

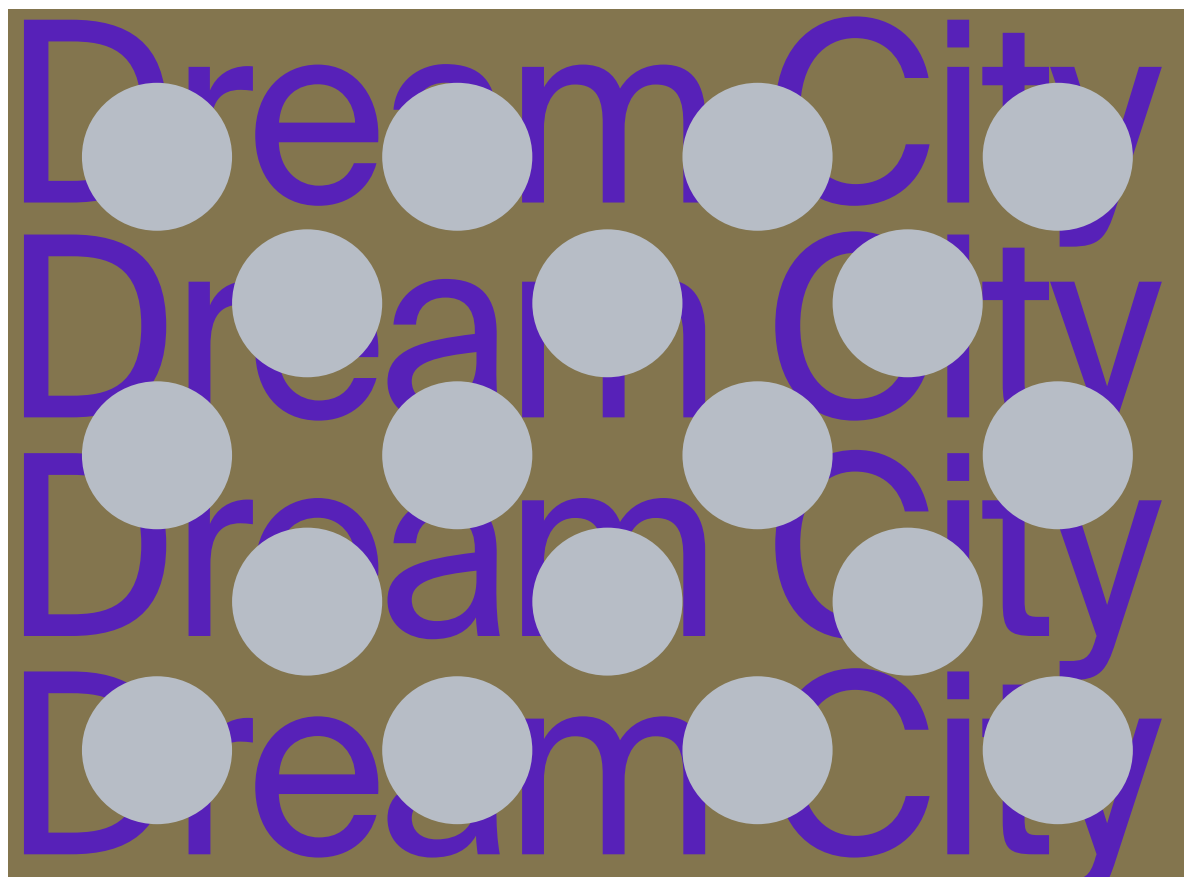
Du 30 septembre au 9 octobre 2022

Médina de Tunis

Rapport Between Land and Sea Rapport Between Land and Sea Rapport Between Land and Sea

Medina of Tunis

L'Art rue



L'Art rue

Medina of Tunis

Médina de Tunis

From Sept 30th to Oct 9th 2022

BETWEEN LAND AND SEA

Le sommet Between Land & Sea
est co-dirigé par :

Adnen El Ghali

Architecte, urbaniste,
diplômé en science
politiques et titulaire
d'un doctorat en histoire.

& Leyla Dakhli

Historienne, spécialiste
de l'histoire
intellectuelle et
sociale du monde arabe
et contemporain.

Participant.e.s au sommet
Between Land & Sea

Ahlem Chemlali

Amal Jrad

Alfonso Campisi

Eric Corijn

Farida Souïah

Francesco Bellina

François Gruson

Habib Ayeb

Hicham Bouzid

Jocelyne Dakhli

Layla Baamara

Marine Calmet

Safa Cherif

Stefano Liberti

Valentina Zagaria

Youssef Chazli

Wolette Thiam

Yassine Turki

Z

FR

The first part of this activity report is in French.

[Click on En to acces the English part.](#)

EN

Présentation	p.07
1. Contexte général	p.09
2. Urbanités spécifiques et espaces de sociabilité maritime	p.13
3. Les ports : entre les lois du marché et les enjeux de développement	p.17
4. Au sud de la méditerranée : l'espace public et les changements sociopolitiques	p.21
5. Le port au centre des urgences environnementales	p.25
6. Frontières méditerranéennes et migration	p.29
7. Ports et culture : des histoires écrites et des mythes à déconstruire	p.33
8. Alternatives et recommandations	p.37

Between Land & Sea

BETWEEN LAND AND SEA est un sommet et un programme de productions artistiques et théâtrales originales développées et présentées entre Palerme (Studio Rizoma), Tunis (L'Art Rue / Festival Dream City) et Brême (Theater Bremen). Il crée la première collaboration artistique participative et à long terme entre les trois villes portuaires, agissant comme un pont entre l'Europe et le Maghreb et entre le Sud et le Nord de l'Europe.

BETWEEN LAND AND SEA engage plus de 50 artistes, travailleurs, chercheurs, migrants, pêcheurs, agriculteurs et citoyens de Palerme, Tunis, Brême, Beyrouth, New York, Abidjan, Berlin, Hambourg, Bruxelles, Dakar, Bamako pour examiner et réfléchir de manière critique aux connexions existantes entre les villes portuaires et leurs histoires entrelacées, liées par la migration et les commerces mondiaux.

Dream City

Initié en 2007 par les danseurs-chorégraphes tunisiens Selma et Sofiane Ouissi, Dream City est né d'une volonté de se réapproprier l'espace public et de placer l'artiste comme acteur citoyen à part entière. Profondément ancré dans son territoire et sa cité, Dream City c'est aussi une démarche pour « décroisonner » l'art, l'ouvrir à de nouveaux publics

et enfin l'amener vers de nouveaux espaces, non conventionnels ou informels de la médina et de la ville de Tunis.

Festival singulier, contextuelle et multidisciplinaire, en dialogue constant avec son contexte et ses enjeux contemporains, Dream City transforme et réinvente le vivre-ensemble par le geste artistique.

1. Contexte général

« Between Land & Sea : Vues du port : escales et refuges, circulations et relégations en Méditerranée » est un sommet co-dirigé par Leyla Dakhli, historienne, spécialiste de l'histoire intellectuelle et sociale du monde arabe contemporain et Adnen El Ghali, architecte, urbaniste et historien.

Le sommet s'est tenu les 03 et 04 octobre 2022 à Tourbet Sidi Boukhrissen (Médina de Tunis) dans le cadre de la 8ème édition du Festival d'Art dans la cité Dream city). Between Land and Sea est soutenu par la Kulturstiftung Des Bundes, co-financé par le programme Creative Europe de l'Union Européenne en partenariat entre l'Association l'Art Rue (Tunisie), le studio Rizoma à Palerme (Italie) et le Theater Bremen (Allemagne).

Faisant intervenir des sociologues, ar-

chitectes, philosophes, acteurs culturels et chercheurs de différents domaines, cette rencontre amorce une réflexion autour des enjeux du port comme territorialité complexe renvoyant, selon différents contextes, autant à une sociabilité singulière qu'à l'exclusion sociale et l'enfermement. Aussi ce débat tire-t-il sa légitimité dans la mesure où il fait écho à la situation du port de Tunis qui, fermé depuis plus de 25 ans, empêche toute une population d'accéder à la mer. Le débat a

également abordé des thématiques périphériques - mais non moins importantes - à cette question, touchant à celles des migrations humaines, de la démocratie, du vivre-ensemble, mais aussi de l'écologie : il s'agit là des axes réflexifs qui ont toujours jalonné le festival Dream City.

