



volet urbanisme

PLAN DIRECTEUR DES ESPACES PUBLICS (PDEP)

Tâche 1 : diagnostic et orientations



PARTENAIRES :



La Municipalité de Sousse intervient comme maître d'ouvrage du PDUI, au travers d'une Unité de gestion du projet (UGP) composée d'élu-e-s et d'agents techniques de la Ville. Des groupes de travail sont constitués pour chacune des quatre thématiques du PDUI avec l'ambition de faciliter l'acquisition de nouvelles compétences et la mise en oeuvre de nouveaux instruments.



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'économie,
de la formation et de la recherche DEFR
Secrétariat d'Etat à l'économie SECO

Le Secrétariat d'Etat à l'économie (SECO) du Gouvernement suisse subventionne le PDUI à hauteur d'environ 7 millions de DT, contribue à sa bonne mise en oeuvre en lien avec les administrations centrales et facilite l'articulation avec les autres programmes qu'il finance.



Ministère des
Affaires locales

Le Ministère des Affaires Locales (MAL)

en sa qualité de tutelle des collectivités locales, appuie la mise en oeuvre du PDUI par des actions de sensibilisation et de réplication des résultats et des enseignements de la phase 1. Il facilite l'articulation du PDUI avec les autres programmes gouvernementaux.



Les bureaux URBAPLAN • TRANSITEC • PLANAIR • INSER • SIDES, constitués en Groupement, assurent une mission d'appui technique à la mise en oeuvre du PDUI et se voient confier la gestion des ressources financières du programme.

Cette mission se fait au travers d'un appui de proximité assuré par des experts tunisiens et des missions d'experts internationaux. Ces derniers facilitent le transfert de savoir-faire en matière de développement urbain intégré.

CONTACTS :

Unité de gestion du projet (UGP) du PDUI au sein de la municipalité de Sousse

M^{me} Sarra KAROUI
Présidente du PDUI

M. Moez NAIJA
Coordinateur technique PDUI

Représentation locale du Groupement

M. Aymen GHEDIRA
Chef de projet résident

M. Baligh SOUILEM
Expert énergie

Responsables par thématiques au sein de la municipalité de Sousse



urbanisme
M^{me} Yosra JEMLI
M^{me} Yosra MECHMECH
M. Majdi BEN GHZALA
M^{me} Wiem SMIDA



mobilité
M. Ramzi Ben HASSINE
M^{me} Maissa JELASSI



énergie
M. Nouredine DAGA
M. Tarek BEN HASSINE



SIG
M. Ali KHÉSSIBI
M^{me} Kaouther MEHDoui



volet urbanisme

PLAN DIRECTEUR DES ESPACES PUBLICS (PDEP)

Tâche 1: diagnostic et orientations

COMMANDITAIRES :

Maître d'ouvrage
Municipalité de Sousse

Ministère de tutelle
Ministère des Affaires Locales
Gouvernement tunisien

Partenaire technique et financier
Secrétariat d'État à l'économie (SECO)
Gouvernement suisse

Appui a maîtrise d'ouvrage (AMO)
Groupement URBAPLAN-TRANSITEC

URBAPLAN
21, avenue de Montchoisi
1006 Lausanne, Suisse
www.urbaplan.ch

TRANSITEC
4, avenue Auguste-Tissot
1006 Lausanne, Suisse
www.transitec.net

ÉTUDE:

Maître d'oeuvre
ATELIER FAÇILA
architectures & paysages
2, rue Charles de Gaulle
4011 Hammam-Sousse, Tunisie

Direction de l'étude
Adel HIDAR
architecte urbaniste IUP

Composition de l'équipe
Ons BELAID
architecte

Appui à la maîtrise d'oeuvre
URBAPLAN
21, avenue de Montchoisi
1006 Lausanne, Suisse

Pascal BUISSON
paysagiste urbaniste

Yacine STEENKEN
géographe urbaniste

Crédits photographiques et cartographiques
ATELIER FAÇILA, URBAPLAN



N.B. Les points de vue et idées développées dans ce document n'engagent que leurs auteurs.

Table des matières

PHASE 1 : DIAGNOSTIC & ORIENTATIONS

1.	Introduction générale	6
2.	Approche géographique : Grand paysage, topographie	8
2.1.	Localisation et climat	9
2.2.	Végétation régionale entre nature et agriculture	14
2.3.	Hydrographie : littoral, Oueds et zones humides	18
2.4.	Topographie	23
2.5.	Enjeux – risques environnementaux	24
2.6.	Définition des éléments territoriaux structurants et caractérisation du Grand Paysage	26
3.	Histoire de la ville – Morphologie urbaine – Espaces publics	28
3.1.	Histoire de la ville de Sousse : des origines de la ville au développement urbain	29
3.2.	Éléments patrimoniaux identitaires	39
4.	Typologie des espaces publics : analyse par quartiers	43
4.1.	Introduction : organisation / méthodologie	44
4.2.	Les quartiers centraux	47
4.3.	Les quartiers de l'A.F.H.	110
4.4.	Les quartiers péricentraux	130
4.5.	Les axes structurants : des espaces publics d'interface entre les typologies	173
4.6.	Le maillage vert de la ville et son potentiel de développement	184
4.7.	Espaces publics emblématiques de la ville	189
4.8.	Cartographie de synthèse	202
5.	L'identification du mode de gestion actuel des espaces publics	203
6.	Synthèse générale	207
7.	Bibliographie générale	224

1. Introduction générale

La ville de Sousse qui sera prochainement dotée d'un programme de développement urbain intégré (PDUI) dont l'objectif essentiel est « de faire profiter sa population de meilleures conditions économiques, environnementales et sociales » (TDR)*. [† Termes de références]

La présente étude de **Diagnostic et Orientations** s'inscrit dans la première étape du plan directeur des espaces publics. Cette même étude se situant parmi quatre composantes qui forment le PDUI :

1. Composante urbanisation : « Elle doit notamment permettre de doter le Grand Sousse d'une vision prospective de son développement territorial ainsi que d'évaluer et actualiser les documents de planification urbaine de la ville, le Plan d'Aménagement Urbain notamment ». (TDR).

2. Composante mobilité urbaine : « Elle prévoit l'élaboration d'un document de planification stratégique des déplacements urbains (PDU) sur le Grand Sousse et sa déclinaison plus opérationnelle à travers le plan de circulation et de stationnement de la Ville de Sousse ». (TDR).

3. Composante gestion durable des énergies : « Cette composante cherche à diminuer la consommation énergétique de la Municipalité et de son territoire ». (TDR).

4. Composante « SIG » : « Dans le but d'accompagner les services vers une transition numérique, d'adopter des solutions intelligentes et de mettre en réseaux les agents ». (TDR).

« Cette approche multithématique est l'occasion de porter une réflexion fonctionnelle, patrimoniale et esthétique sur les espaces publics de la ville. La réalisation du plan directeur des espaces publics permettra ainsi de trouver une articulation entre les études du PDUI ayant des répercussions spatiales sur le domaine public et de proposer un cadre à la traduction des mesures définies par ces études. Ainsi, cette étude devra se coordonner avec les études menées parallèlement dans le cadre des autres composantes du PDUI, notamment avec les études préparatoires à l'actualisation du PAU et le plan de circulation et de stationnement ». (TDR).

Le plan directeur des espaces publics vise essentiellement à :

- Avoir une meilleure connaissance de la ville de Sousse afin de permettre une identification plus précise des principaux enjeux en termes d'espaces publics.
- Mettre en exergue les « actions thématiques » et les « actions prioritaires » qui permettront à terme de doter la municipalité d'un outil décisionnel et prospectif de qualité.
- Définir les actions à mener sur les espaces publics, les organiser par listes prioritaires et en élaborer des estimations financières. Aboutir au final à des plannings pour les actions prioritaires.

La méthodologie retenue pour l'élaboration du PDEP passe par les trois phases suivantes (selon les TDR) :

Phase I : Diagnostic et orientations – *Présent document.*

Cette première phase porte sur la prise de connaissance du contexte, des actions et des projets en cours, de la morphologie urbaine et de la structure des espaces publics. Elle fera émerger les identités urbaines et paysagères des espaces publics de Sousse et en dressera une typologie à partir d'une approche thématique. Cette phase débouchera sur l'identification des espaces jugés stratégiques ou faisant l'objet d'une mutation probable. Elle proposera une synthèse des enjeux en liens avec les espaces publics, tout en esquissant les orientations devant guider l'élaboration du PDEP.

Phase II : Stratégie de planification et de programmation des espaces publics.

Cette phase portera sur la définition d'une stratégie d'aménagement des espaces publics basée sur le diagnostic multithématique mené en phase 1.

Elle déterminera les axes thématiques qui seront déclinés de manière opérationnelle en phase 3, notamment le développement de la mobilité douce, l'entretien du patrimoine arboré urbain, les stratégies d'accès public au littoral, etc. Ces intentions devront être coordonnées avec celles issues des autres études en cours (notamment le plan de circulation et les études préparatoires à l'actualisation du PAU).

Phase III : Plan directeur des espaces publics et définition des actions.

Cette phase traduira la stratégie préalablement définie sous la forme d'un plan d'ensemble localisant les espaces publics devant faire l'objet d'interventions et définira les grandes lignes des projets à concevoir à travers des cadrages plus précis.

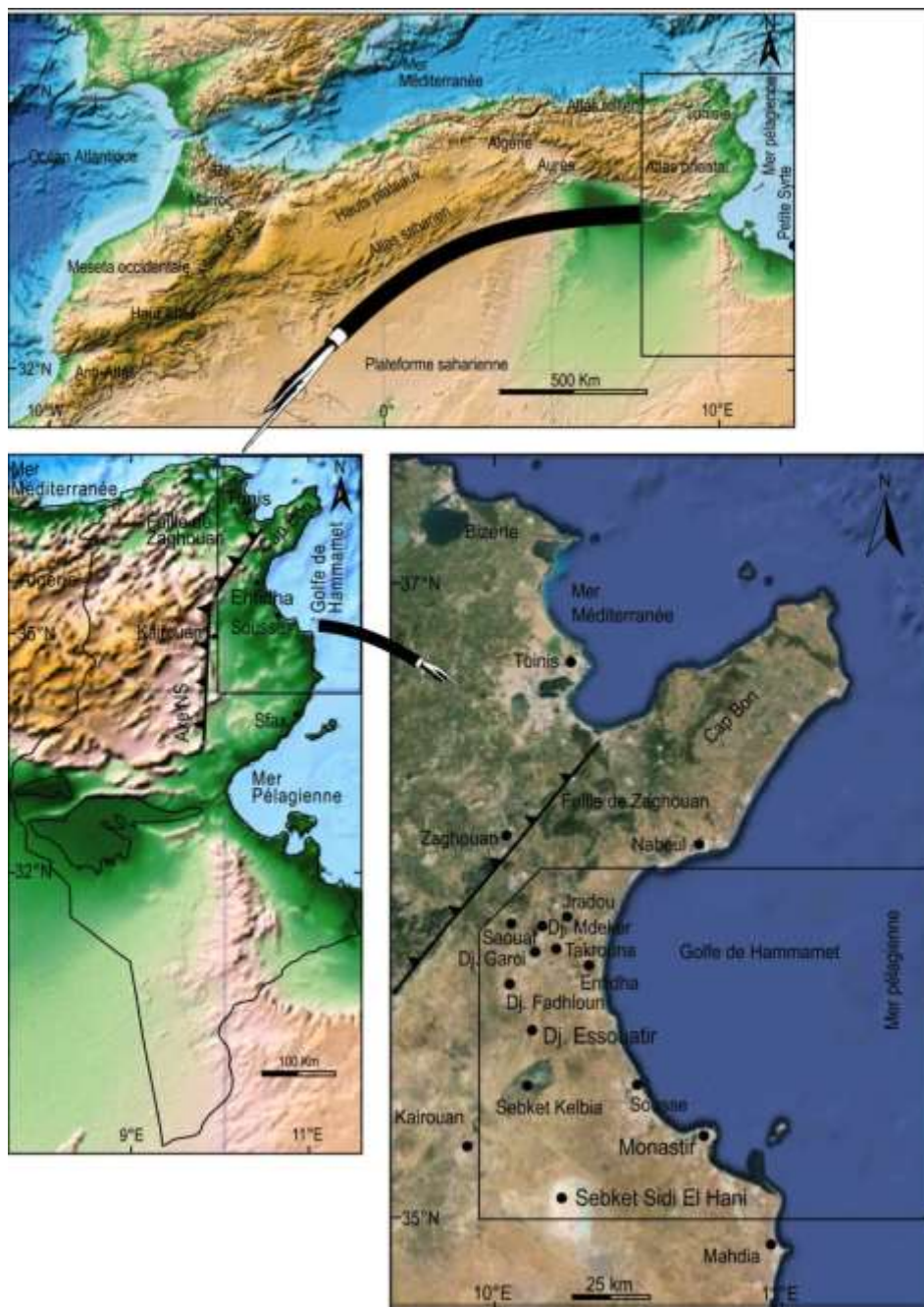
Le plan distinguera la nature des interventions : requalification totale ou adaptations. Il définira le phasage des opérations qui sera retranscrits dans un planning d'ensemble identifiant également les interactions avec des actions connexes. En lien avec la composante mobilité, les opérations à court et moyen termes seront à articuler avec le plan de circulations et de stationnement, voire avec le futur PAU. Les opérations à plus long terme prendront en considération le PDU.

Le plan directeur déterminera les caractéristiques et les matériaux, le mobilier et les espèces végétales à mettre en œuvre en fonction de la typologie des espaces publics qui aura été préalablement définie.

2. Approche géographique : Grand paysage, topographie

2.1. Localisation et climat

Géographiquement la ville de Sousse se trouve dans la région nord-orientale de la Tunisie. Cette dernière englobe les régions d'Enfidha, de Sousse, de Monastir et du golfe de Hammamet.



¹ Imed Hezzi. Caractérisation géophysique de la plateforme de Sahel, Tunisie nord-orientale et ses conséquences géodynamiques. Géophysique [physics.geo-ph]. Université Rennes 1, 2014.

2.1.1. Découpage administratif

Suivant le découpage administratif national, Sousse fait partie de la région “Centre Est” qui englobe les gouvernorats de Sousse Monastir, Mahdia et Sfax.



2

Le Gouvernorat de Sousse est composé de plusieurs agglomérations dont le Grand Sousse qui englobe les communes de Akouda, Kalaâ Kébira, Kalaâ Sghira, Hammam Sousse, Sousse et Msaken.

La région du Grand Sousse fait partie de deux sous-ensembles de natures différentes :

- 1- Les Basses Steppes :

Les Basses Steppes incarnent une catégorie d'un découpage socio-agro-écologique rassemblant des territoires partageant une géophysique similaire ainsi que des pratiques agricoles et culturelles similaires. Ici il est en l'occurrence question du climat du Sahel et de la pratique répandue de l'oléiculture à travers l'emploi de la technique agricole du "Meskat". Cette dernière consiste à exploiter (ou de créer lorsqu'il s'avère nécessaire) la légère pente de la région pour irriguer les terres en profitant du ruissellement des eaux. L'olivier est un arbre qui se prête particulièrement bien à cette technique d'irrigation car très résistant à la sécheresse et se satisfaisant parfaitement du climat sahélien.

² PNUD, 2013.

Zones Socio-Agro-Ecologiques



((MEAT), 1996)

- 2- Un découpage géographique et climatique :

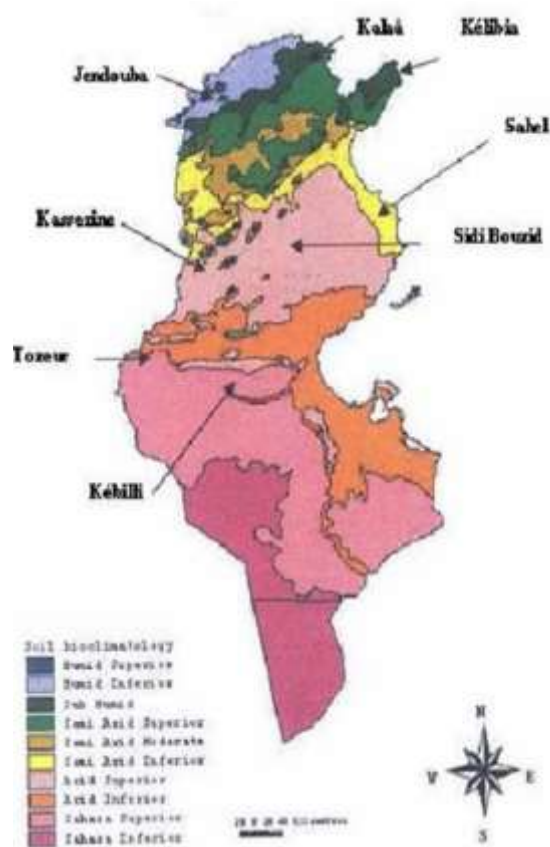
La région du Sahel Tunisien qui couvre le gouvernorat de Sousse Monastir et Mahdia.

Naturellement elle se caractérise par :

- Son étendue et sa localisation - En bande côtière de largeur moyenne de 30 à 50 km allant du sud du gouvernorat de Mahdia jusqu'à nord du gouvernorat de Sousse.
- Une formation géologique en ondulation synicale qui crée de larges plaines séparées par de basses collines (altitude entre 100 et 200m).

2.1.2. Climat

- Sousse se caractérise par son climat aride de Type BSh (selon la classification de Köppen-Geiger). Il implique de faibles précipitations (pluviométrie comprise entre 200 et 400 mm/an). En termes bioclimatiques il est qualifié de “semi-aride inférieur”.



(Abdellaoui, 2007)³

Par ailleurs, l'évaporation excède souvent les précipitations ce qui favorise une végétation courte et broussailleuse parsemée d'herbes ou d'arbustes. En ce qui concerne la température, on remarque un écart relativement faible entre la moyenne du mois le plus chaud (Août pour 26 C) et le plus froid (Janvier pour 11.5 C) ce qui offre un climat globalement tempéré avec une moyenne pour la ville de Sousse de 18.75 C. Cela nous montre également que la variation de température est relativement faible et donc stable (données analysées entre les années 1982 - 2012).

	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sep- tembre	Octobre	Novembre	Décembre
Température moyenne (°C)	11.4	11.6	13.4	15.6	18.8	22.4	25.7	26.1	25	20.8	16.1	12.4

4

³ R. Abdellaoui, Evaluation de la tolérance au stress salin de quelques accessions d'orge cultivées en Tunisie : Approche physiologique. 2007.

⁴ climate-data.org

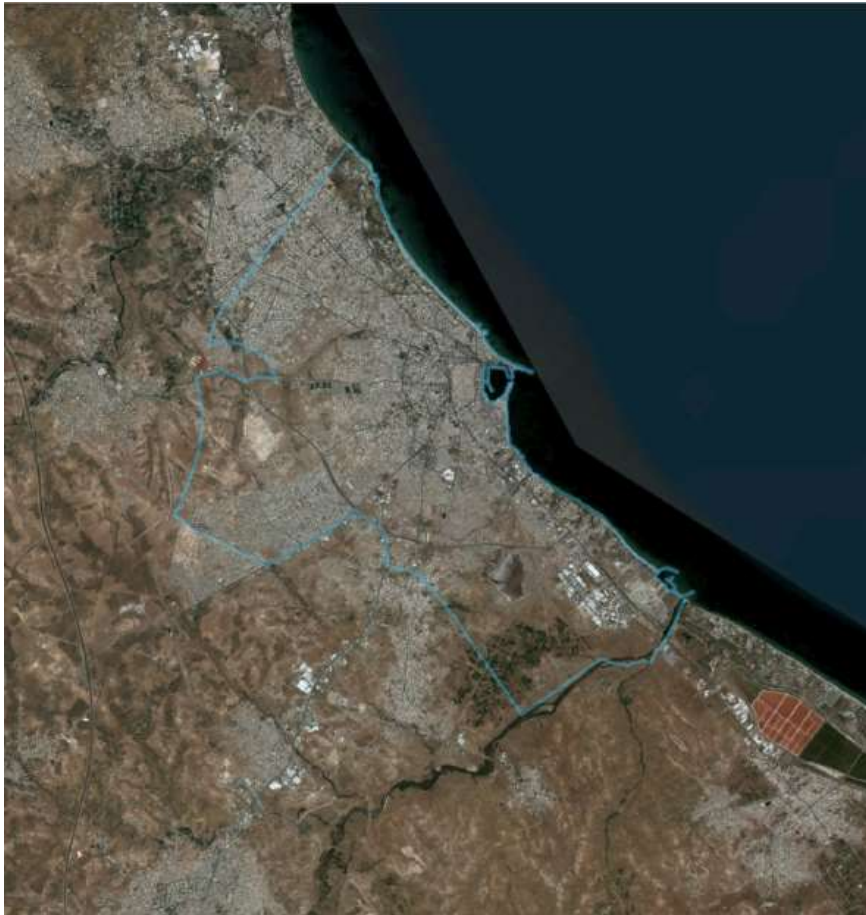
2.1.3. Commune de Sousse : données générales

La commune présente une surface d'environ 45 km².

En 2017 la ville accueillait un peu plus 270 000 habitants.

La même année l'agglomération du Grand Sousse en comptait 710 000

La commune est composée de quatre arrondissements municipaux : Sousse nord, Sousse Sud, Sousse Médina (centre) et Sousse Riadh.



(ArcGis Online, 2020)

2.1.4. Conclusion et enjeux

La ville de Sousse bénéficie d'un climat à la fois stable et doux, offrant à ses habitants un contexte particulièrement propice à vivre l'espace public. Ainsi y réside un moteur naturel à l'appropriation et au développement d'un système public performant. Ceci est particulièrement vrai en ce qui concerne les modes de déplacement doux dont l'utilisation est facilitée par un climat tempéré et favorable. Le climat soussien se caractérise également des périodes sèches et chaudes prolongées associées des pics caniculaires impliquant une morphologie spécifique du tissu bâti et de l'espace public. Le réchauffement climatique en cours, caractérisée par une réduction des précipitations et à des hausses de températures estivales, périodes déjà propices à la fréquentation de l'espace public et aux activités extérieurs invite à ce que la question du confort thermique de l'espace public soit un enjeu majeur du plan directeur.

2.2. Végétation régionale entre nature et agriculture

Le paysage naturel du Sahel tunisien présente des qualités propres et uniques pour le pays. La présence de l'être humain a également participé à forger le caractère de cette région. Dans un rapport de 2006, la FAO⁵ caractérise l'impact humain en ces termes : « La Basse Steppe qui constituait un excellent parcours est en train de subir une profonde mutation passant d'un écosystème pastoral à un agro-système à base d'arboriculture et de périmètres irrigués⁶ ».



7

Ceinture agricole et urbanisation

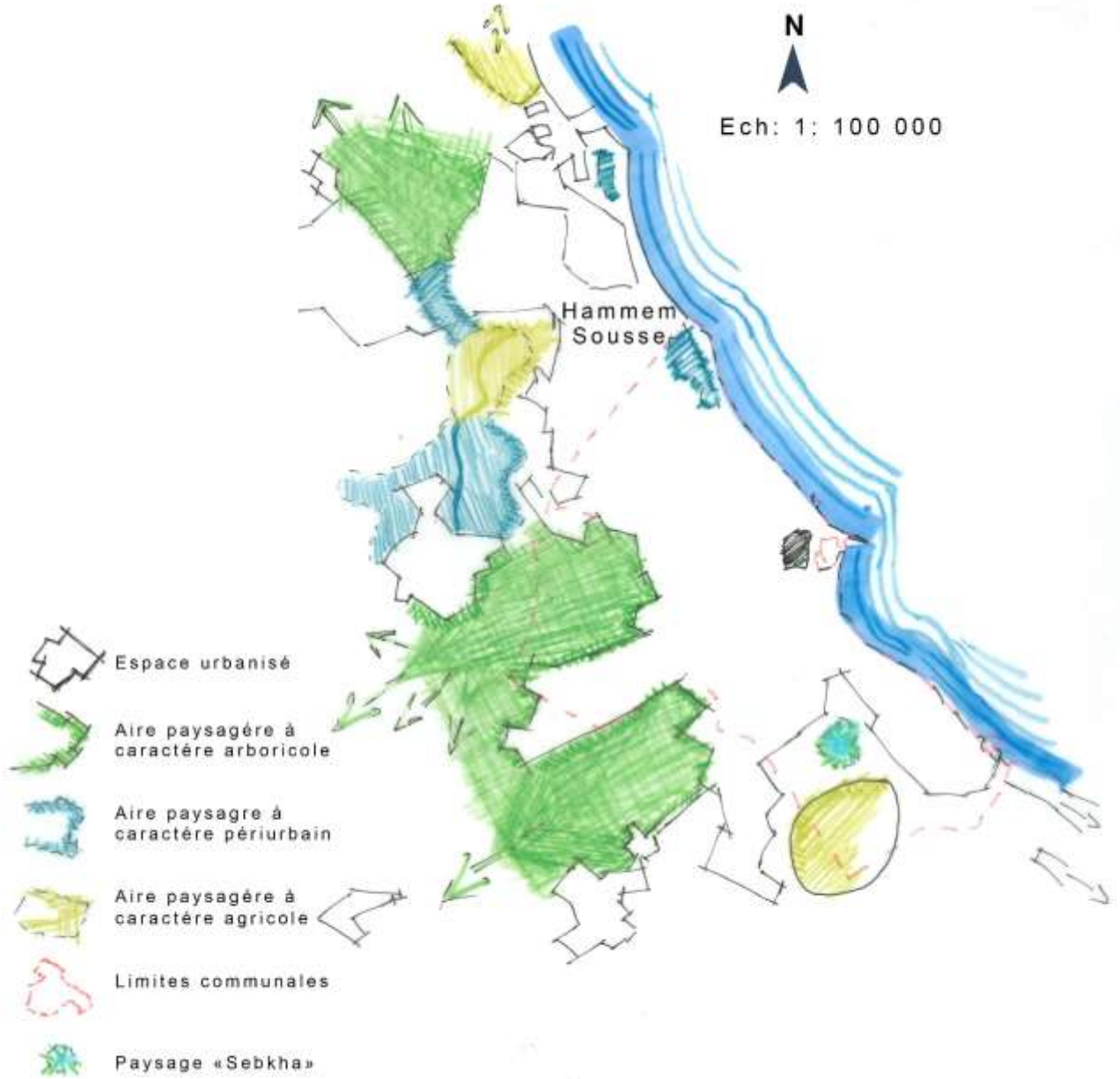
Ainsi ces périmètres irrigués changent au rythme des différentes typologies agricoles. La plus structurante est l'arboriculture, et plus précisément, l'oléiculture. Parallèlement, une activité d'arboriculture-maraîchère a également été développée. On trouve finalement des secteurs voués à l'agriculture périurbaine très proche (voire entourés) de tissu bâti. Ponctuellement, une dernière typologie de zone humide est repérable autour de Sebkat de El-Hmada.

Ces aires agricoles composent le paysage caractéristique du Grand Sousse. On remarque que les extensions urbaines les plus récentes s'immiscent entre elles créant ainsi une dynamique d'alternance entre zones bâties et cultivées (voir plan ci-dessous). De cette proximité émergent forcément des nuisances telles que la pollution des zones agricole par l'activité humaine ; mais cet enchevêtrement représente également un fort potentiel de valorisation paysagère, et par conséquent, les possibilités d'une urbanisation qualitative.

⁵ "Food and Agriculture Organization : l'Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture.

⁶ <https://www.lombredupalmier.com/wp-content/uploads/2016/08/d%c3%a9gradation-des-terres-en-tunisie.pdf>.

⁷ Google Images.



Ceinture agricole et urbanisation⁸

⁸ A.F / URBAPLAN, 2020.

Arboriculture :



Agriculture :



Agriculture périurbaine :



Sebkha :



La commune de Sousse offre une riche typologie de paysages naturels et cultivés situés à proximité des centres urbains communaux. On distingue encore clairement une structure agricole et naturelle qui ceinture l'urbain. Cette organisation spatiale offre des potentiels de valorisation importants, mais nécessite également de développer des vigilances pour assurer sa pérennité.

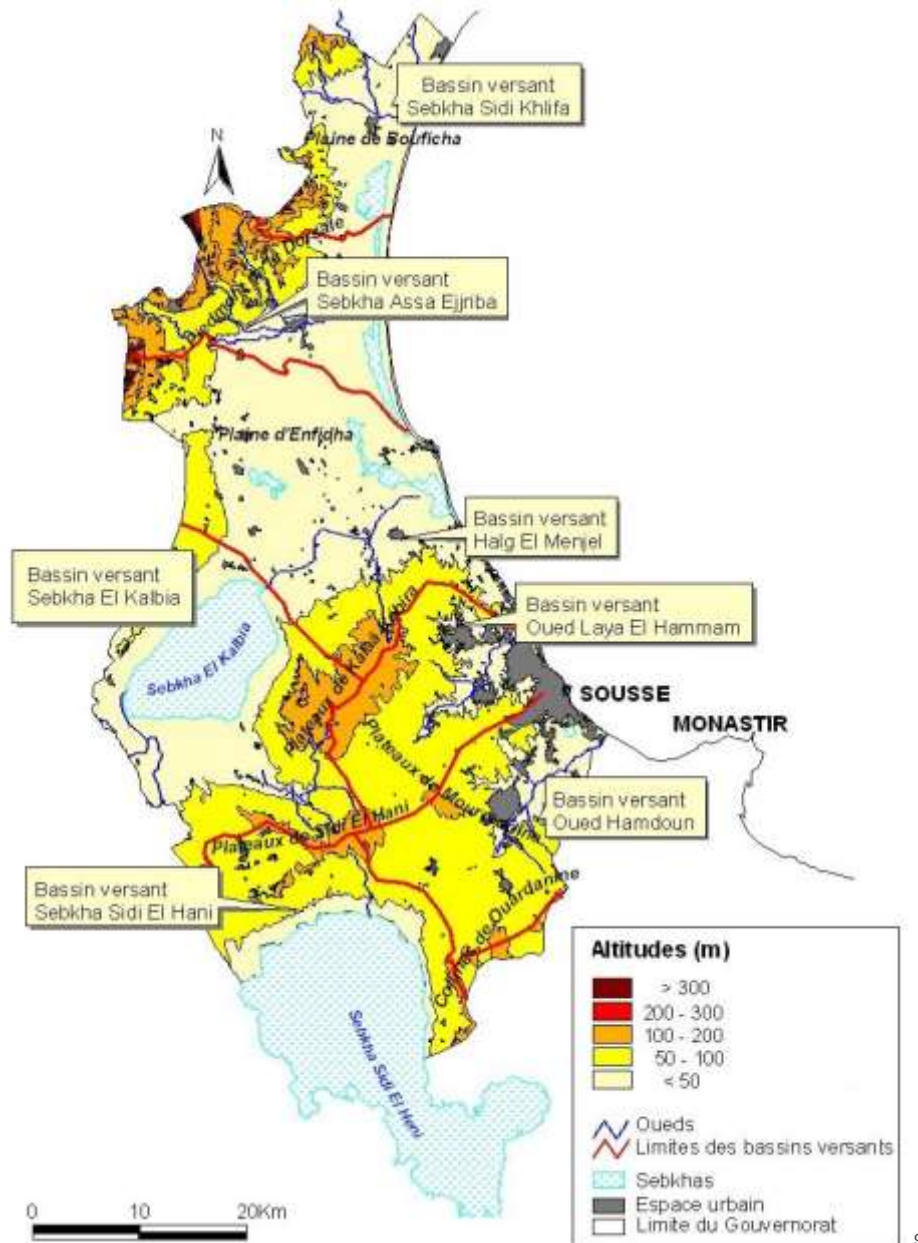
En effet, comme dans beaucoup de villes à travers le monde, l'étalement urbain menace sérieusement les entités paysagères qui avoisinent les agglomérations. A l'échelle du Grand Sousse, il est aujourd'hui primordial de développer un cadre de revalorisation de ce patrimoine naturel précieux. Une politique de mise en valeur des espaces naturels et agricoles périurbains doit se mettre en place à travers plusieurs mesures urgentes, notamment :

- L'anticipation des plans d'aménagements urbains de l'ensemble des communes du Grand Sousse avec la mise en place d'une « ceinture paysagère » limitant et canalisant l'expansion urbaine galopante.
- La lutte efficace et concertée par l'ensemble des acteurs des collectivités locales contre les constructions illégales et anarchiques.
- La mise en place d'aménagements et d'infrastructures permettant à la population de jouir du patrimoine naturel de manière ludique et pédagogique, attirant ainsi son attention sur les dangers qui menacent l'un des atouts majeurs de la perle du Sahel.

2.3. Hydrographie : littoral, Oueds et zones humides

2.3.1. Bassins versants

Le Grand Sousse se trouve à cheval sur deux bassins versants distincts. Au nord il s'agit du bassin versant du Oued Laya El Hammam et au sud le bassin versant du Oued Hamdoun.



Quatre Oueds forment le réseau de cours d'eau structurant la ville ; ainsi du nord au sud on trouve :

1- Oued El Hammam qui se situe au cœur de la commune de. Il est alimenté au sud par **Oued Laya**.

⁹ N. Sahtout, Les facteurs de la pauvreté hydrique du Grand Sousse : Un déséquilibre en eau agricole en perspective ?, 2015.

Le premier est entièrement canalisé et restreint. Il s'étend sur une largeur de 3 à 4 mètres et se trouve dans un lit de béton large d'environ 20 mètres en prévision des risques d'inondations. Le contexte est très urbain et maîtrisé. Le second (Oued Laya) est non maîtrisé, sinueux et se trouve dans un contexte naturel et agricole. Il est également plus éloigné des zones urbanisées. La végétation alentours y est fortement développée.

2- Oued Blibene qui est notamment rejoint par **Oued El Kharroub** juste avant la route GP1.

À partir de ce point, le cours d'eau est canalisé en allant vers l'ouest. Globalement, ce dernier est largement pollué, très restreint, son amplitude oscille entre 1 et 2m maximum. Il est également partiellement enterré.

3- Oued Kharroub est également canalisé son intersection avec le blvd Khalifa Karoui. En amont, il suit son tracé naturel en souffrant également de plusieurs types de pollution et d'absence d'aménagement. Son débit naturel est très faible voire inexistant en été. Cependant tout au long du cours se déploie de part et d'autre de l'arboriculture, contrastant étrangement avec les nombreux déchets présents...

4- Oued El Hallouf est le prolongement de l'oued Sidi Kacem. Il prend naissance à l'amont de la déviation de la RN1, et traverse les quartiers de la cité Sidi Kacem, El Mattar, Ksibet Chott et déverse dans la plage de Sidi Abdelhamid. Dès son émergence, le cours d'eau suit un lit artificiel mais ne subit pas un tracé forcé (comme cela est le cas pour Oued El Hammam par exemple). Au fil de son tracé l'espace public se déploie à plusieurs reprises sans rencontrer de blocage. Ses abords sont peu entretenus mais on y trouve tout de même des arbres, arbustes et quelques plantes horticoles. Son lit mineur est plus large que les trois autres Oueds avec une dimension de 10 mètres environ.

À la limite avec le gouvernorat de Monastir, se déploie **Oued Hamdoun** qui offre un large lit mineur de plus de 20 mètres ; un environnement naturel composé de plusieurs types de végétaux (arbres, herbes, roseaux...). Une sinuosité naturelle ainsi qu'un petit delta à la jonction avec la Méditerranée caractérisent ce cours d'eau. Par ailleurs, ces abords sont libres de toute construction, permettant une pratique du site par la population. En ce point, sa qualité paysagère est certaine et requiert une préservation.

Conclusion et enjeux :

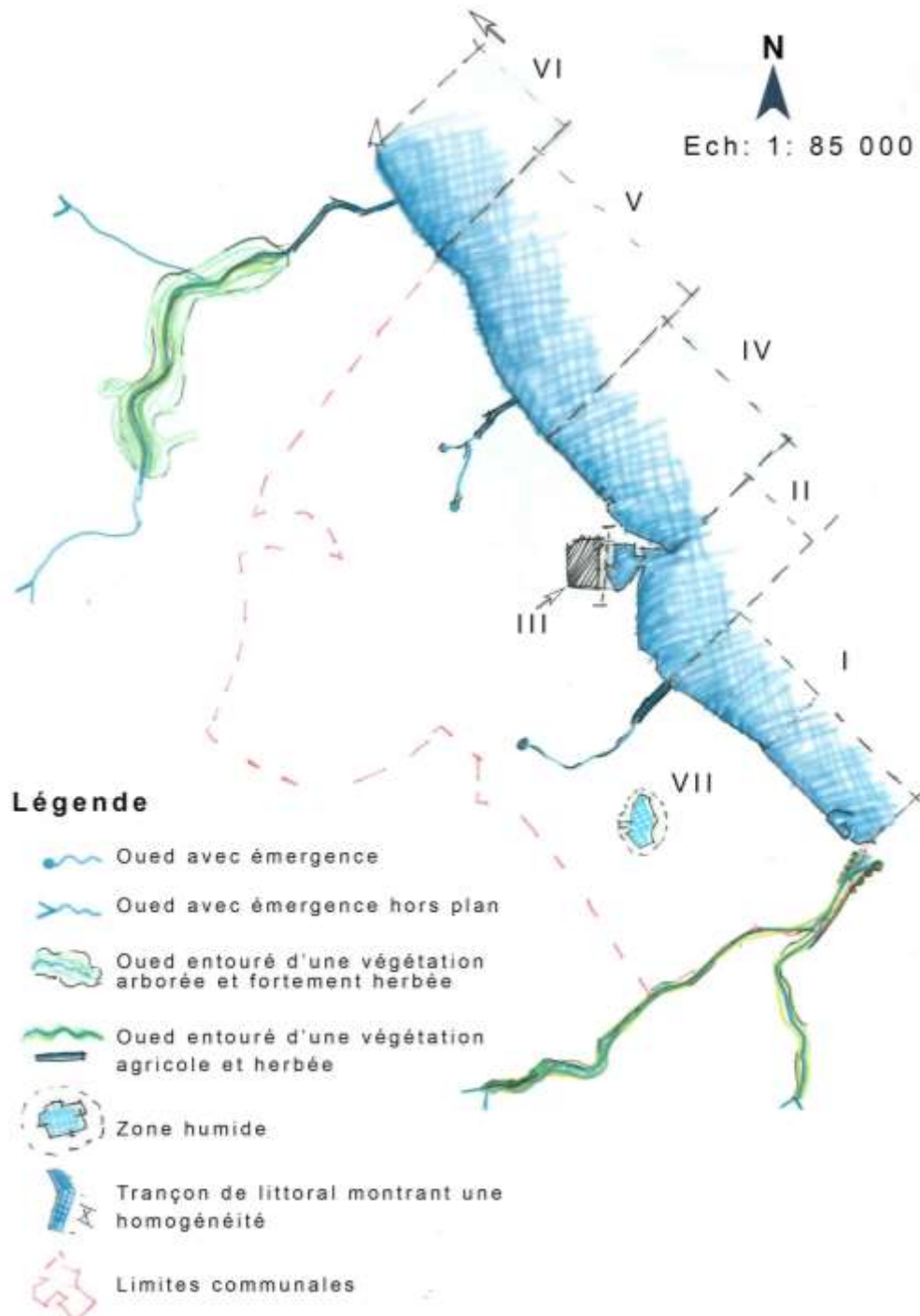
Les Oueds forment un ensemble naturel omniprésent au sein des parties urbanisées des communes ouest du Grand Sousse. À l'heure actuelle, ces espaces sont d'une part dévalorisés (pollués et non entretenus) ; et d'autre part, perçus comme un danger potentiel à cause de leur tendance à déborder lors de crues importantes. Ainsi nombre d'entre eux sont canalisés réduisant leur dangerosité mais également leur potentiel paysager.

Les Oueds présentent une orientation unique. En effet, ils se dessinent parallèlement dans le sens Ouest - Est, et donc perpendiculairement au front de mer. Le centre-ville s'orientant quant à lui principalement dans une logique Nord Sud, les Oueds proposent un contre-pied intéressant, offrant un potentiel de création de cheminements alternatifs. Bénéficiant de qualités paysagères naturelles nécessitant certes d'être revalorisées, ces cours d'eau pourraient cependant incarner le moteur d'une restructuration du réseau de déplacement doux ainsi que les éléments centraux de la création d'une porosité au sein de la zone touristique.

Par ailleurs, les régimes torrentiels qui caractérisent ces oueds impliquent que des mesures d'aménagement puissent être prises pour favoriser la rétention et l'infiltration des eaux pluviales. Ces mesures peuvent être prises tant au sein du territoire urbanisé par la mise en place d'ouvrage de rétention ou d'infiltration au niveau des futurs espaces urbanisés (en toiture par exemple), ou le maintien de zones perméables dans l'espace public, en dehors des zones urbanisées, par la mise en place de zones d'épandages dans l'espace agricole ou par la création de parcs d'agglomération susceptibles de recevoir ces crues.

2.3.2. Le littoral

Le littoral de la commune de Sousse s'étire sur une longueur 13 kilomètres et présente plusieurs atmosphères et qualités différentes.



Séquences du littoral du Grand Sousse¹⁰

¹⁰ A.F / URBAPLAN, 2020.

I) Sidi Abdelhamid « ancienne zone industrielle »

Sur un tronçon de de 3.75 km s'étirant de la limite sud du gouvernorat de Sousse jusqu'au début de la zone industrielle (De Oued Hamdoun jusqu'à Oued El Hallouf), le bord de mer est accessible sans pour autant qu'un aménagement n'ait été prévu. Certaines zones comportent des digues de renforcement empêchant l'accès à l'eau.

Ce tronçon peut être subdivisée en deux parties : la plus méridionale est très peu construite, alors que l'autre est relativement urbanisée et accueille des habitations jusqu'à la plage. Le site propose dans son ensemble une bonne porosité permettant l'accès à la côte.

II) La zone industrielle

S'étire ensuite une zone industrielle de 2 kilomètres qui empêche tout accès au rivage jusqu'au port de la ville de Sousse. L'inaccessibilité continue sur les digues vouées au port commercial de la ville. Il existe tout de même une jetée au sud de la zone ; cependant ce tronçon est complètement isolé et très mal connecté. Il ne représente malheureusement pas un potentiel de valorisation dans un futur proche.

III) La jetée Municipale

Située au milieu du port, elle se divise en deux parties ; l'une au nord aménagée avec une fonction d'espace public de délasserment et de rencontre. La seconde, au sud, propose des fonctions plus mixtes (port de pêche) et une accessibilité réduite.

IV) La jetée nord du centre-ville

La jetée du centre-ville est également composée de deux tronçons qui contrastent particulièrement l'un avec l'autre. Le premier s'étirant de l'extrémité nord du port commercial jusqu'à la petite jetée située à l'arrière de l'hôtel Boujaafar, souffre d'un important manque d'entretien. Le front de mer n'est pas unifié par un aménagement quelconque et se compose d'une succession d'installations privées ou publiques ne créant aucune cohérence sur ce tracé pourtant central. Cette séquence souffre également du manque de porosité du tissu urbain qui la borde : très peu de cheminements incitent à traverser le centre-ville pour se rendre vers le front de mer.

Plus au nord, on retrouve le front de mer le plus fréquenté de la ville : la corniche Boujaafar, large promenade régulière à l'interface de la ville et de la mer. Celle-ci est très animée en été ou elle dépasse sa capacité d'accueil maximum. Du côté de la ville, ce tronçon offre un paysage urbain malheureusement sinistre et paradoxal. Les usagers ont la vue sur les hôtels et complexe para-touristiques abandonnés, tout en se trouvant dans un des lieux les plus centraux de la ville...

Malgré ce « mur hôtelier » omniprésent, une certaine porosité entre la mer et la ville est entretenue grâce à une végétation luxuriante. Celle-ci atténue par endroit l'incidence du bâti laissé à l'abandon tout en permettant certaines échappées visuelles de qualité.

