norme di sicurezza prescritte a bordo e le condizioni generali di trasporto e non potranno in alcun modo disturbare o condizionare il regolare svolgimento del servizio. Il comandante dell'imbarcazione, ai sensi della normativa sulla navigazione, valuterà con poteri decisionali autonomi, e caso per caso, la compatibilità delle riprese con le esigenze di servizio o di sicurezza. A tal fine il comandante potrà ordinare in ogni momento, ed a suo insindacabile giudizio, l'interruzione e/o la sospensione delle riprese;
- i passeggeri ed il personale di bordo non potranno essere ripresi se non consenzienti. E' fatto obbligo di rispettare la normativa in materia di privacy;
- le riprese e ogni attività inerente dovranno rispettare il decoro, la dignità e la pubblica sensibilità.

In ogni caso, resta a vostro carico ogni e qualsiasi responsabilità verso terzi, persone o cose, per eventuali danni cagionati nell'effettuazione delle riprese o atti e/o azioni per cui qualsiasi soggetto terzo dovesse avanzare richieste di risarcimento. A tal fine, la vostra società dichiara di manlevare Actv da ogni onere, assumendo ogni responsabilità in via diretta.

Actv SpA
Società soggetta alla direzione e coordinamento di AVM SpA
Sede: Leggio, Isola Favacel, Tronchetto 32, 30135 Venezia
Tel. +39 041 772 2111 Fax. +39 041 5237135
Registro delle Imprese di Venezia e C.F. 00143370277 P.I. 00162090272
Capitale Sociale € 18 e 01,999,00 i.v.
Iscritta al Tribunale di Venezia - E-mail: direzione@actv.it

L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la Karraka » à la Goulette

20/11/2014

Mensagem de Impressão do Outlook.com

[Imprimir](#)

[Fechar](#)

Autorização de filmagem de passageiros cacilheiros para documentário _ Patrimônio Náutico

De: **Tais Schiavon** (taischiavon@hotmail.com)
Enviada: sábado, 15 de novembro de 2014 01:13:22
Para: **cramos@transtejo.pt** (cramos@transtejo.pt); **isa.lopes@transtejo.pt** (isa.lopes@transtejo.pt)
1 anexo
OfÃ-cio Transtejo.pdf (248,8 KB)

Bom dia Cristiana,

Entre em contato com você por telefone na semana passada sobre a autorização de filmagem dos passageiros/ usuários dos cacilheiros, me chamo Tais Schiavon, sou arquiteta e no momento estudante do Master TPPI _ Técnica, Patrimônio e Territórios Industriais, desenvolvido em parceria entre as Universidades Paris Panthéon I Sorbonne de Paris, Universidade de Padova da Itália e Universidade de Évora de Portugal.

Junto com mais cinco estudantes deste curso, compomos um grupo de pesquisa em torno das questões náuticas, nossa intenção de projeto gira em torno da patrimonialização de barcos de importância histórica e atual aliados ao contexto econômico e urbano de suas cidades. Nossa pesquisa engloba a análise de cidades como Paris, com o Bateaux Moushe, Veneza com o Vaporetti, e Lisboa com Cacilheiros, já desenvolvemos as pesquisas em Paris e Veneza, restando agora Lisboa. O material resultante desta pesquisa consiste na criação de um documentário, incluindo entrevistas, filmagens dos percursos dos barcos, fotografias históricas e atuais, depoimentos de estudiosos do assunto, análises do desenvolvimento urbano destas cidades e a importância do barco quanto a meio de deslocamento e economia. Neste trabalho analisamos a evolução técnica do barco ao longo de sua utilização, assim como possíveis transformações em torno dos rios, no que se referem aos seus usos e transformações urbanas.

Em anexo segue a solicitação emitida por nossa Universidade em Évora, este pedido já havia sido enviado à empresa anteriormente, porém ainda não havíamos obtido resposta.

Para a gravação poderíamos sugerir a data de 22/11/2014, o próximo sábado? Como estamos em Évora no momento teríamos que nos deslocar até Lisboa, para nós um horário a partir das 10:00 seria mais interessante. Pretendíamos sair de Cacilhas e ir até o Cais do Sodré, existe a possibilidade de também fazermos o regresso em um horário no fim da tarde e também realizarmos algumas entrevistas? Isto após as 15:00?

Apenas mais uma informação, a característica deste trecho é mais turística ou representa um funcionamento de moradores e trabalhadores entre as margens de maneira mais ativa?

Os nomes dos alunos envolvidos encontram-se no documento em anexo.

Desde já agradeço pela atenção oferecida e disponibilidade.

<https://biu173.mail.live.com/ol/mail.mci/PrintMessages?mlt-pt-br>

1/2

L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette

Anexo I

Pedido de licença de utilização privativa de recursos hídricos do domínio público para o exercício da
actividade marítimo-turística nas áreas afectas à jurisdição da APL – Administração do Porto de Lisboa,

S.A.

(Minuta)

(Nome do requerente)
com morada/sede em
....., contribuinte fiscal n.º
..... e código de repartição de finanças , vem requerer a
licença de utilização privativa de recursos hídricos do domínio público para o exercício da actividade
marítimo-turística nas áreas de jurisdição da APL, na modalidade..... , com
a(s) embarcação(ões) (nome e características)

(A preencher nos casos aplicáveis)

Embarcações essas que pretende fique(m) localizada(s) em (indicar o local)
.....