Cette rencontre a été modérée par Leyla Dakhli et Adnen El Ghali. Quatre panels se sont succédés durant les deux jours de la conférence : le premier, intitulé les « *Fantômes des ports : Le port-porte ouverte : Le port et la ville, prolongement ou extraterritorialité ?* » aborde principalement le port de Tunis comme territoire mouvant dans le sillage des transformations de l'écosystème fragile qui le porte et au fil des transformations politiques. Le deuxième panel porte le titre de « *Récits et imaginaires, se souvenir et inventer de nouvelles mythologies - Un espace*

des luttes pour la dignité ». Il aborde les ports comme potentiel de construction des récits et des histoires, mais aussi des mythes, des légendes et des rumeurs : un lieu où l'on voit défiler un cosmopolitisme équivoque et souvent remis en question. Le troisième panel, « *De quoi la Méditerranée est-elle la frontière ?* », propose de saisir la mer dans sa fonction paradoxale de barrière naturelle et d'espace de circulation, et de susciter une réflexion sur ce que pourrait être une contre-histoire des migrants construite par le Sud. Enfin, portant le nom de « *Espaces en lisière et en crise* », le dernier panel s'intéresse à la manière dont les infrastructures lourdes impactent le port, des transformations écologiques qui en découlent et des questions de souveraineté alimentaire et de résistances culturelles.

Sommet **Between Land & Sea**



2. Urbanités spécifiques et espaces de sociabilité maritime

« En Europe il s'agit des ports d'entrée, en Afrique, c'est l'opposé, des portes de sorties. A l'origine de la création du port à l'île de Gorée, une activité industrielle et commerciale ».

Wolette Thiam

De tout temps, le port a été un lieu de passage incontournable, une porte d'entrée et de sortie, mais aussi un espace de sociabilité sans équivalent. Il s'agit là d'un fait reconnu et souligné, à l'unanimité, par tous.tes les intervenant.es présent.es au sommet. Dans cette perspective, l'urbaniste et philosophe Eric Corijn rappelle la vocation première du port, à savoir sa qualité d'être une porte d'entrée aux villes côtières. Il en va d'un lieu où prolifèrent des activités maritimes de proximité et tout ce que celles-ci génèrent en termes de dynamisme social. A son tour, François Gruson, professeur d'architecture, rappelle l'histoire des révolutions du port de Dakar. Selon lui, les ports *sont les lieux privilégiés des rencontres* (et aucunement

du hasard) réunissant de manière magique terre et mer, mais aussi le Soi et l'Autre. En même temps, le port renvoie au monde irréel des mythes et des légendes, constituant des lieux d'initiation par excellence, où règnerait l'étrange et l'inouï. Ainsi, comme le rappelle l'opérateur culturel et curator Hicham Bouzid, l'ancien nom de Tanger, *Tingis*, serait-il lié au mythe d'Hercule qui aurait séparé l'Europe de l'Afrique en élevant ses fameuses colonnes au détroit de Gibraltar. E. Corijn adhère à cette perspective en soulignant qu'il fut un temps où l'image des ports renvoyait à un lien inaltérable entre la terre et la mer : les peuples marins ont toujours inspiré la mythologie, les imaginaires et les sentiments romantiques. Historique-

ment, l'architecte F. Gruson met le focal sur la fonction majeure du port comme porte d'entrée centrale, en évoquant le cas du Cap Vert (Dakar) comme « porte de l'Afrique ». Cependant, un ensemble de questionnements a émergé de cette réflexion : quelle menace constitue aujourd'hui l'étalement urbain que connaît la ville aujourd'hui ? Est-il concevable de continuer à densifier la presqu'île du Cap-vert ? Rappelant l'existence d'un portail ouvrant sur les zones délaissées, F. Gruson avance l'hypothèse d'une ville (Le cas de Dakar) qui serait bâtie sur l'inconscient collectif et la diversité ethnique de la région.

Wolette Thiam, toujours au sujet du port de Dakar, rappelle l'existence d'activités portuaires cloisonnées par des murs de séparation, où chaque quartier était réservé à un métier manuel. Il y a des villages dans une même ville, et des ethnies coexistent paisiblement (Les Lébous, les Wolofs, etc.). Se focalisant sur cette même problématique liée à l'ouverture réciproque des ports entre eux, Yassine Turki, urbaniste et enseignant-chercheur, procède à un balayage réflexif sur la situation des ports de Tunis. Au même titre que W. Thiam, il considère que les ports de Tunis sont des « non lieux » : ils sont complètement déconnectés de la ville, ce qui n'est pas le cas, par exemple, d'Amsterdam ou d'autres ports de l'Europe (Gènes, Marseille, etc.). Comme on le voit à Hammamet, Mehdia, Chebba, Mallaha (Radès) ou à la Goulette, ces cités portuaires semblent tournées vers l'intérieur du pays en n'offrant à la mer que leurs cimetières. Les ports demeurent en décalage, par rapport au système centralisé

des fonctions urbaines de la ville. Ainsi, la très faible intégration des ports dans les villes tunisiennes n'a pas permis un développement harmonieux de ces territoires qui, finalement, étaient plutôt des objets juxtaposés à des formes urbaines et où les liaisons étaient coupées dans la plupart des cas.

E. Corijn à son tour traite des modèles urbains qui ne tiennent pas compte de la dimension rurale. Le vrai challenge selon lui, c'est d'inventer la ville africaine qui soit bâtie sur les paradigmes propres à l'imaginaire africain (Que serait un gratte-ciel « à l'africain » ?). Il faut réfléchir à partir du mode de vie des citoyens locaux. Architecturalement, comment être en phase avec le mode de vie des ethnies et leurs spécificités culturelles et leurs propres techniques de construction ? H. Bouzid rappelle qu'historiquement, la ville de Tanger a la particularité d'être née grâce à son port. Il y a tout de même une scission symbolique qui est due à la situation historique du pays (les Tangérois appellent les Rabatais ou les Casablancais « gens de l'intérieur »). En effet, sous Mohamed V, Tanger a été particulièrement exclue de toute volonté politique de développement (Considérant Tanger comme ville vouée à l'international). Cette situation socio-économique a poussé les citoyens à trouver des stratégies de survie : il a donc été question de ce que H. Bouzid appelle la « créativité informelle ». Un marché noir atypique a vu le jour : des écrivains, des peintres ont contribué à donner vie à l'exotisme de la ville de Tanger.

« L'informel informe » - pour reprendre l'expression de l'intervenant - paradoxalement sur certaines pratiques délaissées :

de ces « utopies de l'informel » qui sont des initiatives individuelles, émergent des questionnements : que serait une ville qui est pensée à partir de l'informel ? Comment penser un urbanisme qui soit écologique ? Toute une « technologie sociale » - pour paraphraser H. Bouzid, l'informel comme technologie est pensé comme outil de sociabilité bâtie sur les échanges entre les habitants, si bien qu'il s'agirait là d'une réelle créativité sociale.

Par ailleurs, aussi longtemps qu'on remonte dans l'histoire, une réflexion sur le port, quel qu'elle soit, est indissociable de la question du tourisme. Il en va de l'intervention de Safa Cherif, architecte, portant sur l'un des hôtels emblématiques de Tunis - tant sur le plan architectural que par rapport à sa valeur patrimoniale - à savoir l'Hôtel du Lac. S. Cherif a insisté

sur le rôle de la société civile qui s'est opposée à la loi de démolition grâce à l'émission d'un arrêté de protection qui constitue, selon elle, une victoire provisoire. Elle évoque également la situation du port de Tunis et sa reconversion en un « port de plaisance », due à un désengagement des décideurs locaux de Tunis. Là encore, un devoir de mémoire et de réconciliation avec le patrimoine tunisien s'impose : dans quelle mesure peut-on réfléchir sur la gestion du patrimoine, en tenant compte de la spécificité de ce port et en mobilisant sociologues, urbanistes, politiques, etc. ? Comment revitaliser ce port ? Selon E. Corijn - pour qui le monde aujourd'hui devient « de plus en plus extractif » - il faudra *raisonner la ville en tant que collectivité*.

3. Les ports : entre les lois du marché et les enjeux de développement



Qu'il s'agisse de l'état actuel des villes côtières ou celui des ports, l'idée du port idéalisée (une porte d'entrée) a été nuancée dans plus d'une intervention. Nul ne peut aujourd'hui mettre en doute l'exploitation économique des ports ayant déshumanisé les relations et la vie sociale dans ce contexte en particulier. E. Corijn, s'appuyant sur le cas du port de Shanghai (Chine), évoque à ce titre l'intérêt porté par les politiques à « sa capacité de transporter le flux des trafics ». Constamment rythmé par un déchargement/chargement machinique, le port se déshumanise et se dé-culturalise, ce qui

désintègre en quelque sorte la synergie écologique supposant les relier avec la mer.