Ces deux séquences sont marquées par une certaine discontinuité occasionnée majoritairement par la presqu'île de l'ancien casino.

V) La plage touristique

S'étendant sur plus de 3 kilomètres la plage touristique, principalement allouée aux clients des hôtels construits en bord de mer, présente un bon entretien et une certaine préservation. Cependant, de par la nature de l'activité hôtelière, l'accès y est d'ordre semi privé. Sur ce tronçon de littoral « hôtelier », les usagers de l'espace public sont essentiellement des marcheurs et un bon nombre de pêcheurs en dehors de la saison touristiques. On signale aussi un certain nombre de bases nautiques qui accaparent des surfaces considérables de plage et de mer durant la saison estivale.

Le l'autre côté de la zone hôtelière, le long de l'avenue du 14 Janvier, les accès vers la mer, assez peu nombreux sont souvent mal entretenus et relativement exigus face à l'afflux massif des estivants.

VI) La plage publique de Hammam-Sousse et son littoral jusqu'au port El Kantaoui

Enfin, entre la zone touristique de Sousse et Oued El Hammam, puis direction Port El Kantaoui, les berges sont plus accessibles et proposent une certaine mixité fonctionnelle (cafés, hôtels mais aussi services tertiaires et résidences privées...). Ce tronçon du littoral se caractérise par une urbanisation hétéroclite parfois assez populaire contenant des quartiers d'habitation pouvant atteindre R+6. Le réseau viaire est orienté perpendiculairement par rapport à l'avenue du 14 janvier.

VII) Sabkhet El Hmada Ech-Charguia

Ce lac salé situé au sud du gouvernorat de Sousse a encore des abords relativement peu urbanisés. Très longtemps polluée, notamment par la zone industrielle qui le jouxte, il est aujourd'hui doté d'une station d'épuration mais présente néanmoins une importante menace écologique si son écosystème de zone humide n'est pas pris en compte par les autorités. A l'échelle du Grand Sousse, ce lieu pourrait constituer une réserve naturelle à fort potentiel environnemental permettant notamment la reproduction et l'hivernage des oiseaux migrateurs.

Conclusion et enjeux :

La situation actuelle du littoral soussien présente deux contraintes majeures. La première est due aux différents éléments de ruptures rencontrés tout au long du littoral entre Sidi Abdelhamid et Hammam-Sousse. La zone portuaire et particulièrement son rivage sud ne sont pas exploités suffisamment par les espaces publics. Les plages du centre-ville sont difficilement accessibles et manquent d'infrastructures de qualité. La zone hôtelière intégrée à la ville présente des avantages indéniables sur le plan économique et social ; cependant, l'accès au littoral devient de plus en plus difficile pour les habitants de la ville et ses environs du fait de la monopolisation de plus de 70% de la bande côtière par les infrastructures hôtelières.

La seconde est l'absence de liaisons Est-Ouest de qualité permettant un parcours aisé et agréable aux habitants de la ville qui souhaitent se rendre à la plage en utilisant des moyens de transport doux. Il n'existe aucun parking municipal pour les deux roues (souvent contraints de descendre jusqu'à la mer) et les parcours piétons sont très mal entretenus, exigus et peu éclairés.

Malgré ces contraintes, il existe un potentiel d'aménagement d'espaces publics et de requalification de certaines zones délaissées ou mal exploitées que nous tenterons de révéler dans la suite de ce rapport.

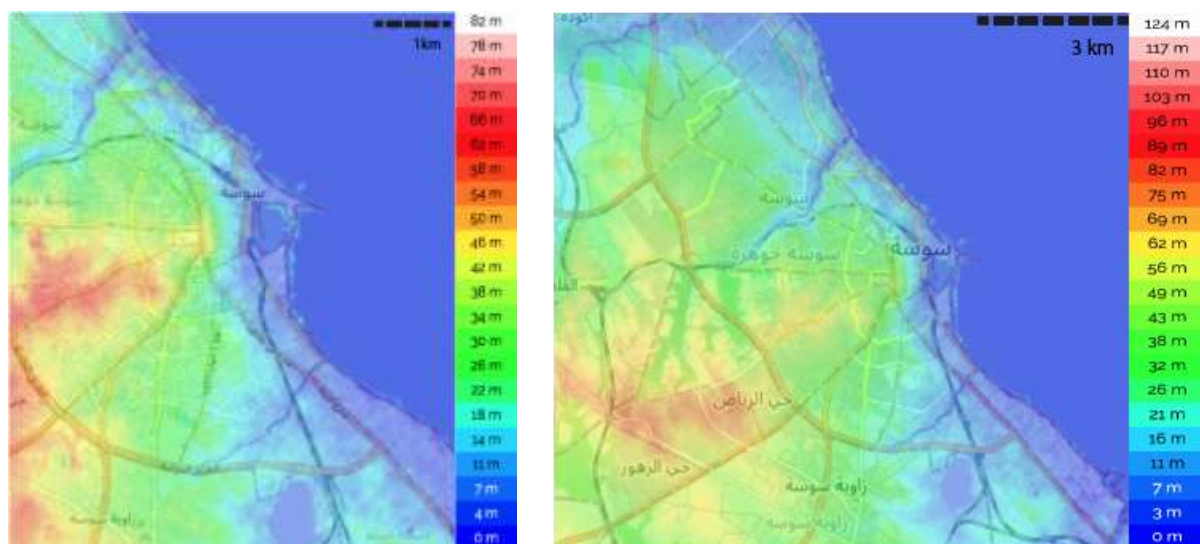
2.4. Topographie

Relief général

À travers l'analyse hydrologique nous avons déterminé que le gouvernorat de Sousse se trouve à cheval sur deux bassins versants. La scission est fortement ressentie à cette échelle, mais au niveau de la ville, son effet est largement atténué. L'absence d'urbanisation différenciée au sommet du résidu de la crête culminant à une soixantaine de mètres, témoigne de cet impact relatif.

Cela s'explique également par une déclivité relativement faible. La valeur moyenne des dénivelés de pentes oscille entre 1.5% et 3.5% depuis le secteur le plus élevé du centre-ville (Google Earth + S. Gioris 2010) vers toutes les directions (hormis vers les autres points de la crête).

Parallèlement, on remarque une orientation de dénivelé générale d'Ouest en Est, partant des terres vers le bord de mer. Si l'on affine notre analyse, on remarque que la partie Sud-Est de la ville propose une importante surface plane proche du niveau de la mer ce qui n'est pas valable pour la bande côtière septentrionale. Ainsi on se trouve en présence d'un dénivelé secondaire du Nord vers le Sud-Est.



11

Conclusion et enjeux

La faible fluctuation du dénivelé de la ville permet de mettre en valeur les modes de déplacements doux tout en proposant des aménagements audacieux grâce à la facilité de traitement d'un terrain présentant une surface relativement plane.

Le même avantage est à signaler pour la création et le renouvellement des réseaux qui sont facilités par les caractéristiques topographiques constatés dans ce qui précède.

¹¹ <https://contourmapcreator.urgr8.ch/>

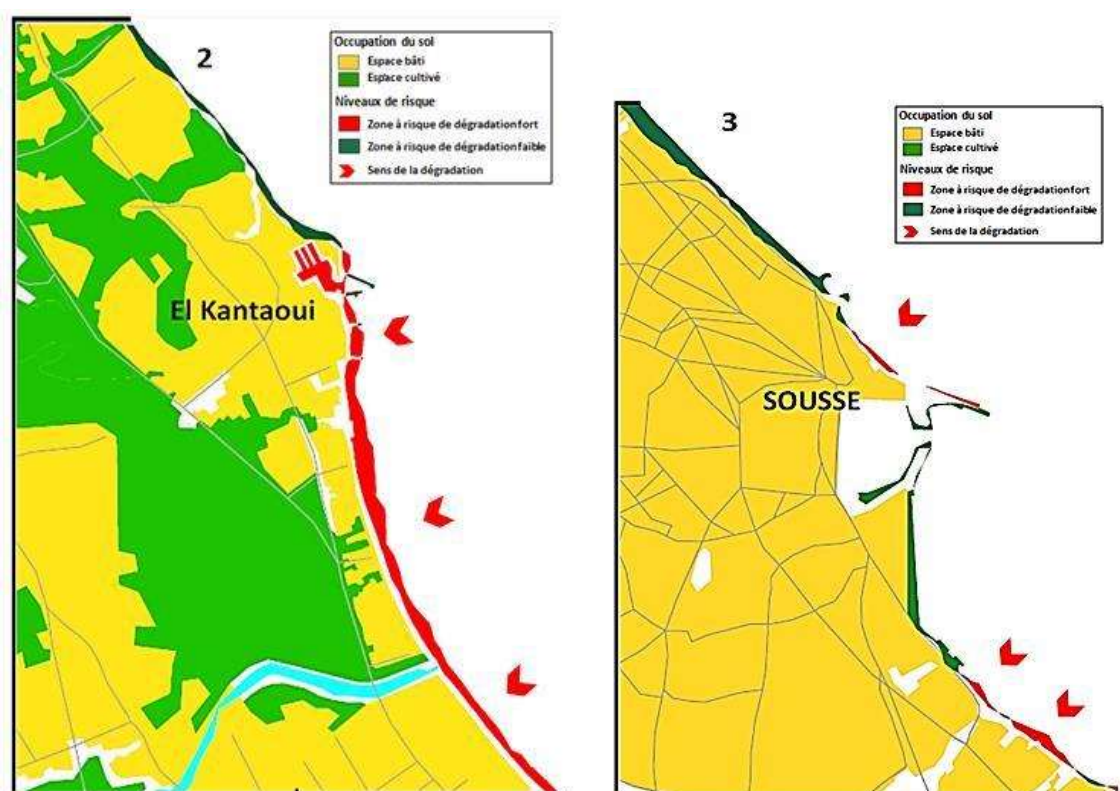
2.5. Enjeux – risques environnementaux

Dans le gouvernorat de Sousse et ses environs les risques environnementaux sont principalement liés aux ressources en eau.

L'érosion du littoral s'accroît de manière constante et progressive, notamment par le phénomène naturel d'érosion. D'années en années on observe une réduction de la bande sableuse.

Il est toutefois à signaler que cette dynamique est accentuée par plusieurs effets anthropiques :

- La surexploitation de certaines plages (par exemple. la plage de Boujaafar qui dépasse sa capacité de 4m2/estivant).
- L'urbanisation intense de la zone touristique au nord. Les constructions et les routes empêchent le maintien des dunes du littoral. Les dunes jouent un rôle de tampon notamment contre l'ensablement de la côte (qui pose notamment des problèmes pour la pousse de végétaux) ou la salinisation des terres.
- Des aménagements artificiels des Oueds ont réduit la charge alluviale ce qui entraîne un déficit sédimentaire fragilisant ainsi la côte. Les barrages et sarcophagisation des cours d'eau renforcent cette dynamique.
- Les aménagements portuaires qui fragilisent l'unité de la côte (destruction des cordons dunaires).



12

¹² Y.Regaya, F Haouala, 2018 carte p.4.

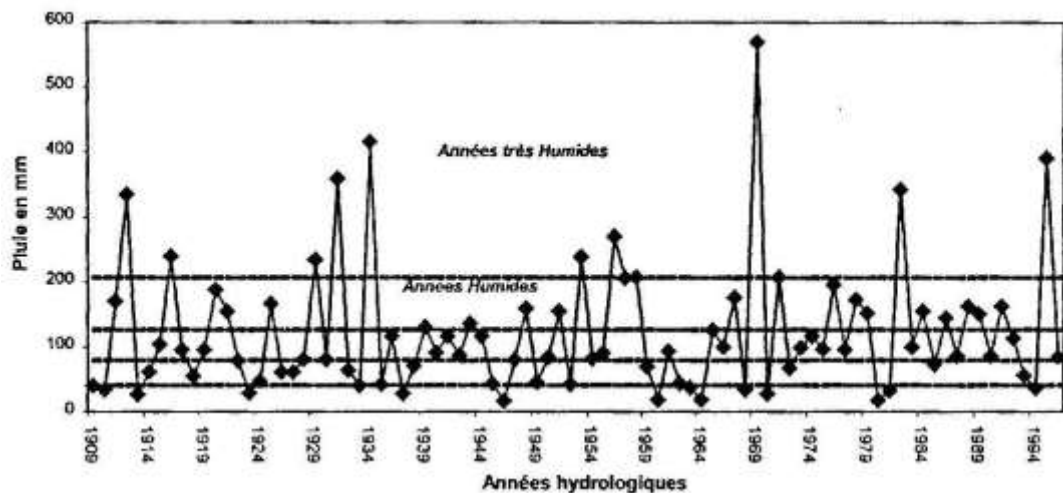
La pollution du littoral est importante, elle découle notamment :

- De l'intense urbanisation de la zone touristique au nord qui rejette différents pesticides dans l'eau.
- Des rejets des ZI du port sud et de Sidi Abdelhamid dans la mer. On trouve notamment des métaux lourds et des PCB.
- Les rejets tuent les herbiers de phanérogames marines qui jouent le rôle de fixateur de sédiment marin.¹³

Le risque d'inondation constitue une menace pour l'ensemble du gouvernorat. C'est autour des oueds que le danger est particulièrement important. En effet, on observe l'encombrement des cours d'eau par des déchets solides qui couplé à la mauvaise gestion de ces derniers rendent probable un fort déversement lors de crues importantes.

Un autre problème réside dans l'incapacité du réseau de gestion des eaux pluviales à drainer efficacement l'eau. Le manque d'instruments politico-administratifs liés à la problématique renforce la faiblesse décelée. Ce problème est d'autant plus intense dans les quartiers spontanés mais est réel sur tous les quartiers de la ville, comme l'ont montré les inondations de 2019 qui ont notamment touchées les quartiers de Hammam Sousse, Khezama et Kantaoui (tn24, 2019).¹⁵

La saison des pluies à Sousse (et dans le Sahel) n'est pas fixe. Suivant les années, on enregistre les mois les plus pluvieux à l'automne ; parfois c'est au courant de l'hiver (au début comme à la fin) qu'on enregistre les pluies les plus importantes. Cependant, à travers le XX^e siècle, l'automne reste la période la plus humide pour atteindre une moyenne de 258mm pour la période analysée.¹⁷



19

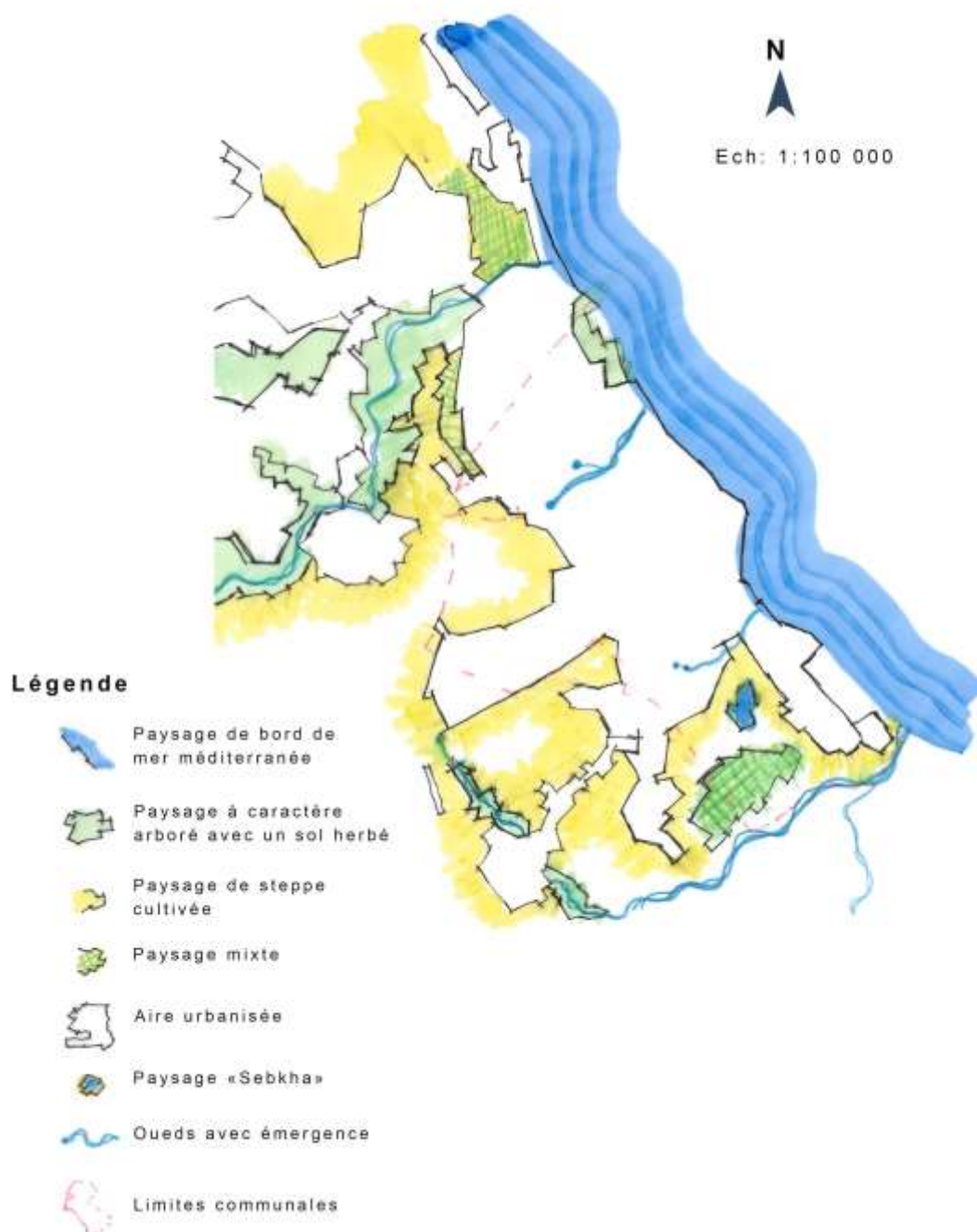
¹³ Mission d'Identification et de Formulation du Programme Environnement en Tunisie, Commission européenne, 2007, p.12.

¹⁵ Plan stratégique de développement 2014 p. 108.

¹⁷ Paul Arnould, Eau et environnement, Tunisie et milieux méditerranéens, Paul Arnould et Micheline Hotyat (dir.) 2003.

¹⁹ La pluviométrie en Tunisie. Analyse des années très pluvieuses, Zeineb Benzarti, 2003.

2.6. Définition des éléments territoriaux structurants et caractérisation du Grand Paysage



Ebauche de cartographie des paysages du Grand Sousse²⁰

Le Grand paysage de Sousse est indéniablement caractérisé par son hétéroclisme. Lorsqu'on parcourt la ville, on est d'emblée interpellé par la multitude d'ambiances qui se succèdent. Dès lors apparaît la possibilité de

²⁰ A.F / URBAPLAN, 2020

fragmentation de l'image de la ville que cela soit dans l'esprit des habitants et des touristes, ou plus matériellement et politiquement, dans la production de la ville. Plusieurs aspects de la ville s'apparentent à cette dynamique.

- À l'Est, le littoral propose une ambiance balnéaire couplée à une végétation souvent commune aux bords de mer méditerranéens (plantation rectiligne de palmiers et arbustes) avec certaines zones plus sauvages.
- Depuis le sud de la commune vers le nord-ouest en passant par l'ouest, une ceinture d'activités agricoles se dessine sur un sol de steppe. Créant une ceinture semi-verte faisant tampon avec l'arrière-pays beaucoup plus sec. Toutefois, les extensions urbaines les plus récentes (depuis les années 80) rompent la continuité à cette ceinture arboricole.
- Les Oueds forment également une entité paysagère propre et identifiable. Constitués sous forme de réseau hydraulique (naturels aux extrémités de la commune pour être canalisés par la suite) sur une orientation Ouest → Est, ils suivent la topographie naturelle de la région. Ils constituent la seule forme de perméabilité naturelle entre le plein pays et le littoral.

Au sein du centre urbain et de ses extensions au cœur de la commune, on retrouve cette même dynamique. Une multitude de zones urbaines aux caractéristiques propres se succèdent : Médina, ville coloniale, zone touristique, quartiers de maisons individuelles, cités d'habitation et habitats spontanés. Les jonctions entre ces entités sont parfois très abruptes et créent un effet de rupture particulièrement frappant tant en ce qui concerne le caractère du bâti que la continuité des espaces publics. Ce découpage est en partie la résultante d'une riche histoire et d'une culture remontant à l'Antiquité. Elle se traduit aujourd'hui par un dynamisme structurant pour toute la région, qui donne un caractère foisonnant à la ville de Sousse. Malheureusement certaines nuisances en émanent inévitablement. Par exemple, la surcharge du réseau de déplacement par le trafic motorisé nuit passablement à la qualité des espaces publics, à leur sécurité et entraîne un encombrement du réseau viaire de la ville (surtout durant la période estivale).

Paradoxalement le caractère hétéroclite se ressent d'autant plus du fait de la concentration de la focale sur les quartiers centraux et touristiques au dépend notamment des quartiers périphériques de l'ouest et surtout du sud. Ainsi une sorte de hiérarchie spatiale est indéniable renforçant le manque de cohérence urbaine à travers la commune suscitant de fortes inégalités spatiales. En effet, les quartiers sud et périphériques sont globalement moins entretenus, plus sales (déchets au sol, eaux souillées etc.), les espaces verts et espaces de rencontre sont rares (voire inexistantes). La qualité des aménagements publics y diffère largement, particulièrement en ce qui concerne la largeur des voiries, leur entretien, le mobilier urbain, l'éclairage public et le revêtement du sol pour citer quelques aspects. Un rééquilibrage en termes d'aménagement est donc indispensable pour faire profiter des ressources naturelles et paysagères à l'ensemble de la ville de Sousse.

3. Histoire de la ville – Morphologie urbaine – Espaces publics

3.1. Histoire de la ville de Sousse : des origines de la ville au développement urbain

3.1.1. Périodes structurantes du développement urbain de Sousse

Pour comprendre les étapes de la formation de la ville, les particularités et les temporalités du tissu urbain soussien -et par extension de ses espaces publics-, nous ferons un court récapitulatif de l'Histoire générale de la ville. Nous aborderons l'influence de chaque période historique sur la structure de la ville actuelle.

a. Fondation de la ville et Antiquité (~ - 1200 - 670)

Les traces d'organisation humaine aux alentours de la région de Sousse remontent au paléolithique. Cependant les premières installations de notre ère remontent à l'installation sur le littoral de phéniciens originaire de la région de Tyr (Stéphane Gsell, 1925).

C'est au XI^e siècle avant J.-C. avec la création d'Hadrim que le site accueillant aujourd'hui la ville de Sousse entre dans l'Histoire. En 202 avant J.-C., suite aux guerres puniques, Hadrim choisit de profiter de l'extension des pratiques agraires de Hannibal qui développe l'oléiculture dans la région. Parallèlement, elle prête allégeance à Rome devenant ainsi la ville d'Hadrumetum (ou Hardumète). Aujourd'hui il ne demeure que peu de traces de cette période. L'élément le plus structurant pour notre programme réside certainement du choix de localiser la ville sur le site qu'elle occupe aujourd'hui.²¹



22

²¹ G. Hannezo, Observations sur le tracé du plan d'Hadrumète par Daux, 1897.

²² G. Hannezo, Observations sur le tracé du plan d'Hadrumète par Daux, 1897.

b. Moyen-âge arabo-musulman - 1^{ères} incursions européennes (670 - 1836)

C'est au cours du VII^e siècle que la ville prend le nom de Sousse à travers sa prise par Oqba Ibn Nafaa, gouverneur originaire de la Mecque, qui amena l'Islam dans la région.

Durant cette période, Sousse renforce son rôle de capitale régionale et offre une vie cosmopolite et diversifiée à ses habitants. En effet, on y trouve de l'activité halieutique, commerciale et arboricole.

C'est durant cette époque que la médina que nous connaissons aujourd'hui commence réellement à se développer. Plusieurs édifices et constructions structurante du tissu voient le jour au cours du IX^e siècle : le Ribat (821), la grande Mosquée (850-851) mais également les murailles (859) datent tous de cette période.

En 1148, Sousse est conquise par les Normands venus de Sicile. Elle connaît une décadence sous le règne Hafside²³ ainsi qu'un fort appauvrissement de son arrière-pays. Sousse connaît aussi une courte occupation espagnole entre 1537 et 1574. L'empire Ottoman (1534-1881) permet à la ville de retrouver un certain essor notamment du fait de son activité portuaire.



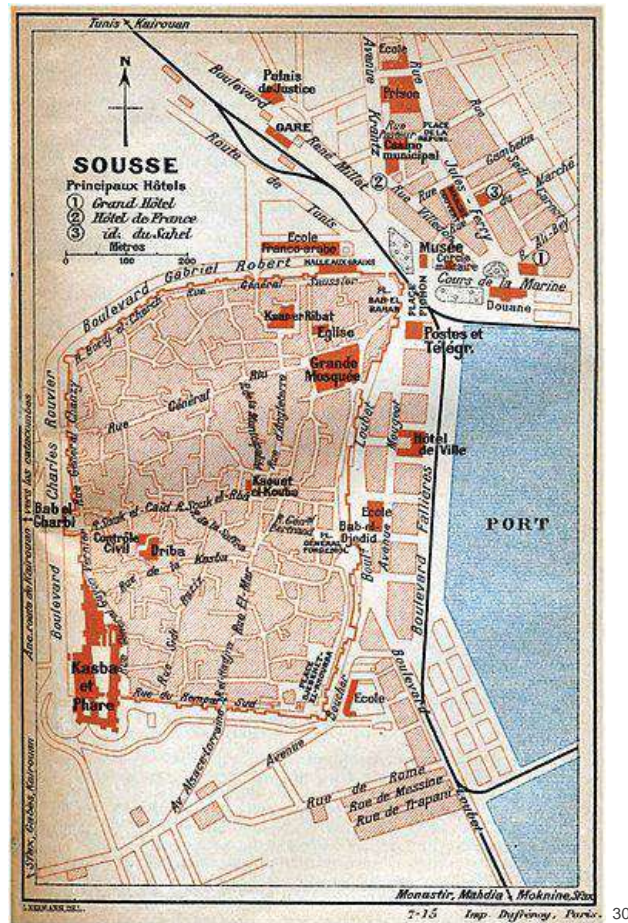
²³ Les Hafside sont une dynastie d'origine berbère *masmoudienne* qui gouverne puis règne sur l'Ifriqiya entre 1207 et 1574.

²⁶ <https://www.tunisie-cartespostales.com/sousse>, 2020.

C. Protectorat français (1881 - 1956)

1881 marque le début du protectorat français. Durant cette période la ville va passablement s'étaler surtout à l'est et au nord de la Médina traditionnelle.

Dès leur arrivée, les colons français prennent la décision de préserver l'habitat traditionnel de la population autochtone et de bâtir une nouvelle ville juxtaposée selon leur propre modèle²⁷. On construit donc sur de larges portions de terres occupées alors par des terrains habous et un cimetière musulman²⁸, une ville nouvelle en accord avec les besoins et le modèle urbain du XX^e siècle français.



Ainsi rapidement, sont implantés de larges boulevards bordant la médina qui séparent le tissu traditionnel des nouveaux quartiers coloniaux implantés au nord et à l'est. Ces quartiers sont constitués dans style d'urbanisme occidental à savoir via :

- Un plan hippodamien³¹ imparfait.
- D'importantes voies « rayonnantes » organisant les flux de déplacements et qui reliaient l'entièreté de la ville européenne entre elle.

²⁷ Afef Ghannouchi Bouachour, « La place Pichon à Sousse. La construction de l'identité de la place publique au début du Protectorat » - Revue d'Histoire, d'Archéologie et d'Architecture Maghrébines N°4 - 2017.

²⁸ Leïla Ammar, « Sousse, le tracé de l'avenue de la Quarantaine : genèse et construction de la ville neuve (1884-1904) » - Al-Sabil, Revue d'Histoire, d'Archéologie et d'Architecture Maghrébines - 2016.

³⁰ Plan de ville de Sousse en 1916, profburb.com, 2020.

³¹ Typologie d'organisation urbaine dans laquelle le réseau viaire est rectiligne et se coupe en angle droit.

- De larges espaces d'articulations faisant interface entre les différentes typologies de bâti et la voirie³².
- La constitution de jardins publics de style composite caractéristique de la période de transition entre le XIX^e et le XX^e siècle à proximité des places structurales (Place de la gare - place Pichon etc. - Anciens noms). Ces squares seront suivis de la réalisation du parc Boujaafar entre les années 1910 et 1924.
- La végétalisation des espaces publics de la ville via un alignement rythmé d'arbres le long des voies principales.



33



34

³² Afef Ghannouchi Bouachour, *op. cit.*

³³ Anciennes cartes postales de Sousse., <https://www.tunisie-cartespostales.com/sousse>, consulté en 2020.

³⁴ Anciennes cartes postales de Sousse., <https://www.tunisie-cartespostales.com/sousse>, consulté en 2020.



38

Entre 1899 et 1943 seront construits les quartiers de population mixte (italiens, maltais mais aussi tunisiens de plusieurs confessions et quelques français) dont l'origine majoritaire est sicilienne : Capace Grande et Capace Piccolo. Ces quartiers accueillent une population de classe moyenne et d'ouvriers, issus principalement de l'immigration. Le premier se situe au nord de la Médina et le second a été réalisé au sud.

Le réseau viaire de ces quartiers est notamment caractérisé par son hybridité morphologique. On y trouve des ruelles sinueuses et étroites, tout comme des placettes ; aussi de larges rues et des avenues. Cette

³⁸ Anciennes cartes postales de Sousse., <https://www.tunisie-cartespostales.com/sousse>, consulté en 2020.

organisation est notamment due au fait que ces quartiers se sont construits par des habitants de différentes origines, qui ont essayé de répliquer les trames urbaines de leur patrie⁴⁰.

d. À partir de l'indépendance (1956 - 2020)

Les premières années de l'indépendance (1956 - 1970) ont engendré une série de nouvelles dynamiques qui ont très fortement structuré la réalité urbaine de Sousse. Elle voit également apparaître un nouvel acteur de la production urbaine de la ville ainsi qu'un phénomène d'exode rural très important.

Trois zones se voient particulièrement modifiées. Deux d'entre elles voient le jour, alors que la troisième dépend d'un changement fonctionnel. Il s'agit de la zone touristique, de la zone industrielle ainsi que la tertiarisation du centre-ville.

Parallèlement, un nouvel acteur de la production urbaine apparaît ; la Société Nationale Immobilière Tunisienne qui sera le moteur du développement urbain institutionnel.

Ces dynamiques sont influencées par un fort exode rural autour des années 1970 suscité par l'échec d'une politique agricole nationale.

Au nord, la Zone touristique se développe. Elle s'étire à partir de l'extrémité nord de la jetée Boujaafar jusqu'à la limite septentrionale de la commune. Elle se compose d'une bande d'environ 500 m sur 4 km, parallèle au front de mer. La route touristique (avenue du 14 janvier) sert de colonne vertébrale à ce développement. Cette voie large est vouée à la connexion régionale entre Sousse et les villes plus au nord également développées autour des pratiques balnéaires. Fonctionnellement, elle sert de structure à la zone touristique en la dotant d'une infrastructure efficiente pour les modes de déplacements motorisés.

Au sud du centre-ville, dans les années 60, se développe, la zone industrielle également en contact avec le front de mer. Elle s'étend du port commercial jusqu'à Oued El Hallouf sur une surface d'environ 30 hectares. Accueillant des entreprises du secteur secondaire, le réseau viaire est particulièrement aménagé en fonction de cette activité (larges chaussées, peu d'aménagements piétons, végétalisation faible etc.). Lors de sa création, la zone était située « hors » de la ville, mais au fil des installations spontanées, des populations s'y sont logées et elle devint un quartier mixte.

Enfin un troisième phénomène se développe : la tertiarisation du centre-ville. Cette dynamique transforme la ville coloniale en centre économique. De ce fait, en plus des activités étatiques, les bâtiments sont désormais principalement voués à l'activité administrative et bureautique.

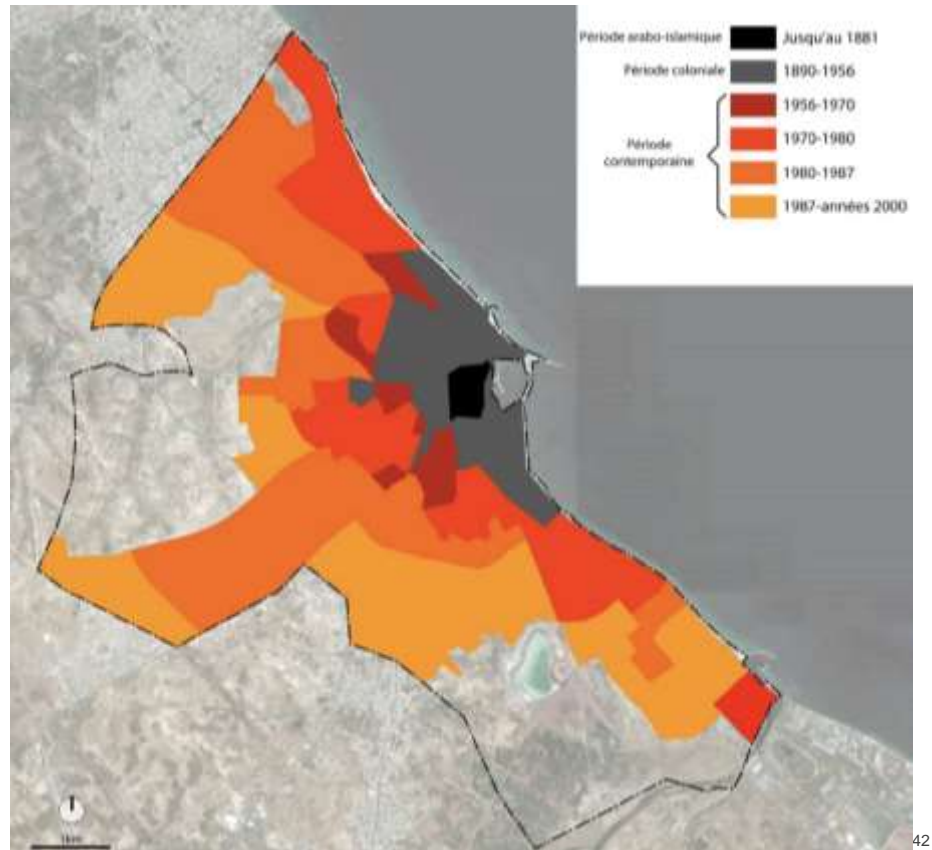
Par conséquent, de nombreux travailleurs s'y rendent quotidiennement. Cette nouvelle dynamique crée une intensification des flux de déplacements (transport individuel motorisé et transport en commun). Pour y répondre, grand nombre d'espaces verts centraux datant du protectorat ont été supprimés et remplacés par le développement d'une voirie à même de distribuer ces nouveaux flux.

Au lendemain l'indépendance, c'est au travers de la Société Nationale Immobilière Tunisienne (SNIT) qu'a été construite la majorité des nouveaux quartiers d'habitations. Situés proches du centre-ville, ils forment une première extension urbaine vouées majoritairement au logement et plus marginalement, à l'activité

⁴⁰ Toumadher Ammar « Le métissage culturel comme générateur d'ambiances et de formes urbaines spécifiques : les quartiers de Capaci Piccolo et Capaci Grandi à Sousse, à la croisée des cultures ambientales et urbaines italiennes, françaises et tunisiennes » - Thèse de doctorat – 2017.

commerciale, tertiaire et industrielle. Ils ont été constitués en forme de ceinture autour du tissu datant du protectorat.

De nos jours, il est difficile de trouver une homogénéité entre ces différents quartiers tant dans la typologie du bâti que dans l'aménagement des espaces publics. En effet, quand certains ont vécu des changements majeurs modifiant passablement leur paysage urbain propre, d'autres ont conservés des caractéristiques communes. Cependant, il est possible de faire ressortir certaines caractéristiques communes. Il s'agit de quartiers tels que : Turki, Jawhara, Oued Kharoub, la cité Ezzahra, Bir Chobbek, Koudiet Malek, Ghodrane, Kisbet Echat et le haut de Sidi Adelhamid⁴¹



e. Les Agences foncières (1970 - 1990)

À partir des années 1970, et jusqu'au début des années 1980, de nouveaux organismes sont créés et deviennent les principaux acteurs de la construction en Tunisie et à Sousse : les agences publiques. L'Agence Foncière d'Habitation (AFH), Agence Foncière Touristique (AFT), Agence Foncière Industrielle (AFI) créé en 1973 et l'agence de Réhabilitation de la Rénovation Urbaine (ARRU) créé en 1981.

L'AFH est à l'initiative des grands projets de production à grande échelle de logements⁴³, d'une nouvelle approche de production voit le jour, notamment pour répondre au fort exode rural que vit la région. Les cités

⁴¹ Recoupement entre le rapport pré-diagnostic 2012 (B.Derouiche), ainsi que la « Carte des quartiers (K. El Jenzri, 2020) » et Google earth pro.

⁴² Belghith Derouiche, La croissance urbaine, tiré du rapport de pré-diagnostic de la ville de Sousse, 2012.

⁴³ B.Derouiche, Projet Stratégie de Développement Urbain Durable, 2012.

de Riadh, Sahloul ou la cité olympique témoignent de cette nouvelle urbanité. Des projets récents de plus petites échelles tels que l'urbanisation des terrains occupés anciennement par la caserne située à l'ouest de la médina sont également portés par l'AFH.

Les tissus urbains pensés par l'AFH se veulent alors résolument "modernes" et "équilibrés" ce qui consiste à atteindre quatre objectifs :

- Un tissu urbain dense pouvant accueillir plusieurs dizaines de milliers d'individus,
- La présence en suffisance d'équipements sportifs, sociaux et culturels,
- L'installation uniforme de tous les types de réseaux,
- Atteindre un seuil minimal d'espace vert par habitant (en 2009 le seuil fixé est de 15m²/h)⁴⁴.

L'Agence de Réhabilitation et de Rénovation Urbaine cantonne son activité à la requalification du bâti et à la connexion aux réseaux des quartiers spontanés et dans un état avancé de délabrement. Le quartier spontané El Matar en est un exemple⁴⁵. Les actions menées sur l'espace public sont d'ordre sanitaire et fonctionnel, réparation des routes, création de trottoirs etc.⁴⁶

L'AFT est l'aménageur de la zone touristique ; l'AFI est son homologue en ce qui concerne la zone industrielle. À ce sujet, dès les années 1970, l'AFI opère un déménagement des activités désormais voisines des habitations.

Depuis 1990, une politique de décentralisation a été amorcée donnant une importance alors jamais vue aux acteurs privés. Ces derniers ont désormais la possibilité de faire de la promotion de lotissements ou d'objets uniques. Cependant, ils n'influencent pas les espaces publics à grande échelle cantonnant leurs interventions aux abords de leur propriétés, et dans une optique de valorisation commerciale⁴⁷.

f. L'aire de la globalisation (1990 - 2011)

Amorcée dès le milieu des années quatre-vingt, l'ouverture économique de la Tunisie se concrétise vers 1990 à travers son adhésion à l'Organisation Mondiale du Commerce. Ce changement de paradigme fait passer le pays d'un régime socialiste à une organisation globalisée et influence, modifie l'organisation des villes tunisiennes.

Ainsi le gouvernement tunisien préconise désormais « la réhabilitation des mécanismes de régulation par le marché, le désengagement de l'Etat et la redistribution des rôles entre secteur public et initiative privée », les logiques changent et dès lors « on assiste, ainsi, à un glissement de référentiel et de légitimité des dogmes de l'équilibre régional et de l'équité spatiale, vers celui de la compétitivité des villes et des régions, et de la performance et des résultats »⁴⁸.

⁴⁴ Nassim Dridi, Les paradigmes du « développement urbain durable » et de la « qualité de la vie » : du principe à l'action. Le cas de l'opération de Mrazga (Nabeul, Nord-Est tunisien), 2009.

⁴⁵ B. Derouiche, Projet Stratégie de Développement Urbain Durable, 2012.

⁴⁶ Y. Turki, Entretien téléphonique, 2020.

⁴⁷ Y. Turki, Entretien téléphonique, 2020.

⁴⁸ Mustapha Ben Letaief, Les politiques urbaines en Tunisie : Quelques réflexions sur les mutations d'une action publique post-keynésienne, 2008.

En termes de dynamique spatiale nationale, ces choix entraînent la *métropolisation* du territoire et le gain d'importance des villes du littoral⁴⁹. Il en résulte pour la ville de Sousse d'une part un nouveau rôle de capitale régionale accompagné par une stratégie de développement considérable ainsi que par des nouveaux instruments administratifs et légaux incarnés par « l'adoption d'un Code de l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme en 1994, d'un code de la fiscalité locale en 1997, et le réaménagement de la loi organique des communes en 2006⁵⁰. Mais également un regain d'autonomie et de légitimité des autorités communales.

Parallèlement on assiste à la promotion du secteur privé devenant un acteur à part entière de la production de la ville aux côtés de l'Etat centralisé et des collectivités locales. Cette dynamique est cependant à nuancer car : « l'on observe, à cet égard, un refus certain de promouvoir une véritable décentralisation et de développer des relations de partenariat authentiques entre l'administration centrale et les collectivités locales ; on relève, en revanche, une tendance à développer des formules diversifiées de partenariat avec le secteur privé tant local qu'étranger. »⁵¹.

g. Changements liés à la révolution (2011 - 2020)

En 2011, la Tunisie vit une intense révolution suite à une crise sociale d'envergure. Elle amènera au départ du président alors en place. Après une période transitoire de 4 ans la nouvelle constitution tunisienne est adoptée.

Depuis 2011 le processus de décentralisation entamé par le gouvernement central tunisien dans les années 1990 se poursuit et se met en place progressivement. Notamment à travers le renforcement de l'autonomie et de la légitimité d'action de l'autorité locale (collectivité). Les premiers jalons vers des rapports d'intercommunalités et les importantes modifications apportés à la loi sur les collectivités locales incarnent particulièrement bien la nouvelle direction de la gestion territoriale du pays.

Sousse à toujours connu un phénomène de prolifération de quartiers non planifiés. Seulement depuis 2011, il s'est particulièrement renforcé se multipliant jusqu'à, certaines années, par un facteur 10. C'est surtout l'ouest de la ville qui est touché par cette extension urbaine spontanée. Cette dynamique ne se concentre pas dans la production d'un type de logement mais se caractérise au contraire par sa diversité. Il n'en demeure pas moins que ces constructions, en plus d'être non autorisées et non planifiées, ne respectent pas les réglementations et les normes en vigueur. Notamment en ce qui concerne la hauteur maximale du bâti, ce qui péjore à la fois les efforts de planifications et le paysage urbain par conséquent particulièrement hétérogène.⁵² Le PDUI et le PDEP feront alors face à un enjeu d'inclusion et d'anticipation de ce phénomène qui sera indispensable à adresser pour prétendre à un développement urbain durable de la ville de Sousse.

⁴⁹ M. Ben Letaief, Les politiques urbaines en Tunisie, *Op. Cit.*

⁵⁰ M. Ben Letaief, Les politiques urbaines en Tunisie, *Op. Cit.*

⁵¹ M. Ben Letaief, Les politiques urbaines en Tunisie, *Op. Cit.*

⁵² Entretien avec Kais .El Jenzri, 2020.