(Breve resumo sobre a actividade a desenvolver)

.....
.....

O requerente está inscrito no Registo Nacional dos Agentes de Animação Turística – RNAAT – Empresas
de Animação Turística e Operadores Marítimo-Turísticos sob o nº.....

Para os devidos efeitos, o requerente junta os seguintes documentos:

1. Documento comprovativo da inscrição no Registo Nacional dos Agentes de Animação Turística –
RNAAT – Empresas de Animação Turística e Operadores Marítimo-turísticos;
2. Livrete da embarcação;
3. No caso de embarcações de recreio e de embarcações de comércio que transportem mais de 12
passageiros, documento comprovativo de que a embarcação está identificada para exercer a
actividade marítimo-turística conforme o nº 2 do artigo 16º do DL 21/2002, de 31 de Janeiro,
alterado pelo DL 269/2003, de 28 de Outubro.
4. Seguro válido da embarcação;

Pede deferimento

(Assinatura e carimbo)

Anexo à Ordem de Serviço 4/2011, de 4 de Fevereiro

L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette



MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL
AUTORIDADE MARÍTIMA NACIONAL
CAPITANIA DO PORTO DE LISBOA

Ano/Year: 2014 Mês/Month: Novembro Dia/Day: 20 Número/NR: 726/SN

De/From: Capitania do Porto de Lisboa
Para/Adressed to: Exma. Sra. Helena Espadaneira – IIFA – Universidade de Évora
C/Conhecimento: APL – Direção de Segurança Portuária e Ambiente
Assunto/Subject: Recolha de imagens e entrevistas para documentário académico,
a bordo embarcação do Grupo Transtejo em 22NOV14.
Referência/Reference: V/ Req. com entrada em 20NOV14 (Ref. CPL5776)

Exma. Senhora,

1. De acordo com o solicitado no documento mencionado na referência, informo V. Ex.^a que não se vê inconveniente que um grupo de 5 estudantes da Universidade de Évora, efetue pequenas entrevistas e recolha de imagens para documentário académico sobre os Cacilheiros, a bordo de uma embarcação do Grupo Transtejo, na ligação Cacilhas - Cais do Sodré-Cacilhas, no dia 22 de novembro entre as 10:00 e as 18:00.
2. A realização deste evento fica sujeita à observância, das seguintes condições:
 - a) Seja obtida a devida autorização do Grupo Transtejo;
 - b) A segurança dos participantes, bem como qualquer dano causado ao ambiente ou a terceiros, que decorra da realização da atividade, são da inteira responsabilidade do requerente;
 - c) Para a realização de entrevistas e recolha de imagens (grandes planos) dos passageiros deverá ser obtida a respetiva autorização para a sua divulgação pública.
3. Este despacho, por si só, autoriza a realização da atividade e deverá ser obrigatoriamente apresentado às autoridades que o solicitem.

Com os melhores cumprimentos,

 Capitão do porto,

Eduardo Jorge Malaquias Domingues
Capitão de mar e guerra
Armando Viegas Ruivo
Capitão de fragata
ADJUNTO DO CAP. TÁC. DO PORTO

Alcátara-Már - 1360-022 - LISBOA
Tel.: 210 911 100

Fax DMN: 210 911 185
Fax CPL: 210 911 185
Fax PM: 210 911 183

Email DMN: depmarcentro.soc@marinha.pt
Email CPL: capitania.lisboa@marinha.pt
Email PM: policia.maritima.lisboa@marinha.pt

L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la Karraka » à la Goulette

Mestrado Erasmus Mundus TPTI - Techniques, Patrimoine, Territoires de l'Industrie : Histoire, Valorisation, Didactique
Instituto de Investigação e Formação Avançada -IIFA



À Empresa de Transportes Transtejo/Soflusa
Rua da Cintura do Porto de Lisboa
Terminal Fluvial do Cais do Sodré
1249-249 Lisboa

N/ ReP: EM/TPTVOL17/11.2014

Assunto: Pedido de autorização para entrevistas e filmagens a bordo dos cacilheiros

Na condição de Diretora do curso de Mestrado em Gestão e Valorização do Património Histórico e Cultural e do Mestrado Erasmus Mundus TPTI – Techniques, Patrimoine, Territoires de l'Industrie: histoire valorisation, didactique –, na Universidade de Évora, solicito a V/ Exas. que permitam a um grupo de estudantes (nomes abaixo indicados), inscritos no segundo ano do referido curso de mestrado nesta universidade, fazer entrevistas e pequenas filmagens a bordo dos cacilheiros que asseguram a travessia entre as duas margens do Tejo no distrito de Lisboa (nomeadamente entre Lisboa e Almada). Este trabalho enquadra-se no projeto de investigação que estes alunos estão a desenvolver a nível comparativo sobre o património náutico europeu, o qual é dirigido pela Professora Anne-Françoise Garçon e coordenado pelo Dr. Cyril Lacheze, da Universidade Paris 1 Panthéon-Sorbonne.