Evoquant le cas du port en eaux profondes d'Ennedha (En situation de gestation depuis 20 ans) Y. Turki rappelle qu'au XVII^{ème} et au XVIII^{ème} siècles, la Tunisie n'a pas profité économiquement de sa situation maritime exceptionnelle que pour ses activités de course et non pas pour le trafic organisé et formel. Aujourd'hui, elle demeure en décalage par rapport aux opportunités qui se présentent à elle, (captation du trafic international, petites activités locales, etc.).

« Tout ce qu'on sait faire c'est de construire de nouveaux quartiers, on ne sait pas redynamiser la médina, requalifier le centre ancien, même les quartiers des années 50/60. On n'a pas les instruments et la juridiction nécessaire pour refaire la ville sur elle-même, et dans cette ruée on oublie la vieille ville et on ne réfléchit pas au réaménagement de ces sites d'interface et à l'intégration des ports »

Yassine Turki



4. Au sud de la méditerranée : l'espace public et les changements sociopolitiques

« La révolution (Tunisienne) a révélé que l'espace public tunisien est un espace connoté qui reste fortement bourgeois. Faire tomber les dictatures (...) revient à briser une certaine « illusion d'unité ».

Le dessinateur « Z »

Avec l'intervention de la politiste Layla Baamara et de Youssef El Chazli, maître de conférences en sociologie, le débat s'est davantage orienté vers une réflexion sur l'espace public, que ce soit en Tunisie, en Egypte ou en Algérie. Aux yeux de L. Baamara et spécifiquement pour le cas d'Alger, la liberté d'expression reste très limitée dans l'espace public, et la majorité de la jeunesse demeure dépolitisée. En effet, la jeunesse est en train de déconstruire ses imaginaires (2010) en cédant la place à des contestations. Dans le cas de la Tunisie, Le dessinateur "Z" intervient sur la même thématique que celle de L. Baamara autour des formes de résistances sociales, mais en se focalisant plutôt sur l'imaginaire de la ré-

sistance. L'artiste sensibilise les gens par rapport à la ville autour de la « sebkha », lagune de la banlieue sud de Tunis. Les flamants roses qui la fréquentent (représentés constamment par le dessinateur dans son travail) et leurs transformations sont considérés comme une métaphore du citoyen tunisien et de son devenir, des « utopies urbaines ». Le dessinateur "Z" considère que la révolution a révélé que l'espace public tunisien est un espace connoté qui reste fortement bourgeois. Faire tomber les dictatures selon lui, que ce soit en Egypte ou en Tunisie, brise une certaine « illusion d'unité », que les dictatures inventent justement en niant la complexité et en faisant répandre un semblant d'homogénéité.

Y. El Chazli va à son tour se pencher sur le cas de l'Alexandrie et son mode de gouvernance aujourd'hui, en critiquant la vision du centre qu'il trouve fonctionnelle et technocratique, dissimulant d'après lui une logique militaire derrière. Le port selon lui reste le lieu privilégié de l'union mais pas la capitale, ce qui va de pair avec la vision de Tanger tel que prô-

née par H. Bouzid. Malgré les plaidoyers fournis par la société civile, la destruction d'espaces à valeur historique ainsi qu'un bon nombre de zones vertes pour construire de grandes routes se poursuit délibérément.

Lily Abichahine Our Sea I Choreography for a woman and a stone



5. Le port au centre des urgences environnementales



La discussion du sommet s'est également orientée vers la question écologique. Cette thématique constitue l'axe principal du quatrième panel, et engage inévitablement l'état actuel des ports aujourd'hui, lesquels ont subi l'effet dévastateur de l'économie marchande. A cet égard, E. Corijn rappelle l'avènement si récent du « droit de propriété » dans les domaines maritimes. C'est dire que la nationalisation - et plus tard la privatisation - de la mer au XX^{ème} siècle a également participé à la destruction de l'écosystème marin. Marine Calmet, avocate, et appartenant au Mouvement pour le Droit de la Nature, s'interroge à son tour sur la possibilité de reconnaître la nature comme un sujet de droit à part entière doté de droits fondamentaux, prolongement de l'évolution du droit classique vers le droit prospectif. Comment créer une gouver-

nance autour des écosystèmes humains et naturels qui soit en cohérence avec les connaissances scientifiques permettant de garantir la stabilité de ces écosystèmes ? Il s'agit pour elle de repenser un territoire, non pas « comme une porte d'entrée ou de sortie vers l'océan ou l'intérieur des terres, mais plutôt comme un dialogue entre humains et non humains ».

Amel Jrad, experte en écologie, définit le changement climatique et ses incidences comme phénomène lié au réchauffement de la Terre dû aux émissions des gaz à effet de serre d'origine anthropique. Ce phénomène modifie physiquement l'écosystème, l'état des choses, provoque la dilatation de l'eau, fait fondre les glaciers et le niveau de la mer s'en trouve élevé. Ainsi les ports seront-ils affectés par l'élévation du niveau de la mer. A cet égard, A. Jrad pré-

dit que l'on s'oriente vers un modèle de récession, d'austérité, dans lequel on ne produira que ce qu'on consomme, on apprendra à travailler sur les besoins réels dans un monde équilibré, on ne parlera pas de transition mais de transformation.

Pour le professeur Habib Ayeb, spécialiste en souveraineté alimentaire, le mot « port » porte en lui-même ses principales vocations : porte-importer-exporter-porter. Selon lui, tous les ports ne se valent pas. On est dans des relations de dominants/dominés : les ports du sud sont des ports de dominés, des portes ouvertes de dépossession, tandis que les portes du nord demeurent des portes fermées de dominants. Tous les grands ports modernes des pays du sud sont selon lui des ports coloniaux et néocoloniaux (Il en va de l'exemple du grand port de Bombay transformé par les Anglais afin d'exporter certains produits de l'Inde). A l'issue de ces réflexions, le débat

avec le public a porté sur la nécessité de créer un plaidoyer pour le droit communautaire par rapport au changement climatique. Pareillement, il est question de la primauté de la gestion locale pour le partage des richesses, de l'espace et la solidarité.

Quant aux discussions tenues autour de l'attitude à adopter face à la crise, le débat s'articule entre deux polarités : adaptation ou résistance. Selon le professeur, il s'agit de résister plutôt que de s'adapter : le problème étant l'aménagement urbain et non la catastrophe écologique. Le terme « adaptation » signifie selon lui accepter les conséquences à long terme, et ne plus pouvoir agir sur le réel. Si, pour lui, s'adapter est une approche techno-solutionniste, l(es) manière(s) de s'adapter, comment résister, politiquement parlant, seront les bonnes questions à poser.

« Il n'y a aucune raison de développer une ville anthropocentrée, qui ne se soucie que des besoins de notre espèce. Plutôt que satisfaire à la fois les besoins humains et non humains, c'est essentiel de se poser la question concernant les besoins non humains, qu'on s'est rarement posée ».

Marine Calmet.

6. Frontières méditerranéennes et migration

« Tous les passeports ne se valent pas, ainsi on pourrait conceptualiser que toutes les citoyennetés ne se valent pas (...) »

Farida Souiah

Farida Souiah, enseignante chercheuse en science politique, reformule la question « De quoi la méditerranée est-elle la frontière ? » en posant celle-ci : « De qui la méditerranée est-elle la frontière ? ». A ses yeux, cela se cristallise essentiellement par la promotion, via des canaux bien différents, de cette image de la « forteresse infranchissable » au nord de la Méditerranée. En effet, l'Europe se renferme sur elle-même alors qu'elle a été longtemps méditerranéenne, comme on le verra à travers la présentation de Jocelyne Dakhli. C'est la question sociale qui est nécessaire pour comprendre cette problématique, dit-elle. A ses yeux, les frontières ne sont pas seulement *restrictives* mais *sélectives*. Ce sont des dispositifs de tri. Elle fait référence à l'informalité sociétale abordée par H. Bouzid. D'un autre côté, F. Souiah pointe les méfaits d'une spectacularisation de la migration irrégulière en méditerranée.