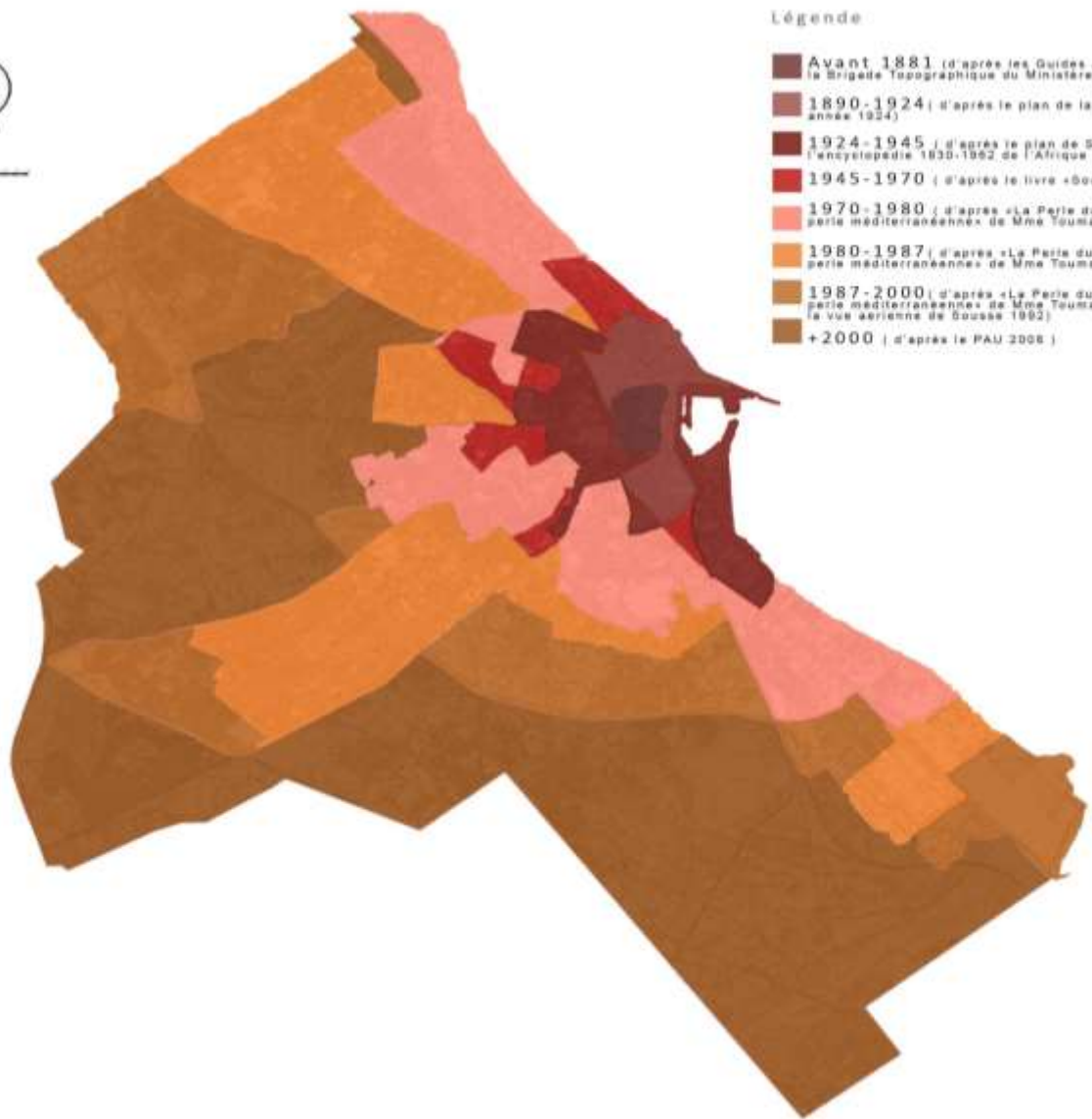


Schéma de l'évolution urbaine de la ville 1850 – 2020 (O.B d'après données de T. Ammar 2017)



Evolution urbaine de Sousse – Reconstitution (O.B d'après données de T. Ammar 2017)

3.2. Eléments patrimoniaux identitaires

3.2.1. Les principaux monuments de la ville :

Capitale du Sahel tunisien et communément surnommée la « perle du Sahel », la ville de Sousse s'enorgueillit de ses trois mille ans d'histoire et des multiples civilisations qui l'ont traversée. Même si son principal patrimoine culturel matériel subsistant demeure essentiellement cantonné dans sa Médina, il n'en demeure pas moins que les traces tangibles de son passé glorieux est palpable à travers la ville, ses habitants et son aura si particulière. La Médina de Sousse est inscrite au patrimoine mondial de l'Unesco depuis 1988. L'une de ses caractéristiques réside dans l'emplacement de la principale mosquée qui n'est pas au centre de la ville. Tout comme le Ribat, elle était chargée de protéger le bassin portuaire de l'arsenal à l'origine de ses fortifications militaires.



Le Ribat a vu le jour durant le règne de la dynastie des Aghlabides (821) mais il perdit progressivement sa fonction de défense pour garder une mosquée dans sa partie supérieure tandis que ses soubassements furent affectés à des fonctions de stockage de denrées agricoles.



Les remparts de la Médina de Sousse (Ph : H. M'henni)

La kasbah se situe dans la partie la plus haute de la Médina et date de l'année 844. Elle fut quelques années plus tard ornée d'un phare qui sert encore aujourd'hui. La kasbah, quant à elle a pris les fonctions de musée archéologique depuis le début des années 1950.



Le Ribat de Sousse (Ph : C. Manhart)

La Grande Mosquée bâtie par les Aghlabides en 850 a connu plusieurs agrandissements et a la particularité d'être dotée d'une coupole sur son angle nord, faisant office de minaret. Cependant, la plus ancienne mosquée de la ville se trouve à proximité de la porte sud, du côté des Souks. La mosquée Bou Ftata fut construite entre 838 et 841 et porte la plus ancienne inscription sacrée de style *kufi* en Afrique du Nord sur sa façade. À proximité de la Grande Mosquée, rue de Sicile, se trouve la médersa El Zaqqaq qui est dotée de sa propre mosquée surmontée d'un minaret octogonal au style architectural ottoman. Tout comme nombreuses médersas en Afrique du Nord, elle fut longtemps consacrée à l'enseignement du Coran et de la grammaire. Ses élèves y étaient logés dans les petits bâtiments juxtaposés et elle connut son apogée sous le règne hafside entre 1207 et 1574. Un autre monument très original de la Médina de Sousse abrite actuellement le musée El Kobba. Ancien caravansérail célèbre pour sa coupole crénelée en forme de Zig-Zag permettant de repousser les rayons du soleil et éviter ainsi la surchauffe du bâtiment



La Kasbah de Sousse (Ph : BishkekRocks)



A : Le musée archéologique de Sousse (Ph : T A)

B : Baptistère byzantin datant du VIème s M. A. S. (Ph : N.C)

C, D & E : Les catacombes de Sousse (Source : *Archéologie et art chrétien – Afrique du nord* -<http://archeologiechretienne.ive.org>)

La kasbah de Sousse qui accueille le musée archéologique est un monument incontournable de la ville. Il comprend une importante collection de mosaïques romaines couvrant une période allant du IIe siècle au IVe siècle provenant des fouilles archéologiques effectuées sur les sites antiques de la région du Sahel tunisien, principalement les anciennes cités d'Hadrumète, de Thysdrus (El Jem) et Salakta. En 2009, le musée a réouvert ses portes après des travaux de réaménagement et d'extension. Il est considéré aujourd'hui comme le deuxième musée le plus important en termes de collections de mosaïques après le musée national du bardo.

Autre monument patrimonial incontournable de la ville, les catacombes sont issues d'une nécropole souterraine située à l'ouest de la Médina (Bouhsina). Aménagées en sous-sol vers la fin du Ier siècle par les chrétiens pour y inhumer leurs morts au temps de leur persécution (comme partout ailleurs dans l'Empire romain), les catacombes se présentent sous la forme de 240 galeries s'étendant sur cinq kilomètres et qui contiendraient près de 15 000 sépultures. Au nombre de quatre dont trois complètement fouillées — les catacombes du Bon Pasteur, d'Hermès et de Sévère —, elles sont mieux conservées que les catacombes de Rome. Cimetière clandestin, les catacombes ont également servi de lieu de culte et de refuge pour les premiers adeptes du christianisme et ont été utilisées jusqu'à la fin du IVe siècle⁵⁴.

⁵⁴ https://fr.wikipedia.org/wiki/Catacombes_de_Sousse.

La ville de Sousse abrite également un patrimoine architectural colonial et postmoderne remarquable ; le centre-ville colonial et la Corniche en témoignent jusqu'à nos jours. Cependant, ce patrimoine bâti ne reçoit pas l'attention nécessaire de la part des autorités et des instances régionales. Certaines associations⁵⁵ soutenues par la société civile peinent à légitimer la valeur de cette mémoire collective en sensibilisant l'opinion publique quant à l'importance de préserver les identités architecturales représentatives des différentes périodes de l'histoire récente de la ville.



Palais de Justice (1907 1911). Arch : Raphaël Guy
Photo : CPA - LL n°139 - Coll. R. Mifsud



Hôtel El Hena (1965) Arch : Olivier-Clément Cacoub
Photo : Heny Jamli

3.2.2. Patrimoine immatériel et identités :



L'olivier, arbre national et très ancré dans l'identité populaire
Photo : D. FF



Scène de cueillette des olives dans le Sahel
Photo : <http://www.webdo.tn/>

L'identité soussienne est indissociable de son terroir nourricier ; ainsi, ville et campagne ont toujours entretenu une relation forte de complicité et d'intérêt. Il se racontait autrefois que les grandes familles de la ville avaient toutes un pied dans l'agriculture et que nul ne pouvait prétendre à la richesse s'il ne possédait pas des champs d'oliviers dans la région, tant l'activité oléicole était déterminante dans l'économie sahélienne...

⁵⁵ Notamment l'Association de Recherches et d'Etudes sur la Mémoire de Sousse (AREMS) qui effectue un travail d'inventaire et de bibliographie remarquable.

L'attachement du soussien à la méditerranée est toute aussi forte que pour son terroir, son rapport avec la mer est une constituante majeure de son identité. La création du port de Sousse est simultanée à la fondation de la ville ; ainsi la pêche et le commerce maritime font partie intégrante de la société soussienne jusqu'aujourd'hui. Pour preuve, le carnaval d'Aoussou qui est un événement festif et culturel annuel se déroulant sur la corniche de Boujaafar le 24 juillet.

C'est un défilé composé de chars symboliques, de fanfares et de troupes folkloriques de Tunisie et d'ailleurs. À l'origine, il s'agirait d'une fête païenne (Neptunalia) célébrant le dieu de la mer, Neptune à l'époque romaine, qui remonte aux Phéniciens : l'appellation d'Aoussou serait une déformation d'Océan. Ce culte s'est métamorphosé avec le temps et a perdu toute connotation religieuse. Après l'indépendance, le festival fut récupéré par le pouvoir pour sa propagande politique⁵⁶.



Le port de pêche de la ville (Photo : Afif Mehri)



Le carnaval d'Aoussou le 24 juillet (Photo : tunisie.co)

Le rocher de Boujaafar et ses pierres colorées à l'effigie de de l'Etoile Sportive de Sahel, symbole de l'identité soussienne. (Photo : tunisienumerique.com)



Le défilé des majorettes de Sousse, lors du carnaval d'Aoussou, parade annuelle sur l'avenue Bourguiba. (Photo : <https://bledinews.com.tn>)



⁵⁶ Source : https://fr.wikipedia.org/wiki/Carnaval_d%27Aoussou.

4. Typologie des espaces publics : analyse par quartiers

4.1. Introduction : organisation / méthodologie

La ville de Sousse qui s'est développée autour de sa médina a connu plusieurs périodes et plusieurs contraintes au cours de son évolution urbaine. L'instauration du protectorat français à partir de 1881 constitue certes un fait marquant de l'urbanité de la cité méditerranéenne que nous ressentons encore fortement aujourd'hui dans les espaces centraux de la ville. Cependant, d'autres quartiers ont vu le jour au fil des époques, essentiellement à partir des années 1970 qui connurent un fort exode rural et une densification exponentielle de la ville.

Le plan directeur des espaces publics se voulant à la fois exhaustif et rassembleur des diversités typologiques présentes dans les espaces publics soussiens, nous avons estimé primordial d'œuvrer à la représentativité de l'ensemble des quartiers au cours de la phase « Diagnostic et orientations ». Ainsi, ce chapitre essentiel de la présente étude de diagnostic subdivise les quartiers de la ville en deux catégories essentielles : **Les quartiers centraux et les quartiers péricentraux.**

Les délimitations entre ces deux types d'espaces (centraux et péricentraux) ne constituent pas toujours des « limites » nettes et précises : Au contraire, certaines typologies du bâti marquent une continuité dans leur développement horizontal le long d'axes structurants, tandis que d'autres sont caractérisées par des réelles ruptures - ou forment des enclaves très marquées - dans le tissu urbain de la ville.

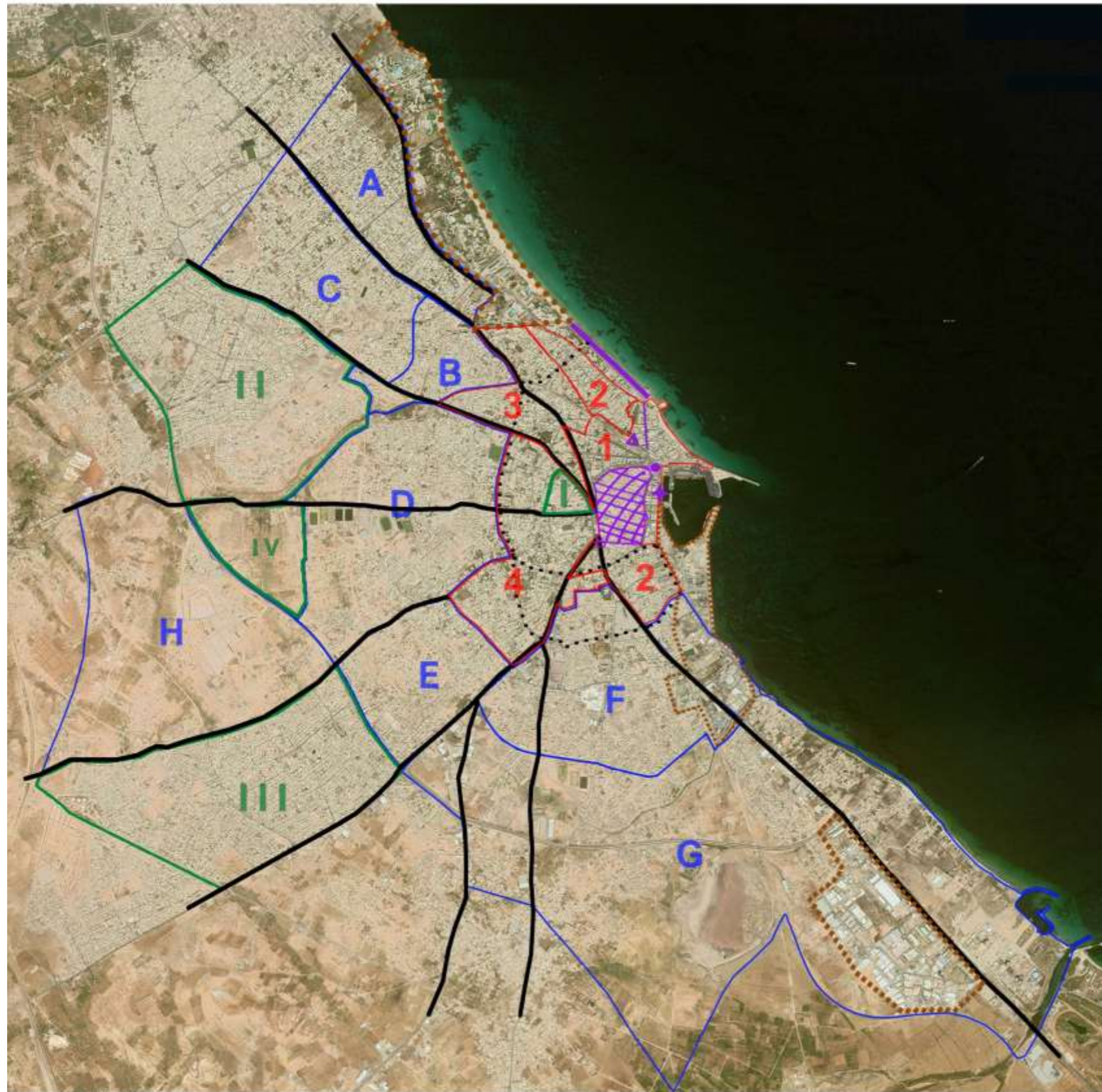
Ce chapitre analyse les différents quartiers (ou groupes de quartiers) que nous avons classés selon deux logiques essentielles :

- Leur formation, et la chronologie de leur développement lorsque ce phénomène temporel nous est paru inhérent à une lecture actuelle de la typologie des espaces publics de la ville.
- Les rapprochements des caractéristiques et des logiques structurelles de la constitution de leurs tissus urbains. Notamment la formation des espaces publics et leurs usages dans l'appréhension de la ville d'aujourd'hui.

Enfin, la typologie des espaces publics s'attache à une lecture méthodologique et objective de la ville telle que nous l'avons redécouverte entre les mois de mars et juin 2020. Notre analyse qui découle d'un travail important effectué sur le terrain est organisée selon une trame qui s'attache aussi bien à des caractéristiques physiques de la ville : Implantation et forme urbaine, morphologie des espaces, qu'à des caractéristiques humaines : Les usages et fonctions des espaces publics.

Cette analyse est systématiquement conclue par des réflexions concertées (échange de regards très constructifs entre Urbaplan et Atelier Façila) par rapport aux éléments constitutifs de ruptures ou de continuités dans les différents tissus générant l'urbanité de la ville de Sousse. Ces regards croisés ont donné lieu à l'identification de potentiels et d'enjeux que nous exposons ci-après au fur et mesure de nos analyses typologiques des quartiers de la ville.

Sous découpage analytique



Quartiers centraux et premières extensions:

- 1: Centre ville européen/centre ville/Trocadero/Port Nord
- 2: Cappaci grande/ Quartier de la Corniche/ Medina porte sud / Cappaci piccolo
- 3: Turki / El habib / Jawhara / Monvielle / Ibn jazzar
- 4: Cité Ezzahra / Caserne/AFH /Bir chobbek (partie supérieure)

Quartiers péricentraux / Contemporains:

- A: Khézama Est
- B: Khézama Oued blibene / Sfaya/ Hmadet douik
- C: Khézama Ouest
- D: Bouhsina / Souafa / 9 Avril / Oued Kharroub / Oued Ghenim
- E: Ettamir / Boukhzar / Faculté
- F: Aouinet / Koudiet Malek / Ibn Kholdoun / Jeunes / Ghodrane / Bir Chobek (partie inférieure)
- G: Souisse / Sidi Abdelhamid / Zaouiet Soussa / Bâtiment / Matar / Ouled Sidi Kacem / Ksibet Echat
- H: Hammem maarouf

Quartiers AFH

- I: Caserne
- II: Sahloul
- III: Cité Riadh
- IV: Cité Olympique

Espaces emblématiques:

- Medina et rempart
- Corniche/Boujaafar
- Avenue Bourguiba
- Gare
- Place Farhat Hached
- Quai des arts

Zone d'activité:

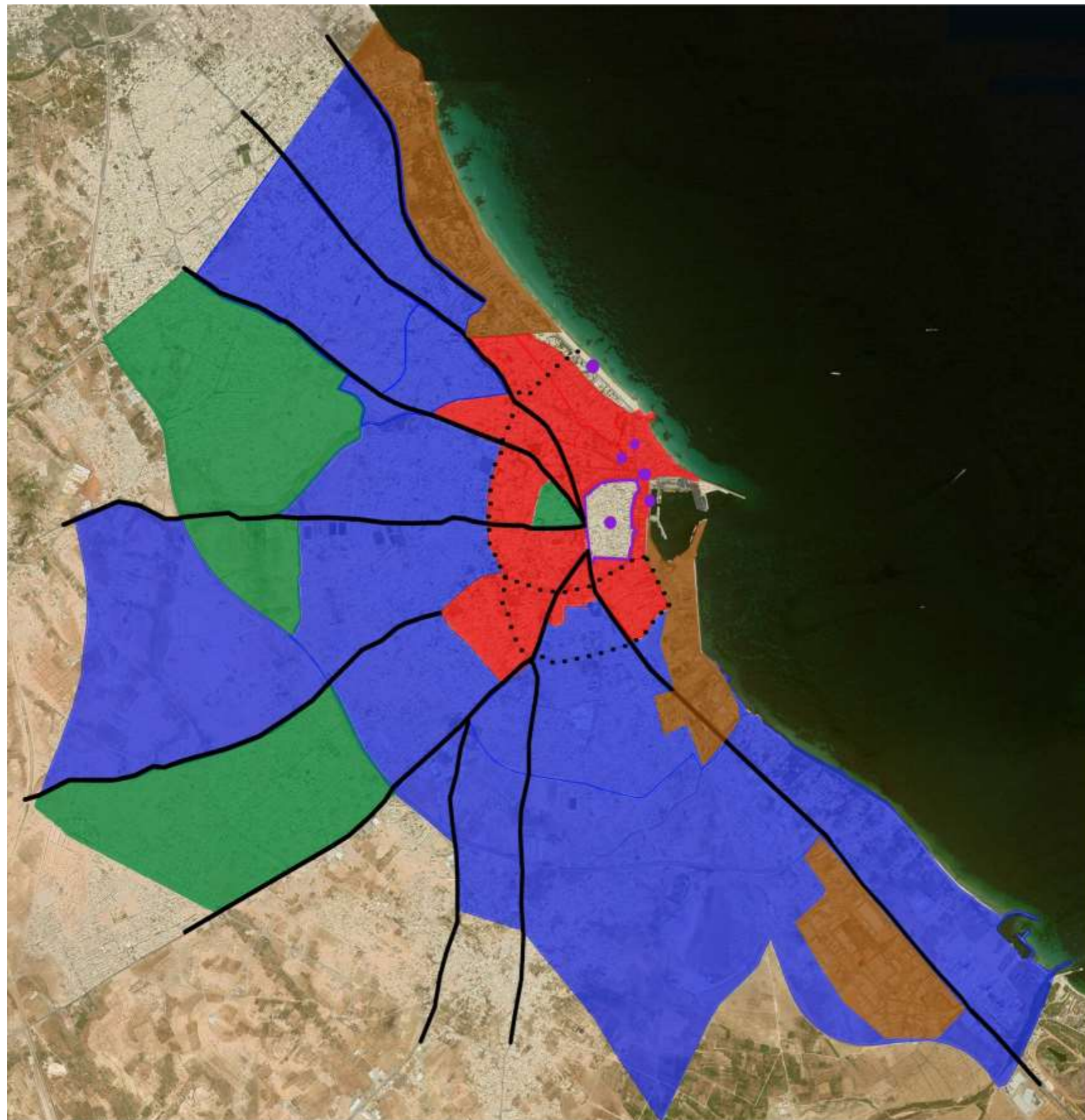
- Zone industrielle
- Zone Touristique

Espaces publics transversaux:

- Axes structurants
- Rocade intérieure

⁵⁷ Inventaire des quartiers de la ville de Sousse

⁵⁷ A.F / URBAPLAN, 2020



Typologie

Quartiers centraux et premières extensions:

Quartiers péricentraux / Contemporains:

Quartiers AFH

Zone d'activité

Espaces emblématiques:

Espaces publics transversaux:

Axes structurants **—————**

Rocade intérieure **.....**

4.2. Les quartiers centraux

4.2.1. La Médina

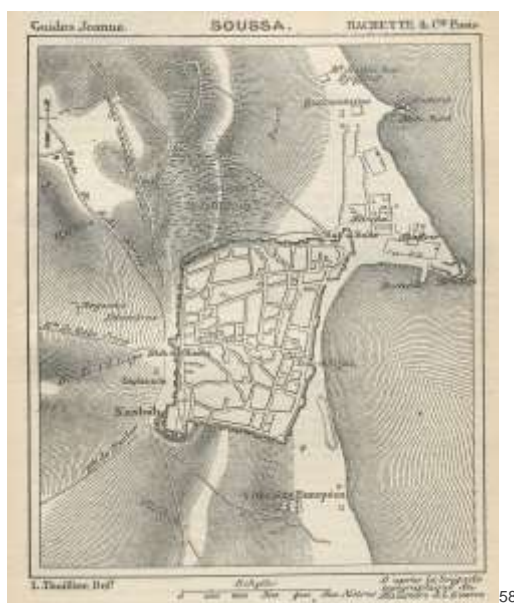
4.2.1.1. Implantation et forme urbaine

La médina de Sousse s'étend sur une surface approximative de 32 hectares, accueillait en 2004, 5300 habitants au sein d'environ 2000 logements. Elle se localise à proximité du port de Sousse et en son centre. Topographiquement, l'extrémité sud-ouest représente le point culminant du site, duquel s'amorce une légère pente direction nord-est.

La médina de Sousse propose une organisation spatiale enclavée au sein de ses murailles historiques. Cette délimitation prend une forme organique alliant lignes droites sur les flancs sud-est et nord-est, avec des tracés plus fluides et ondulants sur les flancs nord et est.

Une irrégularité particulière se remarque à l'extrémité sud-ouest dans le tracé linéaire des murailles, créant une petite excroissance accueillant la Kasbah.

Le choix de sa localisation remonte à l'Antiquité et est notamment dû à sa proximité avec une rade naturelle propice à l'accueil de bateaux facilitant ainsi les échanges commerciaux. L'installation sur un terrain légèrement pentu procure un avantage stratégique via une position en promontoire, permettant d'avoir une vue dégagée sur le front de mer.



Le tissu construit se compose d'une juxtaposition de constructions créant une continuité bâtie. Pris séparément chaque édifice occupe une faible emprise au sol ; c'est à travers leur agencement en contiguïté stricte que la densité propre à ce tissu se matérialise. Selon l'UNESCO, la médina de Sousse est un des rares exemples

⁵⁸ Guide Joannes, Sousse, 1886.

encore existant d'architecture militaire côtière des premiers siècles de l'Islam au Maghreb. Cette forme urbaine est typique du sud de la Méditerranée et incarne le véritable substrat de la ville maghrébine du moyen-âge⁵⁹.

Les édifices présentent plusieurs caractéristiques particulières :

- Des dimensions modestes : petites emprises au sol (dimensions) - hauteurs relativement basses R+1 ou R+2,
- Entrées coudées face à la rue,
- Présence de patios dans la plupart des édifices,
- Façades sobres : le décor architectural est, dans la plupart des cas, orienté à l'intérieur des maisons⁶⁰.



61



62

⁵⁹ M. Lazhar, Le Maghreb urbain : Paysage culturel entre la tradition et la modernité, 2012.

⁶⁰ A. Ghannouchi, La ville européenne de Sousse : naissance d'un paysage urbain, 2012.

⁶¹ Google image.

⁶² <https://www.realites.com.tn/2016/07/festival-tabba3ni-a-la-redecouverte-de-la-medina-de-sousse>

4.2.1.2. Morphologie des espaces publics

a. Les tracés :

Le réseau viaire présente lui aussi des caractéristiques remarquables :

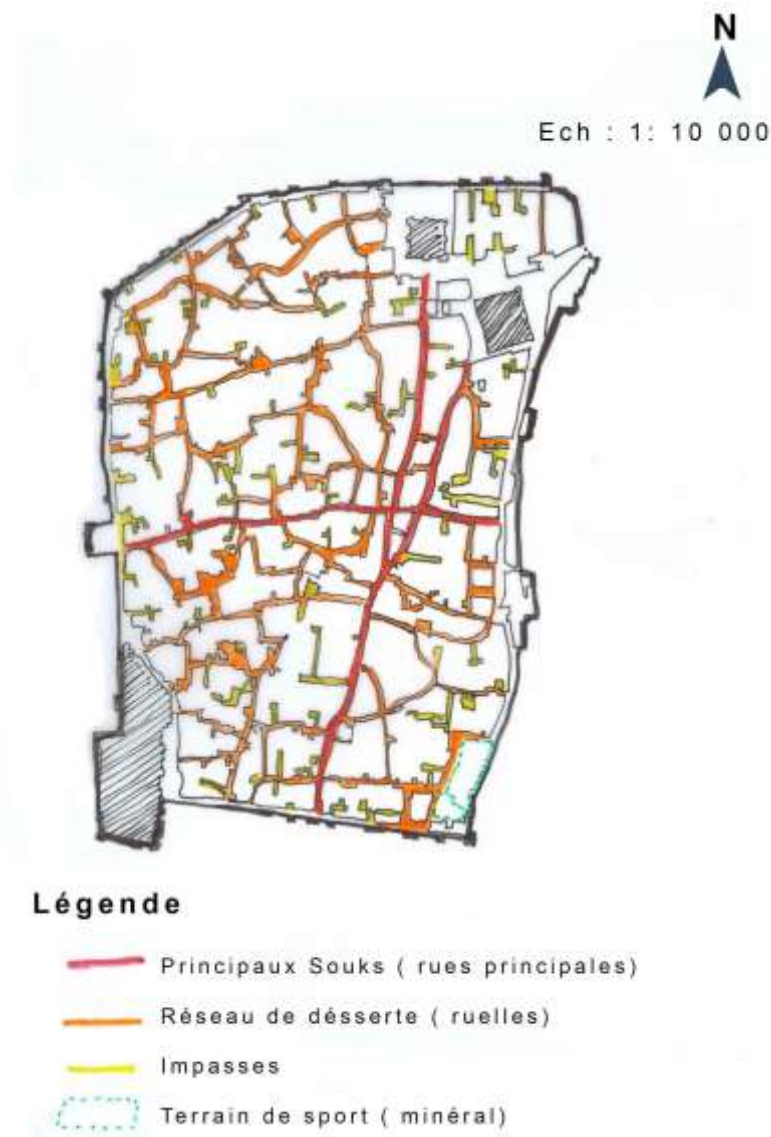
- Un tracé organique de la trame viaire caractérise sa sinuosité.
- Une trame viaire hiérarchisée en : rues principales, ruelles et impasses⁶³.
- Des voies structurantes (rue d'Angleterre) suivant les directions Nord-Sud et Est Ouest (Souk El Caïd, rue El Aghalba), globalement rectiligne s'étirant de porte à porte. Par exemple la rue d'Angleterre relie la place Sidi Yahia et la porte sud de la ville.
- Des voies secondaires (ruelles) plus irrégulières irriguent les zones d'habitations.
- Une localisation de certains types d'activités suit cette hiérarchie.
- Les rues principales accueillent les souks - les ruelles connectent ces derniers avec les zones d'habitation et complètent les liaisons avec les édifices publics et structurant - les impasses irriguent les zones d'habitation.
- Des largeurs de rue variables globalement modestes (cf. coupes voies types).
- Une piétonisation du système viaire (presque en totalité, présence ponctuelle de scooters).
- Un revêtement du sol unique de façade à façade à l'intérieur du tissu.
- Présence de distinction trottoir chaussée sur le flanc Est intramuros.
- Le recouvrement partiel de certaines rues et carrefours fortement fréquentés dont les rez-de-chaussée ont une vocation commerciale.



Espace bâti et réseau d'espace public de la médina

⁶³ B. Derouiche, rapport de pré-diagnostic urbanisme, 2013.

b. Typologies de la trame viaire :



64

Ces caractéristiques procurent au tissu urbain de la médina un ambiance unique fortement identifiable.

L'étroitesse des rues crée systématiquement des percées visuelles sur les monuments et réduit fortement le paysage urbain perceptible de l'immédiat.

Cette typologie *médinale* contraint son visiteur de découvrir les bâtiments remarquables au détour d'un coin de rue, créant alors chez lui un sentiment de surprise et d'émerveillement. Cette impression est accentuée par le caractère « introverti » du tissu urbain ne proposant pas de façade urbaine développée⁶⁵, mais créant ainsi un contraste d'autant plus saisissant lorsqu'il débouche sur un élément remarquable.

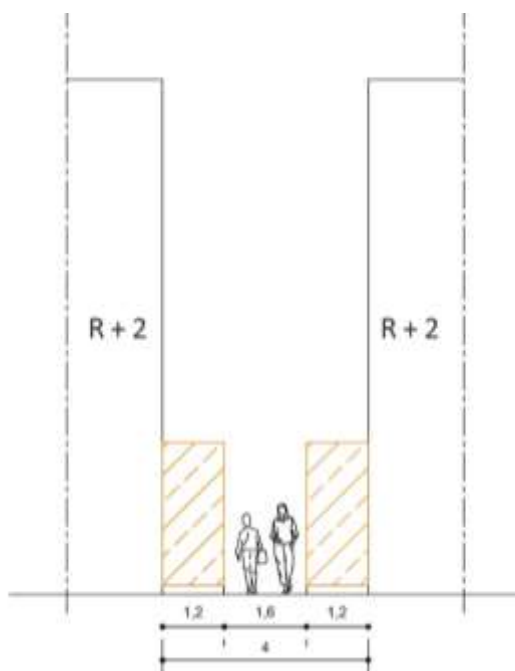
⁶⁴ A.F / URBAPLAN, 2020.

⁶⁵ A. Ghannouchi, La ville européenne de Sousse : naissance d'un paysage urbain, 2012.

4.2.1.3. Dimensions et caractéristiques des espaces publics

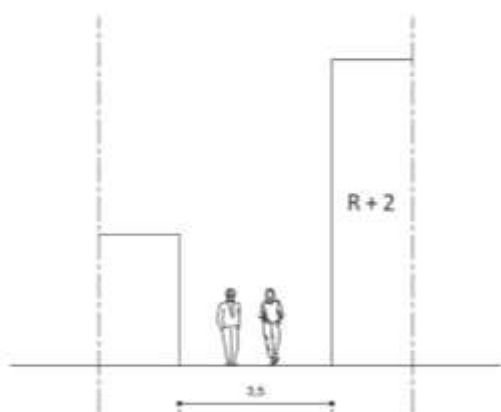
a. Voies principales (accueillant notamment les Souks) :

Coupe : Rue Hachelfa



66

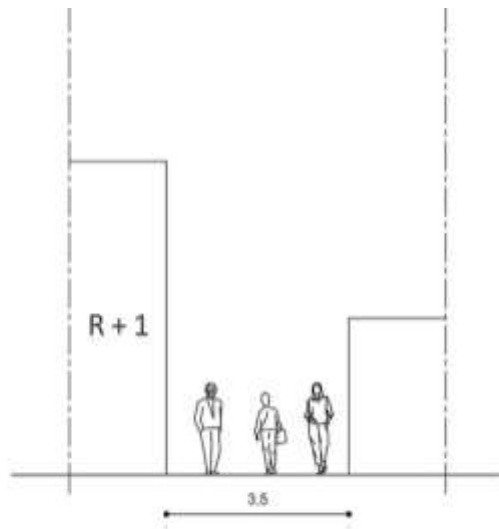
Coupe : Souk El Caid



⁶⁶ A.F / URBAPLAN, 2020.

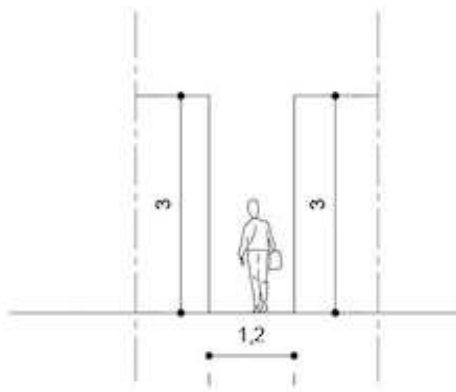
b. Voie secondaire (ruelles) :

Coupe : Rue de l'église



67

c. Impasses :



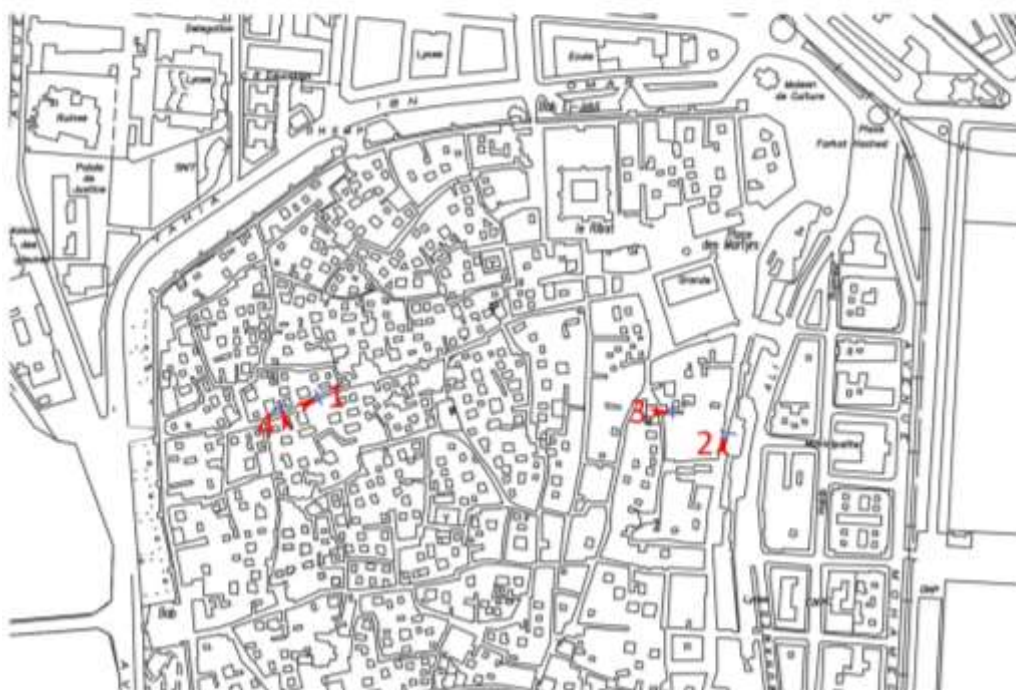
68

⁶⁷ A.F / URBAPLAN, 2020.

⁶⁸ A.F / URBAPLAN, 2020.

4.2.1.4. Localisations des coupes

Coupes: typologies des voies



Coupe 1



Coupe 2

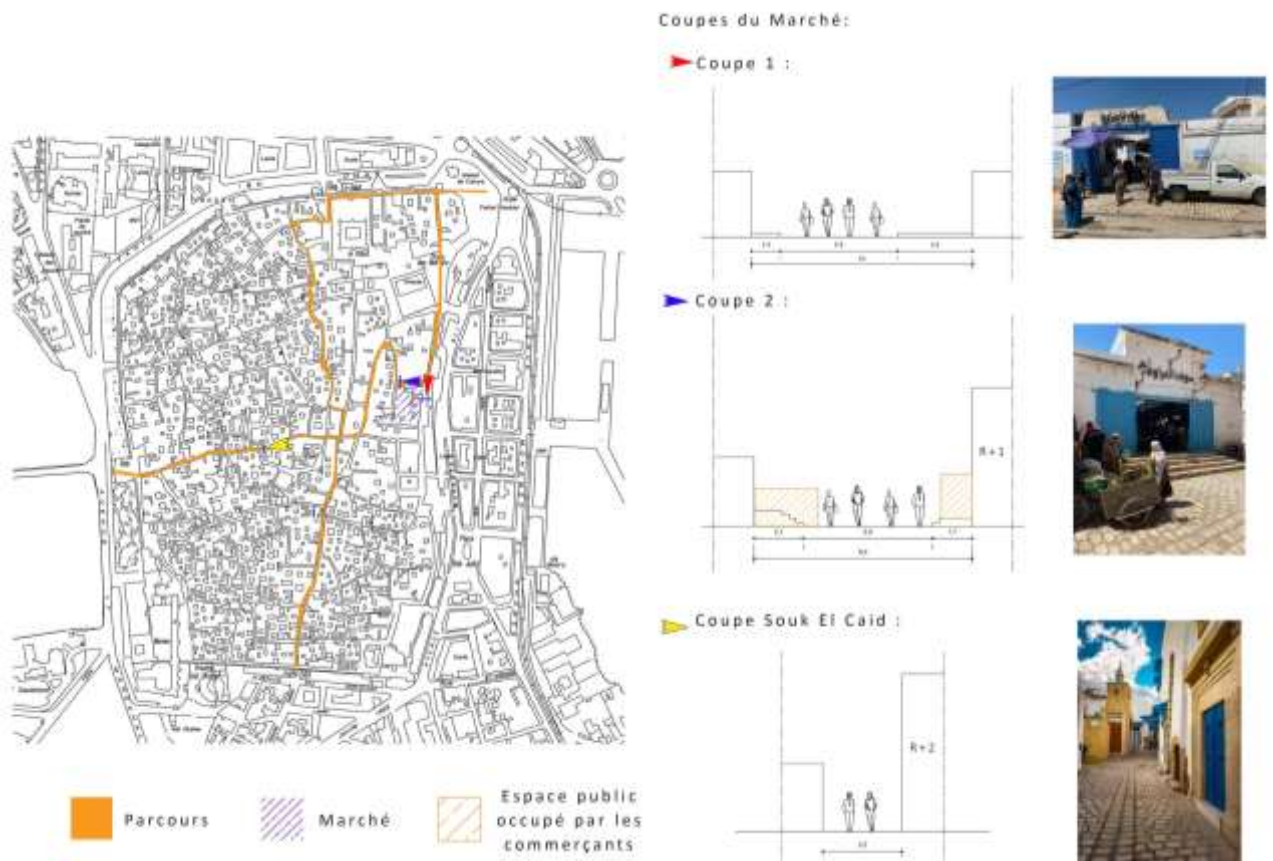


Coupe 3



Coupe 4

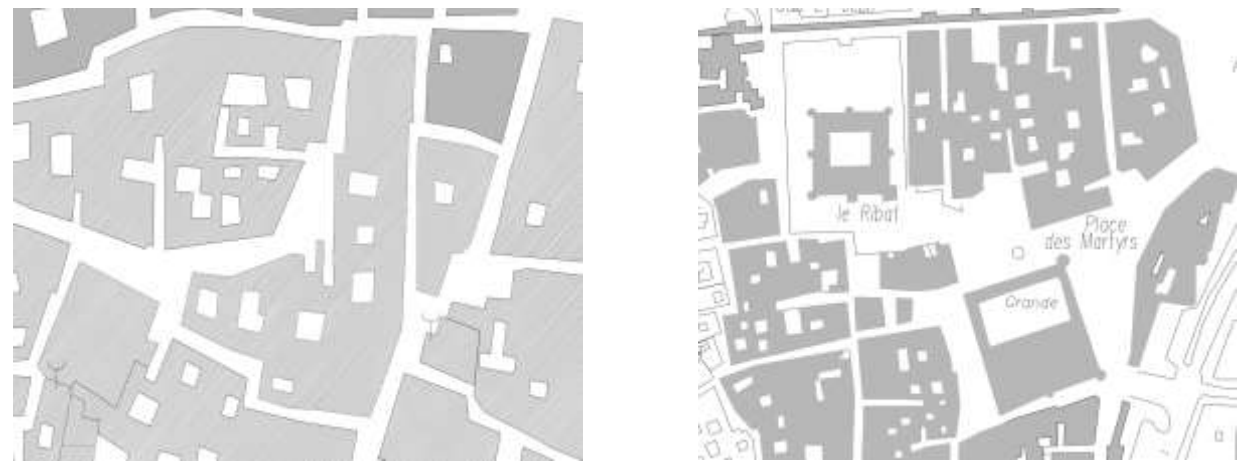
⁶⁹ A.F / URBAPLAN, 2020.



70

4.2.1.5. Élargissement de l'espace public

Ponctuellement la trame viaire se dilate et crée des placettes urbaines ou des esplanades, au sein de tissu très dense de la médina. Dans bien des cas ces élargissement se produisent autour de bâtiments spécifiques (mosquées, Fondouks, citerne, etc.) leur donnant une importance particulière comparativement au reste du tissu bâti.



Dilatation de l'espace public dans la médina

⁷⁰ A.F / URBAPLAN, 2020.