- 1 – Pauline Bourgasser
- 2-Fernanda de Lima Lourencetti
- 3 – Jaosoa Jeannot Razafindradama
- 4 – Taís Schiavon
- 5 – Ghaya Slim

As datas possíveis para levar a cabo esta atividade tão importante para o desenvolvimento deste projeto de investigação seriam os dias 20, 22, 23, 29 e 30 de Novembro. Duas manhãs ou duas tardes seriam o suficiente.

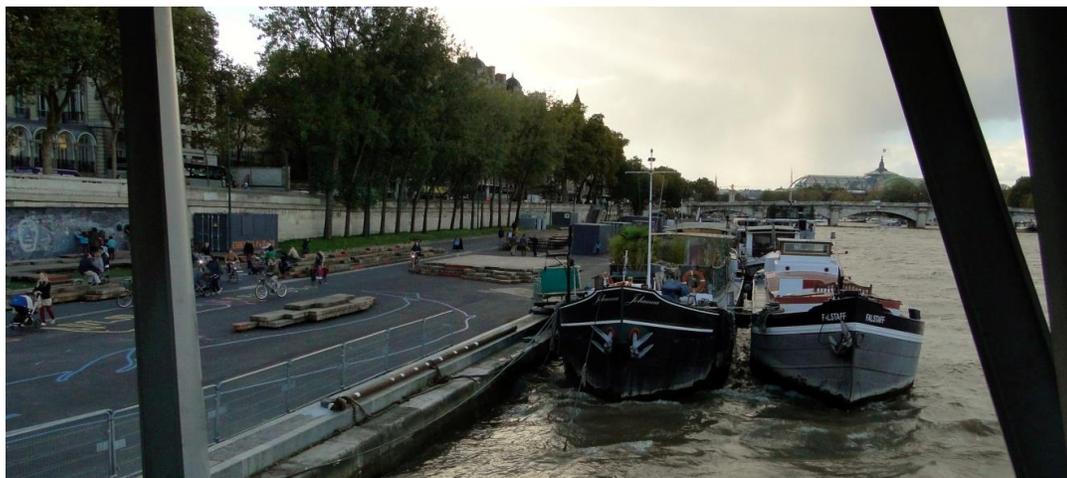
Mes TPTI/UE
Palácio do Vimioso Apartado 94 7002-554 Évora
Tel. 266 706 581 Fax: 266 744 677
E-mail: memtpti@uevora.pt

L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la Karraka » à la Goulette

Annexe photos



Figure : Vue sur Seine



Source : Photos clichée

L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la Karraka » à la Goulette



Le bateau Mouche

L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la Karraka » à la Goulette



La Gondola Venise

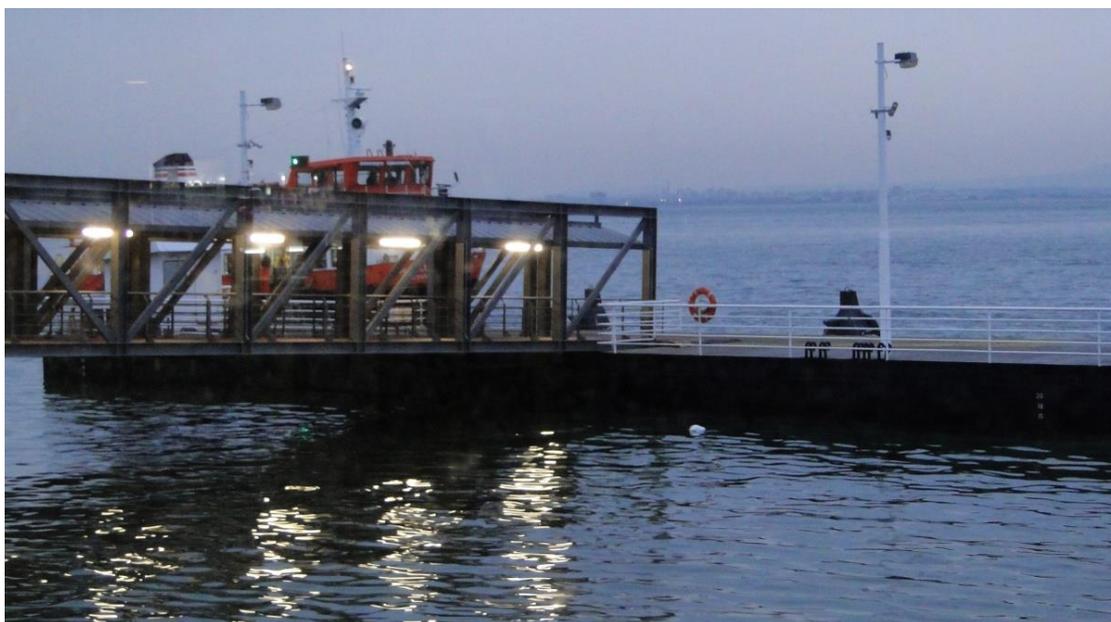
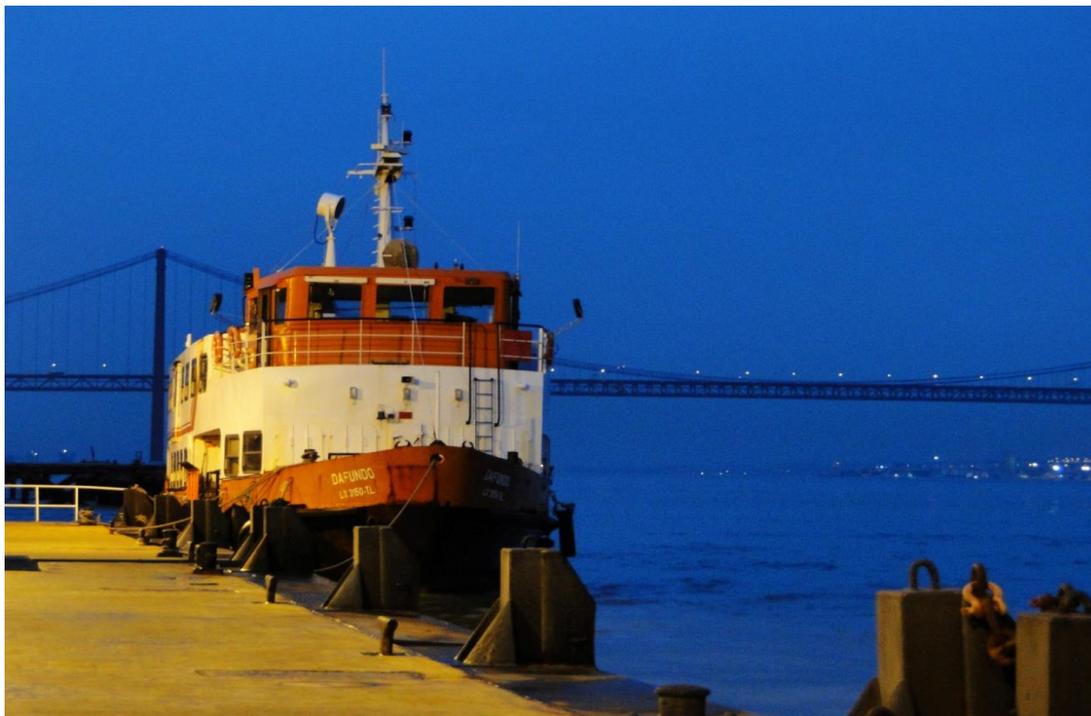