Que ce soit dans les discours politiques, les couvertures médiatiques ou les productions culturelles dans les pays du sud (*mezoued* et rap en Tunisie, raï et chants de stades en Algérie), il y aurait une insistance sur ces phénomènes migratoires alors qu'ils sont, dans les faits, minoritaires, déclare la chercheuse. Les interventions de sauvetage sont ainsi et également des opérations de contrôle de frontières, ce qui rend les choses plus ambiguës. Une surmédiatisation de ces passages accentue cette image de la forteresse qui montre son caractère problématique, parce que cela donne l'impression qu'il y a une opération d'invasion pour les pays du nord par ceux du sud par la mer. Ahlem Chemlali, chercheuse à l'Institut Danois en Etudes Internationales va à son tour poser la question autrement : comment expérimenter les frontières de différentes façons ? Elle fait remarquer que celles-ci sont à la fois : in-

visibles, perméables, dures. Elles incluent en même temps qu'elles excluent. Plus qu'un traçage conventionnel, la méditerranée est un espace liquide de disparition qui engloutit les espoirs et les rêves, un espace qui divise les gens, les sépare, de solitude.

Dans la même perspective, Valentina Zagaria, anthropologue, réagit dans son intervention au propos d'A. Chemlali, en prenant pour base la réflexion initiale lancée par celle-ci : la frontière méditerranéenne est-elle naturelle ? Émane-t-elle d'une politique dont l'aspect demeure interchangeable ? Elle traite la question des drames conclus par les disparitions et les décès en mer des migrants nord-africains et subsahariens, à partir des récits des familles endeuillées, qu'elle a entre autres rencontrées lors des marches de protestation à Zarzis, au sud-est de la Tunisie. La responsabilité du destin tragique des migrants clandestins est questionnée par ces familles qui s'indignent du fait qu'on veuille les blâmer d'avoir poussé leurs enfants à partir, à retrouver la mort, quand d'autres acteurs devraient y réagir.

Alfonso Campisi, Professeur des universités en philologie, se réfère à son tour aux travaux d'Elisabeth Vallet (professeure agrégée au Département de géographie de l'Université du Québec à Montréal) et auteure du livre « Frontières, clôtures et murs – état d'insécurité ? ». Selon Vallet, de 1945 à nos jours, les murs du monde sont passés de moins de cinq à plus de cinquante (Irlande du Nord, le mur de Nicosie, ceinture de sécurité

Maroc, etc.). Pour A. Campisi, le mur physique est intégré mentalement et symboliquement par le sujet muré. Cet impact psychique est, selon lui, démontré par le psychiatre allemand Muller-Hegemann qui, en 1973, a donné un nom à cette pathologie : « Mauerkrankheit », ou pathologie de la maladie du mur. A. Campisi regrette que les gouvernants ne se posent pas la question de ce qui serait à l'origine de ces constructions. Il faudra selon lui creuser pour comprendre l'ossature qui fait l'imaginaire du phénomène migratoire. La dimension humaine n'existe malheureusement plus, tout est déséquilibré, causé par le système de domination et de pouvoir.

Ces réflexions ont conduit à des questionnements sur l(es) manière(s) dont les techniques migratoires sont appropriées par les citoyens. Il a été question de revenir sur les lois migratoires en Algérie, qui ont évolué vers davantage de répression. A. Chemlali voit, à ce sujet, qu'il conviendrait de mettre l'accent sur la migration qui prend la forme de partenariat Sud/Nord, une migration qui est devenue une arène de confrontation des acteurs de forces entre les États de l'Afrique du Nord et l'UE. Au Maroc, la patrouille marocaine a ouvert les frontières : la migration est devenue un facteur à intérêt géopolitique, les migrants sont victimes de ce jeu-là.

E. Corijn nuance ses propos en rappelant que l'on limite trop le problème à la frontière nationale, en oubliant qu'il y en a même après avoir dépassé les frontières. Il déclare avoir été existentiellement frap-

pé par une exposition des cartes d'Alger. Les premières cartes d'Algérie étaient des cartes qui n'avaient pas de frontières. C'est en occupant des territoires qu'il y a des frontières dressées et gardées par des forces militaires. Il déclare qu'il y a *une opposition entre territorialité nationale et territorialité urbaine* (Une politique urbaine d'insertion pourrait proposer une alternative conformément au concept du « Visa urbain » appliqué à New York)

Somme toute, le panel semble d'accord sur la nécessité d'un travail à faire sur les mythes sociaux d'ascension dans les représentations des migrants : en effet, les médias connaissent cette réalité sociale, les campagnes de sensibilisation infantilisent le phénomène et cultivent une certaine naïveté.



7. Ports et culture : des histoires écrites et des mythes à déconstruire

En partant des imaginaires, des récits thématiques relatifs au port, l'historienne Jocelyne Dakhia articule sa réflexion à la croisée de l'histoire et de l'anthropologie. En pensant le port comme lieu de flux identitaires, les axes de sa réflexion ont porté sur : les récits imaginaires et les ports, tels que construits par les histoires, l'écriture professionnelle de l'histoire, les tensions et les luttes de l'histoire des ports lors de la période ottomane. A travers cet éclairage, l'historienne tente de secouer les idées admises qui prônent l'idée du port comme « laboratoire du cosmopolitisme ». En se référant à Hammadi Cherif (critique), elle perçoit les ports comme l'exemple d'un mélange suspect puisque tourné vers l'Europe et non pas vers le national, un monde déconnecté de l'intérieur.

Aussi, on ne peut ignorer le risque de réhabiliter les mythes de la *Lingua Franca* (une langue neutre, des verbes non conjugués, des éléments lexicaux qui venaient du latin), la langue des ports. Cette langue, souligne-t-elle, ne favorise pas le rapprochement qui unit les communautés, étant donné qu'il s'agit d'une langue dont le but est avant tout commercial. C'est donc une langue qui ne pénètre pas la sphère domestique : elle reste donc fondamentalement masculine. Dans les grandes cités, la mixité avec l'Europe dépasse les zones portuaires. Dans les zones de contact, il a été question de la mixité circulaire, de l'assignation, et toute une dynamique émane de ces « espaces de contacts ».

Toutefois, dans les sociétés musulmanes, il y a lieu de relever quelques exceptions concernant la migration selon

le genre : J. Dakhleya rappelle que même en remontant aux années 1600, la présence de la femme dans l'espace public était pleinement assumée, des relations entre hommes pas uniquement les gens de mer, elle concerne la société dans son ensemble. Elle attire notre attention sur l'image qui couvre illusoirement les ports « en tant que lieux privilégiés de dynamisme » : le dynamisme n'est pas synonyme d'ouverture et d'inclusion. Paradoxalement, explique-t-elle, les espaces de contact peuvent être fermés. Il ne faudra pas selon elle « voir le voyageur, mais la société qui rend possible son voyage ». Appuyant ses propos, Mourad Ben Cheikh, cinéaste, considère que les frontières ne se dessinent pas que sur les cartes : il y a des frontières de circonstances, linguistiques, symboliques, d'usage.

A différents moments du débat, les intervenant.es se sont interrogé.es sur le rôle que pourrait jouer la culture face à ces problématiques. Comment celle-ci pourrait ré-humaniser les ports et le territoire urbain qui l'entoure ? En effet, F. Gruson attribue à la culture sa capacité de constituer un esprit critique et une force d'analyse et de compréhension. Une des missions de la culture consiste à comprendre et à analyser les mécanismes qui régissent cette réalité ; soit, l'industrialisation des ports qui incarne selon lui une nouvelle forme de colonialisme. Concernant le rôle des artistes dans une ville comme Tanger, H. Bouzid témoigne qu'il y a lieu d'une résistance à Tanger qui se fait en douce. Face à une réalité complexe et aux changements rapides que connaît cette ville, le rôle des artistes consiste

selon lui à documenter ce processus. En effet, le rôle de la communauté créative consiste à rebondir via des projets de mapping, des photographies, sur l'urgence de capter et de sauver la mémoire.

Les exposés respectifs de Stefano Liberti et de Franchesco Bellina constituent des cas concrets de projets artistiques aspirant à une forme de sensibilisation, voire même de résistance face aux problématiques évoquées. Si le premier travaille sur la crise libyenne, le second a plusieurs fois couvert la question des migrants tunisiens. Le panéliste S. Liberti, journaliste et cinéaste, partage avec le public des exemples de projets artistiques où l'art peut jouer le rôle de sensibilisation et de résistance ; il en va d'un projet de sensibilisation et de recherche constitué de photos, de textes et de vidéos, qui sera exposé au courant de 2023 au musée de Palerme et sur lequel il travaille entre autres avec F. Bellina. La motivation première de ce projet étant de mettre en relation trois communautés de pêches artisanales (Trapani, Akra et Tunis). En effet, quel que soit le pays en question, le développement urbain est en train d'effacer les communautés. A ce propos, F. Bellina, photographe documentaire basé à Palerme, insiste sur l'importance de rendre visible ces zones marginalisées, en exposant le contexte autour de ces vies de pêcheurs, où l'on passe les frontières, et l'on montre les défis que doivent relever les pêcheurs.