71

72

Dilatation de l'espace public autour de la Grande mosquée



74

Micro dilatation de l'espace public : placette en face du musée El Kobba

71 A.F / URBAPLAN, 2020.

72 A.F / URBAPLAN, 2020.

74 A.F / URBAPLAN, 2020.

4.2.1.6. Matérialités

a. Revêtements de sol :

Moellons de calcaire qu'on retrouve également au niveau des remparts extérieurs sur le flanc Est de la médina ainsi que sur les places qui font la transition entre la médina et son environnement (exemple : place Farhat Hached).



Plus ponctuellement, on trouve quelques rues et ruelles en enrobé bitumineux. Plusieurs sites arborent ce revêtement ; les impasses des zones d'habitation, la route intramuros longeant les remparts du flanc Ouest ainsi que les espaces de parking comme notamment à Bab el Gharbi.



76

b. Mobilier :

L'éclairage des espaces publics de la médina se fait à travers un unique modèle de lanterne semblable aux lanternes à gaz du XIX^e siècle, dispersé dans tout le tissu. Allumée elle produit une lumière chaude et agréable mettant en valeur l'atmosphère particulière du lieu.

Cependant plusieurs éléments peuvent être améliorés. Pour créer un éclairage satisfaisant il faudrait d'abord augmenter le nombre d'éléments installés. À l'heure actuelle, le réseau d'éclairage public est loin de couvrir l'entièreté de la médina est notamment dans les zones d'habitation.

⁷⁶ A.F / URBAPLAN, 2020.

Eclairage public :



On dénombre deux typologies de poubelles ; des conteneurs et des poubelles aux couleurs de la mairie. Toutes deux sont en plastique et détonne complètement avec le caractère de la médina mais également avec l'esthétique de l'éclairage public

Poubelles publiques :



L'absence quasi-totale de bancs publics du tissu de la médina est également caractéristique. En effet, cette catégorie de mobilier urbain n'existe pas forcément dans ce type d'organisation urbaine ; et on notera aussi que d'autres éléments se substituent à la fonctionnalité du banc :

En premier lieu, les nombreuses terrasses de cafés – souvent très populaires - débordent dans bien des cas sur l'espace public et offrent la possibilité de s'arrêter. Ensuite murets et excroissances du bâti forment des surfaces planes souvent appropriés par la population et sont utilisés comme des bancs.

⁷⁷ A.F / URBAPLAN, 2020

⁷⁸ A.F / URBAPLAN, 2020

Chaises privées et banquettes bâties :



79

c. Végétation :

Traditionnellement les médinas ne proposent que très peu de végétalisation au sein du domaine public, préférant au contraire développer cet aspect dans le domaine privé. Ponctuellement cette végétation du domicile déborde sur l'espace public et verdit sporadiquement les rues.



80

Végétation privée sur le domaine public

On remarque aussi la plantation ponctuelle d'arbres et d'arbustes au sein des espaces alentours de la grande mosquée, du Ribat et de la place Sidi Yahia.

⁷⁹ A.F / URBAPLAN, 2020

⁸⁰ A.F / URBAPLAN, 2020

Parallèlement à ce phénomène trois dynamiques végétalisantes se distinguent. Une d'entre elle est portée uniquement par la collectivité publique ; la plantation ponctuelle d'arbres et d'arbustes au sein des espaces alentours de la grande mosquée, du ribat et de la place Sidi Yahia.



Végétalisation plantée et entretenue par la collectivité aux alentours de la grande mosquée

Parallèlement, il est possible d'observer différents aménagements produits par les habitants. Forme de témoignage de la volonté et l'envie des citoyens de végétaliser les rues de la médina et de participer à son embellissement, on aperçoit ponctuellement l'appropriation de l'espace public par le voisinage via des micros aménagements.



Compilation des éléments du mobilier urbain

⁸¹ A.F / URBAPLAN, 2020.

⁸² A.F / URBAPLAN, 2020.



4.2.1.7. Fonctions et usages des espaces publics de la Médina

Les fonctions urbaines supportées par les espaces publics “classiques” se matérialisent à travers des logiques propres au monde arabo-musulman. Ainsi, suivant les chercheurs C. Sebastiani et Y. Turki : « On assiste aussi à l'émergence du « public » dans des lieux complexes non nécessairement conçus selon la nomenclature des espaces publics occidentaux. Il s'agit d'espaces bâtis ayant des fonctions de culte ou occupés par des activités de services qui supportent également la fonction d'espace public, à l'instar de la mosquée, du hammam, du coiffeur ou du café.»⁸⁵

Ainsi la fonction socialisante de l'espace public se retrouve déplacée de l'espace public vers des espaces bâtis proposant d'autres fonctions. L'objet du Souk, par exemple, est à cheval entre ces deux dynamiques. En effet, s'il prend place sur des zones de propriété publique, sa fonction principale est économique tout en soutenant une fonction socialisante inhérente.

⁸⁵ C. Sebastiani, Y. Turki : Espace (s) public(s) en Tunisie. De l'évolution des politiques aux mutations des pratiques, 2016.

On observe ainsi un débordement des commerces et des terrasses de café sur l'espace public. Ces espaces portent en eux des fonctionnalités propres à l'espace public mais sont, dans le cas des médinas, reliés à une activité commerciale. Le faible degré d'aménagement des espaces publics traditionnels renforce la motivation des commerçants à se les approprier. Cela fait de ses derniers des « responsables » assurant un certain contrôle sur ces espaces.⁸⁶ Les observations de terrains témoignent également d'une appropriation de l'espace public à proximité des habitations par la population via l'installation de mobilier léger.



87



88

Appropriation de l'espace public par l'activité commerciale et de petite restauration

⁸⁶ C. Sebastiani, Y. Turki : Espace (s) public(s) en Tunisie. De l'évolution des politiques aux mutations des pratiques, 2016.

⁸⁷ A.F / URBAPLAN, 2020.

⁸⁸ A.F / URBAPLAN, 2020.

Ponctuellement l'espace public est également utilisé par des marchands ambulants s'installant temporairement mais avec systématisme.



⁸⁹ Marchand ambulant

En période électorale, les rues les plus fréquentées et celles des marchés, acquièrent également une fonction de lieu d'expression⁹⁰. En effet, étant centrales et à forte densité, ces rues servent alors pour l'affichage urbain et la présentation des listes électorales.

Parallèlement à ces dynamiques les espaces publics sont principalement utilisés dans une logique de distribution des flux de déplacement piéton.

4.2.1.8. **Éléments de rupture et de connexion entre la médina et les tissus avoisinants**

Plusieurs objets urbains créent une distanciation entre le tissu médinal et son contexte immédiat :

D'abord par le fait que son espace est complètement borné des murailles qui limitent son ouverture au-delà de cette structure. (9 ouvertures incarnent les seuls liens directs de communication entre la médina et sa périphérie). Ensuite, l'espace est immédiatement fracturé par une large chaussée particulièrement fréquentée. Ainsi on se trouve dans un cas de double délimitation mettant à mal la porosité de la médina avec le reste de la ville. Enfin, les tissus urbains voisins détrônent passablement de celui de la médina par la présence d'importantes variations de hauteurs du bâti et de ruptures importantes au niveau des styles architecturaux.

⁸⁹ A.F / URBAPLAN, 2020.

⁹⁰ C. Sebastiani, Y. Turki , *Op. Cit.*

Éléments générateurs de ruptures :

- Route très fréquentée,
- Large emprise avec peu de porosité piétonne,
- Paysage urbain hétérogène.



91



92

Connexions :

Il s'agit ici de mettre en avant le rôle structurel des espaces public comme moyen d'articulation entre le tissu traditionnel et le reste de la ville.

⁹¹ Google Street view, 2020.

⁹² A.F / URBAPLAN, 2020.

L'exemple de la place Farhat Hached, qui à travers son élargissement (au sol mais également en termes d'ouverture visuelle) permet de joindre les espaces publics de la médina et ceux du quartier européen, constitue un parfait exemple de « connexion ». Cette place, bien que fracturée en elle-même par une surabondance de fonctions, permet d'unifier les espaces limitrophes des quartiers voisins.



⁹³ Place Farhat Hached

Un autre type de connexion se fait ressentir via un paysage architectural proposant une certaine cohérence : Dans le but d'entrer en écho avec le style traditionnel de la médina, nombre de bâtiments construits durant la période du protectorat, au sein de la trame urbaine européenne, sont de style néo-mauresque. Ainsi visuellement, un thème esthétique cohérent se fait ressentir créant un sentiment de continuité.

Bien que la médina soit un artéfact particulièrement minéral, la végétalisation de ses abords s'inscrit dans la structure verte du centre-ville. On remarque une séquence d'aménagement :

Murailles → jardin publics → structure centrale d'alignement d'arbre.

Le développement de cette systématique amène une connexion visuelle discrète entre l'espace de la médina et les quartiers voisins. Ponctuellement un aménagement identique de part et d'autre de la chaussée présente un potentiel d'élément connecteur. Le choix d'adopter le même langage (aménagements, revêtement du sol, végétation) crée une cohérence visuelle certaine. Cependant ces deux dynamiques sont cantonnées sur des zones ponctuelles et ne forment pas une logique continue.

⁹³ A.F / URBAPLAN, 2020.



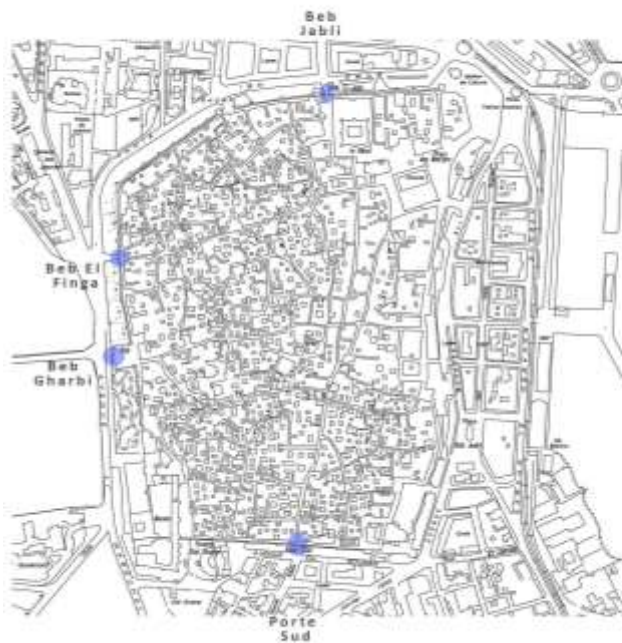
94

Aménagement de part et d'autre de la route créant une continuité

En ce qui concerne les flux de déplacements, les portes et ouvertures de la médina incarnent les interfaces principales entre la médina et le reste de la ville.

Localisation des portes :

Portes existantes de la Medina



Beb El Finga



Beb El Jabli



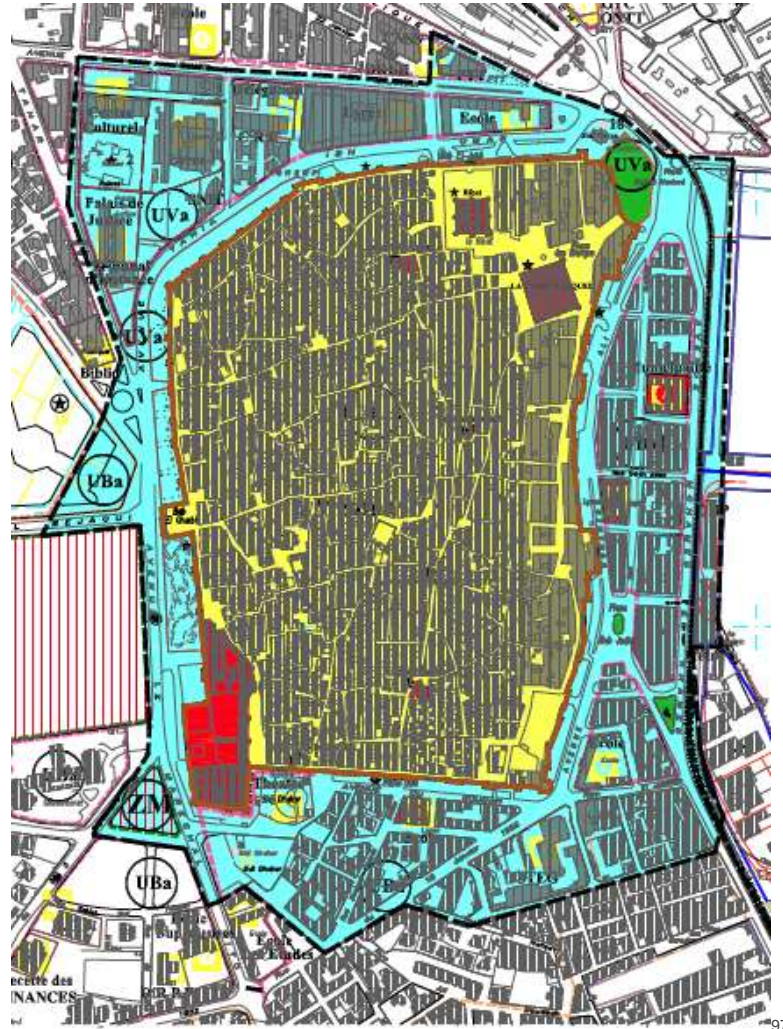
Beb Gharbi



Porte Sud

⁹⁴ Google street view, 2020

Nous rappelons qu'en 2010, une zone tampon d'environ 200 m autour de la médina a été instaurée⁹⁶. Cette mesure élargi le règlement en vigueur dans la médina à ses espaces limitrophes et notamment en ce qui concerne les règles d'urbanisme. Cela se matérialise par exemple par une norme en ce qui concerne la hauteur du bâti ou encore par une charte de couleur pour les façades. Indirectement cette nouvelle législation a créé un environnement particulièrement propice à l'intégration de la médina dans les tissus environnants. Cependant, les bâtiments construits avant cette loi n'ont pas l'obligation de s'y plier réduisant passablement son effet.



Extrait du Plan d'aménagement Urbain de 2008 (Zone Médina)

En définitive nous pouvons relever le rôle structurant des espaces publics et du paysage urbain dans la connectivité de la médina avec son contexte, bien que beaucoup d'éléments perturbateurs soient à déplorer.

⁹⁶ Un arrêté similaire, instaurant un périmètre de sécurité autour de la Médina avait mis en place au tout début de la période coloniale (1882) selon les différentes études universitaires que nous avons consultées.

⁹⁷ Jalel .Abdelkafi, Plan d'aménagement urbain de la ville de Sousse, 2008.

Schéma récapitulatif :



Légende

-  Structure arboré
-  Jardin public
-  Place (Sidi Yahia) Farhat Hached
-  Zone tampon
-  Aménagement semblable
-  Murailles
-  Ouvertures
-  Continuité du réseau routier
-  Réseau viaire structurant de la medina

98

⁹⁸ A.F / URBAPLAN, 2020.

4.2.1.9. Enjeux propres aux espaces publics de la Médina

L'espace public de la médina de Sousse est un artéfact patrimonial en soi. Sa trame reposant sur un découpage des îlots d'habitation par un système de voiries sinueuses, exigües et piétonnes lui donne un caractère organique unique. Lorsqu'il parcourt ces rues, le visiteur découvre ce tissu historique non seulement visuellement mais également via ses autres sens. Ainsi l'espace public est peut-être le substrat central de l'expérience de la médina, et doit à ce titre impérativement être préservé et valorisé à travers le plan directeur des espaces publics.

Ils se caractérisent donc par :

- Une dominante piétonne propre à la déambulation traversant un tissu commercial et patrimonial.
- Un traitement de bonne facture et relativement préservé : revêtement du sol calcaire - mobilier urbain (banc - éclairage) - traitement de la pente. Ces éléments relèvent du cadre patrimonial.
- Un espace public très majoritairement minéral en raison de sa constitution historique et identitaire. Par la suite son caractère particulièrement exigü n'a pas engendré une volonté de végétalisation.
- Une production historique et identitaire de l'espace public consistant notamment en l'appropriation de ce dernier par les commerçants et les restaurateurs. De cette dynamique découle une forte fréquentation des axes accueillant ces services. La faible utilisation des autres voies crée un contraste particulièrement frappant.
- Le rôle structurant d'édifices tels que les mosquées, les hammams, les cafés et les souks accueillant les fonctionnalités socialisantes.

De ces éléments découlent plusieurs enjeux :

- Une valorisation du caractère piéton aujourd'hui mis en danger par la très forte fréquentation du site ainsi que par la présence de deux-roues motorisées source de nuisances (sonores, olfactives, dangerosité).
- La requalification des éléments structurels de l'espace public : uniformisation du revêtement du sol traditionnel - remise en valeur du mobilier urbain - rendre le réseau d'éclairage public fonctionnel, cohérent et esthétique.
- Incorporer une donnée végétale ponctuelle de l'espace public sur des sites identifiés et s'y prêtant particulièrement dans l'optique de contraster le caractère particulièrement minéral de cet espace et d'y apporter une touche de fraîcheur.
- Cette végétalisation peut s'inscrire dans une dynamique de mise en valeur des édifices structurels dans la médina à travers la requalification des espaces publics qui s'y juxtaposent.
- En définitive, ces enjeux ont d'une part vocation à améliorer les conditions de vie des habitants mais également à maintenir et à valoriser le fonctionnement historico traditionnel des espaces publics de la médina de Sousse.
- Il est indispensable de garder à l'esprit que cette zone est particulière et régentée par une juridicité propre. Par ailleurs, les habitants et les commerçants semblent avoir des codes de conduites tacites qui échappent souvent aux personnes étrangères à la Médina.

4.2.2. Centre-ville / Centre-ville européen / Trocadéro

4.2.2.1. Implantation et forme urbaine



Ces quartiers qui se déploient le long de la muraille Est et Nord de la Médina sont connectés avec celle-ci via les portes Bab El Jabli, Bab Bhar / place Sidi Yahia, côté nord ; et Bab Jedid vers l'Est. Le Centre-ville constitue un tissu remarquable de la ville par sa situation stratégique comprise entre le port de Sousse et sa Médina.

Il constitue la façade maritime de la ville et reste empreint d'une forte identité coloniale. Son caractère

linéaire orienté nord / sud octroie à cet espace une géométrie particulièrement organisée qui contraste fortement avec la typologie médinale. Relativement plat, ce quartier est parfaitement calé sur la topographie horizontale du port de Sousse.

Le centre-ville européen fut structuré durant le protectorat à partir de l'avenue de la Quarantaine (Av Habib Bourguiba), puis de l'avenue Jules Ferry (Av de l'Indépendance). Il constituait jusqu'à la fin des années 1990 l'essentiel du pôle économique et administratif de la ville. L'avenue Habib Bourguiba, démarre au sud par le carrefour de l'ancienne place Pichon, au centre de laquelle s'érige la statue équestre du premier président tunisien. Au nord, l'avenue débouche sur Boujaafar et la place des villes jumelées. Le parc Charles Nicolle (aujourd'hui nommé parc Boujaafar) s'inscrit dans la parallèle ouest de l'avenue Habib Bourguiba et domine à la fois l'urbain et le balnéaire.

L'avenue Habib Bourguiba a été en grande partie reconstruite entre les années 1990 et 2010. Les constructions de la période coloniale ont été remplacées par des édifices modernes aux larges façades vitrées et aux fonctions multiples : Sièges de banques, assurances, immeubles bureautiques. L'hôtel Sousse Palace, autrefois célèbre pour ses 11 étages et son caractère moderne a été partiellement rejoint en hauteur par d'autres édifices, octroyant ainsi au centre-ville un tissu urbain très hétéroclite dont les hauteurs varient entre R+2 et R+11. Cette hétérogénéité est vécue par la majorité des citoyens comme une « défiguration » de leur centre-ville.

Des palmiers structurent de part et d'autre l'axe de l'avenue Habib Bourguiba et des Ficus ont été plantés le long des artères principales.

4.2.2.2. Morphologie des espaces publics

a. Les tracés :

Le réseau viaire du centre-ville s'organise essentiellement autour de trois artères linéaires en forme de fourchette : L'avenue Mohamed Ali El Hammi, qui longe les remparts de la Médina ; la rue Habib Thameur, au milieu ; et l'avenue Mohamed V qui longe le port. Autour de ces artères, le bâti, essentiellement de type jumelé, se présente sous la forme de larges façades urbaines parfaitement alignées sur la voie publique.

Au centre-ville, les dimensions des emprises des voies sont moyennes et les hauteurs du bâti relativement basses variant de R+1 à R+6. Beaucoup de bâtisses de la période coloniale ou postcoloniale subsistent (certaines sont dans un état de délabrement avancé) et confèrent à ce quartier une certaine homogénéité à comparer avec son voisin nord : le centre-ville européen. Des ficus et des palmiers sont plantés tout au long des voies principales et des zones de parkings sont occasionnellement délimitées le long des remparts de la médina.

En centre-ville européen, le réseau viaire du tracé perpendiculaire formée par l'avenue Habib Bourguiba et l'avenue M'hamed Maarouf constitue le cœur des espaces publics structurants.

b. Typologie de la trame viaire :



Le réseau viaire obéit essentiellement à deux principes :

1) La trame orthogonale qui caractérise l'urbanisme colonial issu de l'hygiénisme, notamment les trois artères parallèles qui structurent le centre-ville (Av Mohamed Ali El Hammi, rue Habib Thameur, Av Mohamed V) et le tissu urbain formé par l'Av Habib Bourguiba et le rue Amilcar. Ce dernier ayant fait l'objet d'une piétonisation des rues de Remada et d'Italie au début des années 2000.

2) Le tracé de type Haussmannien radioconcentrique formé par les cinq artères qui prennent naissance à partir de l'actuelle place des Douanes : (de gauche à droite : la liaison Place Farhat Hached – Place des Douanes, rue Ali Belhouane, rue de l'Indépendance, rue Ali Bey et rue Abdallah Zoubeir).

Ces rues rayonnantes sont entrecoupées par des voies secondaires Est – ouest qui rejoignent le front de mer ; cependant la zone du littoral comprise entre le port nord et la place des Villes Jumelées (surnommé Bhar Ezzebla) n'occupe pas la place qu'elle mérite eu égard de son emplacement stratégique. Cette portion importante du littoral fait l'objet d'une forte attention municipale et présente un enjeu stratégique de développement d'espaces publics de qualité.

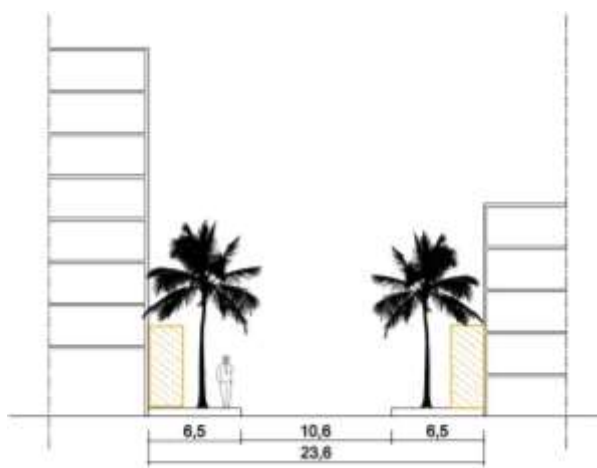
4.2.2.3. Dimensions et caractéristiques des espaces publics :

Les voies principales du centre-ville ont fait l'objet de plantations d'alignement (palmiers ou Ficus) dont la grande majorité date de l'époque coloniale. Ces plantations d'alignement qui font référence à plusieurs villes méditerranéennes de la rive nord caractérisent ces nouvelles artères basées sur la géométrie, le rythme et l'ordonnement qui contrastent fortement avec le tissu médinal.

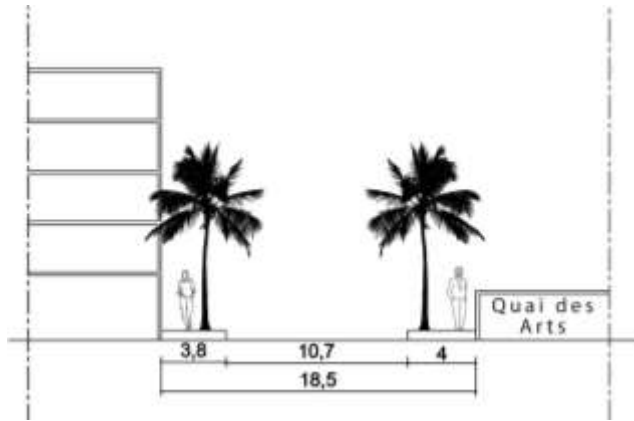
L'essentiel du tracé urbain repose sur un tramage quadrilatéral qui prend naissance à partir de l'épine dorsale constituée par l'Av L.S Senghor. Au sein du quartier Trocadéro, l'avenue de la République et l'avenue M'hamed Maarouf structurent les voies secondaires qui forment des tracés réguliers donnant naissance à des îlots urbains plus ou moins structurés. Certaines constructions coloniales remarquables subsistent mais beaucoup ont été remplacées par des immeubles d'habitations et de bureaux à partir des années 1980.

a. Voies principales :

Coupe : AV Habib Bourguiba



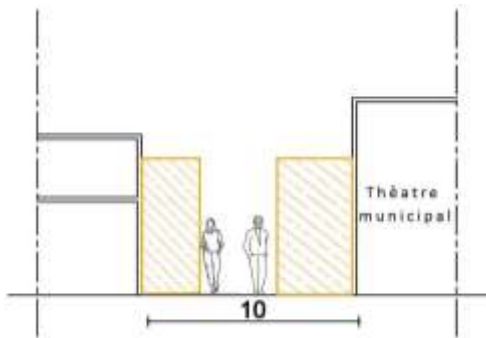
Coupe : Rue Mohamed V



b. Voies secondaires :

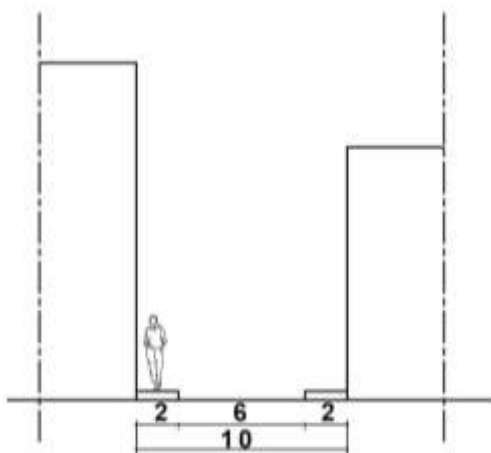
- Piétonne :

Coupe : Rue Braunschweig



- Véhiculaire :

Coupe : Rue Khaled Ibn Walid



4.2.2.4. Matérialités

a. Revêtements du sol :

Les revêtements des sols au centre-ville ont souvent fait l'objet de débats au sein des différents conseils municipaux qui se sont succédés : La notion de continuité fait aujourd'hui cruellement défaut au centre-ville. On assiste à une sorte de patchwork de différents matériaux qui peuvent néanmoins se classer en trois catégories dominantes :

1) Les revêtements à base de ciment : différentes dalles lisses (teintées de plusieurs coloris ocres jaunes, rouges, gris) ou rugueuses (à base de petits cailloux d'oueds aux teintes allant des tons jaunâtres au marrons foncés). Les dimensions sont elles aussi très variables et sont généralement carrés (30 x 30 cm à 60 x 60 cm).

2) Les revêtements à base de pierre calcaire blanche (type Médina) posées avec un joint en ciment noir et dont les dimensions varient sensiblement entre 15 x 15 cm et 20 x 20 cm. Ils sont parfois rectangulaires (15 x 25 cm) posés en quinconce.

3) Les revêtements industriels de type « autobloquant » présents sous plusieurs formes qui s'emboîtent entre-elles (rectangles ; forme de I –avec ou sans ondulations- ; écailles ; trèfles...), les deux coloris qui dominent le marché sont le gris et le rouge brique. Ces revêtements ont connu leur apogée au début des années 2000 pour leur production en masse, leur homogénéité globale et surtout leur technique de pose sur un lit de sable permettant de les déposer à tout moment pour intervenir sur les réseaux ou modifier la géométrie des trottoirs... Les revêtements des trois catégories sont parfois combinés entre eux pour – voire même « rehaussés » par d'autres matériaux plus « nobles » pour souligner le caractère prestigieux de certains espaces...



1



2



3



Les changements de types de revêtements n'obéissent pas à une logique spatiotemporelle et ne traduisent pas un changement de tissu urbain. L'aspect ponctuel est toujours privilégié par rapport à la lecture de l'ensemble.

b. Mobilier :

L'éclairage :

- L'éclairage des voies véhiculaires se fait par deux types :

Type1 : On le retrouve essentiellement devant la municipalité de Sousse et tout au long de l'Av Habib Bourguiba.

Type2 : On le retrouve dans le reste des espaces publics.

- L'éclairage du Quai des Arts se fait aussi par deux autres modèles (*Type A* et *Type B*).

Type :1



Type : 2



Type : A



Type : B



101

Voies véhiculaires

Quai des Arts

Poubelles publiques :



On distingue 3 modèles de poubelles : deux sont de la même typologie avec des couleurs différentes qui sont celles de la mairie de Sousse. Un autre modèle (les grandes poubelles vertes) qui occupent moins l'espace public par rapport au petit modèle et se situent essentiellement dans les artères secondaires et résidentielles ou dans les zones qui comportent des activités de restauration...

¹⁰¹ A.F / URBAPLAN, 2020.

Bancs publics :



103

En ce qui concerne les bancs publics, on dénombre un seul modèle qui se présente dans deux aménagements différents.

Plots anti-stationnement :



Des bacs à fleurs et des plots en béton font régulièrement office de barrières pour dissuader le stationnement anarchique sur les trottoirs. Le manque de parkings pose un vrai problème dans cette zone du centre-ville.

c. Végétation :

On distingue deux types de plantations d'alignement sur les trottoirs : le palmier et le ficus.



¹⁰³ A.F / URBAPLAN, 2020.

4.2.2.5. Fonctions et usages des espaces publics

Depuis l'expansion urbaine de la fin des années 1990, le centre-ville a progressivement connu une sorte de déclin dans ses activités de commerce et de services. L'émergence de nouveaux immeubles le long de la route touristique a accéléré le processus de délocalisation de certaines professions libérales et grand nombre d'enseignes commerciales. On assista alors progressivement à une paupérisation du centre-ville et l'émergence de services populaires essentiellement liés à la restauration rapide, à la maroquinerie bon marché et aux services de téléphonie mobile...

4.2.2.6. L'appropriation de l'espace public

L'appropriation de l'espace public par les activités commerciales et de restauration rapide est un phénomène qui s'est amplifié après la révolution (2011). Le quartier de Trocadéro reste jusqu'aujourd'hui très axé sur les activités de services. La composante résidentielle y est assez faible. Plusieurs administrations aussi bien étatiques que du secteur privé y sont installées. Il existe aussi des lieux d'enseignement et une composante commerciale essentiellement rattachée aux activités de service.



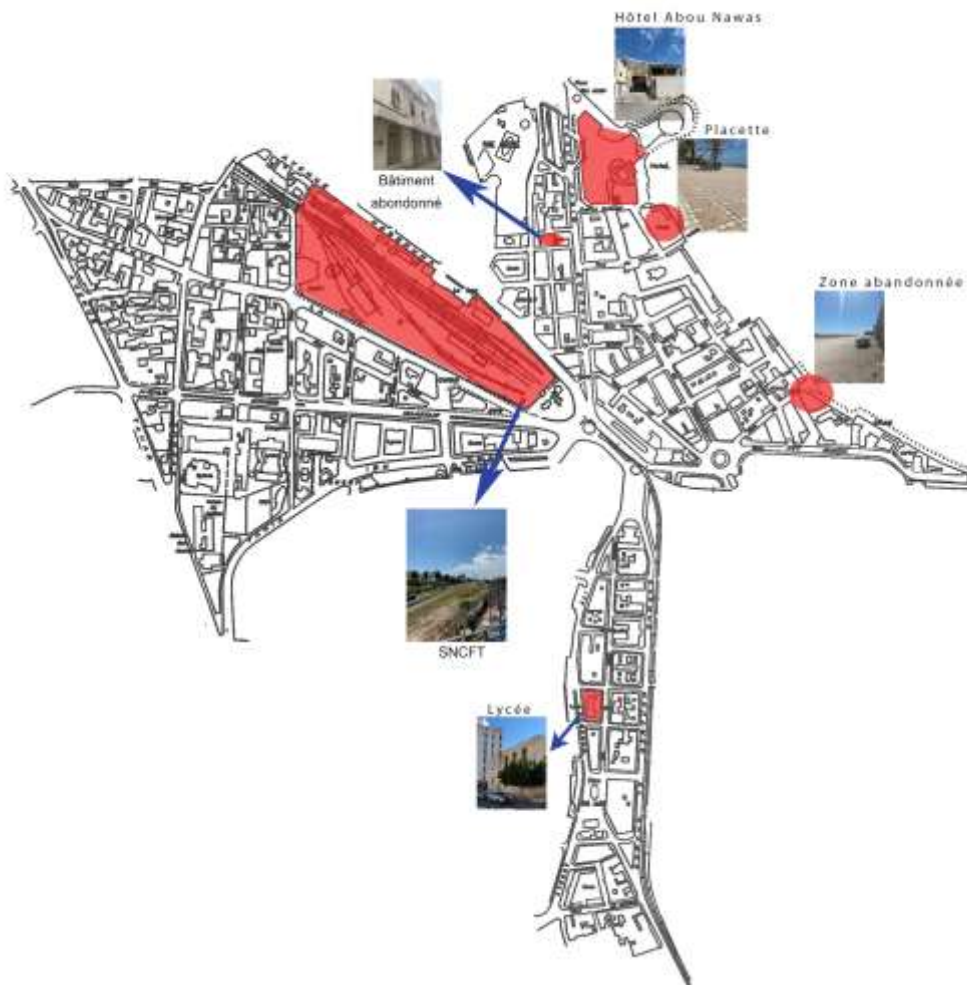
Phénomène récurrent de l'appropriation des espaces publics par les commerçants¹⁰⁶

Ponctuellement, l'espace public est utilisé par les commerçants, les cafés et les marchands ambulants qui s'installent de façon régulière et permanente sur les places et les trottoirs. Cela crée beaucoup de gêne et de désagréments aussi bien du côté des riverains que pour les passants. Petit à petit, ce phénomène participe à l'éloignement du soussien de son centre-ville qui lui préfère, dès qu'il en a les moyens, des espaces péri-centraux tel que Khézama ou l'axe de la route touristique qui comporte de plus en plus de galeries commerciales et de salons de thés huppés.

¹⁰⁶ A.F / URBAPLAN, 2020.

4.2.2.7. Éléments de rupture et de connexion avec les tissus avoisinants

Ruptures :



107

Les principaux éléments de ruptures sont sans doute liés aux usages et aux fonctions qui vivent un déclin rapide, aussi du fait de la délocalisation progressive des activités culturelles. Le seul point d'attache de l'ensemble des soussiens avec l'avenue Habib Bourguiba réside aujourd'hui en la subsistance de son théâtre municipal et de quelques sièges de banques et d'assurances.

La frange du littoral enclavée par l'ancien hôtel Abou Nawas Boujaafar (actuellement fermé pour travaux arrêtés) constitue depuis longtemps un obstacle pour la continuité de la promenade allant de la corniche de Boujaafar vers le centre-ville. L'abandon de plusieurs bâtiments (dont certains pourraient avoir un intérêt patrimonial) constitue aussi des points de ruptures visuelles qui accélèrent le phénomène de la paupérisation du centre-ville. Enfin, les problèmes liés au manque de stationnement n'encouragent pas les soussiens à se rendre au centre-ville particulièrement durant la saison estivale où le phénomène des embouteillages est amplifié par la présence de nombreuses voitures étrangères...

¹⁰⁷ A.F / URBAPLAN, 2020.

Connexions :

La place Sidi Yahia et le Quai des Arts sont deux espaces publics à forte connectivité. La place Sidi Yahia continue à jouer un rôle d'interface entre la Médina et le centre-ville européen. Son rôle transitoire lui confère un statut central qui pourrait être mis en exergue dans une échelle plus large de mise en valeur du centre. L'avenir de la gare de Sousse sera déterminant dans la reconfiguration des connexions entre la Médina et la ville européenne ; la place Sidi Yahia aura alors un nouveau rôle à jouer dans la réécriture de cet ensemble urbanistique à fort potentiel public.

Le quai des Arts représente quant à lui un autre type de connectivité. Sa position face à la Méditerranée est déterminante pour une lecture de la ville à partir de la mer. Si le port commercial est un jour délocalisé et remplacé par une marina touristique, le Quai des Arts jouera alors pleinement sa fonction d'accueil et de liaison entre la mer et la ville.

4.2.2.8. Enjeux des espaces publics

Bien que le centre-ville connaisse ces derniers mois une nette amélioration de sa propreté et de l'entretien de ses espaces verts, il n'en demeure pas moins que beaucoup reste à faire pour réconcilier les soussiens avec leurs espaces publics. La reconquête du centre-ville passera inéluctablement par une réécriture assez importante de ses espaces publics. La piétonisation de certaines zones en intelligence avec l'étude de circulation et de stationnement qui sera prochainement lancée pourrait constituer un enjeu essentiel du centre-ville. Par ailleurs sa connectivité avec des pistes cyclables pourrait progressivement le rajeunir et amorcer le phénomène de gentrification qui lui serait salvateur.

Enfin, sur le plus court terme, une charte des matérialités et une campagne de végétalisation permettrait de renforcer l'attractivité de certains parcours et d'améliorer très rapidement le sentiment général de cohérence entre les différentes entités qui présentent un potentiel et un enjeu.

4.2.3. Capace grande/ Capace Piccolo / Corniche / Médina porte sud

4.2.3.1. Implantation et forme urbaine



Bien que les tissus urbains des quartiers de Capace Grande et Corniche diffèrent sensiblement dans leur genèse et leur structuration. On peut facilement les associer du fait de leur proximité géographique et de leur continuité. Capace Grande étant légèrement en hauteur, le quartier occupe jusqu'à aujourd'hui un territoire très symbolique de la ville de Sousse. Malgré le délabrement de son cadre bâti, il reste chargé de mémoire et d'histoire ; une partie importante de son urbanité subsiste.

Séparés par la rue Naceur Bey, les deux quartiers de Capace Grande et Corniche occupent la deuxième position par rapport au littoral formé par la plage Boujaafar. Ils constituent de ce fait des tissus de connexions importants entre la ville et son littoral. Les deux tissus sont séparés de la zone touristique par le grand boulevard Abdelhamid Belkadhi. Les constructions dont les hauteurs varient majoritairement entre R+2 et R+5 prennent une connotation

touristique (petits hôtels, appartements pour estivants, restaurants, boutiques d'artisanats...) lorsqu'elles se rapprochent de ce boulevard structurant.

Capace Grande est essentiellement minéral du fait de la faible emprise de ses voies. En revanche, des arbres d'alignement sont plantés tout au long des voies principales : Av Hassouna Ayachi, rue Naceur Bey, blvd Abdelhamid Belkadhi, rue de Constantine...

Des parcs plus ou moins aménagés et entretenus entourent les immeubles résidentiels qui sont érigés depuis les années 1960 dans la pointe sud du quartier Corniche.

Les quartiers sud de la ville de Sousse prennent naissance en bas de la Médina et de Bab El Kebli. Ils sont bordés par le port à l'Est et par l'avenue du 15 Octobre 1963 à l'ouest. Leur topographie est légèrement inclinée

en allant vers l'Est et en rejoignant la mer. Les hauteurs des constructions peuvent varier entre R+2 et R+5 ainsi que la densité et le partage des îlots qui diffère au sein d'un même quartier.

Les grandes artères reçoivent des plantations d'alignement et ont des emprises confortables tandis que les rues secondaires sont très disparates et varient selon plusieurs critères (socioéconomiques ou si la zone est purement résidentielle ou mixte : services de proximité et habitations).

4.2.3.2. Morphologie des espaces publics

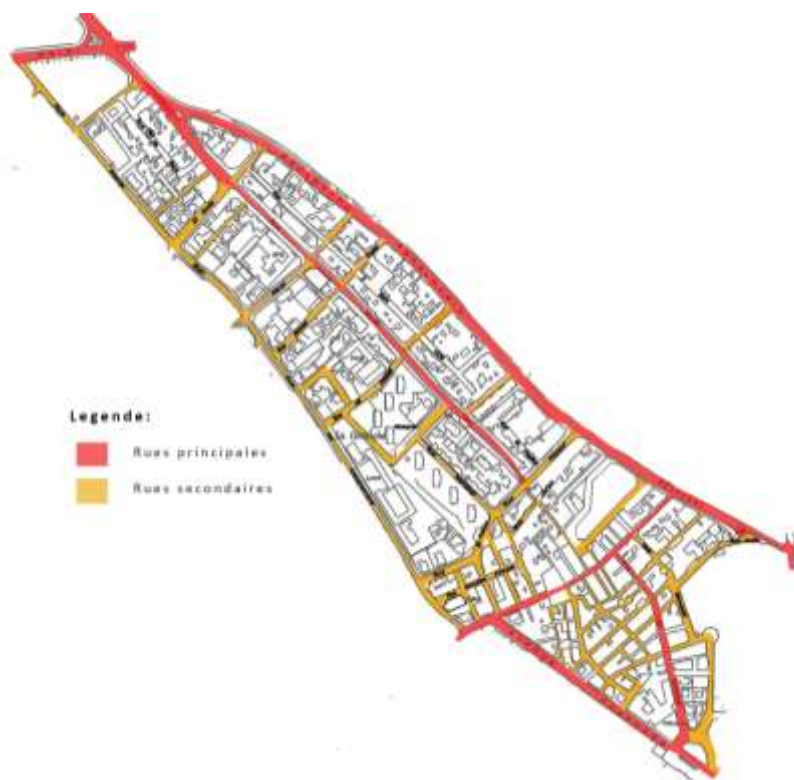
a. Les tracés :

Le réseau viaire est constitué essentiellement de trois grandes artères perpendiculaires au littoral : l'Av Hédi Chaker sur la corniche, le blvd Abdelhamid Belkadhi qui sépare Corniche de la zone touristique et la rue Mongi Bali, artère structurante du quartier.

Des voies perpendiculaires sont tout aussi structurantes, bien que secondaires : la rue El Qods, la rue Ribat et la rue Naceur bey constituent des pénétrantes Est – Ouest qui traversent l'ensemble du tissu urbain. Au-delà de la rue Naceur Bey, vers le sud, le quartier Capace Grande se distingue par un maillage urbain plus dense bien que la typologie du bâti présente plusieurs similitudes entre les deux tissus.