Source : Photo cliché



vue au-dessous de pont de Rialto

L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la Karraka » à la Goulette



Source : photo cliché Cacileiros

L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la Karraka » à la Goulette

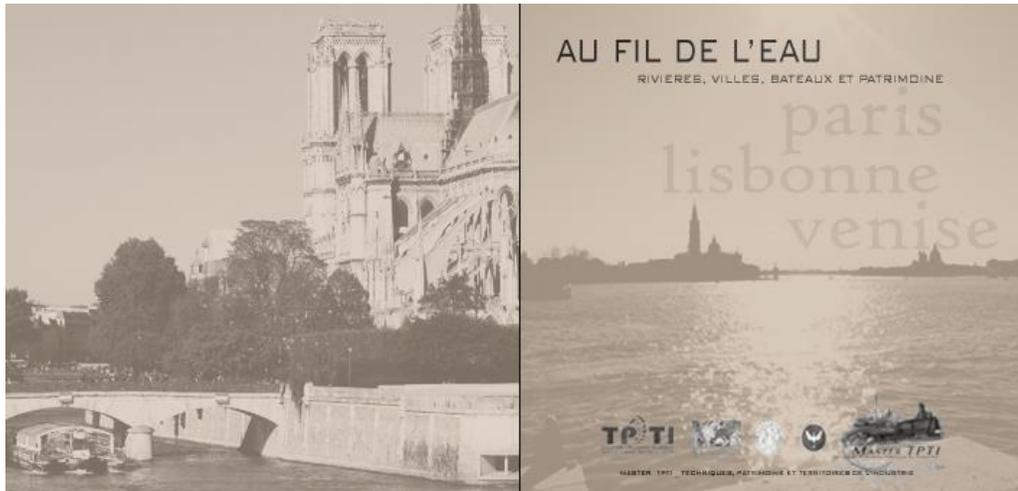


Source : Vue sur « Rio Tejo » : Lisbonne photo cliché



Source : <http://www.trekearth.com/gallery/Europe/Portugal>

L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la Karraka » à la Goulette



Cette étude cherche, également, à comprendre la signification du terme Patrimoine Nautique. Une des questions principales de ce documentaire, fut de savoir si ces trois situations peuvent être considérées comme un patrimoine nautique, à l'échelle locale, nationale ou internationale.

Face à ces interrogations, nous vous proposons de regarder ce documentaire, qui est le produit final d'une étude menée sur deux ans, et qui propose donc, de décrire les embarcations comme patrimoine nautique et culturel, représentant les villes et leurs contextes urbains.

Le travail que nous proposons est le produit d'une recherche sur le patrimoine nautique des trois villes : Paris, Venise et Lisbonne. Il se concentre sur les différentes embarcations caractéristiques qui naviguent dans ces cités: Les bateaux Mouches parisiens, les Vaporettos vénitiens et les Cacilheiros lisboetes.