« Il faudra plutôt voir non pas L'explorateur mais la société qui rend possible ce voyage ».

Jocelyne Dakhli

« Il faudra créer des espaces, et libérer la création dans des champs comme le cinéma (...) documenter une infographie, dans des champs d'actions variés : des espaces qui se renouvellent et qui sont diasporiques : favoriser les espaces de rencontre »

(Membre du public présent)

8. Alternatives et recommandations

Un ensemble de réflexions et de recommandations ont été suggérées dans le débat et les discussions. En effet, dans un contexte où les luttes sont fragmentées, où les intelligences sont éparpillées, le capital se réjouit d'une expansion sans précédent. Il en va aussi de rappeler la dichotomie fondamentale qui distingue les ports de l'Europe de ceux de l'Afrique : si les premiers sont des portes d'entrée, en Afrique, c'est l'opposé, il s'agit de portes de sortie. L'urgence aux yeux d'E. Corijn serait de dé-privatiser cette « religion » de l'économie libérale et d'éviter la politique d'exploitation, afin de laisser place à une économie circulaire. Et l'art peut selon lui jouer un rôle dans ce sens. Au Sud, où le développement reste le centre de toutes les politiques, il faudra trouver une alternative qui incarnerait une autre vision, où il conviendrait d'inscrire l'art dans ce développement social égalitaire transversal. Comment transmettre cette sensibilité et cette conscience aux enfants, et penser le changement social sur des temporalités plus longues d'une manière infra politique ?

Le débat s'est aussi pensé sur l'avenir des luttes protestataires : à cet effet, il conviendrait de créer des espaces et de libérer la création dans des champs comme le cinéma, documenter les faits inédits et explorer des champs d'actions variées. Cela reviendrait à concevoir des espaces qui se renouvellent, diasporiques, favorisant les échanges et les rencontres. On appelle à sauvegarder le caractère public de l'espace. Dans un contexte révolutionnaire où la révolution « mange ses enfants » - pour reprendre l'expression de « Z » - la nécessité d'un travail sur le long terme s'impose. La conquête de l'espace public nécessite la revendication de la lenteur, où il est question des tiers lieux.

Dans le sillage d'une démocratie qui, aux yeux de F. Gruson, est « frappée d'une forme de paresse », il serait judicieux de penser à un rapport au travail qui serait libérateur. Quelles sont les territoires où l'on peut résister ? Il y a un « Individualisme méthodologique » (on croit que ce sont des individus qui vont faire les changements) et cette tendance est contes-

tée. Le pouvoir se décentre en quelque sorte : il faudra conquérir des territoires pour penser d'éventuelles formes du contre-pouvoir, tout en tenant compte des nouvelles stratégies de surveillance et de contrôle. Plutôt que de céder à une quelconque nostalgie qui soit passéiste, en remobilisant par exemple les anciens réseaux post. Révolutionnaires (que ce soit en Egypte ou en Tunisie), il va falloir prendre conscience de la situation et exprimer une distanciation critique vis-à-vis du réel. S. Cherif prône une vision globale sur le sort du patrimoine. Il faudra selon elle « sauver » les métiers du patrimoine,

et mener une réflexion sur la manière dont il conviendrait de recycler nos édifices, tout en évitant une muséification de la ville. Le réemploi est, en effet, consubstantiel du problème du patrimoine et de l'architecture.

Enfin, il s'agit de plaider pour « une intelligence du port », qui engloberait la société non pas comme « arrière-pays ». Il faudrait, en outre, socialiser les ports au-delà du privilège de la mobilité : les penser plutôt comme dynamique de brassage et de diversité.

Sommet **Between Land & Sea**



Between Land and Sea est soutenu par
la Kulturstiftung des Bundes

KULTURSTIFTUNG
DES
BUNDES

Co-financé par
le programme Europe Créative de l'Union Européenne



Développé dans le cadre d'un partenariat entre
L'Art Rue – Tunis, Studio Rizoma – Palerme et
Théâtre Bremen à Brême.

L'Art Rue
الشارع فن

Fondazione
Studio
Rizoma

THEATERBREMEN

Colophon

L'Art Rue
40, rue Kouttab Louzir
1000 médina de Tunis
www.larttrue.org
@lartruetunisie
communication@lartrue.org

Facebook: LArtRueTunisie
Instagram: lartruetunisie
Twitter: LArtRueTunisie
Youtube: L'Art Rue
Linkedin: lartruetunisie

Rapport élaboré par
Soumaya Ben Cheikh
et Hedi Khilil

Nadia Ben Ammar
Traduction

Atelier Baudelaire
et Arp is Arp studio
Création graphique
(Camille Baudelaire &
Dimitri Charrel)

Nebras Charfi pour Enoya
Design et Communication
Adaptation et
Réalisation graphique

Crédits photographiques

@Alexandra Pace
(p.24)

@Francesco
Bellina (p.8, 31)

@Jozef Wouters
(p.19)

@Lily Abichahine
(p.23)

© Pol Guillard
(p.11, 39)

© Rossella Biscotti
(p.16)

@ Droits réservés
(p.32)

EN

The first part of this activity report is in English.
Click on En to acces the French part.

FR

Presentation	p.48
1. General context	p.51
2. Specific urbanities and spaces of maritime sociability	p.55
3. Ports: between the laws of the market and development issue	p.59
4. South of the Mediterranean: public space and socio-political changes	p.63
5. The port at the center of environmental emergencies	p.67
6. Mediterranean borders and migration	p.71
7. Ports and culture: written histories and deconstructing myths	p.75
8. Alternatives and recommendations	p.79

BETWEEN LAND AND SEA

Between Land and Sea Summit is
co-curated by:

Adnen El Ghali

Architect, Urban
planner, graduate in
political science
and PhD in history.

Leyla Dakhli

Historian, specialist
in the intellectual and
social history of the
contemporary Arab world.

Participants of
Between Land and Sea Summit:

Ahlem Chemlali

Amal Jrad

Alfonso Campisi

Eric Corijn

Farida Souiah

Francesco Bellina

François Gruson

Habib Ayeb

Hicham Bouzid

Jocelyne Dakhli

Layla Baamara

Marine Calmet

Safa Cherif

Stefano Liberti

Valentina Zagaria

Youssef Chazli

Wolette Thiam

Yassine Turki

Z

Between Land & Sea

BETWEEN LAND AND SEA is a summit and a programme of original artistic and theatrical productions developed and presented between Palermo (Studio Rizoma), Tunis (Dream City Festival), and Bremen (Theater Bremen). It creates the first participatory and long-term artistic collaboration between the three port cities, acting as a bridge between Europe and the Maghreb and between the South and the North of Europe.

BETWEEN LAND AND SEA engages more than 50 artists, workers, researchers, migrants, fishermen, farmers and citizens from Palermo, Tunis, Bremen, Beirut, New York, Abidjan, Berlin, Hamburg, Brussels, Dakar, Bamako to examine and critically reflect the existing connections between port cities and their intertwined histories, linked by global migration and trade.

Dream City

Launched in 2007 by Tunisian dancer-choreographers Selma and Sofiane Ouissi, Dream City stemmed from the will to reclaim public space and place the artist as a full-fledged active citizen. Deeply rooted in its territory and its city, Dream City is an approach that seeks to “break down” art, introduce it to new audiences and finally bring it to new, unconventional

and informal areas in the medina and the city of Tunis.

An exceptional, contextual and multidisciplinary festival, in a perpetual dialogue with its context and its current challenges, Dream City transforms and reinvents togetherness through artistic gesture.

1. General context

“Between Land and Sea: Views of the port: stopovers and refuges, circulations and relegations in the Mediterranean” is a summit co-directed by Leyla Dakhli, historian, specialist in the intellectual and social history of the contemporary Arab world and Adnen El Ghali, architect, urban planner and historian.

The summit was held on October 3rd and 4th, 2022 in Tourbet Sidi Boukhrissen (Medina of Tunis) as part of the 8th edition of Art Festival, Dream City). Between Land and Sea is supported by Kulturstiftung Des Bundes, co-financed by the Creative Europe program of the European Union in partnership between Association l'Art Rue (Tunisia), studio Rizoma in Palermo (Italy) and Theater Bremen (Germany).