Les quatre quartiers de Bir Chobbek, Capace Piccolo, Médina porte et Port sud sont séparés entre eux par trois grandes artères :

b. Typologies de la trame viaire :



Trame viaire de Capace Grande et Corniche

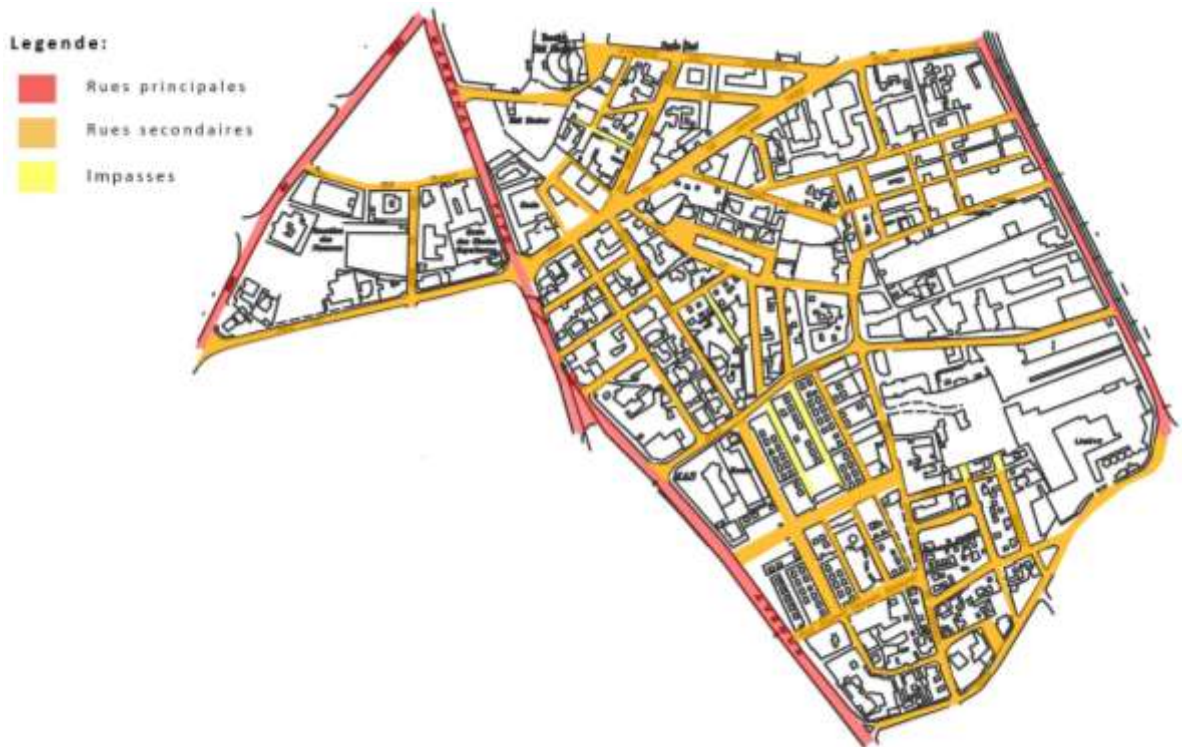


La trame viaire de Capace Grande



La densité du bâti / rapport plein et vide

109



Trame viaire de Capace Pico et Médina Porte sud¹¹⁰

¹⁰⁹ A.F / URBAPLAN, 2020.

¹¹⁰ A.F / URBAPLAN, 2020.

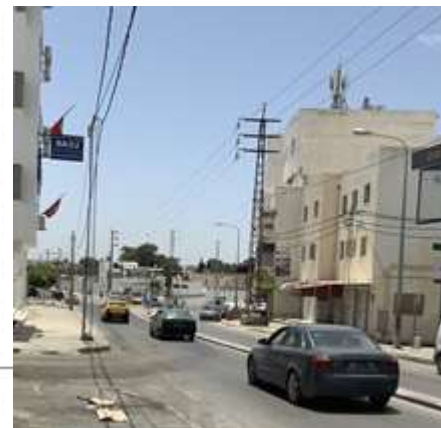
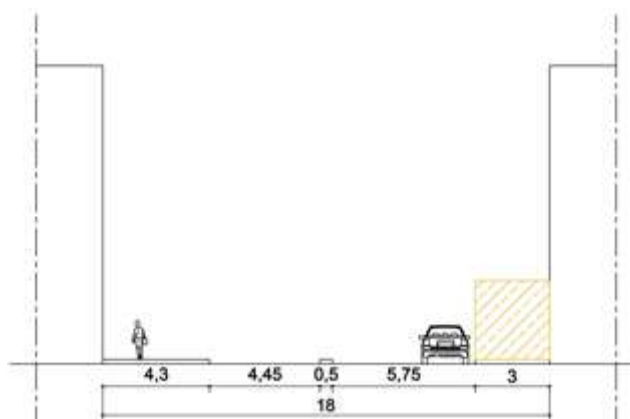
4.2.3.3. Dimensions et caractéristiques des espaces publics

a. Voies principales :

Coupe : Rue Mongi Slim

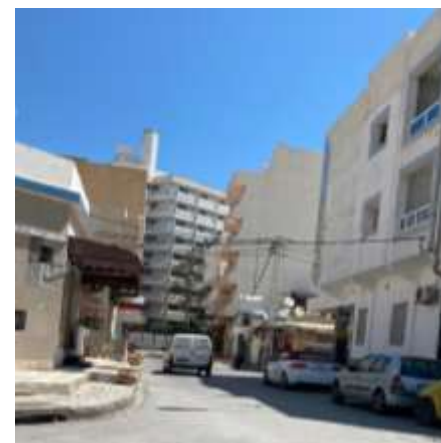
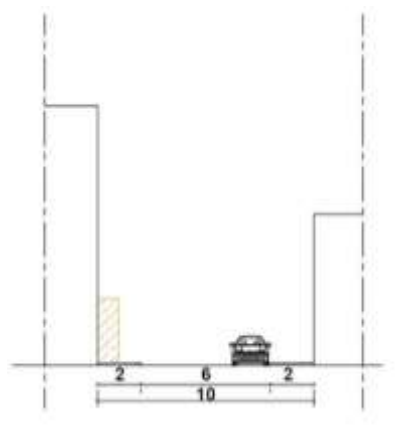


Coupe : Rue Abou El Kacem Echabi



b. Voies secondaires :

Coupe : Rue Ahmed Zaatir



4.2.3.4. Matérialités

a. Revêtements du sol :



Pavé autobloquant



Cimentage avec incrustation de
Carreaux de ciment teintés

b. Eclairage public et végétation:



Type d'éclairage public



Alignements de Ficus



4.2.3.5. Fonctions et usages des espaces publics



La fonction principale des quartiers de Capace Grande et Corniche est résidentielle. Toutefois, le long des grands axes structurants, des cafés et des commerces se déploient. Il s'agit essentiellement de commerces de proximité et de petits services de quartier qui occupent souvent les rez-de-chaussée de petits immeubles résidentiels, ou parfois les extensions et les garages de villas isolées. Les trottoirs sont très souvent assimilés à des extensions des commerces au détriment de l'espace public. Qu'il s'agisse de petits commerces d'alimentation générale, de boucheries, marchands de fruits et légumes ou autres commerces d'alimentation, les devantures, une partie des équipements de réfrigération et les présentoirs sont disposés sur les trottoirs tout au long de la journée.

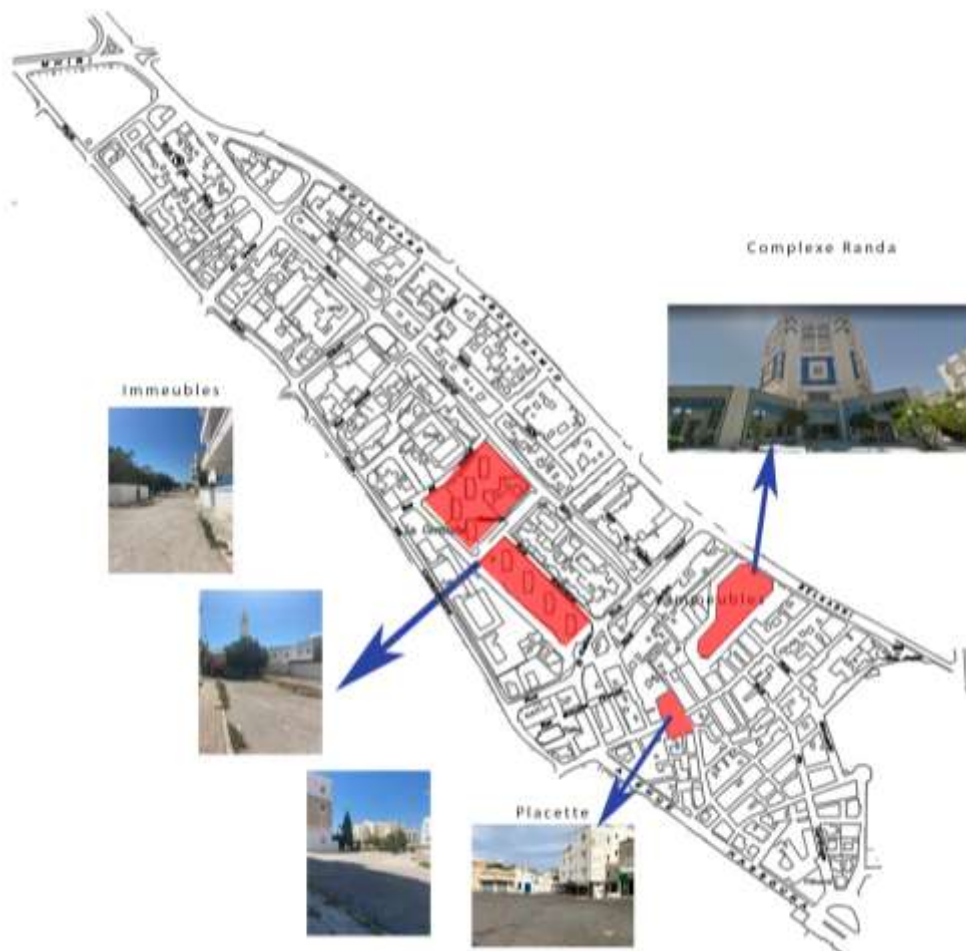
4.2.3.6. Appropriation de l'espace public par les habitants



Les quartiers sud de la ville restent encore assimilés à des zones mixtes où services et habitations se côtoient avec les activités portuaires. Des activités de services (réparations, mécaniciens, petits ateliers industriels) sont intégrées aux quartiers résidentiels.

4.2.3.7. Éléments de rupture et de connexion

Ruptures :



Au niveau du quartier Corniche, la rupture essentielle se fait ressentir du côté ouest du blvd Abdelhamid Belkadhi où la zone touristique laissée à l'abandon arbore un paysage chaotique qui crée une distance avec le littoral. Vers le sud, la zone d'immeubles de rapports présente une rupture typologique avec le bâti ; pourtant la présence d'espaces verts entretenus confère à la zone un statut de parc propice à la détente.

A Capace Pico, les ruptures existent naturellement à travers les disparités socioéconomiques entre les quartiers sud et les quartiers centraux. Ces dernières années une attention particulière a été accordée par la commune aux quartiers sud de la ville (réfection des chaussées, amélioration de la collecte des ordures...).



Les zones de ruptures de Capace Pico



Les zones de ruptures de Capace Grande

La grande rupture au niveau du quartier de Capace Grande est affirmée par la présence du *Centre Randa* dont la typologie est totalement hors contexte. Malgré les années écoulées depuis sa construction vers la fin des années 1990, cet édifice dont l'achèvement demeure assez flou n'a pas pu s'intégrer au quartier.

La faible distance qui le sépare de la typologie résidentielle originelle du quartier permettrait toutefois d'entreprendre des opérations de végétalisation qui pourraient à moyen terme atténuer l'incidence visuelle de cet édifice sur le paysage urbain avoisinant...

Connexions :

Les quartiers de Capace Grande et Corniche sont très connectés avec les tissus urbains avoisinants. Leur position à la fois centrale et qui domine le littoral leur permettrait de se régénérer rapidement dès que le cadre bâti de la zone touristique trouvera des solutions alternatives lui permettant retrouver une urbanité attractive.

4.2.3.8. Enjeux des espaces publics

Les enjeux de ces quartiers sont très importants eu égard au rapport des citoyens avec le littoral. La zone en front de mer actuellement délaissée devra faire l'objet d'une réflexion commune avec l'équipe en charge de l'étude de la révision du P.A.U. La porosité historiquement avérée des quartiers Capace et Corniche pourra jouer un rôle régulateur entre le centre-ville et le tissu urbain qui sera nouvellement créée sur le littoral. Il faudra toutefois veiller à la préservation des composantes patrimoniales qui subsistent dans ces deux tissus.

Pour l'heure actuelle, le quartier de Capace Grande a un grand besoin d'entretien et de régénérescence d'activités économiques qui lui permettront de résister à la pression des promoteurs dès que le tourisme reprendra le chemin de la croissance. Le petit marché pourrait constituer une opportunité intéressante de remise en valeur du quartier.



Végétalisation « alternative » - rue Victor Hugo



Le marché de Capace Grande

Plusieurs façades hétéroclites pourraient faire l'objet d'études en vue d'une végétalisation alternative (action publique / privée) à mener dans le cadre d'une étude paysagère sur un certain nombre d'artères dont notamment la rue Victor Hugo et la rue de Carthage.

Il est à souligner que plusieurs rues de Capace Grande pourraient être éligibles à la piétonisation, entre autres la rue des Dunes et la rue Victor Hugo. Un parcours piéton pourrait ainsi être créé entre Boujaafar et la Médina via le petit pont qui traverse le chemin de fer dans le prolongement de la rue Victor Hugo en allant vers Trocadéro. Un parcours traversant une partie du Sousse colonial peut être créé jusqu'à Bab Jebli ou Bab Bhar...

L'interdépendance entre les quartiers sud et les quartiers centraux a toujours existé : les quartiers sud étant assimilés aux services et à la manufacture légère, il y a toujours eu une grande porosité et une grande complémentarité entre les tissus urbains très proches aussi sur le plan géographique.

Le sud de la ville présente un enjeu de développement très important pour Sousse de par son tissu urbain à caractère hétéroclite. L'amélioration de la qualité de ses espaces publics et l'organisation partielle de certaines activités (sans toutefois l'asphyxier) lui permettrait de gagner en attractivité. Sa réconciliation avec sa façade maritime sera aussi probablement l'un des enjeux majeurs du PDEP.

4.2.4. El Habib / Turki / Jawhara / Ibn Jazzar

4.2.4.1. Implantation et forme urbaine



Cet ensemble de quartiers peut être considéré comme étant parallèle aux quartiers Capace Grande et Corniche.

Les quartiers El Habib et Turki se structurent à l'Est de l'avenue L.S Senghor. Le quartier de Turki est séparé du tissu urbain par la voie ferrée reliant la gare de Sousse-Ville à celle de Kalaa Sghira.

Le cadre bâti est très hétéroclite et il existe plusieurs typologies dont les hauteurs varient entre R+2 et R+8.

Des alignements de Ficus structurent l'axe de l'avenue Léopold Senghor (GP1) entre le carrefour du Président Senghor et la place du Maghreb Arabe.

La formation des quartiers Jawhara et Ibn Jazzar repose au sud sur un axe structurant fondamental (l'Av Ibn El Jazzar qui prend naissance à Bab El Gharbi et qui se poursuit par l'Av du 20 Mars 1956). Le quartier Ibn El Jazzar situé à l'Est est délimité par l'Av Tahar Sfar au nord. Le parc Ibn El Jazzar situé face au complexe hospitalo-universitaire Farhat Hached est assimilé à un parc de jeux pour enfants et sépare Ibn El Jazzar de Monvielle. La cité Jawhara se déploie au-delà de l'Av Mohamed Karoui vers l'ouest de la ville.

Les hauteurs du cadre bâti varient entre R+1 et R+5 et les tissus urbains essentiellement résidentiels à l'intérieur des quartiers- sont relativement denses.

Les grands axes structurants sont largement arborés : des Ficus structurent l'axe de l'avenue Mohamed Karoui, tandis que l'avenue 20 Mars 1956 est bordée de palmiers.

4.2.4.2. Morphologie des espaces publics

a. Les tracés :

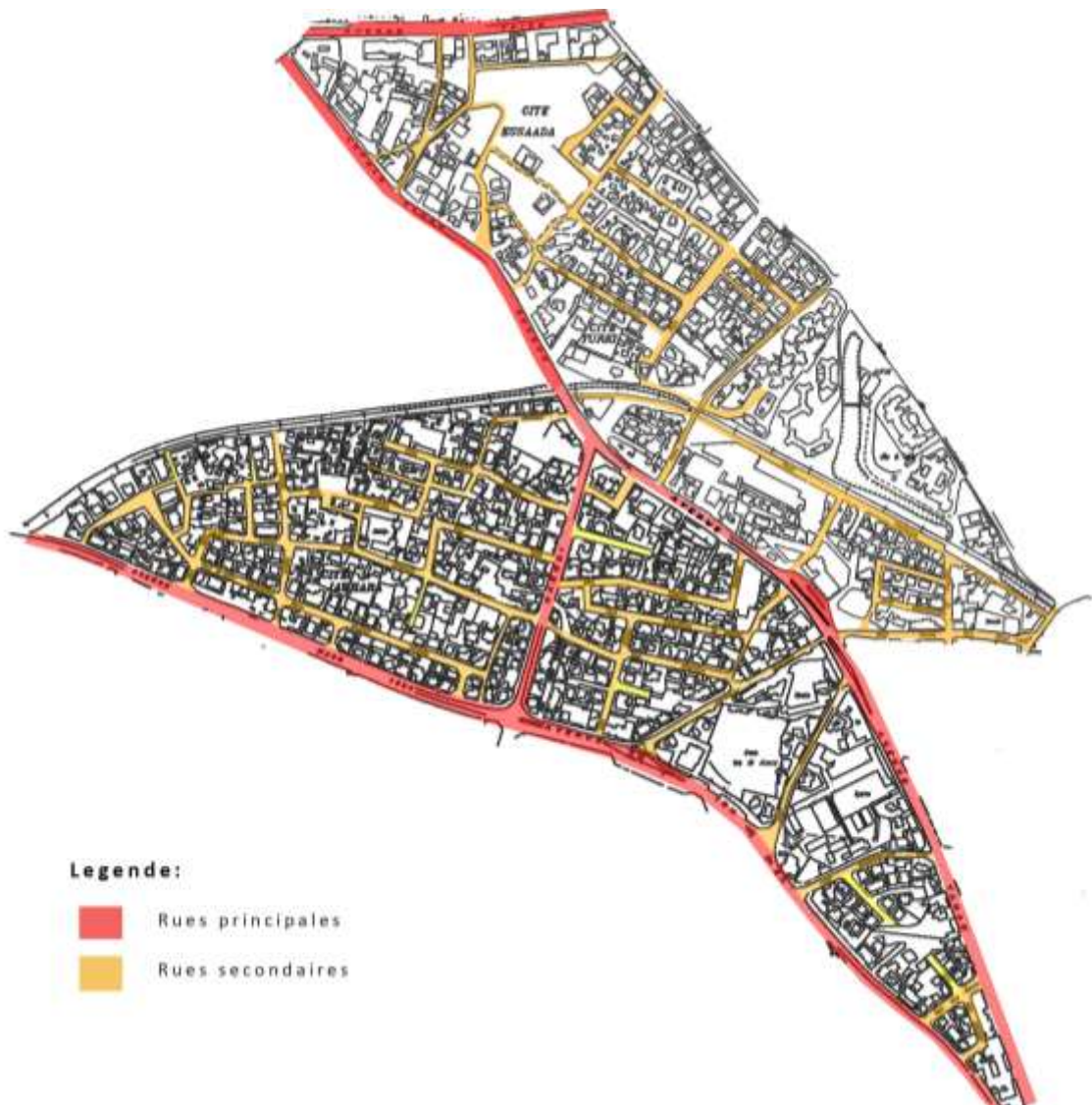
La typologie de la trame viaire de base essentiellement sur des axes Nord / Sud.

L'essentiel du tracé urbain repose sur un tramage quadrilatéral qui prend naissance à partir de l'épine dorsale constituée par l'av Senghor. Au sein du quartier Trocadéro, l'avenue de la République et l'avenue M'hamed Maarouf structurent les voies secondaires qui forment des tracés réguliers donnant naissance à des îlots

urbains plus ou moins structurés. Certaines constructions coloniales remarquables subsistent mais beaucoup ont été remplacées par des immeubles d'habitations et de bureaux à partir des années 1980.

Pour Jawhara et Ibn Jazzar, le réseau viaire est structuré par les deux grands axes Nord / sud traversés par l'av M. Karoui. Les voies secondaires délimitent des îlots urbains aux formes irrégulières mais dont les lotissements résidentiels se structurent par endroits, notamment les quartiers de Monvielle et Jawhara qui esquissent un quadrillage orthogonal traversé en son milieu par l'Av Karoui.

b. Typologies de la trame viaire :



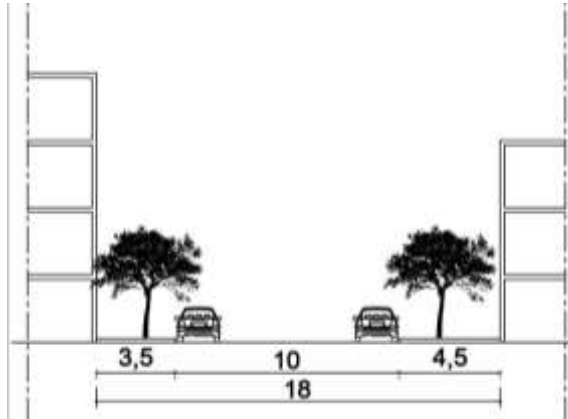
125

¹²⁵ A.F / URBAPLAN, 2020.

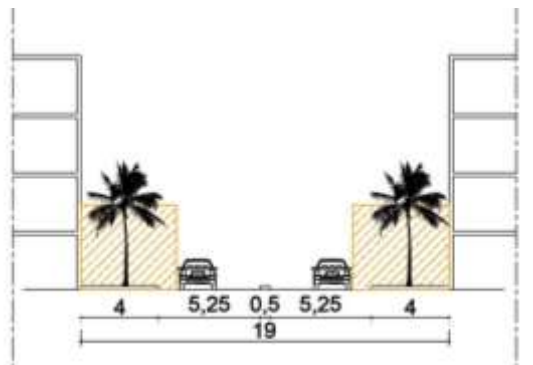
4.2.4.3. Dimensions et caractéristiques des espaces publics

a. Voies principales :

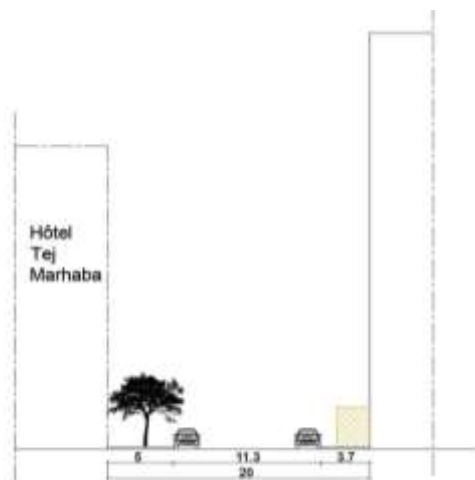
Coupe : Avenue Mohamed Karoui



Coupe : L'avenue 20 Mars 1956

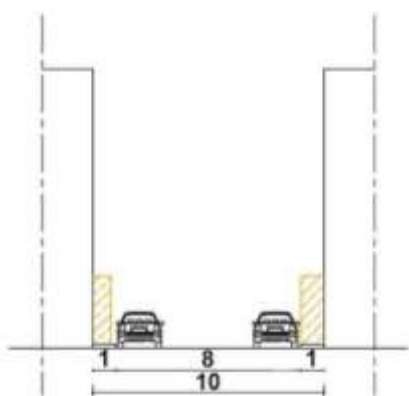


Coupe : Rue Taieb Mhiri



b. Voies secondaires :

Coupe : Rue Ribat



4.2.5. Matérialités

a. Revêtements du sol :

Revêtement mixte /



Pavé autobloquant /



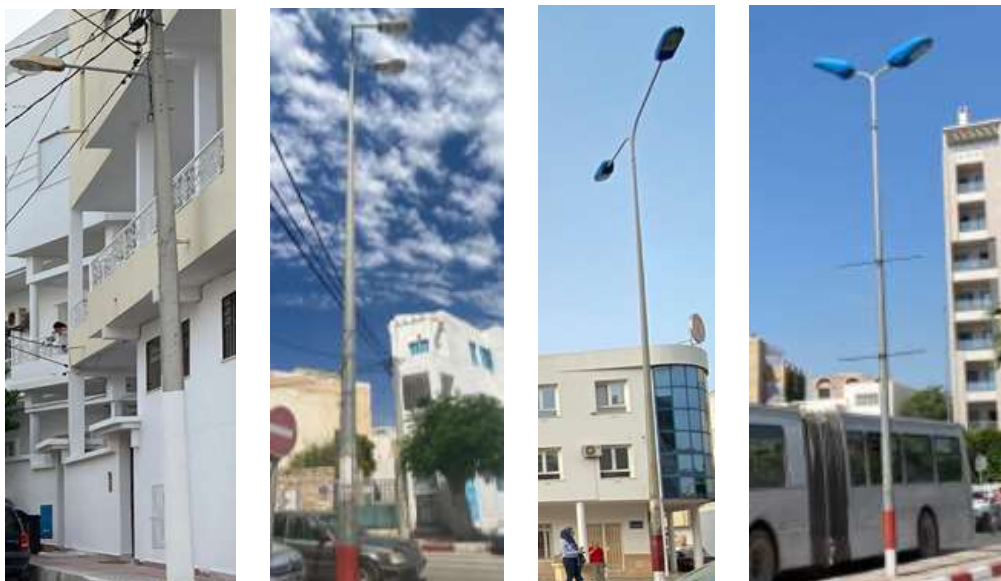
Carreaux de ciment teintés



130

¹³⁰ A.F / URBAPLAN, 2020.

b. Eclairage public :



131

c. Végétation :



132

4.2.6. Fonctions et usages des espaces publics

El Habib a une vocation résidentielle mis à part son important axe Est / Ouest formé par le démarrage de la rue Ribat qui se prolonge jusqu'à la Corniche et qui englobe plusieurs activités commerciales et de restauration rapide.

Turki est un quartier résidentiel dont la proximité avec la zone hôtelière a longtemps été à l'origine d'une certaine mixité sociale et l'apparition, dès les années 1960, de plusieurs logements destinés à la location.

¹³¹ A.F / URBAPLAN, 2020.

¹³² A.F / URBAPLAN, 2020.

L'ensemble de ces tissus urbains ont des espaces publics très ressemblants où le phénomène de l'occupation des trottoirs par l'activité commerciale et de petite restauration est récurrent.

Bien que la principale composante de cette formation de quartiers demeure axée sur le résidentiel, les rez-de-chaussée des grands axes structurants sont pratiquement tous dédiés à des activités commerciales et des cafés. L'occupation des trottoirs semble plus régulée sur les avenues Ibn El Jazzar et M. Karoui, mais il n'est pas rare non plus de voir l'anarchie s'installer sur des rues à faible emprise dès qu'elles reçoivent un flux important de passants. C'est le cas par exemple de la rue Docteur Moreau qui relie la gare routière STS à l'hôpital Farhat Hached. Les tissus résidentiels sont globalement épargnés par l'accaparement de l'espace public, bien qu'un certain nombre de commerces de proximité ont vu le jour après la révolution au sein des tissus d'habitations (transformations de garages ou parfois extensions bâties sur les retraits). Des îlots résidentiels comportant des villas individuelles sont régulièrement investis par des activités de services : crèches de quartiers, clubs pour enfants, services de maintenances et de réparations.

Occupation des trottoirs



Devantures de commerces



Affichage urbain





Ruptures au niveau des traitements des trottoirs

4.2.7. Éléments de rupture et de connexion / Enjeux propres aux espaces publics

Ruptures :

Les quartiers El Habib et Turki étant naturellement liés, la rupture essentielle est constituée par la voie de chemin de fer de la SNCET qui constitue en même temps une opportunité intéressante pour un travail de fond sur la composante « espace public » de cette partie de la ville. Les opérations d'ensemble situées dans les zones limitrophes entre El Habib et Corniche marquent encore aujourd'hui une différenciation très nette dans les typologies urbaines et constituent, elles aussi, un élément de rupture marquant.

Les grands axes qui cernent les quartiers résidentiels sont des éléments de ruptures visuelle. Bien qu'ils soient souvent plantés et faisant l'objet d'attentions, ils ne parviennent pas à dégager une identité propre à chaque quartier de la ville.

Ces axes structurants permettent le développement d'une activité économique qui semble largement primer sur l'esthétique de la ville. Dans un autre registre, le parc Ibn Jazzar très arboré, constitue une opportunité de liaison intéressante entre les deux quartiers Ibn Jazzar et Monvielle.

Connexions :

Elles sont à créer par un renforcement de la porosité Est / Ouest et l'amélioration des parcours piétons le long des axes structurants. Les zones résidentielles inscrites dans le quartier Turki ont un accès facile vers le littoral, notamment à travers l'avenue Taieb Mhiri ; cependant la coupure engendrée par le passage de la voie ferrée rend leur connectivité avec l'ouest de la ville plus difficile. Les enjeux de développement des espaces publics sont essentiellement qualitatifs (récupération des trottoirs, végétalisation...), mais le travail sur certains parcours piétons alternatifs pourrait constituer une piste de réflexion.

Les connexions piétonnes se font plus rares à mesure qu'on quitte le centre-ville, cependant celles-ci peuvent être améliorées par un intérêt collectif plus accru des grands axes structurants : régularisation des activités

commerciales, harmonisation des trottoirs et des espaces publics, végétalisation des parcours piétons qui relient les quartiers au centre-ville...

Un enjeu de piétonisation se définit aux abords du parc Ibn Jazzar qui pourrait s'ouvrir davantage sur son tissu. La rue du docteur Moreau, très arpentée par les piétons pourrait constituer une pénétrante Est / Ouest de grande qualité tout en valorisant son effervescence. Une intervention paysagère et urbaine sur cette voie pourrait rendre les quartiers plus attractifs.



134

¹³⁴ A.F / URBAPLAN, 2020

4.2.8. Cité Ezzahra / Bir Chobbek (*partie supérieure*) / Caserne

4.2.8.1. Implantation et forme urbaine



La cité Ezzahra englobe la vaste portion de territoire au sud de l'avenue du Colonel Bjaoui et de la caserne militaire.

A l'ouest, elle est bordée par la rue Mohamed Karoui jusqu'au carrefour des Catacombes, puis, par la longue avenue Abou Hamed El Ghazeli jusqu'à son intersection avec la rue Abdelhamid Sakka qui en constitue la limite sud-ouest. Du côté Est, la cité Ezzahra est délimitée par l'Av du 3 Septembre 1934 puis celle du 15 Octobre 1963 en allant vers le sud. Ce quartier alterne entre des fonctions administratives (Siège du Gouvernorat, Caserne, Ecole de Police, Office de l'Huile), universitaires (ISG), culturelles et sportives (les différents sites des catacombes, le Tennis Club de Sousse) et de nombreuses cités résidentielles de toutes catégories socioéconomiques.

135

Les hauteurs des constructions varient entre R+2 et R+7. Des arbres sont plantés tout au long des voies principales : Ficus structurant l'axe de la rue Abdelhamid Sakka, le boulevard Ettahrir, l'avenue du 15 Octobre 1963. Et palmiers sur l'axe de l'avenue Abou Hamid El Ghazali.

Le quartier Caserne forme un îlot triangulaire très hétérogène qui est délimité par les trois grandes artères : Av Ibn Jazzar au Nord / Est, av Mohamed Karoui à l'Ouest, et av du Commandant Bjaoui au sud.

La partie Est de l'îlot a fait l'objet d'un lotissement par l'AFH au milieu des années 2000. Ce lotissement édifié sur une partie de la caserne militaire est formé de dix tours à usage mixte (commerce en rez-de-chaussée et

¹³⁵ A.F / URBAPLAN, 2020.

mezzanine, bureaux et habitations aux étages) dont les hauteurs et les gabarits ont été fixés à 10 étages. Cet ensemble urbain en forme de V qui pointe vers le flanc ouest de la Médina (Bab El Gharbi) est finalement très proche de cette dernière et représente une certaine austérité de langage architectural par rapport au tissu traditionnel médinal.

Les quartiers sud de la ville de Sousse prennent naissance en bas de la Médina et de Bab El Kebli. Ils sont bordés par le port à l'Est et par l'avenue du 15 Octobre 1963 à l'ouest. Leur topographie est légèrement inclinée en allant vers l'Est et en rejoignant la mer. Les hauteurs des constructions peuvent varier entre R+2 et R+5 ainsi que la densité et le partage des îlots qui varie au sein d'un même quartier.

Les grandes artères reçoivent des plantations d'alignement et ont des emprises confortables tandis que les rues secondaires sont très disparates et varient selon plusieurs critères (socioéconomiques ou si la zone est purement résidentielle ou mixte : services de proximité et habitations).

4.2.8.2. Morphologie des espaces publics

a. Les tracés :

Le réseau viaire est essentiellement composé de voies secondaires à l'intérieur de la cité excepté l'avenue des Catacombes qui la traverse du nord au sud. Les voies secondaires forment essentiellement des îlots d'habitations aux typologies très variables selon les périodes de constructions et la taille des parcelles.

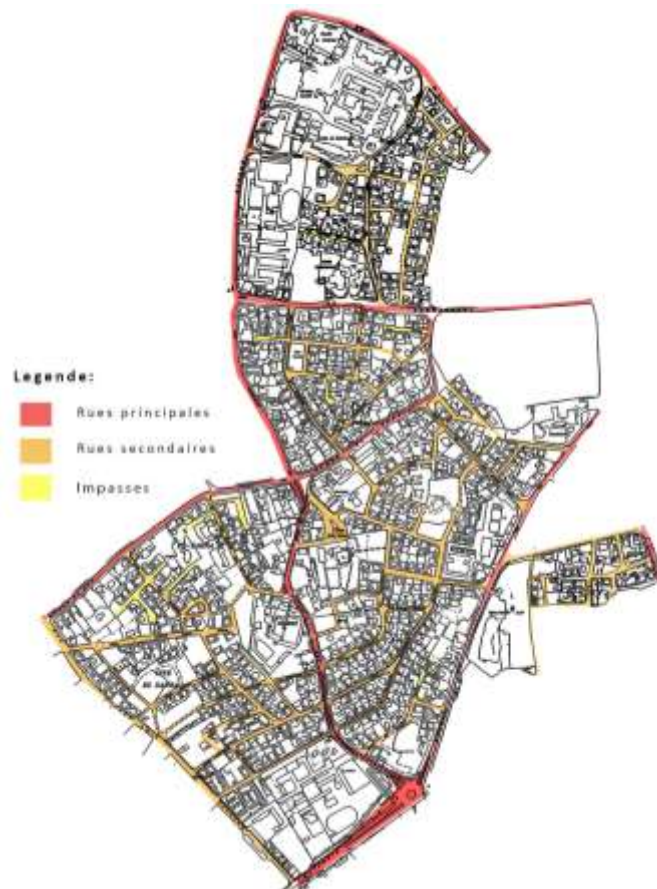
Le tracé de la trame viaire participe à la délimitation de trois zones essentielles dans l'îlot urbain :

- 1) La composante immobilière composée par le lotissement AFH et le lotissement de la SNIT au centre de l'îlot,
- 2) L'ensemble hospitalo-universitaire Farhat Hached au nord ; Une composante universitaire et administrative délimitée au sud-ouest par la rue de Kairouan,
- 3) Une partie centrale de l'îlot urbain demeure non bâtie et accueillera le nouveau siège de la municipalité ainsi que le siège de la banque centrale. Cet ensemble administratif sera connecté au lotissement AFH.

Les quatre quartiers de Bir Chobbek, Capace Piccolo, Médina porte et Port sud sont séparés entre eux par trois grandes artères :

- 1- L'avenue Abou El Kacem Echabi,
- 2- L'avenue Ibn Khaldoun,
- 3- L'avenue Mohamed V.

b. Typologies de la trame viaire :

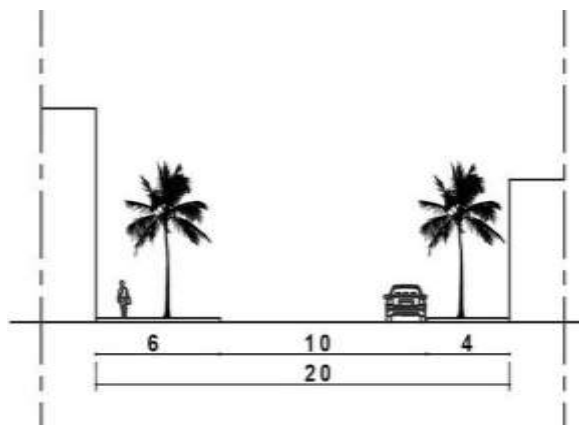


136

4.2.8.3. Dimensions et caractéristiques des espaces publics

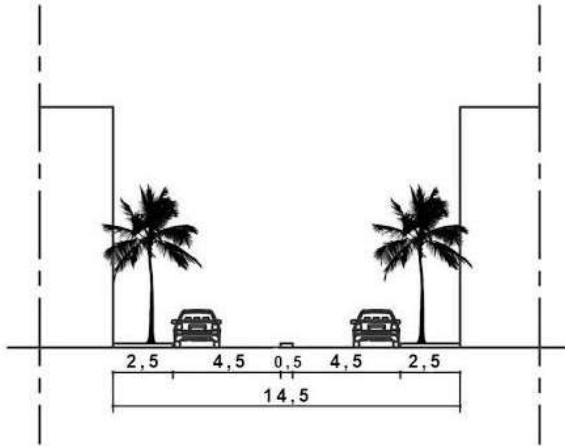
a. Voies principales

Coupe : Avenue Abou Hamed El Ghazeli



¹³⁶ A.F / URBAPLAN,2020.

Coupe : Avenue des Catacombes



b. Voies secondaires :

Coupe : Rue de Kairouan



4.2.8.4. Matérialités

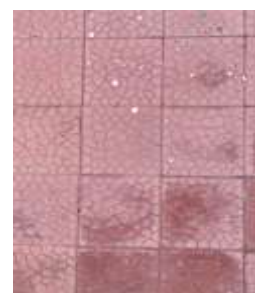
a. Revêtements du sol :



Différents types de pavés autobloquants



Différents modèles de carreaux de ciment



b. Mobilier :

Éclairage :



139

c. Végétation :



4.2.8.5. Fonctions et usages des espaces publics



Diverses formes d'occupation de l'espace public en zone résidentielle

¹³⁹ A.F / URBAPLAN, 2020

Les voies secondaires de la cité Ezzahra sont appropriées par les habitants qui s'en servent de parkings ou de prolongement de leur espace vert dans certains cas. Les interventions des concessionnaires publics d'eau, d'égouts, d'électricité et de téléphonie sont fréquentes et laissent souvent l'état des chaussées en travaux durant plusieurs semaines. Les attentions accordées par les services municipaux aux quartiers péricentraux se limitent parfois uniquement au ramassage des ordures ménagères.

La composante immobilière de l'AFH est en cours d'achèvement après environ une quinzaine d'années de travaux conduits individuellement par des promoteurs privés. Les fonctions commerciales des rez-de-chaussée de l'ensemble bâti se résument essentiellement à la façade Est du complexe immobilier qui fait face à la Médina. La composante bureautique et les habitations semblent avoir été mieux accueillies par les soussiens que les espaces commerciaux engendrés par ces galeries commerciales qui ne sont pas convenablement reliées entre elles.

La pointe Est de l'îlot urbain n'ayant pas pu être intégrée au projet immobilier contraste avec l'ensemble de grande hauteur et entrave partiellement la lecture du « Forum » initialement prévu par le lotisseur.

4.2.8.6. **Éléments de rupture et de connexion / Enjeux des espaces publics**



Ruptures :

Les quartiers résidentiels qui atteignent une certaine taille et qui ne renferment pas d'espaces de jeux et de loisirs pour les jeunes sont quelque part en rupture avec la ville. La cité Ezzahra est un exemple de développement urbain horizontal qui manque de planification urbaine et dont la qualité des espaces publics est aujourd'hui en décalage avec les aspirations de ses habitants.

Les jeunes occupent les espaces culturels historiques constitués par les catacombes pour se créer des aires de jeux improvisées.

L'îlot urbain formé par le lotissement AFH constitue en lui-même une très forte rupture avec le tissu urbain médinal. Le souci de « rentabilité » de l'opération immobilière a primé sur l'urbanité de cette partie Ouest de la ville qui de plus est située en hauteur par rapport à la Médina. Pourtant, malgré ce résultat très contesté sur le plan patrimonial, il existe selon nous un certain nombre de pistes pouvant mener à moyen terme à une meilleure intégration de cette portion de ville dans le tissu très sensible qu'elle occupe.

Les ruptures sont aussi accentuées à travers les disparités socioéconomiques entre les quartiers sud et les quartiers centraux.

Connexions et enjeux :

Les connexions avec le centre-ville doivent être renforcées. La culture du vélo pourrait être instaurée dans ces quartiers en raison de son étalement naturel et sa proximité du centre-ville. Les circuits de visites des Catacombes pourraient constituer une attraction plus valorisante pour le quartier et aussi plus lucrative. La signalétique urbaine des différents sites gagnerait à être renforcée ainsi que la végétalisation de ses principaux parcours.

Les rues intérieures aux zones d'habitations pourraient aussi faire l'objet de plantations thématiques concertées entre les riverains pour donner plus de caractère et d'identité à certains tronçons qui manquent d'unité. Idem pour les revêtements de sols qui gagneraient à être unifiés à l'occasion de leur renouvellement ou dans le cadre de démarches citoyennes concertées.

4.2.9. Zone touristique

4.2.9.1. Implantation et forme urbaine



La zone touristique est formée par le boulevard du 14 Janvier 2011 qui constitue l'axe de transition côtier entre le nord et le sud.

Sousse étant l'une des principales villes touristiques du pays où le tourisme de masse a pris place progressivement à partir des années 1965, les différents plans d'aménagements urbains qui se sont succédés ont pris le soin de préserver la zone touristique et de lui octroyer tous les avantages nécessaires au développement d'une activité pérenne et rentable.

Ainsi, des larges parcelles en front de mer qui dépassant fréquemment les 10 hectares ont été réservées à des unités hôtelières qui avoisinent les 400 lits.

Ainsi, des larges parcelles en front de mer qui dépassant fréquemment les 10 hectares ont été réservées à des unités hôtelières qui avoisinent les 400 lits / unité.

Les premières unités hôtelières de la chaîne El Hana furent édifiées le long de la Corniche de Boujaafar ; ensuite les nouveaux hôtels furent directement implantés en front de mer, limitant ainsi progressivement l'accessibilité des quartiers nord de la ville à la plage. Les résidences touristiques sous forme de bungalows parsemés dans des grands parcs arborés ont progressivement laissé la place à des édifices compactes (avec parfois plusieurs extensions) disposés en front de mer. Cette typologie d'implantation sur des larges parcelles laisse apparaître dans plusieurs cas d'importantes franges territoriales non bâties comprises entre le blvd du 14 Janvier et les hôtels.

4.2.9.2. Morphologie des espaces publics

a. Les tracés :

Le tracé longitudinal de la route touristique est ponctué par des carrefours qui relient les perpendiculaires Est / Ouest avec le littoral. Des pénétrantes, parfois piétonnes, permettent de rejoindre la mer ; mais elles s'avèrent souvent insuffisantes en période estivale. Cela engendre des encombrements sur les plages à des endroits ponctuels et nuit fatalement à la qualité des espaces publics du domaine public maritime.

b. **Typologies de la trame viaire :**

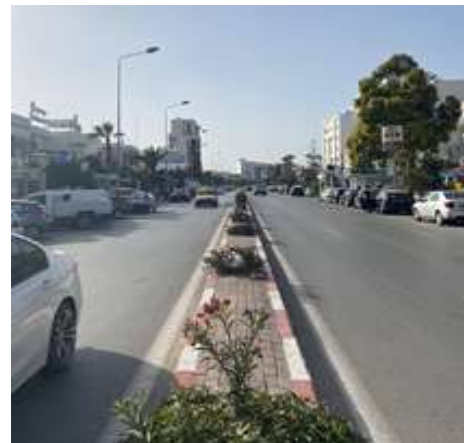
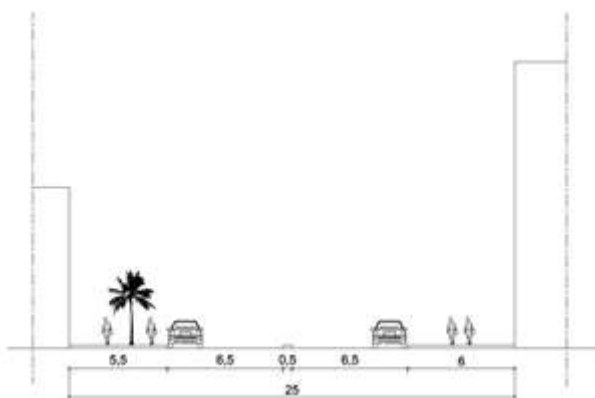


141

4.2.9.3. **Dimensions et caractéristiques des espaces publics**

a. **Voie principale :**

Coupe : Avenue du 14 Janvier



142

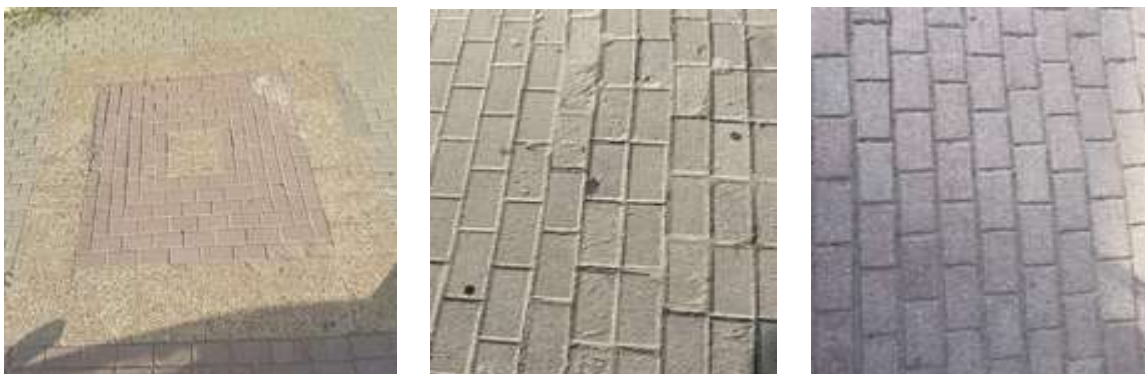
¹⁴¹ A.F / URBAPLAN, 2020.