Cette étude souligne d'abord la relation étroite qui existe entre les fleuves véritables colonnes vertébrales qui arrosent le cœur des villes et le développement urbain qui s'est tissé autour. Puis, elle se penche sur les bateaux qui jouèrent un rôle capital de communication pour le transport des personnes et des marchandises, et qui aujourd'hui, représentent le transport touristique fluvial.

Les transformations techniques et physiques des trois types d'embarcations furent étudiés, dans des bornes chronologiques allant de la première moitié du XIXe siècle à nos jours.

RÉSUMÉ DU PROJET

REMERCIEMENTS

Merci aux trois universités qui nous ont accueillies pendant ces deux années d'étude: L'université Paris 1 - Panthéon Sorbonne, l'Universita di Padova, le Universida de Evora

Merci aux professeurs qui ont croisé notre chemin

Merci à nos deux tuteurs qui nous ont suivis dans ce projet

Merci à tous ceux qui nous ont permis de réaliser ce documentaire, ceux qui se sont prêtés au jeu des interviews, des questionnaires...

Merci aux compagnies

COMPAGNIE DES BATEAUX-MOUCHES® _ Paris
ACTV SPA _ Venise
TRANSTEJO, SA / SOFLUSA, SA _ Lisbonne

Ce projet fut réalisé dans le cadre du "projet tutoré" du master TPTI - "Technique, Patrimoines, Territoires et Industrie", des universités Paris 1 -Panthéon Sorbonne, Univesità di Padova, et Universidade de Evora.

La première tutrice du groupe fut Charlotte Marland puis, à partir de février 2014, Cyril Lacheze l'a remplacé.

Les particularismes de chaque parcours des membres du groupe nous ont conduit à ce projet de documentaire qui cherche à démontrer l'importance des rivières et des bateaux et de leurs typologies dans les villes de Paris, Venise et de Lisbonne.

TUTEURS

L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la Karraka » à la Goulette

AU FIL DE L'EAU
RIVIERES, VILLES, BATEAUX ET PATRIMOINE

paris
lisbonne
venise

Fernanda de Lima Lourencetti _ Architecture _ Brésil
Ghaya Slim _ Tourisme et Patrimoine _ Tunisie
Joaoa Razafindradama _ Sciences Naturelles _ Madagascar
Pauline Bougasser _ Histoire _ France
Tais Schiavon _ Architecture _ Brésil
Valeria Bacci _ Histoire _ Italie

GROUPE DE TRAVAIL

BIBLIOGRAPHIE

MANCUSO, Franco. VENEZIA È UNA CITTÀ: COME È STATA, COSTRUITA, E COME VIVE. Venezia : Corte del Fontego, c. 2009
PENZO, Gilberto. VAPORETTI. UN SECOLO DI TRASPORTO PUBBLICO NELLA LAGUNA DI VENEZIA. Libreria Editrice, 2004
BILO, David Ramos. PARIS [3 SUTURAS URBANAS]. Faculdade de Ciências e Tecnologias da UC, Departamento de Arquitectura, Prova Final de Licenciatura em Arquitectura. Orientada pelo Arquitecto António Portovedo Lousa. Fevereiro 2009.
CORREIA, Luis Miguel. CACILHEIROS. Edições e Iniciativas Náuticas. LTDA. 1ª edição, Lisboa 1996.
CORREIA, Luis Miguel. DE LISBOA À OUTRA BANDA. HISTÓRIA DE VAPORES, CACILHEIROS E CATAMARÃES DO TEJO. Edições e Iniciativas Náuticas. LTDA. 1ª edição, Lisboa.
_____. LISBOA SUBTERRÂNEA. Electa. Lisboa, 1994

<http://www.actv.it/muoversiavenezia/muoversiavenezia>

<http://www.bateaux-mouches.fr>

<http://www.transtejo.pt>

Fernanda de Lima Lourencetti,
Ghaya Slim,
Joaoa Razafindradama,
Pauline Bourgasser,
Tais Schiavon,
Valeria Bacci

AU FIL DE L'EAU
RIVIERES, VILLES, BATEAUX ET PATRIMOINE



Bibliographie

Ouvrages

- Gilberto, Penso, *Vaporetto un secolo di trasporto pubblico nelle laguna di venezia con la collaborazione di anbreia Bocchin*, Editrice ,2004
- Franco, Mancucozo., *Venezia e un citta : come estata, costruita, ecome vive .venezia :corte del fontego,c.2009*
- Ramos Bila Davis, *Paris 3structuras Faculdade de Ciencias e Tecnologias d'UC.departamento d'Arquitectura .orientada pelo architecto Antonio Portovedo lousa.Fevereiro, 2009*
- Luis Miguel, Correia, *Cacilheiros, Edicoes de Inciativas Nauticas LTDA, redicao, Lisboa 1996*
- Luis Miguel Correia, *De lisboa a outra Bauda, historia de vapores, cacilheiros e catamaraes de tejo*, edicoes e Iniciativas Nauticas, LTDA, edicao, Lisboa

Liens électronique

<http://www.ACTV.it/muoversiavenezia/muoversiavenezia>

<http://www.bateauxmouche.fr>

<http://www.lesoir.be/26872/article/styles/air-du-temps/2012-08-16/bateaux-mouche>

<http://www.transtejo.pt>

<https://picasaweb.google.com/guignaf/LaFabuleuseOdyseeDesBateauxMouche>

pro.visitparisregion.com/content/download/.../BM_DP2009_FR_BD.pdf

www.clg-virebelle.ac-aix-marseille.fr/spip/.../pdf/questionnaire-reponses...