Bringing in sociologists, architects, philosophers, cultural actors and research-

ers from different fields, this meeting initiates a reflection on the challenges of the port as a complex territoriality referring - depending on context - to an uncommon sociability or to social exclusion and confinement. This debate also derives its legitimacy from the fact that it echoes the situation of the port of Tunis which, by being closed for more than 25 years, prevents an entire population from accessing the sea. The debate also touched on themes peripheral - but no

less important - to this question: human migration, democracy, living together, and ecology; these are the areas of reflection that have always marked the Dream City festival.

This meeting was moderated by Layla Dakhli and Adnen El Ghali. Four panels followed one another during the two days of the conference. The first, entitled “Ghosts of ports: “Le port porte-ouverte” (The port-open door): The port and the city, extension or extraterritoriality? » mainly addresses the port of Tunis as a moving territory in the wake of the transformations of the fragile ecosystem that supports it over the course of political transformations. The second panel is entitled “Stories and imaginations, remembering and inventing new mythologies - A space

of struggle for dignity”. It broaches the subject of ports as a vector for constructing stories and histories, but also myths, legends and rumours: a place where we see an equivocal and often questioned cosmopolitanism parade. The third panel, “What is the Mediterranean a border of?” », proposes to grasp the sea in its paradoxical function as a natural barrier and space for circulation, and to arouse a reflection on what could be a counter-history of migrants constructed by the South. Finally, entitled “Spaces on the edge and in crisis”, the last panel focuses on how heavy infrastructure impacts the port, and on the resulting ecological transformations, questions of food sovereignty and cultural resistance.

Between Land & Sea Summit



2. Specific urbanities and spaces of maritime sociability

“In Europe it is ports of entry, in Africa it is the opposite, doors of exit. At the origin of the creation of the port on the island of Gorée, an industrial and commercial activity”.

Wolette Thiam

The port has always been an essential place of passage, an entry and exit door, but also an unparalleled space for sociability. This is a fact recognized and underlined, unanimously, by all the speakers present at the summit. In this perspective, the urban planner and philosopher Eric Corijn recalls the primary vocation of the port, namely its quality of being a gateway to coastal cities. This is a place where local maritime activities and the social dynamism generated by them proliferate. In turn, François Gruson, professor of architecture, recalls the history of the revolutions of the port of Dakar. According to him, ports are the privileged places of encounters (and in no way chance) bringing together, in a magical way, land and sea, but also the Self and the Other. At the same time, the port refers to the unreal world of myths and legends, constituting

places of initiation par excellence, where the strange and the unheard of would reign. Thus, as cultural operator and curator Hicham Bouzid reminds us, the old name of Tangier, Tingis, could be linked to the myth of Hercules who would have separated Europe from Africa by raising his famous columns at the Strait of Gibraltar. E. Corijn adheres to this perspective, emphasizing that there was a time when the image of ports referred to an unalterable link between land and sea: marine peoples have always inspired mythology, imaginations and romantic feelings. Historically, the architect F. Gruson focuses on the major function of the port as a central gateway, evoking the case of Cape Verde (Dakar) as a “gateway to Africa”. However, a set of questions emerged from this reflection: what threat does the urban sprawl that the city is experiencing

today pose? Is it conceivable to continue to densify the Cape Verde peninsula? Recalling the existence of a portal opening onto neglected areas, F. Gruson advances the hypothesis of a city (The case of Dakar) which would be built on the collective unconscious and the ethnic diversity of the region.

Wolette Thiam, still on the subject of the port of Dakar, recalls the existence of port activities partitioned by separation walls, where each district was reserved for a manual trade. There are villages in the same city, and ethnic groups coexist peacefully (The Lébous, the Wolofs, etc.). Focusing on this same problem linked to the reciprocal opening of ports to each other, Yassine Turki, urban planner and teacher-researcher, conducts a reflective scan of the situation of the ports of Tunis. Like W. Thiam, he considers that the ports of Tunis are “non-places”: they are completely disconnected from the city, which is not the case, for example, of Amsterdam or other ports from Europe (Genoa, Marseille, etc.). As seen in Hammamet, Mehdia, Chebba, Mallaha (Radès) or La Goulette, these port cities seem to be facing the interior of the country, offering only their cemeteries to the sea. Ports remain out of step with the centralized system of urban functions of the city. Thus, the very weak integration of the ports in the Tunisian cities did not allow a harmonious development of these territories which, ultimately, were rather objects juxtaposed with urban forms and where the connections were cut in the majority of the cases.

E. Corijn in turn deals with urban models that do not take into account the ru-

ral dimension. The real challenge, according to him, is to invent the African city that is built on the paradigms specific to the African imagination (What would an “African-style” skyscraper be?). You have to think from the locals way of life. Architecturally, how to be in tune with the way of life of ethnic groups, their cultural specificities and their own construction techniques? H. Bouzid recalls that historically the city of Tangier has the particularity of being born thanks to its port. There is a symbolic split which is due to the historical situation of the country (the people of Tangier call the people of Rabat or Casablanca “people of the interior”). Indeed, under Mohamed V, Tangier was particularly excluded from any political will for development (Considering Tangier as an international city). This socio-economic situation has pushed citizens to find survival strategies: it was therefore a question of what H. Bouzid calls “informal creativity”. An atypical black market has emerged: writers and painters have contributed to bringing the exoticism of the city of Tangier to life.

“The informal informs” - to use the expression of the speaker - paradoxically on certain neglected practices: from these “utopias of the informal” which are individual initiatives, questions emerge: what would a city be which is thought from the informal? How to conceive an urban planning that is ecological? A whole “social technology” - to paraphrase H. Bouzid; The informal as technology is thought of as a tool of sociability built on exchanges between inhabitants: this would be real social creativity.

Moreover, as far as we would go back in

history, a reflection on the port, whatever it would be, is inseparable from the question of tourism. This is what architect Safa Cherif’s intervention addresses, relating to one of the emblematic hotels of Tunis - both architecturally and in relation to its heritage value - namely the Hôtel du Lac. S. Cherif insisted on the role of civil society which opposed the demolition law thanks to the issuance of a protection order which, according to her, constitutes a temporary victory. She also mentions the situation of the port of Tunis and its conversion into a “marina”, due to the

disengagement of local decision-makers in Tunis. Here again, a duty of remembrance and reconciliation with Tunisian heritage is essential: to what extent can we reflect on the management of heritage, taking into account the specificity of this port and mobilizing sociologists, urban planners, politicians, etc.? How to revitalize this port? According to E. Corijn - for whom the world today is becoming “more and more extractive” - it will be necessary to think about the city as a community.

3. Ports: between the laws of the market and development issues

Whether it is the current state of coastal cities or that of ports, the idea of the idealized port (a gateway) was nuanced in more than one intervention. There is no doubt as to the economic exploitation of ports that have dehumanized relations and social life in this particular context. E. Corijn, based on the case of the port of Shanghai (China), evokes in this respect the interest taken by politicians in “its capacity to transport the flow of traffic”. Constantly punctuated by mechanical unloading/loading, the port becomes dehumanized and deculturalized, which somehow disintegrates the ecological sy-

nergy supposed to link them with the sea.

Referring to the case of the deep-water port of Ennefidha (In gestation for 20 years) Y. Turki recalls that in the 17th and 18th centuries, Tunisia only benefited economically from its exceptional maritime situation when it came to its commercial activities and not for organized and formal traffic. Today, it remains out of step with the opportunities that present themselves to it (capture of international traffic, small local activities, etc.).



“All we know how to do is build new neighborhoods, we don’t know how to revitalize the medina, requalify the old center, even the neighborhoods of the 50s and 60s. We do not have the instruments and the jurisdiction necessary to rebuild the city on itself, and in this rush we forget the old city and we do not think about the redevelopment of these interface sites and the integration of the ports”.

Yassine Turki



4. South of the Mediterranean: public space and socio-political changes

“The (Tunisian) revolution revealed that the Tunisian public space is a space with connotations that remains strongly bourgeois. Bringing down dictatorships (...) amounts to breaking a certain «illusion of unity”.