¹⁴² A.F / URBAPLAN, 2020.

4.2.9.4. Matérialités

a. Revêtements du sol :

Les revêtements de sols sont constitués d'une déclinaison de pavés autobloquants de différents calepinages et coloris.



143

b. Mobilier :



144

Eclairage et affichage urbain

- L'éclairage des voies véhiculaires se fait par un seul et unique modèle de candélabre.
- Ces dernières années ont vu l'arrivée de panneaux d'affichage urbain de tailles souvent disproportionnées par rapport au contexte de l'espace public de la route touristique et de certaines grandes artères.

¹⁴³ A.F / URBAPLAN, 2020

¹⁴⁴ A.F / URBAPLAN, 2020



145

Modèle unique de bancs publics

c. Végétation :

On distingue essentiellement deux types de plantations d'alignement sur la zone touristique : les palmiers et les ficus rythment les trottoirs tandis que les lauriers roses sont disposés sur les terre-pleins centraux.



146

Plantations d'alignement sur les trottoirs de l'av du 14 Janvier 2011

4.2.9.5. Fonctions et usages des espaces publics

La majorité des fonctions sont liées au tourisme et aux services para-touristiques (cafés, restaurants, bars...). Un certain nombre de banques sont également présentes ; l'activité des cliniques privées se développe de plus en plus, ainsi que les services paramédicaux. Il existe aussi une composante de logements collectifs de haut standing et des galeries commerciales.

¹⁴⁵ A.F / URBAPLAN, 2020.

¹⁴⁶ A.F / URBAPLAN, 2020.

4.2.9.6. **Éléments de rupture et de connexion / Enjeux des espaces publics**

Ruptures :

Le littoral étant occupé par les unités hôtelières, l'accès vers la mer est considérablement limité pour les citoyens de la ville. Les passages publics, souvent encombrés durant la saison estivale, s'avèrent insuffisants et mal répartis tout au long de l'avenue du 14 Janvier. Leur signalisation manque de visibilité et les parkings sont très rares ; ce qui engendre très souvent des embouteillages durant les heures de pointe et les weekends.

La piste cyclable, initialement prévue dans les années 1980 lors du premier élargissement de la route touristique, a été supprimée pour augmenter encore l'emprise des voies véhiculaires.

L'absence de porosité Est / Ouest est renforcée par le manque de voies raccordées directement avec l'avenue du 14 Janvier.

Le phénomène de l'affichage urbain prend une ampleur considérable et ne se limite plus aux panneaux conventionnels. Leur nombre s'accroît sans cesse et les formats varient selon les technologies mises en œuvre (panneaux Led ou affichage standard). Leur disposition obéissant aux critères de visibilité des annonceurs ne répond pas à des règles esthétiques d'intégration, ce qui engendre une anarchie et une forte rupture avec le paysage.



Accaparement du littoral par des constructions hors DPM



Limitation illégale de l'accès aux plages par certains hôtels



Déversement des égouts vers la mer (Oued Blibène)



Vestiges d'un hôtel à l'abandon entravant le passage



Végétation luxuriante des parcs hôteliers laissés à l'abandon



Affichage urbain

Connexions & enjeux :

Ils doivent essentiellement participer à une réconciliation du citadin avec le littoral, une augmentation progressive de la surface des plages dédiées aux habitants de la ville ainsi qu'une meilleure répartition des accès.

Les constructions présentes sur le D.P.M devraient progressivement disparaître pour permettre à nouveau de pratiquer la plage comme un espace public de plein droit.

La promenade de part et d'autre de l'avenue du 14 janvier constitue un lieu de convivialité de plus en plus fréquenté par la population en toutes saisons. Elle est de ce fait considérée comme un espace public à fort potentiel de développement et de pérennisation.

Une charte des matérialités et de l'affichage urbain gagnerait à être mise en place spécifiquement pour la zone touristique pour rétablir la qualité paysagère générale et surtout éviter sa dégradation.

Enfin, l'axe nord / sud majeur constitué par l'av de 14 Janvier se prête parfaitement au rétablissement d'un parcours cyclable sécurisé permettant de desservir l'ensemble de la côte à partir du centre-ville.

4.2.10. Conclusion et enjeux des quartiers centraux

Assurément la spécificité de ce regroupement de quartiers réside dans la polarisation d'une multitude de flux (déplacements motorisés / piétons - touristique - économique) dans un périmètre modeste. Au sein de ces espaces se concentrent des lieux à forte valeur symbolique et à forte fréquentation, faisant des quartiers centraux un espace attractif, mais particulièrement sujet aux nuisances. L'enjeu principal réside donc dans le développement de stratégies pouvant assurer et renforcer la praticabilité et l'appropriation du centre de la ville tout en minimisant les externalités négatives suscitées par sa surfréquentation.

Nous recensons sept enjeux à prendre en compte dans l'élaboration d'une vision stratégique d'aménagement des espaces publics centraux. Certains concernent l'entièreté du périmètre tandis que d'autres sont plus localisés sur des sites particuliers.

- 1) L'inadéquation du centre à la pratique de la marche à pied. Depuis quelques années maintenant, la conception des centres villes est changeante. Autrefois hyperconnecté aux réseaux de mobilités, ces espaces se veulent désormais pacifiés où les modes doux deviennent prioritaires et où le confort, la qualité de vie et l'esthétisme priment sur le degré de connectivité. Pour Sousse la marchabilité (à savoir le potentiel piéton d'un milieu) est particulièrement entachée par :

- L'emprise très importante de la chaussée par rapport à l'ensemble de la voirie.
- L'extrême fréquentation des voies structurantes par les transports individuels motorisés au centre-ville.
- La rupture créée par l'emprise de la gare et par le « mur » hôtelier.

- 2) La marchabilité est également fortement impactée par un autre enjeu : la discontinuité du maillage des espaces publics. Pour rendre la marche à pied intéressante pour la population, il est indispensable que le citoyen ait le sentiment que ce mode de déplacement soit efficace, sûr et agréable au possible.

Or, à Sousse, le degré d'aménagement des espaces publics est particulièrement variable. Sur certains tronçons, le piéton profite d'un trottoir dégagé et large proposant un revêtement de sol de qualité ainsi qu'une végétalisation le protégeant des nuisances routières ; quand sur d'autres, le trottoir est dégradé, encombré, très restreint, voire dans certains cas complètement absent. Il en va de même pour la végétalisation ou les aménagements d'espaces publics de plus grande importance (jardins de proximité - placettes - décrochements à vocation publique). Il s'agit donc de gérer cette discontinuité afin d'assurer la qualité des parcours piétons, et *in fine* d'instaurer des modes de déplacements doux pour les quartiers centraux qui s'y prêtent.

- 3) La majorité des sites emblématiques de la ville de Sousse se trouvent en son centre. Ces espaces sont, pour la plupart, des lieux tant parcourus par la population locale que par les touristes (P.ex. Médina - Quai des arts - Place Farhat Hached - Ave. Bourguiba - place des villes jumelées- Corniche). Or les liaisons piétonnes existantes entre ces espaces sont toutes juxtaposées au réseau viaire automobile ne facilitant pas leur connectivité. S'en dégage donc l'absence de parcours pacifié et agréable entre les espaces emblématiques de la ville.

- 4) Un grand avantage de la ville réside dans la proximité du centre avec le front de mer. Seulement, une fraction de ce dernier est réellement accessible à la population. Les espaces restants sont soit inaccessibles soit non-entretenus voire dans certains cas, les deux. Il s'agira donc de lutter contre cette inaccessibilité en développant des cheminements vers l'eau tout en requalifiant le bord de mer.
- 5) Dans le centre comme dans le reste de la ville, le phénomène de déversement de l'activité commerciale sur les espaces publics est à gérer intelligemment. En effet, cette dynamique culturelle apporte nombre d'éléments positifs à la vie de la ville mais est génératrice de nuisance. Dans ce cas il s'agit de cadrer ce phénomène pour mettre sa pérennisation dans un contexte pacifié et laissant de la place pour les autres usages de l'espace public.
- 6) De ce diagnostic émerge également un déséquilibre et un manque d'espaces publics de quartiers (placette - parcs - jardins de quartiers - aménagement de sol continu - regroupement d'arbres - etc.). Nous avons identifié un certain nombre de ces aménagements mais ils sont rares et extrêmement concentré dans l'hyper centre de la ville ainsi qu'au nord. La surconcentration de ces espaces entraîne non seulement une disparité entre les différentes parties de la ville mais représente un important manque à gagner en termes de qualité de vie.
- 7) Enfin le parking en surface autorisé quasiment en continuité sur l'ensemble de la surface du centre-ville accentue la surcharge et donc le potentiel en nuisances du réseau routier de Sousse. De plus, le parking systématique en bord de chaussée accentue l'effet de rupture déjà explicité qui est suscité par le réseau routier.

4.3. Les quartiers de l'A.F.H.

4.3.1. Caserne AFH

4.3.1.1. Implantation et forme urbaine



Implanté sur une partie des anciennes casernes de la ville, ce lotissement de l'AFH est apparu au début des années 2000 avec une volonté de créer un nouveau quartier résidentiel et administratif à l'ouest de la ville face à Bab El Gharbi et aux remparts de la Médina. Cependant, ce nouveau tissu urbain a du mal à s'insérer dans la typologie de la mosaïque urbaine avoisinante et ses immeubles à composante mixte (commerces, bureaux et résidentiel) sont disproportionnés par rapport au contexte général.

Initialement, la ville avait prévu en concertation avec l'AFH de créer un nouveau quartier administratif en implantant le nouveau siège de la municipalité et du gouvernement de Sousse au sein de ce lotissement. La conception urbaine s'articule ainsi autour d'un axe de symétrie qui s'ouvre à l'ouest sur une large esplanade censée fédérer les différents équipements officiels et administratifs.

La cité est comprise entre l'avenue de commandant Bejaoui au sud et l'avenue Ibn El Jazzar au nord.

4.3.1.2. Morphologie des espaces publics

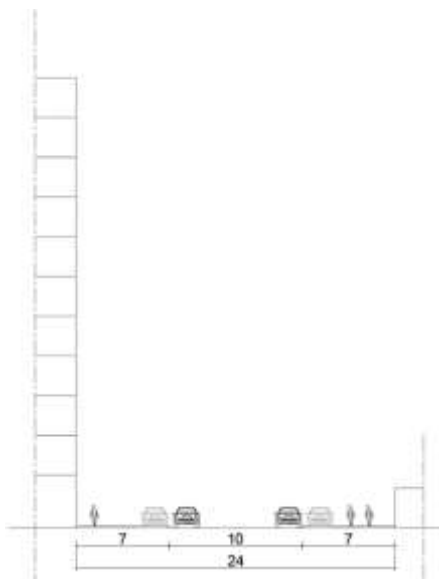
a. Les tracés :



b. Dimensions et caractéristiques des espaces publics :

Voies principales :

Coupe : Rue Beni Hassen

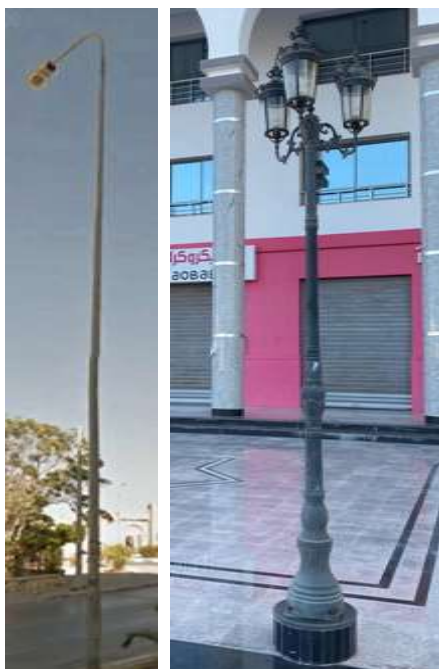


c. Matérialités :

i. Revêtement de sol :



ii. Eclairage public :

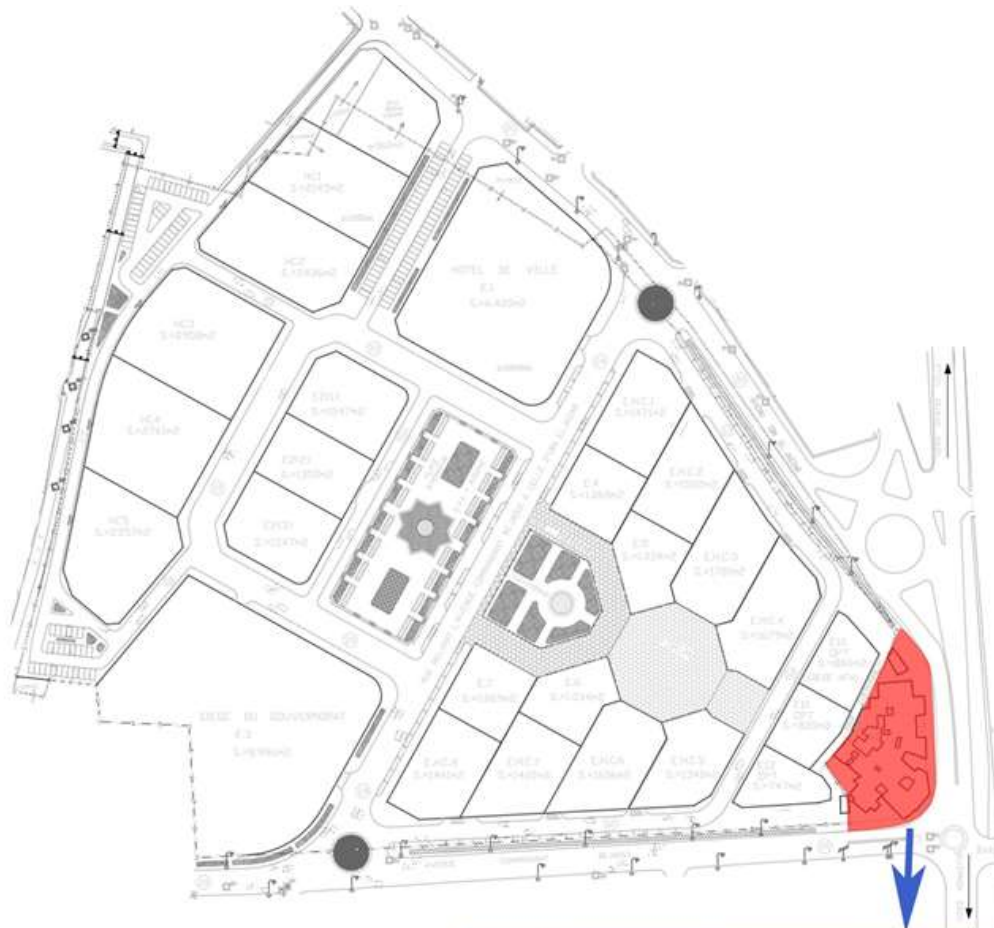


iii. Plantation :



4.3.1.3. **Éléments de connexion avec les tissus avoisinants / Enjeux propres aux espaces publics du quartier**

Les connexions sont à créer autour d'une réflexion élargie sur l'ensemble du territoire formé par les remparts Ouest de la Médina, Bab el Finga et Bab El Gharbi, l'Av Le Maréchal Tito, l'Av du Colonel Bjaoui et éventuellement le petit morceau de tissu urbain enclavé entre le carrefour Bab El Gharbi et le forum prévu par le lotisseur. Cette portion de territoire hautement stratégique pourrait s'avérer salvatrice pour l'esthétique urbaine de l'ensemble à moyen et à long terme.



Tissu non intégré à l'opération de l'AFH



Ce quartier central de la ville est sans doute l'un des plus difficiles à connecter et à réintégrer avec le tissu urbain avoisinant ; cependant, il présente encore une certaine dynamique du fait de son inachèvement. En effet, la composante des espaces administratifs formée par le nouveau siège de la Municipalité, la banque centrale et d'autres équipements articulés autour de la place centrale prévue par le lotisseur ne sont pas encore construits à ce jour. Il en est de même pour les espaces publics : Forum au cœur de l'îlot d'immeubles construits (R+10) ainsi que les plantations prévues sur la grande place.

Lors de la deuxième phase des études du PDEP consacrés aux scénarios, il nous paraît judicieux amorcer une réflexion approfondie sur cette portion de la ville.

Une hypothèse serait de connecter le lotissement de la Caserne AFH à la Médina via les jardins des remparts et Bab El Ghrabi. Nous aborderons ce scénario plus en détail dans le dernier chapitre de ce rapport consacré à la synthèse générale.

4.3.2. Sahloul

4.3.2.1. Implantation et forme urbaine



Issus de lotissements de l'Agence Foncière d'habitation, les quartiers périurbains de Sahloul ont vu le jour progressivement à partir de la fin des années 90. Les lotissements de l'AFH visent essentiellement à produire des terrains constructibles selon plusieurs typologies d'habitations (collectives, semi-collectives et individuelles).

Les quartiers de Sahloul prennent naissance à l'ouest de la ville et se structurent généralement autour de larges avenues connectées au tissu urbain de la ville par des rocadés. La rue Khalifa El Karoui constitue l'artère de liaison des différents quartiers de Sahloul qui se déploient au sud de cet axe.

En fonction des emprises des voies projetées par les lotissements de l'AFH, les hauteurs du bâti varient entre R+2 et R+10. Le coefficient d'occupation des sols (CUF) étant généralement très élevé, les constructions (souvent jumelées) sont assez denses. Des plantations d'alignement ont été prévues par le lotisseur et se constituent majoritairement de palmiers et des ficus.

4.3.2.2. Morphologie des espaces publics

a. Les tracés :

La typologie de la trame viaire s'appuie essentiellement sur des larges avenues Nord-Est / Sud-Ouest, notamment l'avenue Yasser Arafat qui sépare les lotissements de Sahloul 1 et de Sahloul 3. D'autres voies principales leur sont perpendiculaires et permettent de lier les différents arrondissements de Sahloul tel que la rue Sadok Mkadem ou la rue de Turquie.

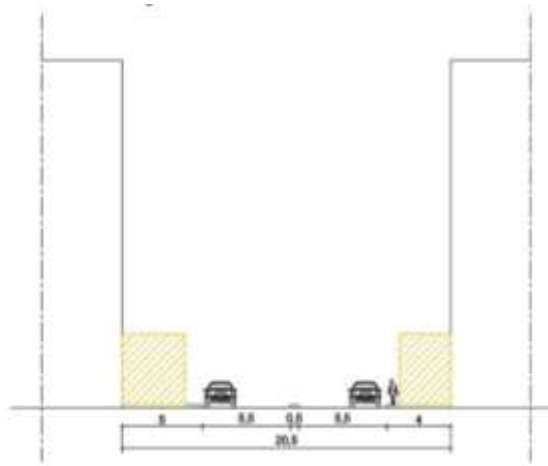
Ces grands axes de circulation permettent de rejoindre la route de ceinture et participent activement à fluidifier la circulation d'Est en Ouest particulièrement durant la saison estivale.



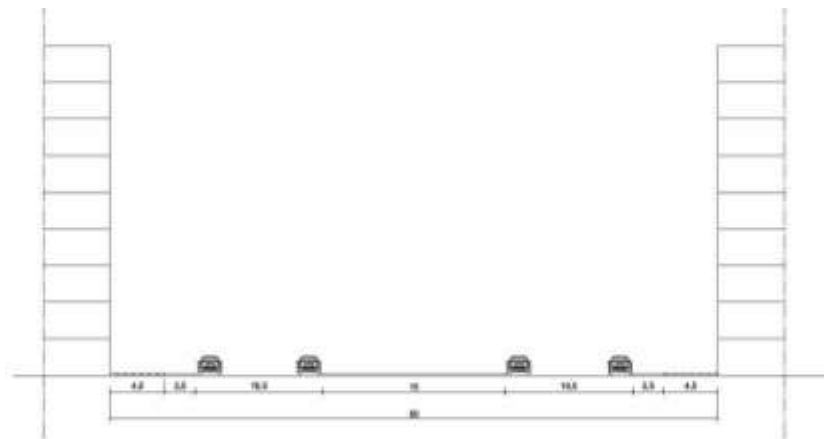
4.3.2.3. Dimensions et caractéristiques des espaces publics :

Voies principales :

Coupe : BVD Yasser Arafet

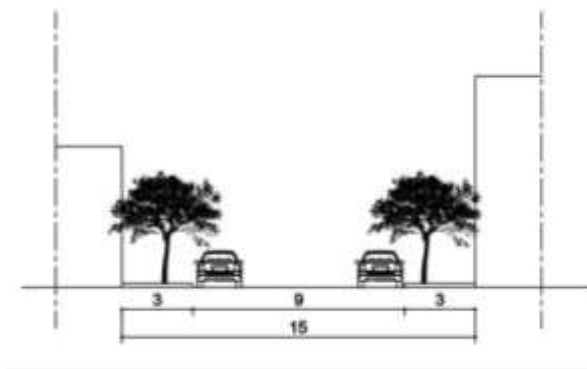


Coupe sur l'artère principale de Sahloul IV (pas encore nommée)



Voies secondaires :

Coupe : Rue Ahmed Zakaria



4.3.3. Matérialités :

i. Revêtements du sol :



L'éclairage public :



Les bancs publics :

(Uniquement dans le parc urbain de Sahloul 4)



iii. Plantations :



Une grande variété de plantation (Alignements d'arbres et plantations du parc Sahloul IV)

4.3.4. Fonctions et usages des espaces publics :

La grande majorité des espaces publics est constituée par les voies de circulations et les trottoirs dont les largeurs varient en fonction de la taille des emprises. Très souvent ces derniers sont accaparés par les prolongements des cafés et des commerces qui occupent majoritairement les rez-de-chaussée des immeubles tout particulièrement sur les artères principales. Hormis les plantations d'alignement, très peu de d'espaces verts sont réellement fréquentables excepté le parc urbain de Sahloul IV situé en périphérie.



4.3.4.1. **Éléments de rupture et de connexion avec les tissus avoisinants :**

a. **Ruptures :**

La principale rupture est située au niveau du quartier de Sahloul 1 et se matérialise par le Centre Hospitalo-universitaire de Sahloul. Cet équipement occupe une surface considérable entre les agglomérations de Sahloul 1 et Sahloul 2, les séparant de la route périphérique où se situe son accès principal.

b. **Connexions et enjeux :**

Les quartiers de Sahloul sont relativement bien connectés entre eux et les largeurs des voies principales présentent un fort potentiel de végétalisation. Les liaisons avec le parc de Sahloul IV restent timides et gagneraient à être renforcées par plus de connectivité avec les tissus urbains avoisinants. Un maillage végétal pourrait établir une relation forte entre le parc et les zones urbanisées.



Station louage



Hôpital Sahloul



¹⁴⁷ A.F / URBAPLAN, 2020.

4.3.5. Cité Riadh

La construction de la cité Riadh a été autorisée au début des années 1990 et incarne le nouveau mode de production de logements en masse adopté à la fin du siècle par l'AFH. Ce développement formé de plusieurs quartiers accueille aujourd'hui une part importante de la population de la ville de Sousse soit un peu moins de 30% (2014).

Elle constitue l'extension ouest de la ville et s'y connecte via deux axes routiers structurants. Au Nord c'est le boulevard de Hussein Ibn Ali qui prend ensuite le nom de Ghazali qui joue ce rôle et au Sud c'est la route P12 qui sert d'élément de jonction au reste de la ville. La cité est encerclée par une zone d'arboriculture (oléiculture) à l'exception de sa frange Ouest qui sert d'interface avec la continuité urbaine de la ville mais la route ceinture déconnecte de fait les deux quartiers. À l'Est, une autre extension est en phase de construction (cité Ezzouhour). La cité Riadh accueille principalement du logement et des commerces de proximité mais quelques entreprises y ont également installé leurs bureaux.

4.3.5.1. Implantation et forme urbaine



Globalement, la forme urbaine s'apparente à un imposant quadrilatère isolé hormis sur sa face ouest. À l'heure actuelle l'entièreté du projet n'est pas encore réalisée et un déséquilibre se ressent entre la partie située à l'Est (les travaux n'ont pas débuté sur plusieurs lotissements) de la rue des Etats-Unis et celle du côté ouest.

En termes de construction, la typologie du bâti et sa densité semble assez conventionnelle comparativement au reste des quartiers résidentiels de la ville. Les hauteurs se cantonnent pour l'instant au R+4 maximum.

4.3.5.2. Morphologie des espaces publics

a. Les tracés :

Comme pour beaucoup de quartiers de l'AFH, la trame viaire est hiérarchisée suivant une typologie de voies organisée en fonction de leurs dimensions. Dans le cas de la cité Riadh il s'agit d'une subdivision en six catégories à savoir : 8 - 10 - 12 - 14 - 20 et 26 mètres. Parallèlement à ce découpage, la trame viaire est claire et lisible s'organisant tantôt en quadrillage tantôt de manière plus organique.

Les voies principales délimitent des grandes entités regroupant plusieurs îlots fermés sur eux-mêmes et circonscrits par les rues secondaires.

b. Typologies de la trame viaire

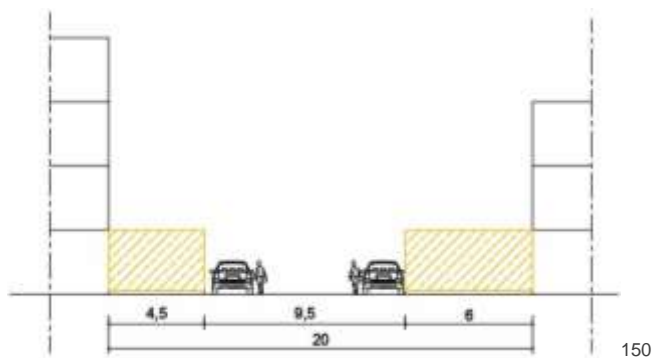


149

4.3.6. Dimensions et caractéristiques des espaces publics

a. Voies principales :

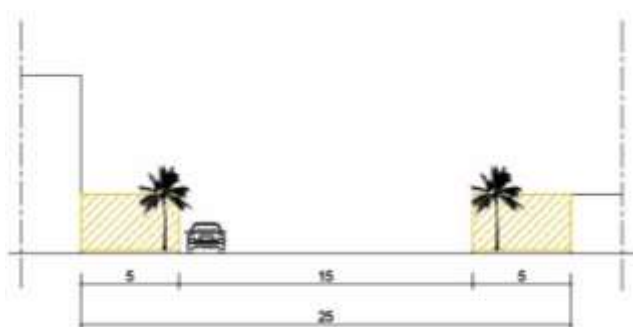
Coupe : Rue Hatib ibn Abi Balta'ah



¹⁴⁹ A.F / URBAPLAN, 2020.

¹⁵⁰ A.F / URBAPLAN, 2020.

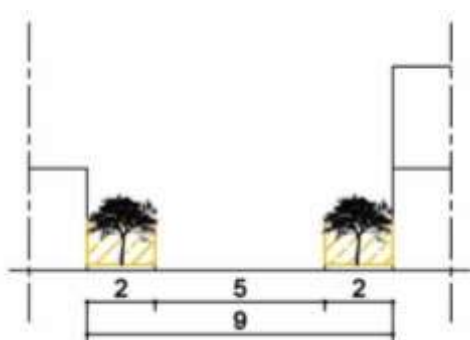
Coupe : Rue des Etats Unis



Les voies principales se divisent en catégories intra et extra quartier. On remarque qu'au sein des quartiers les trottoirs bien que plus restreints sont entièrement aménagés, tandis qu'en périphérie c'est généralement uniquement les bordures qui sont posées.

b. Voies secondaires :

Coupe sur une voie secondaire



Au sein des quartiers d'habitation, l'élément végétal est introduit par les habitants. On assiste alors quasi systématiquement à une accapitation des trottoirs et à des choix d'essences parfois difficiles à intégrer.

4.3.7. Matérialités

a. Revêtement de sol :



A



B

A : Revêtement en carreaux de ciment teinté dans la masse

B : Revêtement en pavé de type autobloquant.

On trouve plusieurs types de revêtements de sol. Certains sont installés par la municipalité, d'autres par l'AFH lors de la construction des principaux axes. Cependant, une bonne majorité des trottoirs sont pris (ou repris) en charge par les habitants et les commerçants. D'où une très grande diversité des traitements.

b. Mobilier :

L'éclairage :



Bancs publics :



Au sein des quartiers AFH, les bancs sont répartis au sein des espaces publics de quartiers. L'enjeu principal les concernant, réside dans la création d'un contexte environnemental (courant d'air, ombrage, paysage agréable, etc.) propice à l'appropriation de ces derniers par la population.

c. Végétation



On trouve une large gamme d'essences végétales utilisées tant pour les alignements que pour la végétalisation des jardins de proximité. En plus des traditionnels ficus et palmiers on retrouve aussi très fréquemment des oliviers, des mimosas et des lauriers.



4.3.8. Fonctions et usages des espaces publics



Fonctions :

- Distribution des flux de déplacement,
- Accueil de l'activité commerciale et de restauration,
- Espace de sociabilisation.

Usages :

- Lieu de socialisation sur les terrasses de cafés,
- Lieu de déplacements, de flânerie et de jeux pour adolescents.

Ces usages de l'espace public sont encouragés par la présence de placettes et de jardins de proximité présents en quantité non négligeable dans les quartiers de la cité Riadh.

4.3.9. Éléments de connexion et de rupture

Connexions :



158

¹⁵⁸ A.F / URBAPLAN, 2020.

Les principaux espaces de connexion sont incarnés par la structure viaire répartie en voies principales et secondaires au sein desquelles les cafés et commerces se déploient.

Parallèlement ; et contrairement au reste des quartiers (exceptés les autres quartiers de l'AFH et les quartiers de l'extrême centre), des espaces publics d'échelle locale (placette - jardin de proximité - décrochement conséquent du tissu viaire) ont été planifiés. Certains ont été entièrement exécutés et sont entretenus, alors que d'autres n'ont été que partiellement réalisés. Ces espaces publics permettent notamment de créer des micro centralités autour desquelles les quartiers s'articulent. Ils incarnent donc un fort potentiel de connexion intra quartier et mériteraient une attention particulière.

Ruptures :

La rupture principale réside dans la fissure suscitée par la « route ceinture » à l'est, séparant le quartier du reste de la ville. L'unique passage souterrain ne permet pas de contrebalancer suffisamment l'impact de cette fissure.

Parallèlement un autre effet de rupture est incarné par la seule possibilité de se rendre au centre-ville via deux axes routiers particulièrement fréquentés et uniquement praticables effectivement si l'on est motorisé.

Enfin, on ressent un effet de coupure brute et totale du reste de la ville une fois franchi les routes limitrophes Nord et Sud, tant les espaces naturels se trouvant de l'autre côté n'ont pas été pris en compte dans la production de la cité. Le passage de la ville à la campagne est extrêmement abrupt et n'offre aucune manière de valoriser les espaces naturels à proximité. Parfois plus grave, ces espaces, portant un potentiel de valorisation, sont finalement utilisés comme zone de déchèterie.

4.3.10. Enjeux propres au quartier

L'enjeu principal réside dans la connectivité du quartier avec le reste de la ville. Plus précisément dans le développement d'une structure d'espace public capable de supporter une infrastructure de mobilité conséquente alliant transport individuel motorisé, transport en commun et mobilité douce. Le développement d'un parcours cyclable est pensable à la vue de la distance qui sépare la cité au centre-ville (3km en vol d'oiseau).

Un autre enjeu concerne les espaces verts de proximité. À la vue de leur nombre et de leur éloignement du centre, il est indispensable de développer une vigilance quant à leur entretien et veiller à ce qu'ils ne tombent pas en désuétude. Dès lors, développer une stratégie de végétalisation endogène et concertée entre habitants et service des espaces verts apparaît comme une stratégie particulièrement adaptée aux circonstances.

4.3.11. Conclusion et Enjeux quartiers AFH

Les projets portés par l'AFH sont principalement produits via une logique d'urbanisation sur site vierge (ou anciennement agricole) ou via "tabula rasa". En un certain sens ils constituent en quelque sorte une production *Ad hoc* de la ville de Sousse. Tous les quartiers produits par l'AFH sont conçus suivant un processus similaire, ce qui fait que malgré les différentes typologies de bâti et de forme urbaine, cette cohérence conceptuelle se ressent et se traduit spatialement. Ce d'autant plus en ce qui concerne les espaces publics.

Cette homogénéité résulte notamment du fait que la production des quartiers de l'AFH se fait à travers l'élaboration de deux documents principaux : un Plan d'aménagement de détail (PAD) et un d'un règlement l'accompagnant¹⁵⁹. Ces derniers sont très semblables d'un quartier à un autre, il est donc normal de retrouver un grand nombre de similarités entre les différentes productions.

Quelques exemples.

Au sein de ces règlements il est stipulé que :

- Les espaces verts seront planifiés et produits par l'AFH. Cette dernière vise à atteindre le seuil de 15m²/habitant d'espace vert fixé en 2009 par le gouvernement tunisien. Pour réaliser cet objectif, différentes typologies d'espaces verts peuvent être mobilisées à savoir (le nom diffère entre les projets mais la partition en trois typologies reste constante) :
 - Petits jardin publics
 - Jardins publics
 - Parc urbain

Cet objectif à atteindre se traduit par une présence beaucoup plus importante en espaces verts de loisir que dans le reste de la ville (cf. carte trame verte). Par contre, la plantation d'arbre d'alignement reste à la charge de la municipalité créant bien souvent une faiblesse dans la connectivité de ces espaces. Enfin, à ce jour aucun « parc urbain » d'envergure satisfaisante n'a été réalisé à Sousse.

- Les voiries et les trottoirs sont également régies par le PAD qui organise le système viaire via une typologie dictée par la dimension de ces dernières. Globalement cette répartition se fait à travers un découpage d'en moyenne 5 catégories proposant des largeurs de voirie (chaussée - séparation de voie - trottoir) allant de 8 m à 25 m (exception faite du projet de la cité Olympique qui propose une voie de 50 m)
- Les constructions devront toutes impérativement respecter un retrait par rapport à la chaussée (souvent de 4 m ou 5 m au minimum) et laisser un passage vide de tout aménagement en toute circonstance.
- Enfin réside une autre similarité du processus de production des espaces publics. En effet c'est dans certains cas au lotisseur que revient la charge de bâtir les voiries (conformément au PAD) au sein de

¹⁵⁹ Les paradigmes du « développement urbain durable » et de la « qualité de la vie » : du principe à l'action : *Le cas de l'opération de Mrazga (Nabeul, Nord-Est tunisien)*, Les Cahiers d'Emam, 2009

son lotissement. Il existe donc une superposition d'acteur dans la production des espaces publics qui peut dans certains cas être source d'incohérence.

Tous ces éléments législatifs retrouvent une traduction urbaine et géographique créant donc une homogénéité entre toutes les productions de l'AFH.

Nous trouvons également des similarités ne dépendant pas du PAD ou du règlement l'accompagnant mais plutôt du caractère d'urbanisation développé par l'AFH. En effet, dans toutes les productions des similarités de « style » peuvent être relevées. Par exemple :

- Une trame urbaine maîtrisée et planifiée
- Une trame urbaine s'organisant autour d'artéfact centraux (rond point massif - parc - bâtiment officiel)
- Une morphologie urbaine composée de barre - de tour - d'îlots fermés (accueillant souvent des villas contiguës ou des petits immeubles)
- Une richesse en termes de typologies et de hauteur de bâti
- Une richesse en termes d'essences végétales (présence d'oliviers, mimosa etc.)
- Un paysage urbain particulier avec à la fois un caractère urbain très présent sur les sites réalisés contrastant avec les espaces partiellement réalisés présentant un vide visuel important et surprenant.



160

Parallèlement d'autres éléments s'observant dans le reste de la ville se retrouvent également au sein des quartiers AFH :

- Débordement des activités commerciales des rez sur l'espace public
- Réalisation d'un trottoir sur deux
- Aménagements privés des abords immédiats des commerces
- Végétalisation des coeurs de quartiers par la population.

Enjeux propres aux quartiers produits par l'AFH

Que ce soit à cause de leur localisation ou de leur caractère morphologique fortement contrasté, l'enjeu principal concernant les quartiers AFH réside dans leur capacité à se connecter au reste du tissu de la ville.

En effet, les quartiers périphériques, Riadh - Sahloul - Cité Olympique (pas encore réalisé), sont tous situés aux extrémités de la ville. Leur liaison au centre de la ville se fait presque exclusivement à travers les axes routiers structurants déjà extrêmement fréquentés qui ne seront que plus surchargés avec les densifications

¹⁶⁰ A.F / URBAPLAN, 2020.

prévues. Réside alors un enjeu dans la qualité connectivité de ces espaces avec le reste du tissu urbain soussien.

Il s'agira d'une part de particulièrement bien aménager les connexions routières TIM mais également de développer une structure d'espaces publics permettant l'accueil d'un réseau de transport public conséquent. Parallèlement ce réseau devra proposer des cheminements alternatifs pour les modes doux constitué en étapes pour être à même de desservir les quartiers situés le long de ces axes structurants et éviter ainsi de créer des zones tampon déconnectées des noyaux.

Le quartier de la caserne bien qu'il soit situé au centre de la ville présente également un danger de déconnexion mais cette fois d'ordre morphologique et esthétique. En effet, de par l'accueil d'une typologie de bâti très contrastée avec les tissus environnant, il sera indispensable de créer une connexion via les espaces publics pour intégrer ce quartier dans son environnement immédiat sous peine de voir se créer d'importantes nuisances d'ordre fonctionnelles.

Un autre enjeu réside dans la capacité à entretenir les alignements d'arbres et surtout les espaces verts produits au sein de ces quartiers. Comme l'a montré l'audit concernant le service en charge de l'entretien des espaces verts, bien que très efficace souffre d'un manque de ressources et de personnel. Il est donc difficile d'imaginer que dans les circonstances actuelles, un entretien efficace des espaces verts projetés soit réalisables. Parallèlement il sera indispensable de veiller que ces nouvelles charges n'entament pas un processus de délaissement des premiers quartiers d'extensions au profit de ces nouveaux centres.

4.4. Les quartiers péricentraux

4.4.1. Khézama Est

4.4.1.1. Implantation et forme urbaine

161



Le quartier de Khézama Est correspond au tissu urbain compris entre la route touristique (Boulevard du 14 Janvier 2011) et la route de Tunis GP1 (Av de la Perle du Sahel). Ce quartier résidentiel a connu plusieurs bouleversements urbains du fait de changements importants survenus lors de la modification du cahier des charges du règlement d'urbanisme du coté ouest de la route touristique. Les constructions en hauteur du fait de son élargissement en 1982 ont provoqué une forme de dérégulation de la morphologie urbaine encore visible aujourd'hui...

4.4.1.2. Morphologie des espaces publics

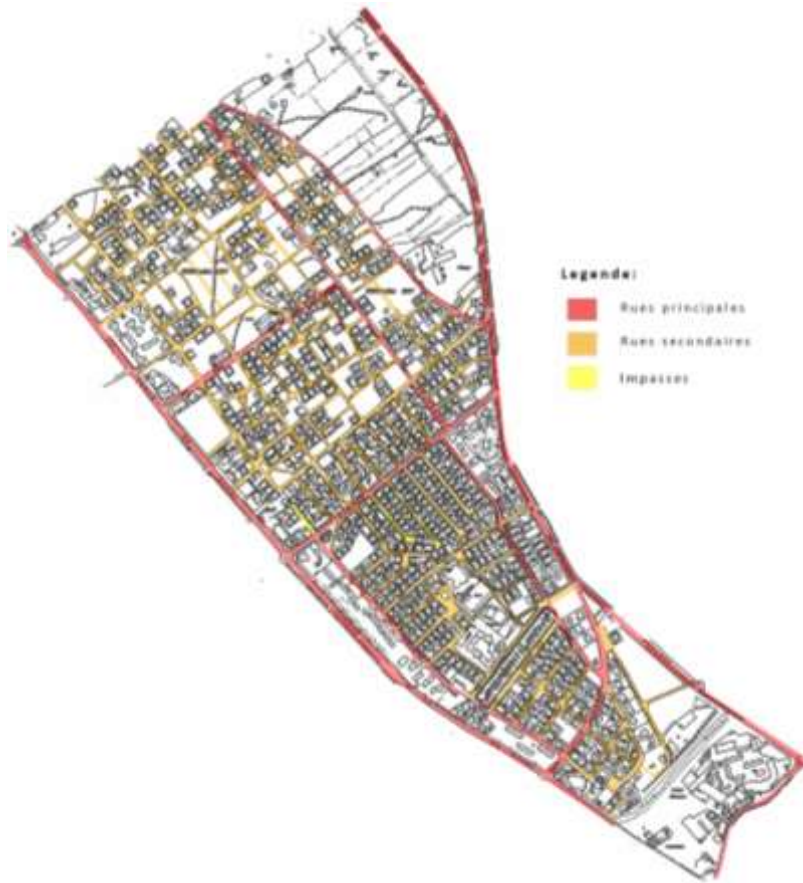
a. Les tracés :

Les principaux tracés urbains sont constitués de perpendiculaires et de parallèles à la route touristique. On remarque notamment l'avenue des Palmiers, l'avenue des Orangers et plus récemment la rue du Colonel Guarnaoui. Ces axes forment des grands îlots urbains entrecoupés de rues plus ou moins orthogonales. Les tracés routiers engendrés par ce maillage étaient destinés pour la desserte des zones résidentielles ; cependant, les voies actuelles prennent actuellement en charge un grand nombre de flux véhiculaires :

- Les flux Nord / Sud dus à la surcharge de la route touristique aux heures de pointe et aussi pour desservir les nombreux commerces et cafés de la rue des Orangers,
- Les flux Est / Ouest de l'avenue des Palmiers constamment saturée car étant l'unique voie pénétrante de Khézama Est à partir des deux sens du blvd du 14 Janvier.

¹⁶¹ A.F / URBAPLAN, 2020.