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**

www.bateauxparisiens.com/static/BP/FAQ/faq-fr.pdf

<http://www.lesoir.be/26872/article/styles/air-du-temps/2012-08-16/bateaux-mouche>

www.isoladiburano.it/.../mappa-collegamenti-vaporett...

<http://www.e-venise.com/transports-venise-lignes-vaporetto-actv-alilaguna.htm>

<http://malmaior.blogspot.it/2009/04/cacilheiros-para-unir-as-margens-do.html>

<http://restosdecoleccion.blogspot.it/2009/08/cacilheiros-ao-longos-dos-tempos.html>

http://www.lexpress.fr/tendances/voyage/comment-visiter-paris-en-bateau-bateau-mouche-batobus-bateau-de-croisiere_1246207.html#u8c1PYt1FdPUkYH6.99

<http://voyage4passion.blogspot.fr/2013/10/decouvrez-paris-autrement-avec-les.html>

<<http://lmc-ein.blogspot.pt/>> Octobre de 2014

<http://www.cafeportugal.pt/pages/noticias_artigo.aspx?id=4981> Octobre de 2014

<<http://lmc-cacilheiros.blogspot.pt/2012/07/almeida-garrett.html>> Octobre de 2014

<www.transtejo.pt> Octobre de 2014

<<http://p3.publico.pt/cultura/arquitectura/4553/um-tour-pela-arquitectura-de-lisboa>> septembre 2014

<<http://www.cm-lisboa.pt/visitar/lazer-entretenimento/frente-ribeirinha>>

<https://www.flickr.com/photos/portimagem/sets/72157622755744431/>

<http://restosdecoleccion.blogspot.pt/2011/10/cacilheiros-6.html>

Conclusion générale

Mon annonce comme première hypothèse de notre recherche à travers ce mémoire est de montrer que l'aspect d'un monument de système défensive comme patrimoine en Tunisie ne trouvaient pas encore leur place dans la politique de patrimonialisation, nous avons pu à travers ce travail démontrer que ce type de patrimoine est très riche mais malheureusement reste jusqu'à nos jours marginalisé et ne trouve pas encore sa place dans la politique de patrimonialisation. Ce mémoire était consacré du début à la problématique de la sauvegarde et de la réutilisation d'un monument de système défensive tel que le cas du Fort la Karraka qui a un intérêt historique mais qui a perdu son vocation originelle. Et qu'il a décliné à tomber peu à peu en ruine ou même sera détruit intentionnellement quand s'il ne trouve pas de nouvelles fonctions.

Cette recherche m'a permis d'expérimenter de nouvelles manières d'aborder le Projet, de découvrir des penseurs et de maîtriser certaines phases et certaines échelles du projet. Les mises en scènes m'ont fait prendre conscience d'un autre regard, j'ai appris à interroger chaque détail de l'espace et la trajectoire suivie.

J'aurais appris à interroger le passé, à comprendre l'organisation des espaces, pour m'inscrire le plus précisément dans l'esprit des lieux.

La Goulette est divisée par des séquences spéciales qui ont appartenu et qui appartiennent au vécu des Goulettois, une mise en relation de certaines fractions m'a permis d'organiser un parcours prenant en charge une dynamique urbaine qui entoure le fort. Mais ce parcours n'est lui aussi qu'une fraction de dynamisation. Il faudrait mettre en valeur d'autres espaces tels que le front de mer, le port de plaisance etc., alors d'autres axes d'attraction peuvent rentrer en corrélation.

L'un de nos objectifs de la recherche est de produire une nouvelle connaissance sur les monuments de système défensive et de les présenter en tant que biens patrimoniaux. Ce point dessine en Tunisie un grand point d'interrogation et un intérêt très désocialisé malgré la qualité et la multiplicité de leurs valeurs de cote architecturale, culturelle que historique.

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauvegarde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**

L'enquête élaboré dans cette recherche pour sauvegarder ce monument historique , nous a permis de situer l'état de système défensif comme le cas de la forteresse la Karraka et d'en analyser tant au tant sa valeur que ses formes de conservation et de réutilisations actuelles comme un musée et un espace culturel.

A travers notre recherche et nos conclusion, nous pouvons proposer un appui à deux niveaux le premier appui est globale concernant la prise en charge les monuments historiques en Tunisie à travers la mise en place d'une politique patrimoniale claire, la deuxièmes sera consacrés au patrimoine de système défensive. Le problème ici que le non reconnaissance de l'héritage patrimoniale de notre pays accélère la dégradation et la disparition de nombreux monuments défensifs tel que l'exemple de certains forts, rempart et portes en Tunisie.