Cartoonist «Z»

With the intervention of political scientist Layla Baamara and Youssef El Chazli, lecturer in sociology, the debate was more oriented towards a reflection on the public space, whether in Tunisia, Egypt or Algeria. In the eyes of L. Baamara and specifically for the case of Algiers, freedom of expression remains very limited in the public space, and the majority of young people remain depoliticized. Indeed, young people are in the process of deconstructing their imaginations (2010) by giving way to disputes. In the case of Tunisia, the cartoonist “Z” intervenes on the same theme as that of L. Baamara around forms of social resistance, but rather focusing on the imagination of resistance. The artist makes people aware of the city around the “sebkha”, a lagoon in the southern suburbs of Tunis. The pink flamingos that frequent it (constantly re-

presented by the designer in his work) and their transformations are considered a metaphor for the Tunisian citizen and their future, “urban utopias”. The cartoonist “Z” considers that the revolution has revealed that the Tunisian public space is a connoted space that remains strongly bourgeois. Bringing down dictatorships according to him, whether in Egypt or Tunisia, breaks a certain “illusion of unity”, which dictatorships invent precisely by denying complexity and spreading a semblance of homogeneity.

Y. El Chazli will in turn look at the case of Alexandria and its mode of governance today, criticizing the vision of the center which he finds functional and technocratic, hiding, according to him, a military logic behind it. According to him, the port remains the privileged place of the union but not the capital, which goes hand in

hand with the vision of Tangier as advocated by H. Bouzid. Despite the pleas provided by civil society, the destruction

of spaces of historical value as well as a good number of green areas to build major roads continues deliberately.

Lily Abichahine Our Sea I Choreography for a woman and a stone



5. The port at the center of environmental emergencies

The summit discussion also turned to the ecological issue. This theme constitutes the main axis of the fourth panel, and inevitably engages the current state of ports today, which have suffered the devastating effect of the market economy. In this respect, E. Corijn recalls the very recent advent of the “right of ownership” in maritime domains. This means that the nationalization - and later the privatization - of the sea in the 20th century also participated in the destruction of the marine ecosystem. Marine Calmet, lawyer, and member of the Movement for the Nature Law, wonders in turn about the possibility of recognizing nature as a subject of law in its own right endowed with fundamental rights, an extension of the evolution of classical law towards prospective law. How to create governance around human and natural ecosystems that is consistent with scientific knowledge to guarantee the stability of these ecosystems? For her,

it is a question of rethinking a territory, not “as an entry or exit door to the ocean or inland”, but rather as a “dialogue between humans and non-humans”.

Amel Jrad, expert in ecology, defines climate change and its repercussions as a phenomenon linked to the warming of the Earth due to emissions of greenhouse gasses of human origin. This phenomenon creates physical changes in the ecosystem and the general state of things. It causes water to expand, melts glaciers and is responsible for rises in sea level. As a consequence, ports, worldwide, will be affected by the rise in sea level. In this respect, A. Jrad claims that we are moving towards a model of recession and austerity, in which we will only produce what we need for our consumption. We will need to learn to work on real needs in a balanced world, we will not speak of transition but of transformation.

For Professor Habib Ayeb, specialist in



food sovereignty, the word “port” carries in itself its main vocations: *porte* (door) - *import* - *export* - *porter* (carry). According to him, not all ports are created equal. We are in a dominant/dominated relationship: the ports of the south are those of the dominated with open doors of dispossession, while the doors of the north remain the closed doors of the dominant. All the major modern ports of the countries of the South are, according to him, colonial and neo-colonial ports (this applies to the example of the large port of Bombay transformed by the English in order to export certain products from India). At the end of these reflections, the debate with the public focused on the need to advocate for community legislation in relation

to climate change. In that same respect, he emphasized the primacy of local management for the sharing of wealth, space and solidarity.

As for the discussions held around the attitude to adopt in the face of the crisis, the debate was articulated between two polarities: adaptation or resistance. According to the professor, it is a question of resisting rather than adapting: the problem being urban planning and not ecological disaster. According to him, the term “adaptation” means accepting the long-term consequences, and no longer being able to act on reality. If, for him, adapting is a techno-solutionist approach, how to adapt and how to resist, politically speaking, will be the right questions to ask.

“There is no reason to develop an anthropocentric city, which only cares about the needs of our species. Rather than satisfying both human and non-human needs, it is essential to ask the question about non-human needs, which we have rarely asked ourselves”.

Marine Calmet.

“Not all passports are equal, so we could conceptualize that not all citizenships are equal (...).”

Farida Souiah

6. Mediterranean borders and migration

Farida Souiah, professor and researcher in political science, rephrases the question “What is the Mediterranean border of?” by asking this one: “Whose border is the Mediterranean?” “. According to her, this is crystallized essentially by the promotion, via very different channels, of an image of the “impenetrable fortress” in the north of the Mediterranean. Indeed, Europe is closing in on itself even though it was Mediterranean for a long time, as we would see through the presentation by Jocelyne Dakhli. It is the social question that is necessary to understand this problem, she says. In her opinion, borders are not only restrictive but selective. They are sorting mechanisms. She refers, here, to the societal informality addressed by H. Bouzid. On the other hand, F. Souiah points out the harmful effects of a specularizing irregular migration in the Mediterranean. Whether in political speeches, media coverage or cultural productions in southern countries (mezoued and rap in Tunisia, raï and stadium songs in Algeria), there appears to be an insistence on these migratory phenomena when they

are , in fact, a minority, says the researcher. Rescue interventions are, thus, also border control operations, which makes things more ambiguous. An over-mediatization of these passages reinforce the image of the fortress showing its problematic character, because it gives the impression that there is an invasive sea operation in the countries of the north by those of the south. Ahlem Chemlali, researcher at the Danish Institute for International Studies would, in turn, ask the question differently: “how to experiment with borders in different ways?” She points out that the latter are at the same time: invisible, permeable and, hard. They include and exclude at the same time. More than a conventional geographic tracing, the Mediterranean is a liquid space of disappearance that swallows up hopes and dreams, a space that divides people, separates them, a space of solitude.

In the same perspective, anthropologist Valentina Zagaria reacts in her intervention to the subject of A. Chemlali, taking as a basis the latter’s initial reflection: is the Mediterranean border natu-

ral? Does it emanate from a policy whose aspect remains unchangeable? She discusses the question of the tragedies which ended with the disappearances and deaths at sea of North African and sub-Saharan migrants, based on the stories of bereaved families, whom she met, among other places, in Zarzis, during the protest marches, in the south-east of Tunisia. The responsibility for the tragic fate of illegal immigrants is questioned by these families who are outraged by the fact that they are blamed for having pushed their children to leave, to find death, when other actors should have reacted to the issue.

Alfonso Campisi, Professeur des universités en philologie, se réfère à son tour aux travaux d'Elisabeth Vallet (professeure agrégée au Département de géographie de l'Université du Québec à Montréal) et auteure du livre « Frontières, clôtures et murs – état d'insécurité ? ». Selon Vallet, de 1945 à nos jours, les murs du monde sont passés de moins de cinq à plus de cinquante (Irlande du Nord, le mur de Nicosie, ceinture de sécurité Maroc, etc.). Pour A. Campisi, le mur physique est intégré mentalement et symboliquement par le sujet muré. Cet impact psychique est, selon lui, démontré par le psychiatre allemand Muller-Hegemann qui, en 1973, a donné un nom à cette pathologie : « Mauerkrankheit », ou pathologie de la maladie du mur. A. Campisi regrette que les gouvernants ne se posent pas la question de ce qui serait à l'origine de ces constructions. Il faudra selon lui

creuser pour comprendre l'ossature qui fait l'imaginaire du phénomène migratoire. La dimension humaine n'existe malheureusement plus, tout est déséquilibré, causé par le système de domination et de pouvoir.

Alfonso Campisi, University professor in philology, refers, in turn, to the work of Elisabeth Vallet (associate professor in the Department of Geography at the University of Quebec in Montreal) and author of the book "Borders, fences and walls - state of insecurity ? ". According to Vallet, from 1945 to the present day, the walls of the world have increased from less than five to more than fifty (Northern Ireland, the wall of Nicosia, security belt Morocco, etc.). For A. Campisi, the physical wall is mentally and symbolically integrated by the immured subject. This psychological impact is, according to him, demonstrated by the German psychiatrist Muller-Hegemann who, in 1973, gave a name to this pathology: "Mauerkrankheit", or pathology of wall disease. A. Campisi regrets that the rulers do not ask themselves the question of what is the origin of these constructions. According to him, it is necessary to dig to understand the framework that makes up the imagination of the migratory phenomenon. The human dimension unfortunately no longer exists, everything is unbalanced, caused by the system of domination and power.