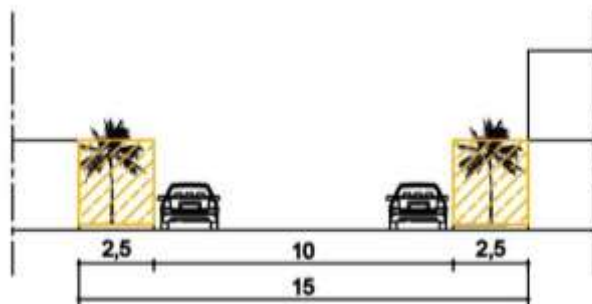
b. Typologies de la trame viaire :



4.4.1.3. Dimensions et caractéristiques des espaces publics

a. Voies principales :

Coupe : Rue des Palmiers

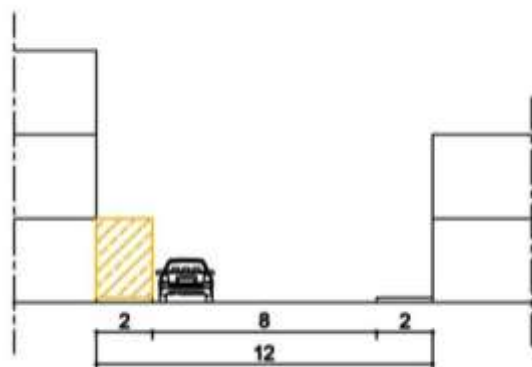


¹⁶² A.F / URBAPLAN, 2020.

¹⁶³ A.F / URBAPLAN, 2020.

b. Voies secondaires :

Coupe : Rue Zouhair Ibn Abi Salma



164

4.4.1.4. Matérialités

a. Revêtements du sol :



Carreaux de ciment teinté dans la masse



Pavé autobloquant posé sur lit de sable



Carreaux de béton naturel (initiative privée)



Carreaux de marbre bouchardé (privé)

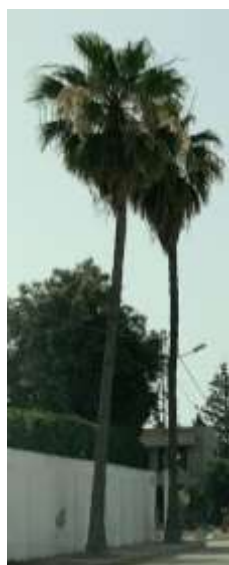
165

¹⁶⁴ A.F / URBAPLAN, 2020.

¹⁶⁵ A.F / URBAPLAN, 2020.

b. Mobilier

L'éclairage et plantations :



166

4.4.1.5. Fonctions et usages des espaces publics

Les abords des artères principales sont très souvent dédiés à des fonctions de cafés (salons de thés), à la restauration rapide et aux épiceries. La rue des Orangers, dont les trottoirs sont envahis par les activités commerciales ne permettent pas une pratique correcte de l'espace public ; de ce fait, les piétons et les véhicules (voitures et deux roues) arpentent la chaussée dont l'encombrement est accentué par les problèmes inhérents au stationnement... L'idée de réduire la circulation véhiculaire à un seul sens a commencé à germer dans les années 2000. Les problèmes de stationnement et de connectivité des grands axes avec les zones résidentielles semblent inhérents à l'ensemble de ce tissu urbain.



Scène fréquente d'accaparement de l'espace public

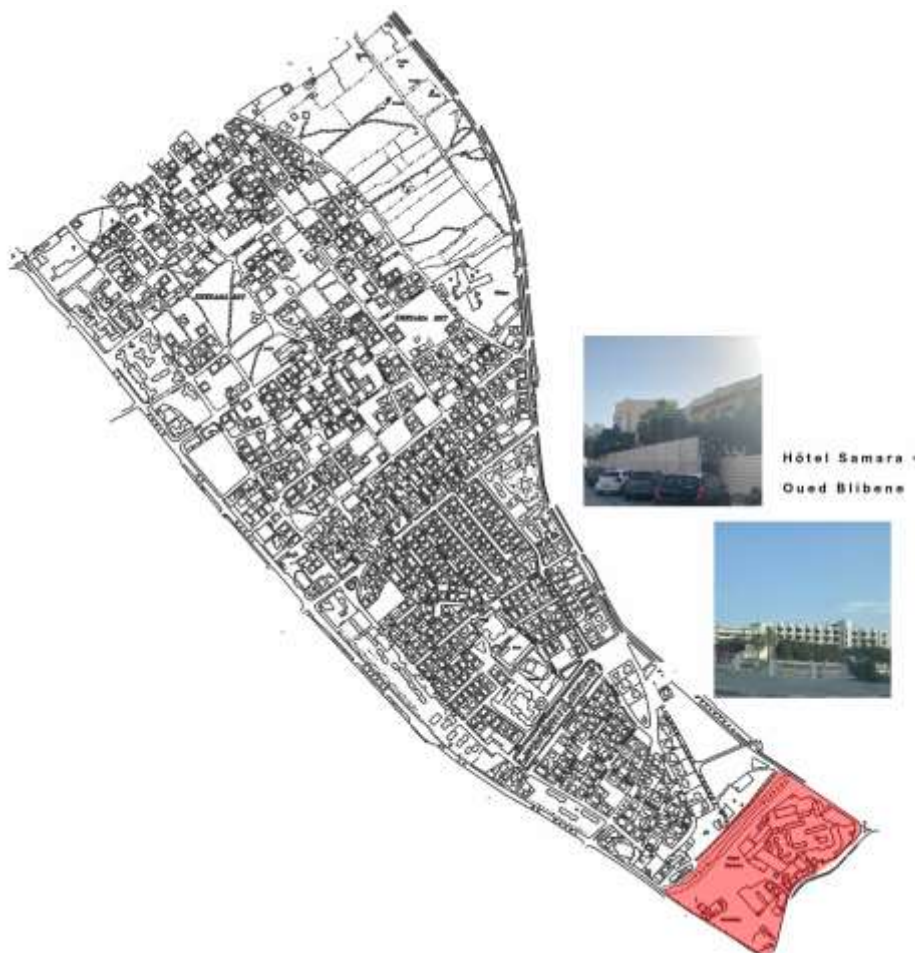


167

Problématique des ordures (habitations et commerces)

¹⁶⁶ A.F / URBAPLAN, 2020.

¹⁶⁷ A.F / URBAPLAN, 2020.



168

4.4.1.6. Enjeux propres aux espaces publics du quartier :

Khézama Ouest pourrait constituer une passerelle entre l'ouest de la ville et la mer si les accès vers le littoral présentaient plus de perméabilité. Sa position longitudinale nord / sud lui confère une grande proximité de la zone touristique ; pourtant il demeure peu fréquenté par les touristes même en période estivale à forte affluence. C'est justement à cause du manque de pénétrantes est / ouest le reliant avec la route touristique que ce quartier est souvent accessible en voiture uniquement. La végétalisation de certains axes secondaires et la création de tronçons piétons, notamment dans la nouvelle zone des « Oliviers » pourrait participer à désenclaver ce quartier et le rendre plus attractif aux piétons.

Un enjeu de taille réside aujourd'hui dans l'exploitation de l'oliveraie comprise entre la clinique Les Oliviers et la zone Est de la commune de Hammam Sousse. Cette grande frange de territoire vouée à l'urbanisation sera dotée d'au moins deux axes pénétrants Est / Ouest connectés au blvd du 14 Janvier. Des aménagements d'espaces publics bien articulés avec la zone touristique pourraient donner une seconde vie aux quartiers de Khézama et leur offrir une meilleure articulation avec la ville et le littoral.

¹⁶⁸ A.F / URBAPLAN, 2020.

4.4.2. Sfaya / Khézama Oued Blibène / Hmadet Douik

4.4.2.1. Implantation et forme urbaine :



Très proches du centre-ville, l'urbanisme de ces quartiers populaires est intimement lié à oued Blibène qui les traverse d'Est en Ouest. La branche de oued Kharroub, plus au sud, délimite la cité Sfaya de Khézama Oued Blibène sans jouer le rôle structurant qu'elle pourrait assumer si elle ne véhiculait pas son passé de cours d'eau insalubre.

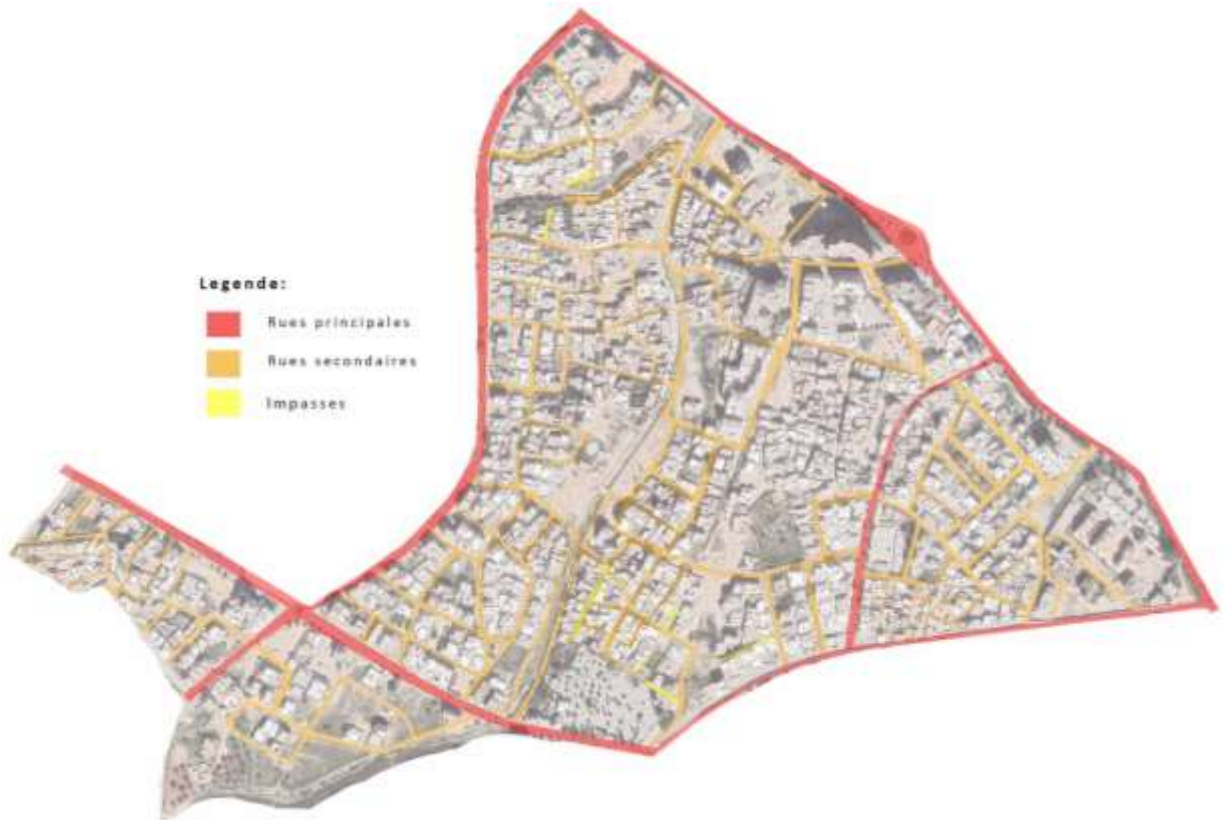
Les tissus urbains de Sfaya et de Khézama Oued Blibène sont raccordés à l'Est par l'avenue de la Perle du Sahel (Route GP1) et par la rue Khalifa El Karoui à l'Ouest.

4.4.2.2. Morphologie des espaces publics :

a. Les tracés :

L'avenue Jaloul Ben Cherifa est pratiquement la seule traversée Est / ouest avec une emprise urbaine relativement large et bénéficiant de véritables trottoirs. Curieusement, les rives de Oued Blibène et de Oued Kharroub (pourtant canalisés et prémunis sur ces zones des risques d'inondations), ne sont pas exploitées pour la circulation véhiculaires. Ces berges desservent néanmoins un grand nombre des voies secondaires des quartiers de la cité Oued Blibène dont elles structure le tissu urbain malgré leur caractère insalubre.

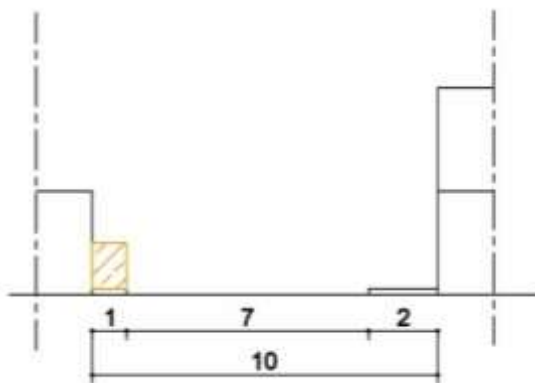
b. Typologies de la trame viaire



4.4.2.3. Dimensions et caractéristiques des espaces publics

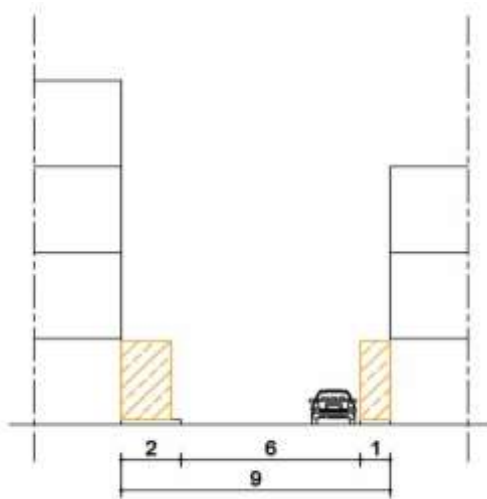
a. Voies principales :

Coupe : Rue Haffouz



b. Voies secondaires :

Coupe : Rue Alyssa :



4.4.2.4. Matérialités

a. Revêtements du sol, éclairage public :



b. Plantations :



4.4.2.5. Fonctions et usages des espaces publics

Les tissus urbains sont à grande majorité résidentiels et comportent beaucoup d'îlots insalubres à proximité géographique immédiate avec le centre-ville. Des activités commerciales se déploient autour de l'avenue Jeloul Ben Cherifa sans être suffisantes par rapport à la grande population de ses quartiers quelque peu marginalisés par rapport au reste de la ville.



4.4.2.6. Éléments de rupture avec la ville

Sur l'extrémité Est du quartier de Sfaya, à la jonction avec l'avenue de la Perle du Sahel, l'opération immobilière « Mesii » délaissée depuis plusieurs années, constitue une rupture urbaine importante. Oued Blibène est à la fois une rupture et un parcours à fort potentiel. Son caractère insalubre doit être définitivement contourné pour donner à cette zone une meilleure dynamique urbaine indispensable pour soigner l'asphyxie dont souffrent ses quartiers péricentraux...



4.4.2.7. Enjeux propres aux espaces publics du quartier



L'embouchure des Oued Blibène et Kharroub située à 600 m du cœur de la zone côtière : un enjeu majeur à l'échelle de la ville

Les enjeux de ces quartiers résident paradoxalement dans leur mal-être actuel : les cours d'eau insalubres constitués par oued Blibène et oued El Kharroub. En effet, leurs berges sont des aubaines de développement des espaces publics, notamment pour leur connectivité Est / Ouest avec le littoral. L'expansion de la ville vers l'ouest a participé à rendre ces quartiers marginaux au cœur d'une problématique de développement pour la prochaine décennie, tant leur emplacement nous parât stratégique. Les enjeux liés à l'aménagement urbain et paysager des berges de ces oueds sont primordiaux pour parvenir à réconcilier une partie importante de la ville avec le littoral.

Par ailleurs, comme nous le développons plus loin dans ce rapport, le cours naturel de oued Blibène constitue à lui seul une pénétrante a très grand potentiel de développement pour rejoindre les quartiers ouest de la ville, notamment Sahloul, avec la zone côtière.

¹⁶⁹ A.F / URBAPLAN 2020.

4.4.3. Khézama ouest

4.4.3.1. Implantation et forme urbaine



Ce quartier résidentiel est compris entre l'avenue de la Perle du Sahel (Est) et l'avenue Khalifa El Karoui (ouest). Il est aussi traversé par oued Blibène au sud mais il puise l'essentiel de son urbanité sur le modèle typologique de Khézama Est dont il constitue le prolongement naturel.

Il occupe une surface rectangulaire équivalente à celle de son homologue Est tout en présentant des réserves foncières non bâties qui lui confèrent le statut de quartier en pleine expansion urbaine malgré son ancienneté relative.

171

4.4.3.2. Morphologie des espaces publics

a. Les tracés :

Ces principaux tracés Est / Ouest sont le boulevard El Imam Moslem et l'avenue Boukhari. Hormis les deux axes structurants constitués par les avenues de la perle du Sahel et Khalifa Karoui, le boulevard Hassan Ben Said est sans doute l'axe le plus important de ce quartier de par sa position centrale et aussi en tant que vecteur primordial de connectivité nord / sud.

¹⁷¹ A.F / URBAPLAN, 2020.

b. Typologies de la trame viaire :

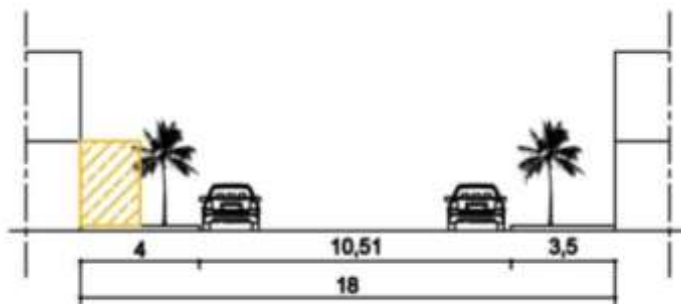


172

4.4.3.3. Dimensions et caractéristiques des espaces publics

a. Voies principales

Coupe : Avenue Imem Moslem



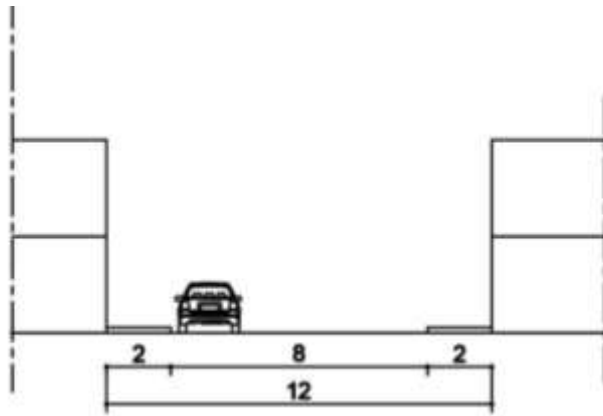
173

¹⁷² A.F / URBAPLAN, 2020.

¹⁷³ A.F / URBAPLAN, 2020.

b. Voies secondaires

Coupe : Rue Asma bent el Fourat



174

4.4.3.4. Matérialités :

a. Revêtements du sol :



b. Eclairage public et plantations :



¹⁷⁴ A.F / URBAPLAN, 2020.

4.4.3.5. Fonctions et usages des espaces publics

Des activités commerciales et de services se déploient le long des grands axes précités, cependant la vocation majeure de Khézama ouest reste résidentielle comme sa voisine Khézama Est. Au nord, à la jonction avec la ville de Hammam Sousse, une école d'ingénieurs amorce une zone d'équipements tandis qu'au sud, la proximité de oued Blibène représente une forte rupture et une différenciation très nette des couches sociales de la population résidente.



4.4.3.6. Éléments de rupture et de connexion / Enjeux

Le quartier demeure relativement homogène malgré la forte rupture constatée aux abords de oued Blibène. Le quartier de Khézama ouest comporte encore beaucoup de terrains non bâtis qui pourraient représenter des opportunités pour créer des espaces publics de proximité à valoriser dans une trame d'espaces naturels et agricoles d'agglomération. Les lotissements en cours de constructions constituent à la fois des ruptures avec le tissu urbain et des potentiels de développements plus équilibrés et plus végétalisés.



Le principal enjeu de ce quartier dans sa partie sud est incontestablement le potentiel d'aménagement des berges de oued Blibène. En son centre, le boulevard Hassan Ben Said représente un vecteur important et un support idéal pour une *végétalisation traversante* dont pourrait bénéficier largement l'ensemble du tissu urbain.

4.4.4. Bouhsina/ Souafa / Oued Ghenim/ Oued Kharroub / 9 Avril

4.4.4.1. Implantation et forme urbaine :



Cette grande étendue urbaine de la ville est traversée par l'avenue du Stade Olympique (prolongement rectiligne de l'avenue du Commandant Béjaoui).

Les quartiers de oued Ghenim, oued Kharroub sont situés au nord de cet axe et constituent les prolongements vers l'ouest de Jawhara ; tandis que Bouhsina et Souafa sont au sud en prolongement de la cité Ezzahra.

179

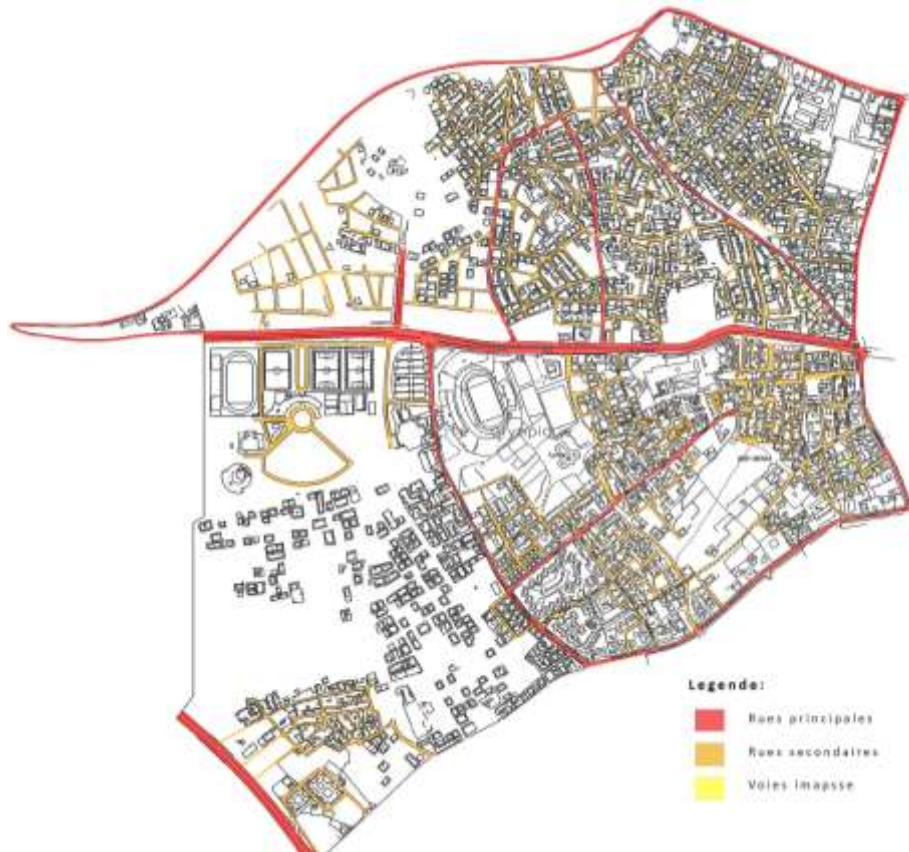
4.4.4.2. Morphologie des espaces publics

a. Les tracés :

L'avenue Mohamed Karoui est l'axe Nord / Sud prédominant et structurant. Son intersection avec l'avenue du commandant Béjaoui constitue un important carrefour urbain de l'ouest de la ville. L'avenue Abou Hamed El Ghazeli délimite les quartiers sud de Bouhsina et de 9 Avril en offrant une connexion entre le lotissement AFH des casernes et le boulevard périphérique de la ville. La rue Omar Ibn el Abdelaziz qui longe le gradin ouest du stade Olympique de Sousse sépare administrativement Souafa de Bouhsina bien qu'une continuité au niveau du tissu urbain à prédominance d'habitat soit observée.

¹⁷⁹ A.F / URBAPLAN, 2020.

b. Typologies de la trame viaire

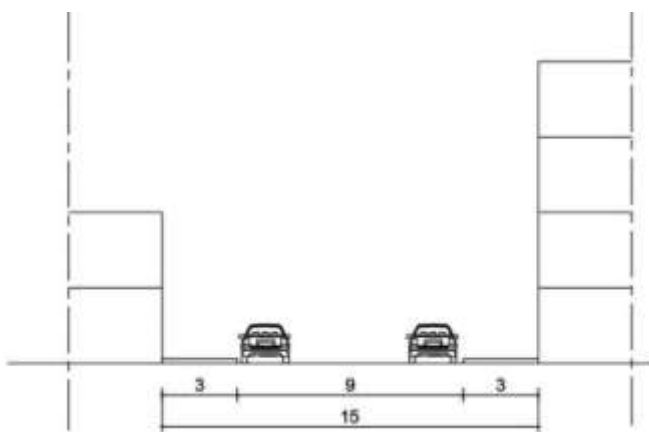


181

4.4.4.3. Dimensions et caractéristiques des espaces publics :

a. Voies principales

Coupe : Oued Ghenim

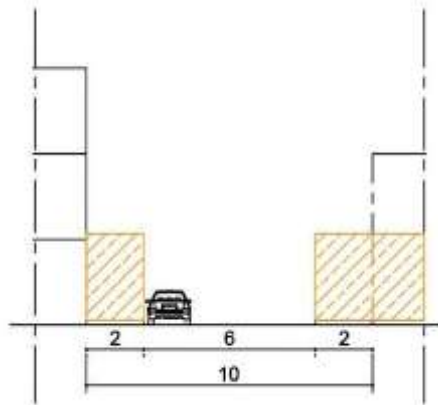


182

¹⁸¹ A.F / URBAPLAN, 2020.

¹⁸² A.F / URBAPLAN, 2020.

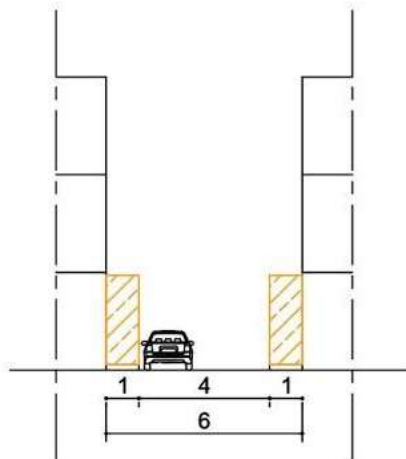
Coupe : Rue Abdesslam Ennabli



183

b. Voies secondaires :

Coupe : Impasse Bou Argoub



4.4.4.4. Matérialités :

a. Revêtements du sol :



¹⁸³ A.F / URBAPLAN, 2020.

b. L'éclairage public :



c. Végétation :



186

¹⁸⁶ A.F / URBAPLAN, 2020.

4.4.4.5. Fonctions et usages des espaces publics

Au sud de l'avenue du Stade Olympique de Sousse, à l'ouest de Souafa, se déploie le complexe sportif de la ville. Cet équipement de première importance par rapport à la ville de Sousse viendra se connecter par l'ouest avec le nouveau quartier AFH de « Bouhsina / Cité Olympique » dont le démarrage des travaux de lotissement semble imminent.



187



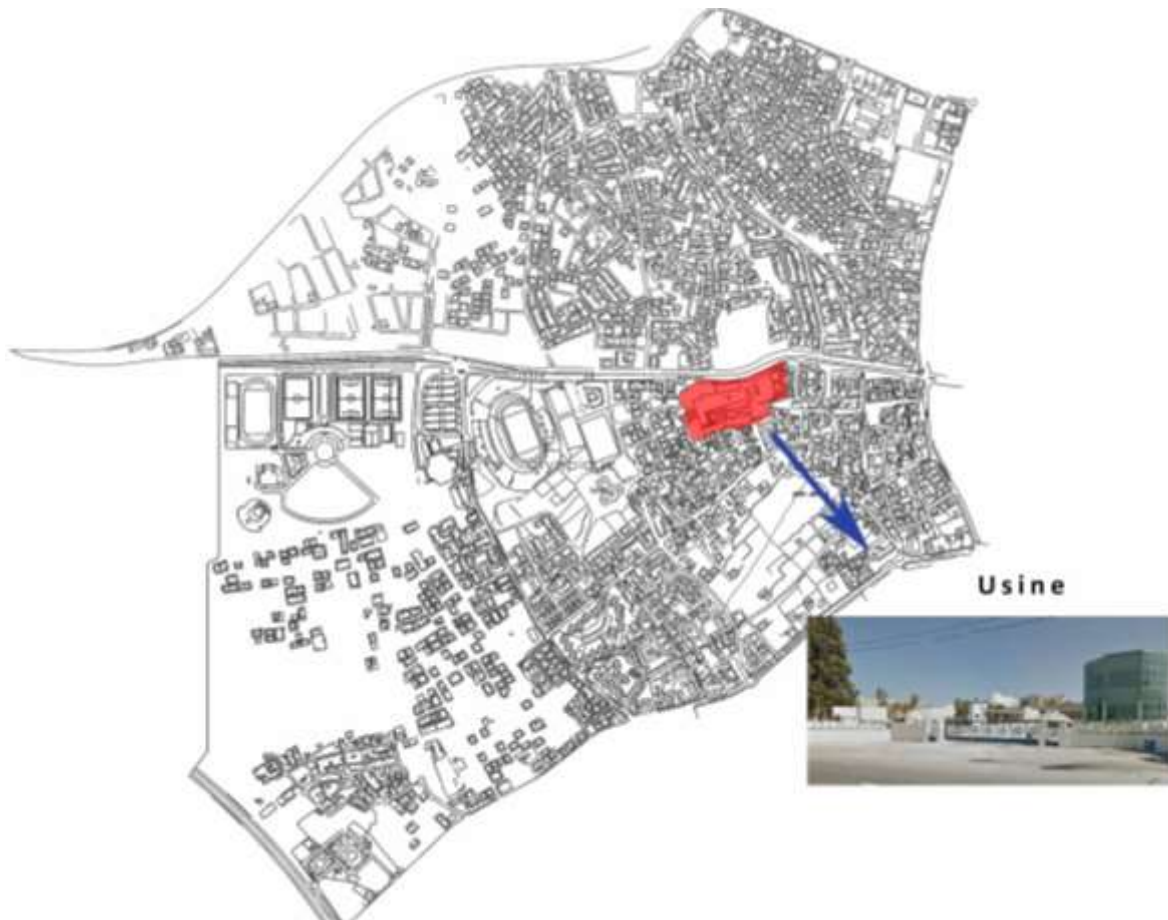
188

¹⁸⁷ A.F / URBAPLAN, 2020.

¹⁸⁸ A.F / URBAPLAN, 2020.

4.4.4.6. **Éléments de rupture et de connexion avec les tissus avoisinants :**

Au nord du quartier de Souafa, la petite zone industrielle qui longe le sud de l'avenue du Stade Olympique de Sousse constitue une rupture par rapport au tissu d'habitat qui prend naissance à l'ouest de la rue Mohamed Karoui en se structurant sous la forme d'îlots urbains régulièrement formés au nord de l'avenue Abou Hamed El Ghazali. Les abords sud du complexe sportif représentent aussi une rupture des tissus urbains de Bouhsina.



4.4.4.7. **Enjeux propres aux espaces publics du quartier :**

Les principaux enjeux de développement de ces quartiers ouest de la ville résident dans une restructuration de leurs espaces publics qui présentent des grandes disparités par rapport aux quartiers Est qui les avoisinent. Une campagne de végétalisation et de mise en valeur des petits squares de quartiers permettrait d'améliorer le vécu au quotidien des habitants de ses tissus urbains sensibles de la ville. La connexion entre Bouhsina, la cité Olympique (avec ses nombreux équipements structurants) et le nouveau développement urbain de l'AFH qui démarre à l'ouest est un enjeu de développement majeur dont la réussite offrirait un visage nouveau à l'accès ouest de la ville de Sousse.

¹⁸⁹ A.F / URBAPLAN, 2020.

4.4.5. Ettaamir / Boukhzar / « Faculté »

4.4.5.1. Implantation et forme urbaine



190

Cette formation de quartiers est située au sud de l'avenue Abou Hamed El Ghazali et à l'ouest de Bouhsina qui est séparé de la cité Ettaamir par la rue Abdelhamid Sakka. Le tissu urbain relativement dense au niveau de la Cité Ettaamir devient progressivement plus espacé en allant vers Boukhzar et le quartier des Facultés.

4.4.5.2. Morphologie des espaces publics

a. Les tracés :

Délimités par l'avenue Abou Hamed El Ghazali, le boulevard périphérique, la rue de Mouredine et la rue Abdelhamid Sakka, les trois quartiers forment un carré dont les seuls axes principaux sont la rue Abdessalem Mimoun et sa perpendiculaire (rue Ferjani Bouguila) qui sépare administrativement le cité Boukhzar et le quartier des Facultés.

¹⁹⁰ A.F / URBAPLAN, 2020.

b. Typologies de la trame viaire

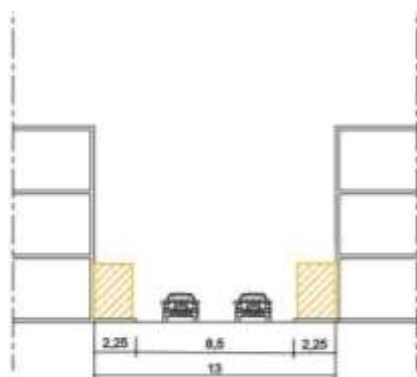


192

4.4.5.3. Dimensions et caractéristiques des espaces publics

a. Voies principales :

Coupe : Rue Abelhamid Essaka

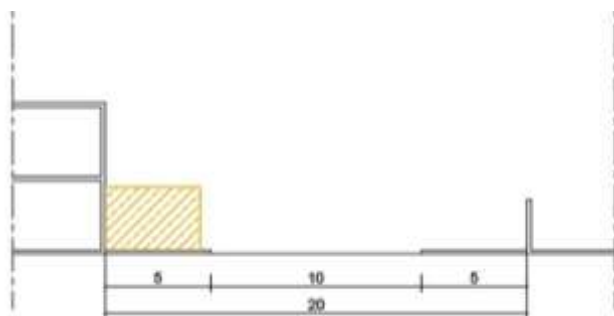


193

¹⁹² A.F / URBAPLAN, 2020.

¹⁹³ A.F / URBAPLAN, 2020.

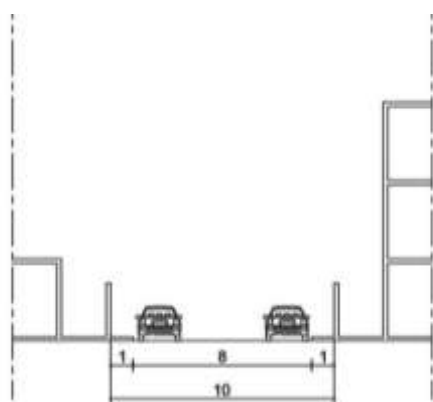
Coupe : Cité « Faculté »



194

b. Voies secondaires :

Coupe : Cité Boukhzar



195

4.4.5.4. Matérialités

a. Revêtements du sol :



196

¹⁹⁴ A.F / URBAPLAN, 2020.

¹⁹⁵ A.F / URBAPLAN, 2020.

¹⁹⁶ A.F / URBAPLAN, 2020.

b. **Eclairage et plantations :**



197

4.4.5.5. **Fonctions et usages des espaces publics**

Les espaces publics sont essentiellement des voies secondaires résidentielles dont les emprises souffrent d'un manque progressif de végétalisation en allant vers l'ouest et aux abords du boulevard périphérique de la ville. Les trottoirs ne sont que très partiellement exécutés et généralement (dans la majorité des voies secondaires) le fruit d'initiatives citoyennes.



199

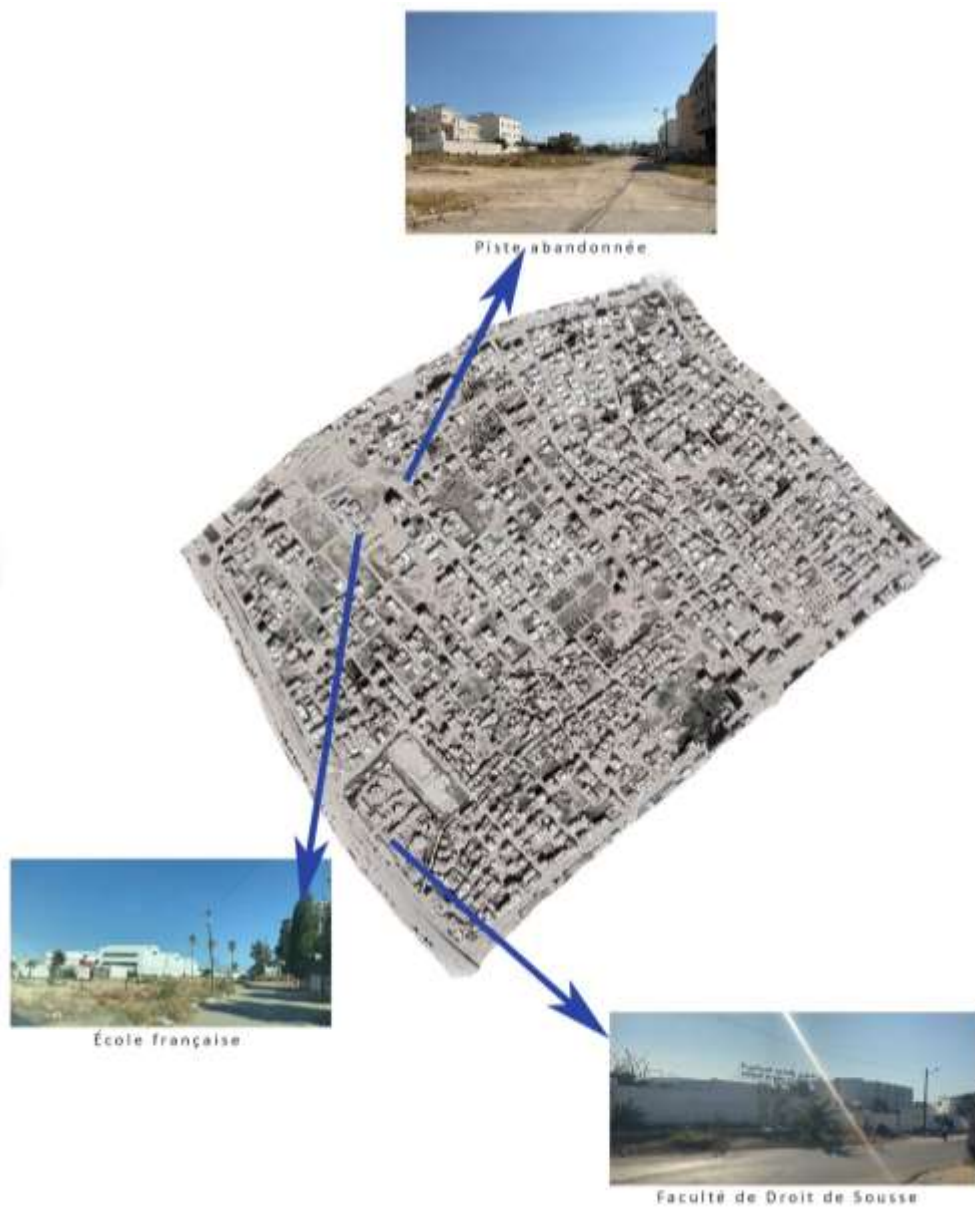
¹⁹⁷ A.F / URBAPLAN, 2020.

¹⁹⁹ A.F / URBAPLAN, 2020.

4.4.5.6. Éléments de rupture et de connexion avec les tissus avoisinants :

Les principaux éléments de ruptures se font ressentir dans la pauvreté des matérialités et des espaces publics particulièrement au sud et à l'ouest de Boukhzar ainsi que le quartier des Facultés. Certaines rues ne sont pas asphaltées et le manque - voire l'absence - d'entretien des espaces verts est fortement préjudiciable à la qualité paysagère de nombreux d'îlots urbains.

Récemment, l'apparition de certains équipements structurants tels que le nouveau collège français et la clinique Bouhsina, donnent un certain souffle à l'urbanité et à la structuration des abords immédiats de leur édification.



200

²⁰⁰ A.F / URBAPLAN, 2020.

4.4.5.7. Enjeux propres aux espaces publics du quartier :

Les enjeux de restructuration des espaces publics et de l'amélioration de leur qualité se trouvent à deux échelles de cette formation de quartiers :

1/ A l'échelle intérieure des tissus résidentiels où les axes secondaires doivent bénéficier de campagnes de végétalisation et de mise à niveau des rares squares municipaux.

2/ A l'échelle des artères principales et notamment le long du boulevard périphérique qui structure le campus de la ville. En effet le quartier des Facultés qui se déploie le long du boulevard périphérique ouest de la ville semble être consacré uniquement au transport automobile alors qu'il structure la zone universitaire et para-universitaire de la ville. Beaucoup de pistes d'amélioration de la qualité urbanistique et paysagère sont envisageable à ce niveau, notamment en termes de trottoirs et de pistes cyclables permettant la création par tronçons de liaisons douces avec le centre-ville. La qualité générale des espaces publics liées au Campus universitaire dépend notamment de sa capacité d'amélioration de sa connectivité avec les noyaux centraux de la ville.

4.4.6. Aouinet / Koudiat Malek / Ibn Khaloun / « Jeunes » / Ghodrane

4.4.6.1. Implantation et forme urbaine



Cette formation de cinq majeurs quartiers sud de la ville est délimitée comme suit :

- Au nord : par l'important carrefour de Souk El Ahad, le quartier de Bir Chobbek et le cimetière Ibn Khaldoun,
- A l'ouest : par la route de Mouredine,
- Au sud : par l'avenue des Phéniciens qui se prolonge par l'avenue Najechi formant une sorte de rocade parallèle au boulevard périphérique.
- A l'Est : par l'avenue Ibn Khaldoun.

Ces importants quartiers sud sont structurés sous la forme de franges urbaines rayonnantes. Ils sont séparés par des axes urbains structurants Nord / Sud.

4.4.6.2. Morphologie des espaces publics

a. Les tracés :

Les principaux axes urbains structurants sont des cheminements Nord / Sud rayonnants à partir d'importants carrefours urbains. La rue de Mouredine et la route de Zaouia prennent naissance au niveau du Carrefour de Souk Lahad. Koudiat Malek et Ibn Khaldoun sont séparés par l'axe structurant de la rue du 1^{er} Juin 1956.

²⁰¹ A.F / URBAPLAN, 2020.

b. Typologies de la trame viaire :



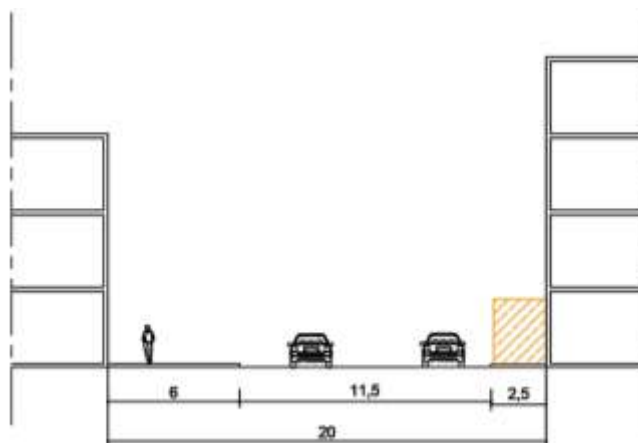
Legende:

- Rues principales
- Rues secondaires
- Voies impasse

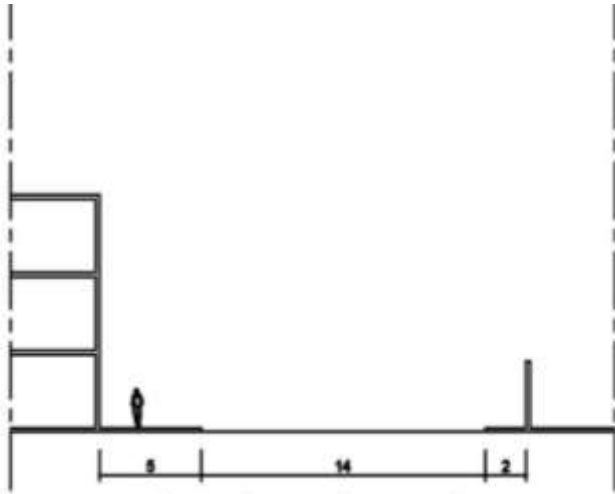
4.4.6.3. Dimensions et caractéristiques des espaces publics

a. Voies principales :

Coupe : Rue Masjed el Aksa

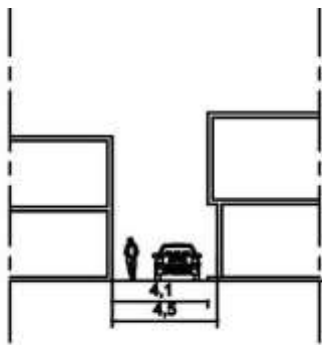


Coupe : « Jeunes »



b. Voies secondaires

Coupe : Ghodrane



4.4.6.4. Matérialités

a. Revêtements du sol :



203

²⁰³ A.F / URBAPLAN, 2020.

b. Eclairage et plantation :



204

4.4.6.5. Fonctions et usages des espaces publics

Les espaces publics peuvent être catégorisés en trois thèmes majeurs :

- Les axes urbains principaux Nord / Sud,
- Les Carrefours urbains, giratoires qui constituent essentiellement les liaisons entre les cheminements Est / Ouest et les axes Nord / Sud,
- Les squares, les espaces interstitiels des tissus résidentiels et les axes secondaires.