Pour résumer on peut dire que la réutilisation est un concept avéré, vide quand a la servie du patrimoine architecturale, mais qui reste hélas, relativement peu répandu dans notre pays, la protection du patrimoine tunisien n'y pas appréciée sa juste valeur, c'est là l'une de cause essentielle de sa dégradation.

Pour la sauvegarder et la réutilisation des monuments historique en Tunisie, la politique patrimoniale suivie par la Tunisie reste limite quelque mesures de protection telle que la classement au titre de monuments historique, pour cela il nous parait essentielle de qu'il fait réagir au niveau de mener par exemple les études de restauration des monuments historique vers la réalisation et la fonctionnalité dans la vie contemporaine.

Le programme de TPTI est une expérience inoubliable tant personnelle qu'au niveau de l'apprentissage de différents méthode de recherche, aussi au tant qu'expérience pour une nouvelle carrière professionnelle et expérimentale. Les méthodes de travail basé sur une nouvelle lecture et recherche pour la réalisation de projet patrimoniaux complet dans le cadre de mémoire qui sont les fruit de collaboration entre plusieurs universités qui permettent l'occasion d'offrir des réflexions élargie à l'échelle internationale poursuivre dans la valorisation de patrimoine et dans la rencontre avec la diversité actuelle.

Conclusion générale

Mon annonce comme première hypothèse de notre recherche à travers ce mémoire est de montrer que l'aspect d'un monument de système défensive comme patrimoine en Tunisie ne trouvaient pas encore leur place dans la politique de patrimonialisation, nous avons pu à travers ce travail démontrer que ce type de patrimoine est très riche mais malheureusement reste jusqu'à nos jours marginaliser et ne trouvait pas encore leur place dans l'habitat de patrimonialisation. Ce mémoire était consacré du début à la problématique de la sauvegarde et de la réutilisation d'un monument de système défensive tel que le cas du Fort la Karraka qui a un intérêt historique mais qui a perdu son vocation originaire. Et qu'il a décliné à tomber peu à peu en ruine ou même sera détruit intentionnellement quand s'il ne le trouve pas de nouvelles fonctions.

Cette recherche m'aura permis d'expérimenter de nouvelles manières d'aborder le Projet, de découvrir des penseurs et de maîtriser certaines phases et certaines échelles du projet. Les mises en scènes m'ont fait prendre conscience d'un autre regard, j'aurai appris à interroger chaque détail de l'espace et la trajectoire suivie.

J'aurais appris à interroger le passé, à comprendre l'organisation des espaces, pour m'inscrire le plus précisément dans l'esprit des lieux.

La Goulette est divisée par des séquences spéciales qui ont appartenu et qui appartiennent au vécu des Goulettois, une mise en relation de certaines fractions m'aura permis d'organiser un parcours prenant en charge un dynamisme urbain qui entoure le fort. Mais ce parcours n'est lui aussi qu'une fraction de dynamisme. Il faudrait mettre en valeur d'autres espaces tels que le front de mer, le port de plaisance etc, alors d'autres axes d'attraction peuvent rentrer en corrélation.

L'un de nos objectifs de la recherche est de produire une nouvelle connaissance sur les monuments de système défensive et de le présenter en tant que bien patrimonial. Ce point dessine en Tunisie un grand point d'interrogation et un intérêt très désocialisé malgré la qualité et la multiplicité de leurs valeurs de cote architecturale, culturelle que historique.

Table des Figures

Figure1.1 le profil du rempart	39
Figure 1.2 Tour saillie sur le Rempart Abritait les hommes changes de la défense.....	33
Figure 1. Rempart romain.....	34
Figure 1.4 représente un agir devant la porte de la cite et autre en face et sur le contrescarpe du dosse de la muraille 34	
Figure1.5 Représente le Nemedé avec son enceinte et les Habitants	36
Figure1.7 Représente La défense	37
Figure1.8 Représente l'attaque	37
Figure2.1 Plan de la ville de Tunis et ses environs	40
Figure 2.2 la rade de la Goulette au XVII siècle	43
Figure2.3 vue de la Rade de la Goulette et de la ville de Tunis.....	43
Figure 2.4 copie de de la carte agustino 1665 : fait l'occasion l'expédition de Charles -V 1665.....	44
Figure2.5.....	44
Figure 2.6 prise de la Goulette en 1535 par Charles Quint.....	45
Figure2.7 Prise de la Goulette et Tunis en	45
Figure 2.9 Disegno de la Goletta ». [1570]. / La Goulette au XVIe siècle	51
Figure 2.10 l'inscription espagnole de la Citadelle de la Goulette	52
Figure2.13 Plan des forts et canal de La Goulette	57
Figure 2.14 Plan de Port de la Goulette au XIXe Siecle	59
Figure2.15 plan du fort après un Essai de datage des diverses parties de la Forteresse	64
Figure 3.1 Plan de la forteresse avant 1965.....	72