These reflections have led to questions about the way(s) in which migratory techniques are appropriated by citizens. There was talk of revisiting migration laws

in Algeria, which have evolved towards more repression. A. Chemlali sees, in this regard, that it would be appropriate to emphasize migration as a form of South/North partnership, migration which has become an arena of confrontation between actors in the States of North Africa and the EU. In Morocco, the Moroccan patrol has opened the borders: migration has become a factor of geopolitical interest, migrants are victims of this game.

E. Corijn adds nuances to his remarks by recalling that the problem is too often limited to the national border, forgetting that there is one even after crossing the borders. He says he was existentially struck by an exhibition of maps of Algiers.

The first maps of Algeria were maps with no borders. It is after occupying territories that borders are drawn up and guarded by military forces. He declares that there is an opposition between national territoriality and urban territoriality (An urban integration policy could be a viable alternative in accordance with the concept of the "Urban Visa" applied in New York)

All in all, the panel seems to agree on the need for work to be done on the social myths of ascent in the representations of migrants: indeed, the media are aware of this social reality, awareness campaigns infantilize the phenomenon and cultivate a certain naivety in the audience.



7. Ports and culture: written histories and myths to be deconstructed

Starting from imaginaries, thematic stories relating to the port, the historian Jocelyne Dakhliya articulates her reflection at the crossroads of history and anthropology. Considering the port as a place of identity flows, the axes of her reflection focused on: imaginary narratives and ports, as constructed by stories, the professional writing of history, as well as, the tensions and struggles of history of ports during the Ottoman period. Through this light, the historian tries to shake up accepted ideas that advocate the idea of the port as a “laboratory of cosmopolitanism”. Referring to Hammadi Cherif (critic), she perceives the ports as an example of a suspicious mixture since they are turned towards Europe and not towards the national, a world disconnected from its interior.

Also, we cannot ignore the risk of reviving the myths of the *Lingua Franca* (a neutral language, unconjugated verbs, lexical elements that came from Latin), the language of ports. This language, she points out, does not favor a rapprochement between the communities, given that it is a language whose purpose is above all commercial. It is therefore a language that does not penetrate the domestic sphere and remains, therefore, fundamentally masculine. In big cities, the mixing with Europe goes beyond the port areas. In the contact zones, it was a question of circulatory diversity, of assignment, which creates a whole dynamic around these “contact spaces”.

However, in Muslim societies, there are a few exceptions concerning migration and gender: J. Dakhleya recalls that

even going back to the 1600s, the presence of women in the public space was fully accepted along with relationships between men and not limited to seafarers, it concerned society as a whole. She draws our attention to the image that ostensibly covers ports “as privileged places of dynamism”: dynamism is not synonymous with openness and inclusion. Paradoxically, she explains, contact spaces can be closed. According to her, it was not necessary to “see the traveler, but the society which makes his journey possible”. Supporting her claims, Mourad Ben Cheikh, filmmaker, considers that borders are not drawn only on maps: there are borders of circumstances, linguistics, symbols, usage.

Many times during the debate, the speakers wondered about the role that culture could play to tackle these issues. How could the latter re-humanize the ports and the urban territory that surrounds it? Indeed, F. Gruson attributes to culture, an ability to constitute a critical mind and a force for analysis and understanding. One of the missions of culture is to understand and analyze the mechanisms that govern this reality; that is, the industrialization of the ports which, according to him, embodies a new form of colonialism. Concerning the role of artists in a city like Tangier, H. Bouzid testifies that there is a resistance in Tangier which is done, surreptitiously. Faced with a complex reality and the rapid changes that this city is experiencing, the role of artists,

according to him, consists in documenting this process. Indeed, the role of the creative community consists in bouncing back via mapping projects, photographs, on the urgency of capturing and saving memory.

The respective presentations by Stefano Liberti and Francesco Bellina constitute concrete cases of artistic projects aspiring to be a form of awareness, or even resistance to the issues raised. The first works on the Libyan crisis, the second has several times covered the issue of Tunisian migrants. Panelist S. Liberti, journalist and filmmaker, shares with the public examples of artistic projects where art can serve as a form of awareness and resistance; the same goes for an awareness-raising and research project made up of photos, texts and videos, which will be exhibited during 2023 at the Palermo museum and on which he is working with F. Bellina, among others. The primary motivation of this project is to connect three artisanal fishing communities (Trapani, Akra and Tunis). Indeed, regardless of the country, urban development is erasing communities. In this regard, F. Bellina, documentary photographer based in Palermo, insists on the importance of making these marginalized areas visible, by exposing the context around the lives of fishermen, where we cross borders, and we show the challenges faced by fishermen.

“It will rather be necessary to see not The Explorer but the society that makes this trip possible”.

Jocelyne Dakhli

8. Alternatives and Recommendations

“It will be necessary to create spaces, and free creation in fields such as cinema (...) and to document an infographic in various fields of action: spaces which are renewed and which are diasporic: favor meeting spaces”

(member of the public present)

A set of thoughts and recommendations were suggested in the debate and discussions. Indeed, in a context where struggles are fragmented, where intelligences are scattered, capital rejoices in an unprecedented expansion. It is also worth recalling the fundamental dichotomy which distinguishes the ports of Europe from those of Africa: if the former are entry gates, in Africa it is the opposite, they are exit gates. The urgency in the eyes of E. Corijn would be to de-privatize this “religion” of liberal economics and avoid the politics of exploitation, in order to make room for a circular economy. And art can play a role in this sense. In the South, where development remains the center of all policies, an alternative needs to be found to embody another vision, where art should be included in this transversal egalitarian social development. How to transmit this sensitivity and this awareness to children, and think about social change over longer periods of time in an infra-political way?

The debate also focused on the future of protest struggles: to this end, it would

be appropriate to create spaces and liberate creation in fields such as cinema, document unpublished facts and explore various fields of action. This would amount to designing spaces that are renewed, diasporic, favoring exchanges and encounters. We call to safeguard the public character of space. In a revolutionary context where the revolution “eats its children” - to use the expression of “Z” - the need for long-term work is essential. The conquest of public space requires an advocacy for slowness, where there is a question of third places.

In the wake of a democracy which, in the eyes of F. Gruson, is “stricken with a form of laziness”, it would be wise to think of a relationship to labor that would be liberating. Which are the territories where we can resist? There is a “Methodological Individualism” (it is believed that it is individuals who will make the changes) and this tendency is contested. Power is off-centered in a way: it will be necessary to conquer territories to think of possible forms of counter-power, while taking into account new strategies of surveillance

and control. Rather than giving in to any nostalgia that is outdated, for example by remobilizing the old post-revolutionary networks (in Egypt or Tunisia), we will have to become aware of the situation and express a critical distance from what is real. S. Cherif advocates a global vision of the fate of heritage. According to her, it will be necessary to “save” the heritage professions, and to reflect on the way in which it would be appropriate

to recycle our buildings, while avoiding a museumification of the city. Reuse is, in fact, consubstantial with the problem of heritage and architecture.

Finally, it is a question of pleading for “an intelligence of the port”, which would encompass society not as “hinterland”. It would also be necessary to socialize the ports beyond the privilege of mobility: to think of them rather as a dynamic of mixing and diversity.

Between Land & Sea Summit



Between Land and Sea is supported by
the Kulturstiftung des Bundes

KULTURSTIFTUNG
DES
BUNDES

Co-financed by
the European Union's Creative Europe programme



Developed in partnership between
L'Art Rue, Studio Rizoma and Theater Bremen

L'Art Rue
الشارع فن



THEATERBREMEN

Colophon

L'Art Rue
40, rue Kouttab Louzir
1000 médina de Tunis
www.larttrue.org
@lartruetunisie
communication@lartrue.org

Facebook: LArtRueTunisie
Instagram: lartruetunisie
Twitter: LArtRueTunisie
Youtube: L'Art Rue
Linkedin: lartruetunisie

Report written by
Soumaya Ben Cheikh
& Hedi Khilil

Nadia Ben Ammar
Translation

Atelier Baudelaire
and Arp is Arp studio
Graphic design
& Art direction
(Camille Baudelaire &
Dimitri Charrel)

Nebras Charfi to Enoya
Design et Communication
Graphic realisation

Photos credits

@Alexandra Pace
(p.24)

@Francesco Bellina
(p.8, 31)

@Jozef Wouters
(p.19)

@Lily Abichahine
(p.23)

© Pol Guillard
(p.11, 39)

© Rossella Biscotti
(p.16)

@ Droits réservés
(p.32)