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**

Figure3.2 Vue de la Façade principale de la karraka	74
Figure 3.3 photos des ouvertures des Galeries :.....	75
Figure 3.4 l'entrée Pt . B vers les Galeries	76
Figure 3. Délimitation du Périmètre des Différentes Zones La façade Est et l'entrée C	77
Figure3.6 Entrée de la demi -lune « D »	78
Figure 3.7 Les différents types d'ouvertures	79
Figure3.8 Plan de la Forteresse	80
Figure 3.9 Délimitation du Périmètre des Différentes Zones.....	81
Figure5.1La Citadelle Belle-Ile-en-Mer	116
Figure 5.2 ancien visage de Forte de Nîmes	118
Figure5.3fort de Nîmes Aujourd'hui	118
Figure 5.4une partie de mur de l'Université	118
Figure5.5 transformation de Fort en un site Universitaire.....	118
Figure 6.1... Localisation de la ville et Son Fort « la Karraka ».....	122
Figure4 <i>la Goulette canal</i>	144
Figure 6 La Goulette –Rue Saint Cyprien.....	144
Figure10 Carte postale :La Goulette :vieux canal.....	145
Figure8 La Goulette : la plage de la ville	145
Figure 7 Ancien port de la Goulette.....	146
Figure11 départ de la flotte ottomane, le 13 mai 1574, port d'Istanbul vers la Tunisie.....	146
Figure 12 Apres à la fin l'offensive sur la citadelle de la Goulette,.....	146
Figure13 les citadelles de la Goulette et de la Bastion sont tombées,.....	146
Figure 14 montre les troupes ont pris l'attaque devant la citadelle de la Goulette	146
Figure19 montre l'emplacement des défenses ottomanes devant la citadelle de la Goulette	147
Figure 20 représente dans les détails la citadelle hexagonale de la Goulette ainsi que la	148

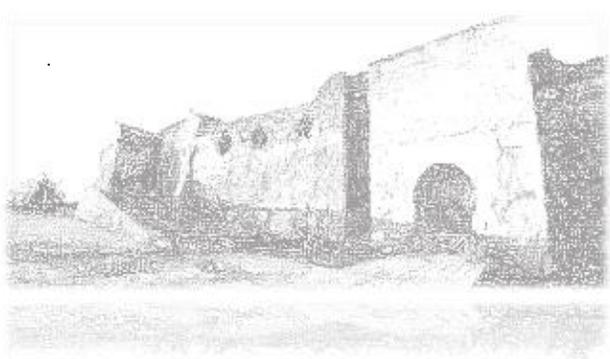
**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**

Figure 22 vue de la prise de la Goulette en 1535.....	150
Figure23Tapisserie vue de Tunis avant la conquête par Charles Quint, par Vermeyen en 1535.....	151
Figure 24 vue de la conquete de la Goulette par Hogenberg,d'après Vermeyen en 1570.....	152
Figure25 vue de la prise de la ville de tunis par charles quint, en 1535 chez Bolognini Zaltieri, en 1566	53
Figure 26 l'expédition de Charles quint contre tunis en 1535 par Jan cornelisz	154
Figure27 débarquement de charles quint a Tunis chez Hogenberg d'après Vermeyen en 1570....	156
Figure 30 représente le débarquement au cap de Carthage.....	158
Figure33 montre fantaisie équestre à Tunis,	158
Figure 32 représente Premières batailles de cavalier de défense	159
Figure34 montre la Bombardement de la Goulette	159
Figure 35 montre La prise de la forteresse de l'armée et de la marine La Goulette.....	159
Figure136 représente La Conquête de Tunis.....	159
Figure137 Capture de la Goulette en 1535 et célébration chrétienne capturée.....	159
Figure38 Spécimens des canons espagnols à exposer dans le musée	160

Projet Collectif :

Figure : Vue sur Sein : Bateau Mouche.....	169
Figure : Vaporetto : Venise	178
Figure : Cacileiros Lisbonne	185
Figure annexe	222-228

**L'Espagne en Tunisie : Projet de sauve garde et de mise en valeur du Fort de « la
Karraka » à la Goulette**



Le présent travail réalisé dans le cadre du mémoire de master traite la problématique de la sauvegarde et la mise en valeur d'un monument de type défensif comme notre cas d'étude. Il s'agit de la Karraka, forteresse bâtie à la ville de la Goulette réagissant à son milieu comme un organisme vivant avec toutes ses variations et déformations de volumes et surtout dans cette typologie dite défensive en se concentrant sur le rôle magistral de la *Karraka*.

L'objectif final de ce projet est de mettre en valeur la validité d'une perception dynamique du patrimoine à travers l'étude de ce monument dans son contexte historique et géographique en particulier et l'essai sur l'histoire de la ville de Goulette.

Mot Clés : (Patrimoine Architecturale militaire, la Goulette, Karraka, reconstitution, mis en valeur, sauvegarde)
2014-2015

This work carried out under this master thesis deals with the problem of preservation and development of a defensive type of monument as this present case of study, which is the "Karraka". This fortress was built in the city of « La Goulette » and was a result of its environment as a living organism with all its variations and the deformation of its dimensions especially regarding the defensive typology which is focusing on the role of magisterial Karraka.

The final objective of this project is to highlight the validity of a dynamic perception of heritage through the study of the this monument in its historical and geographical context in particular and the article on the history of the « La Goulette ».

Key word, (Military Architectural Heritage, La Goulette, Karraka, reconstitution, developed, backup).