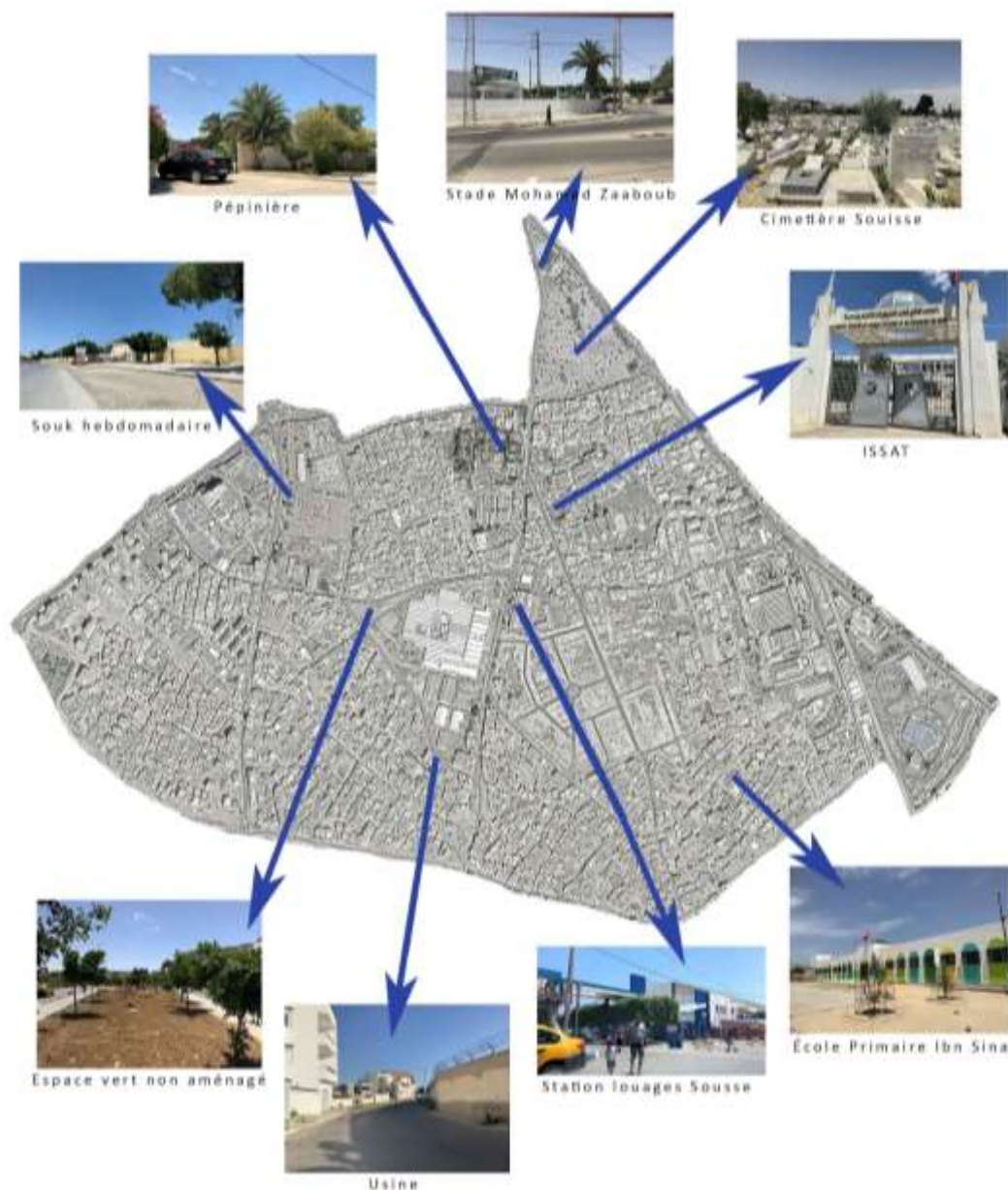
4.4.6.6. Eléments de rupture et de connexion

Les principaux éléments de rupture dans les tissus urbains à composante essentiellement résidentielle sont constitués par l'intégration d'équipements structurants :

- Le Souk hebdomadaire du dimanche (Souk Lahad),
- La SITEX, important complexe de l'industrie textile situé entre Koudiat Malek et la cité des « Jeunes »,

²⁰⁴ A.F / URBAPLAN, 2020.

- La station des Louages implantée au sud-ouest du quartier Ghodrane,
- Le cimetière de Souisse.



206

4.4.6.7. Enjeux propres aux espaces publics

Les principaux enjeux résident dans la végétalisation des axes secondaires lorsque les emprises le permettent et le renforcement de l'unité de certaines matérialités qui manquent cruellement dans les tissus urbains résidentiels de Ghodrane notamment. Les squares municipaux à proximité des tissus urbains denses doivent être privilégiés en vue de rééquilibrer le clivage Nord / Sud fortement ressenti dans la qualité des espaces publics.

²⁰⁶ A.F / URBAPLAN, 2020.

4.4.7.Sousse / Sidi Abdelhamid / « Bâtiment » / Ouled Sidi Kacem / Matar/ Ksibet Echatt / Zone Industrielle

4.4.7.1. Implantation et forme urbaine



Le sud-est de la ville constitue une façade maritime longtemps délaissée par rapport au rivage nord qui comprend la zone touristique. Ce rassemblement de huit quartiers représente la porte sud du gouvernorat de Sousse et aussi la jonction difficile entre l'urbain et le périurbain du grand Sousse. Le quartier de Sousse, le plus au nord, représente un prolongement naturel vers la mer de Capace Piccolo ; vient ensuite le quartier de Sidi Abdelhamid à l'Est séparé de Sousse par Oued Hamdoun.

La zone industrielle, « Bâtiment », Ksibet Echatt, Matar, Ouled et Sidi Kacem se déploient vers l'Est et constituent les limites communales de la ville.

4.4.7.2. Morphologie des espaces publics

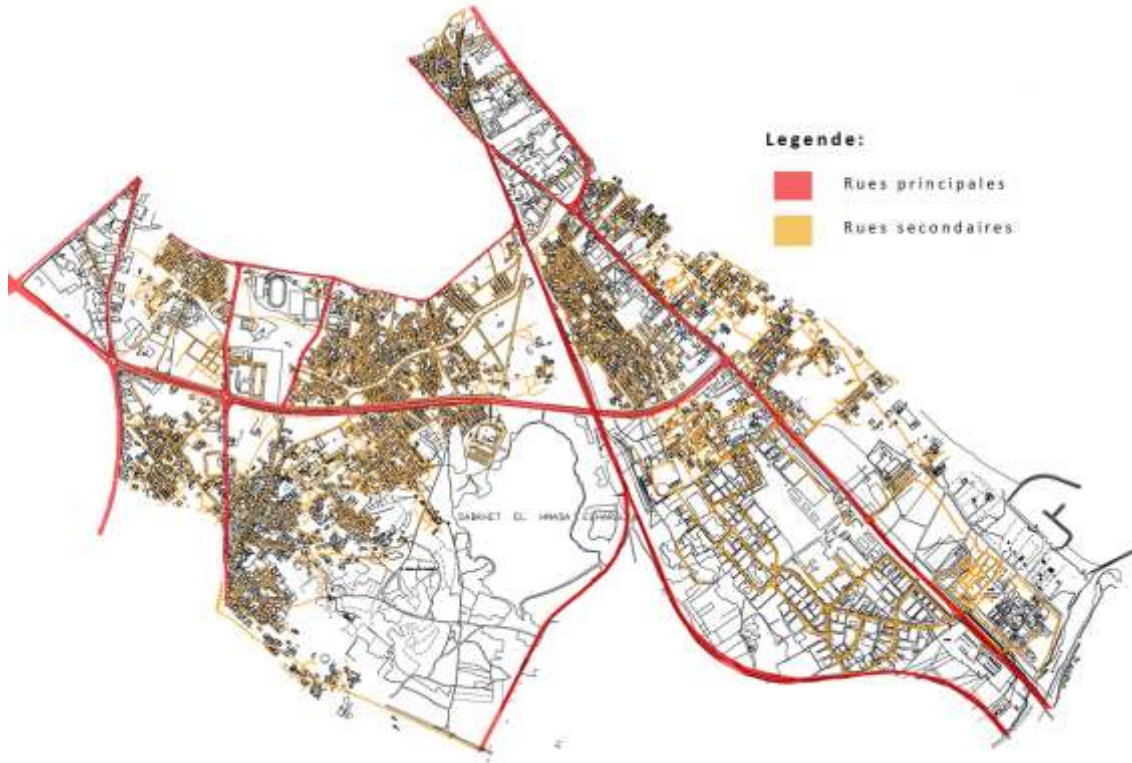
a. Les tracés :

Les quartiers de Ouled Sidi Kacem, Matar et Ksibet Echatt sont séparés de « Bâtiments » et Zaouiet Sousse par le boulevard périphérique de la ville (aussi appelé route ceinture) qui constitue une sorte d'épine dorsale

²⁰⁷ A.F / URBAPLAN, 2020.

structurante de cette formation des huit quartiers sud. Sur le plan des axes structurants Nord / Sud, la route de Msaken et ses parallèles : route de Zaouiet Sousse, rue du 1^{er} Juin 1956 et l'avenue Ibn Khaldoun (Nord – Est) forment des espaces publics essentiels pour la lecture des tracés urbains du sud de la ville.

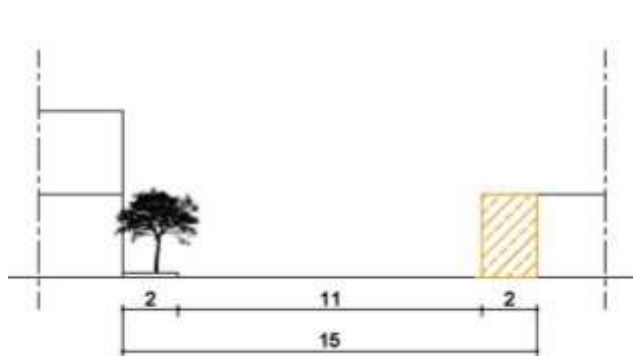
b. Typologies de la trame viaire :



4.4.7.3. Dimensions et caractéristiques des espaces publics

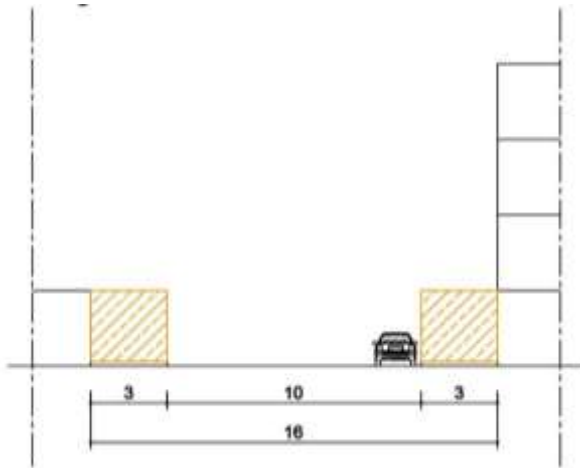
a. Voies principales :

Coupe : Route de M'saken ,P12



²⁰⁹ Google Earth.

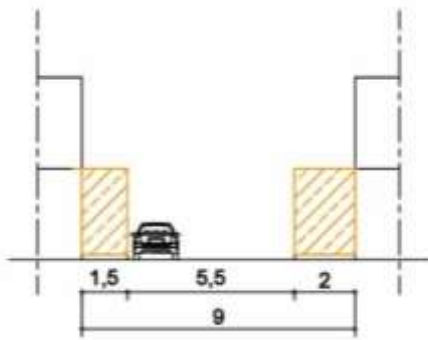
Coupe: Boulevard El Kaouther



210

b. Voie secondaires :

Coupe : El Matar



4.4.7.4. Matérialités :

a. Revêtements du sol



211

²¹⁰ Google Earth.

²¹¹A.F / URBAPLAN, 2020.

b. Mobilier :

L'éclairage



Bancs publics



c. Végétation :



213

4.4.7.5. Fonctions et usages des espaces publics

Les espaces publics de qualité sont très rares au sud de la ville. Ils sont souvent utilisés comme prolongements des espaces commerciaux le long des axes structurants et de certaines voies secondaires. La végétation a très faible densité est généralement le fruit d'initiatives citoyennes indépendantes. Certains squares ont été aménagés pour les enfants par les riverains qui en assurent l'entretien avec leurs propres moyens.

²¹³ A.F / URBAPLAN, 2020.



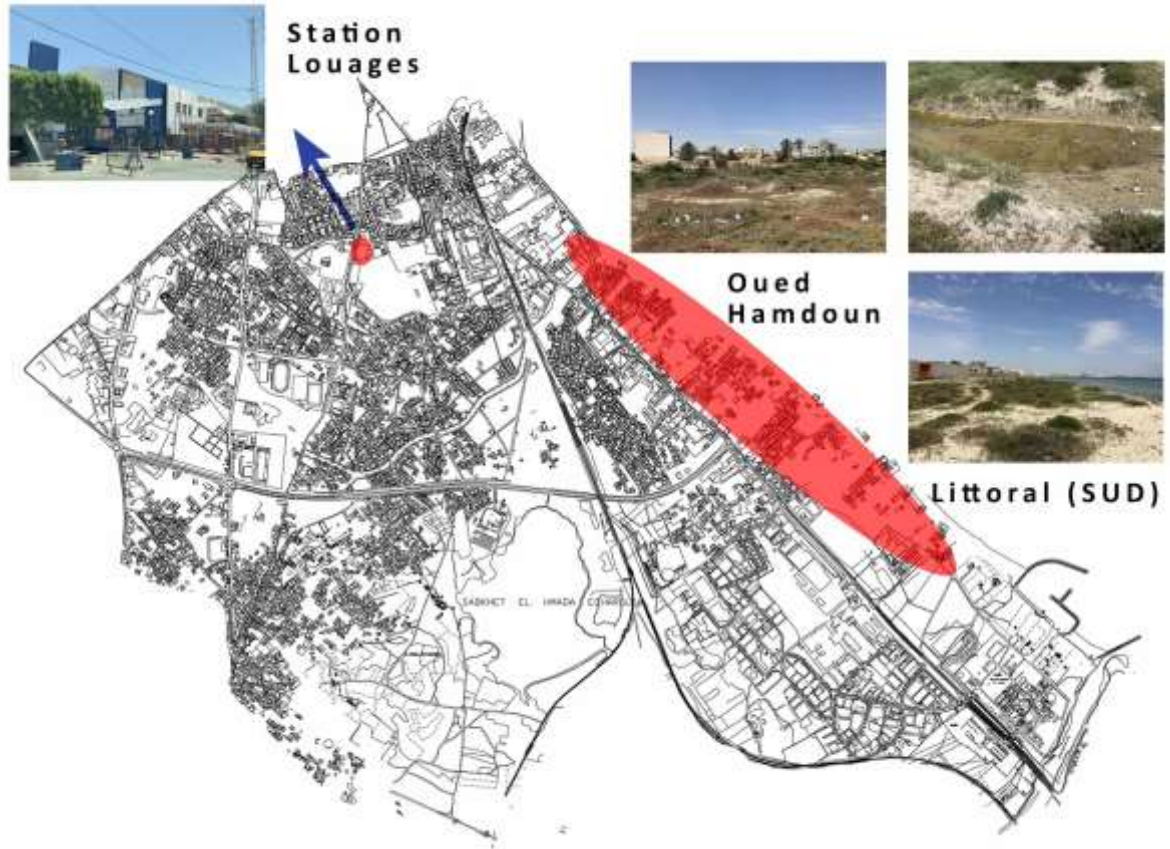
214

4.4.7.6. **Éléments de rupture et de connexion avec les tissus avoisinants**

La ville de Zaouiet Sousse constitue la formation urbaine la plus au sud de la ville et se distingue par son caractère périurbain et ses zones agricoles très proches des noyaux d'habitations. Son urbanisme, bien que très populaire est resté maîtrisé par rapport à son quartier nord, Matar, qui se greffe sur des noyaux urbains « anarchiques » non maîtrisés constituant une grande rupture urbaine avec le reste de la ville.

Oued Hamdoun et ses berges insalubres forme aussi une rupture sévère au sein même des quartiers qu'il traverse.

²¹⁴ A.F / URBAPLAN, 2020.



215

4.4.7.7. Enjeux propres aux espaces publics du quartier :

Malgré son urbanisme non maîtrisé et le fort clivage qui existe par rapport aux espaces publics du nord de la ville, Sousse Sud a un potentiel de développement indéniable. Son littoral aux abords des quartiers de Souisse et Sidi Abdelhamid constitue un atout majeur de développement des espaces publics et d'amélioration de leur qualité. La régénérescence urbaine que pourrait provoquer une requalification profonde de l'urbanisme du littoral offrirait une toute autre image à la porte sud de la ville.

Par ailleurs, comme cela a été abordé pour les berges de oued Blibène et son potentiel de développement des espaces publics Est / Ouest pour les quartiers allant de la zone touristique vers Sahloul IV, Oued Hamdoun aurait aussi cette possibilité structurante majeur de pouvoir connecter les quartiers de Ouled Sidi Kacem, Matar et Zaouet Sousse avec le littoral.

²¹⁵ A.F / URBAPLAN, 2020.

4.4.8. Hammam Maarouf

4.4.8.1. Implantation et forme urbaine

Au Sud-ouest de la ville, telle une enclave à l'ouest du boulevard périphérique, Hammam Maarouf représente le prolongement du campus de la ville. Situé au nord de l'important développement urbain de l'AFH, Hay Erriadh, ce quartier universitaire est en cours de construction. Hammam Maarouf est séparé de Hay Erriadh par l'avenue Houcine Ben Ali au sud et il est lié à la technopole et au quartier Menezeh inscrit dans la commune de Kalaa Sghira au nord.



Hammam Maarouf (Forme urbaine)



Menezeh (Forme urbaine)

4.4.8.2. Morphologie des espaces publics :

a. Les tracés :

Hammam Maarouf est le fruit d'un lotissement privé visant à doter la ville d'un nouveau campus universitaire aux abords du premier noyau de facultés publiques qui se trouve aujourd'hui limité dans son expansion urbaine. Cette nouvelle zone de développement des institutions d'enseignement obéit à un urbanisme moderne qui s'appuie sur des larges avenues bordées de trottoirs et végétalisées.

Le quartier de Menezeh (commune de Kalaa Sghira), situé plus au nord, contraste totalement avec Hammam Maarouf et se présente comme un tissu traditionnel populaire à forte densité. Sa proximité avec le technopôle et le nouveau campus pourrait lui octroyer un rôle de « cité universitaire » dans le futur proche. Ce quartier est structuré par des rues principales Nord / Sud parallèles et des tracés secondaires à très faible emprise orientés Est / Ouest.

b. Typologies de la trame viaire



Legende:

- Rues principales
- Rues secondaires
- Voies imapsse

Hammam Maarouf²¹⁸



Legende:

- Rues principales
- Rues secondaires
- Voies imapsse

Menezeh

²¹⁸ A.F / URBAPLAN, 2020.

4.4.8.3. Dimensions et caractéristiques des espaces publics

a. Voie principale :

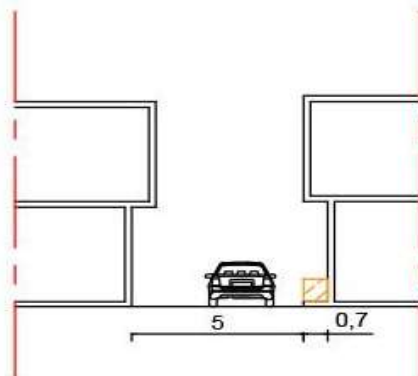


219

Coupe : Rue el Ouroud

b. Voie secondaire :

Coupe :



4.4.8.4. Matérialités :

a. Revêtements du sol



Béton ciré



Béton stabilisé teinté dans la masse

²¹⁹ A.F / URBAPLAN, 2020.

b. **Mobilier urbain :**



Plusieurs types d'éclairages urbains

c. **Plantations :**



221

Plantations d'alignement constituées de palmiers Washingtoniens et de ficus (avec réseau d'irrigation)

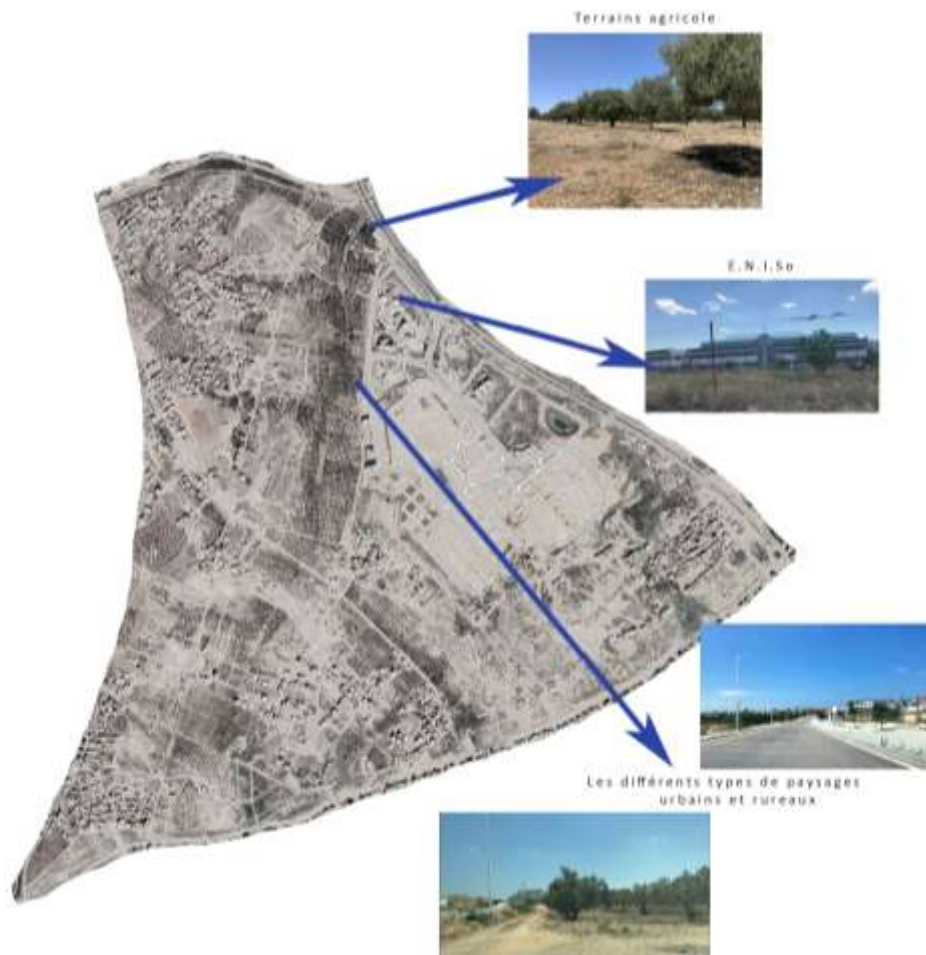
A.F / URBAPLAN, 2020.

4.4.8.5. Fonctions et usages des espaces publics :

Bien que ces deux tissus urbains soient très différents aussi bien de par leurs fonctions (Equipements universitaires / habitations) ils ont comme point commun leur caractère périurbain et leur proximité immédiate avec le territoire agricole de l'arrière-pays sahélien constitué essentiellement de champs d'oliviers. L'urbanisme de Hammam Maarouf issu d'une planification récente reste encore inexploité du fait de la très faible densité des constructions. C'est tout l'inverse au niveau de Menezeh qui est une zone résidentielle à forte densité et dont les espaces publics n'ont pas été assez généreusement planifiés.

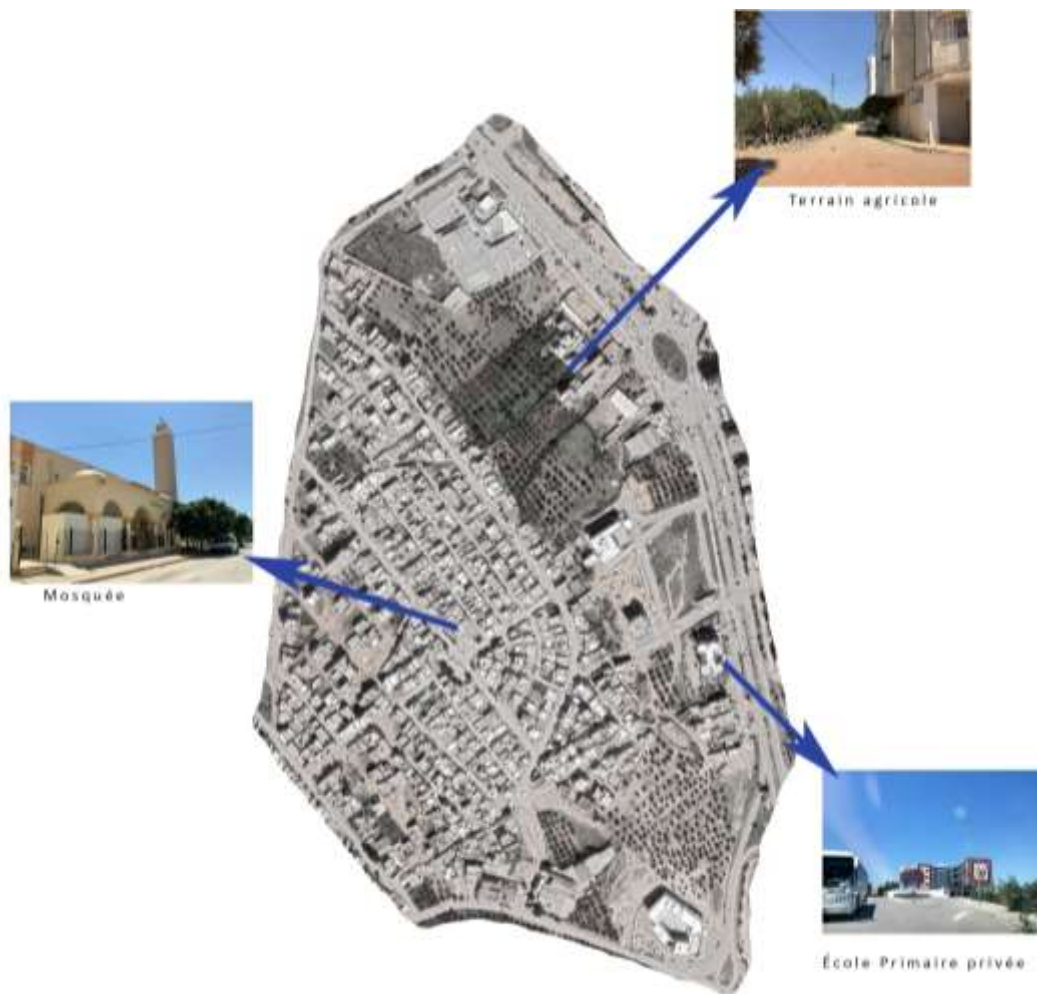
4.4.8.6. Eléments de rupture et de connexion avec les tissus avoisinants :

L'élément de rupture commun de ces deux quartiers, très différents sur le plan typologique, est le boulevard périphérique qui les sépare fortement de Sousse « intra-muros ». La proximité avec la nature confère aussi à ces quartiers des statuts privilégiés tout en soulignant en permanence la fragilité de l'équilibre ville / campagne dont ces développements urbains sud-ouest semblent être les garants naturels.



222

²²² A.F / URBAPLAN, 2020.



224

4.4.8.7. Enjeux propres aux espaces publics de ces quartier

L'immense potentiel de ces tissus urbains en formation est d'asseoir les limites communales de la ville dans un cadre naturel plus respectueux de l'environnement. L'idée de prolonger le campus de Sousse vers l'extérieur de la ville doit aussi être l'occasion d'atténuer le clivage ville / campagne et d'énoncer les principes d'un urbanisme tenant compte des ressources naturelles et préservant les campagnes menacées aux abords de la ville.

²²⁴ A.F / URBAPLAN, 2020.

4.5. Les axes structurants : des espaces publics d'interface entre les typologies

À Sousse les espaces d'interface, lieux servant d'espace transitoire entre deux entités spatiales distinctes, partagent des caractéristiques morphologiques et fonctionnelles communes. C'est pourquoi leur regroupement fait sens dans une optique de compréhension de leur rôle du système des espaces publics de la ville.

4.5.1. Morphologie des espaces publics

a. Tracés :

Ces espaces s'inscrivent en premier lieu dans une logique de mobilité, en effet, ils se composent autour des axes routiers structurant de la ville : les radiales. Huit de ces axes se distinguent particulièrement :

- 1) l'avenue du 14 Janvier,
- 2) La route GP1 (P12 puis P1 sur la partie sud de la ville),
- 3) L'avenue du 20 mars 1956,
- 4) La rue du Commandant Bejaoui,
- 5) La rue Hamid el Ghazali,
- 6) Le boulevard El Kaouther,
- 7) Rue El Masjed El Aksa,
- 8) L'avenue Ibn Khaldoun).

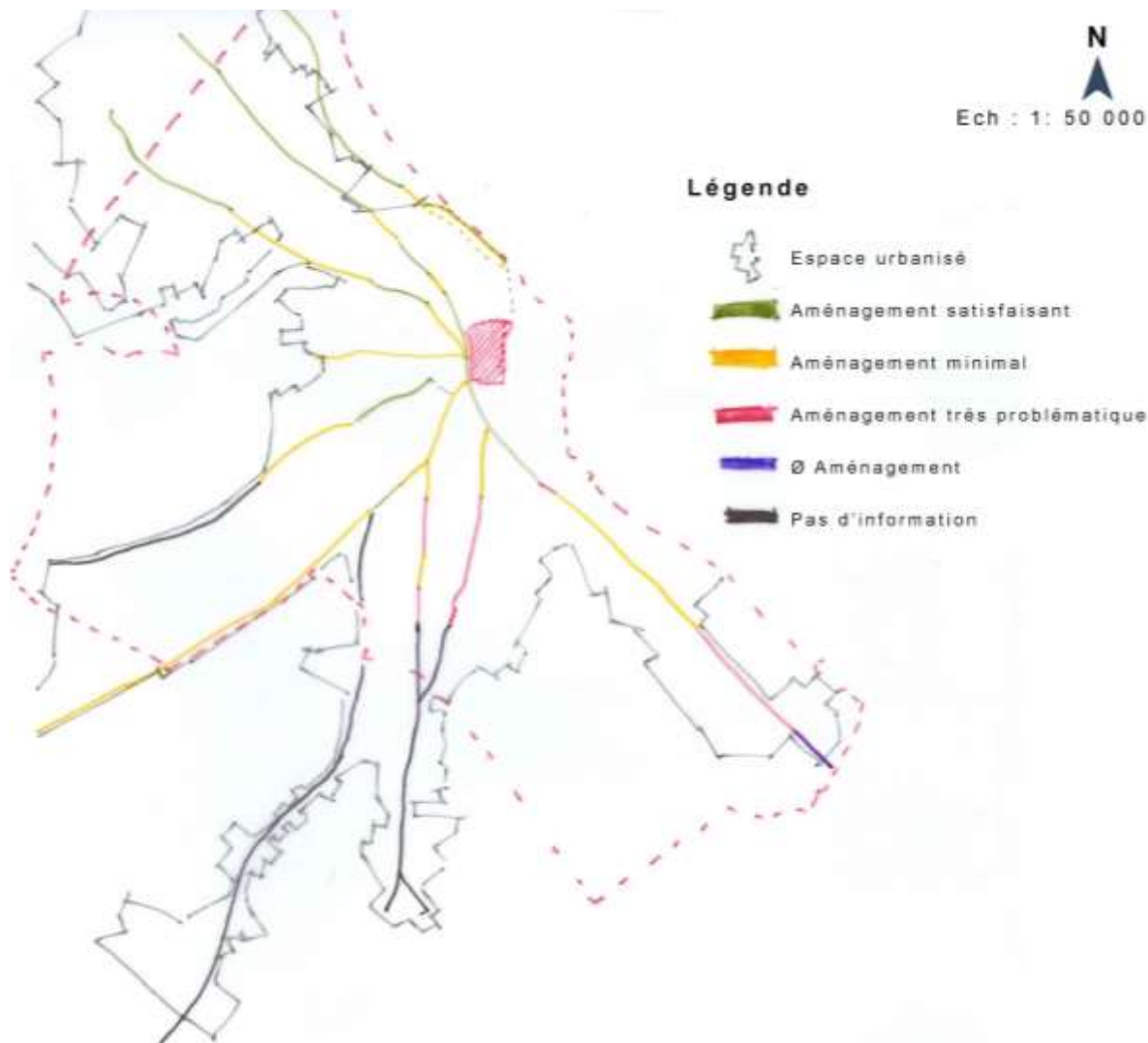
Ce réseau est complété par un système de doubles rocades s'entremêlant au centre et d'une autre plus excentrée servant uniquement de connexion TIM régionale. Nous observons les mêmes tendances au sein des rocades et des radiales, par conséquent, par soucis de concision, nous analyserons uniquement les secondes.



²²⁵ A.F / URBAPLAN, 2020.

Cependant, même si ces axes partagent des caractéristiques communes, il existe des disparités réelles d'état des « radiales ».

Ce schéma spatialise la qualité de la déambulation piétonne. Pour établir cette hiérarchie nous prenons en compte la continuité des trottoirs, leur qualité (présence ou non de revêtement), le confort (largeur d'au moins 2 mètres, voire 1,50 mètre lorsque les circonstances l'obligent) ainsi que la présence de détour des cheminements piétons au profit du stationnement ou de l'élargissement de la route.



226

Tronçons rouges :

- Revêtement de sol sommaire ou absent
- Continuité piétonne complexe (soit par la surutilisation des trottoirs ou par leur manque d'entretien / non existence)
- Peu d'entretien
- Un trottoir sur deux

²²⁶ A.F / URBAPLAN, 2020.

- Largeur de trottoir inférieure à 1,50 mètre
- Inconfort (très exposé au soleil)
- Dangerosité (trafic important juxtaposé au trottoir sans séparation).



227

Tronçons jaunes :

- Revêtement du sol présent sur la majorité du tracé mais des discontinuités sont remarquables - alternance des revêtements du sol (privé-public)
- Dans la plupart des cas la marche à pied est faisable mais inconfortable (détour - nécessité de marcher sur la chaussée ou de traverser des terrasses)
- Rupture ponctuelle dans le « système trottoir »
- Largeur très variable
- Marche à pied pas sécurisée
- Végétalisation ponctuelle.



228

Tronçons verts :

- Continuité du trottoir
- Revêtement du sol homogène - séparation parallèle du revêtement public et privé
- Marche à pied sécurisée et efficace
- Largeur de trottoir confortable : 2m+

²²⁷ A.F / URBAPLAN, 2020.

²²⁸ A.F / URBAPLAN, 2020.

- Végétalisation systématique
- Exception corniche : malgré la bonne gestion, qualité insuffisante pour son rôle unique au sein de la ville.



229

NB : L'éclairage public est présent partout peu importe le degré d'aménagement.



230

b. Dimensions et caractéristiques :

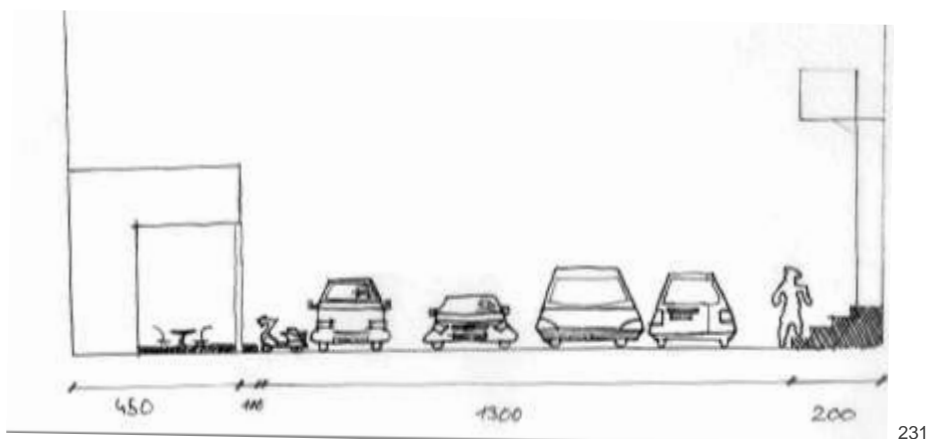
Ces voies disposent d'une emprise comprise entre 12 à 30 mètres pour une moyenne d'environ 20 mètres. Cependant ces chiffres ne reflètent pas la disponibilité réelle allouée aux différents modes de déplacement. En effet, un nombre important de commerces s'étalent sur le trottoir et sur la chaussée en installant des terrasses, des comptoirs ou encore de la marchandise. Ainsi, la surface dédiée à la distribution des flux de mobilité est réduite et, dans bien des cas, au détriment du piéton. Sur certains tronçons, le stationnement réduit encore davantage l'espace piéton. En définitive, bien que de largeurs supérieures aux autres voies vouées à la desserte des quartiers, ces axes présentent des emprises très variables.

Les coupes établies en suivant illustrent ces différentes emprises et relatent de leur répartition :

²²⁹ A.F / URBAPLAN, 2020.

²³⁰ A.F / URBAPLAN, 2020.

Coupe sur emprise : Rue du Commandant Bejaoui (hauteur du café du Championnat)



231

Globalement ces voies ne sont pas séparées par un aménagement particulier hormis sur :

- L'avenue du 14 Janvier, sur laquelle la séparation via aménagement (terre-plein central) se retrouve en quasi-continuité le long de l'axe,
- La partie Sud de la route GP1 (uniquement dans la zone périurbaine),
- Très ponctuellement sur les autres « radiales ».

4.5.1.1. Décrochement de la façade urbaine

L'appropriation des espaces publics par les activités présentent en rez-de-chaussée est fréquente.

Les documents de planification, imposent dorénavant un recul de l'implantation du bâti de plusieurs mètres par rapport au domaine public. Cette structuration des constructions et de leur environnement immédiat, permet de dégager de l'espace supplémentaire au pied des immeubles pour y installer des activités commerciales tout en ménageant une largeur de passage suffisante parfois associée à des plantations.

Rue du Commandant Bejaoui - côté sud



232

²³¹ A.F / URBAPLAN, 2020.

²³² Google Earth.



233



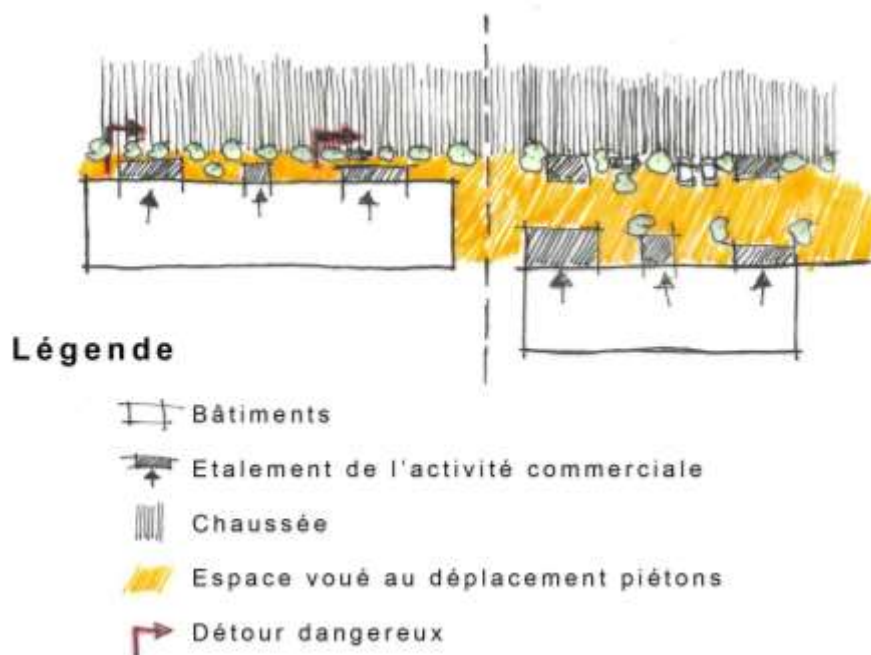
234

Dans cet exemple, les constructions sont décalées par rapport à la chaussée permettant de réserver de l'espace aux activités et ménageant une largeur suffisante pour les passants qui permettrait de développer la végétalisation. De plus le piéton se voit protégé des nuisances liées à la route par des stands et de la végétalisation, offrant une expérience plus sécurisée et agréable de l'espace public.

Au contraire sur la face nord de la rue, les constructions sont directement alignées au trottoir. L'espace est comparablement approprié seulement la petite largeur du trottoir ne permet pas non seulement un tracé rectiligne mais oblige le piéton à zigzaguer, voire à marcher sur la chaussée (notamment pour éviter la terrasse) rendant la marche à pied dangereuse et inopérante. La végétalisation se fait au détriment de l'espace du piéton. Enfin l'appropriation de l'espace public par le stationnement péjore encore l'expérience des passants.

²³³ Google Earth.

²³⁴ A.F / URBAPLAN, 2020.



235

4.5.1.2. Matérialités

En premier lieu il est indispensable de rappeler la dynamique structurelle en ce qui concerne l'aménagement des espaces publics et notamment du revêtement du sol et de la végétation (l'éclairage et le mobilier urbain suivent cette dynamique mais dans une moindre mesure).

En ce qui concerne la collectivité elle n'est tenue, lors de la réalisation de ces espaces publics, que de produire la chaussée, la surélévation du trottoir (et donc pas son revêtement) ainsi que l'éclairage public²³⁶.

Partant de cet état de fait, la collectivité produit cependant un type de revêtement du sol particulier qu'on retrouve notamment au sein des grandes artères de la ville. Suivant les artères, cet aménagement est plus ou moins continu (ce qui est également le cas pour la plantation d'arbres).

Parallèlement à l'action de la collectivité les propriétaires de commerces participent également à la production de l'espace public. En effet, ils créent une continuité en aménagement l'espace situé immédiatement en face de leur commerce soit via l'installation d'une terrasse (café - restaurant), à travers un revêtement de sol particulier souvent en accord avec l'esthétique de leur échoppe ou encore par la pose de mobilier ou de marchandises. Cette dynamique d'aménagement est d'usage mais nécessite une autorisation de la collectivité (pas systématiquement demandée)²³⁷.

a. Revêtement du sol :

Le revêtement de sol produit par la collectivité est constitué d'un tapis de pavés autobloquants tantôt en alternance de couleur tantôt monochrome. Les formes varient également passant du rectangle à un polygone

²³⁵ A.F / URBAPLAN, 2020.

²³⁶ Entretien avec K. El Jenzri, 2020.

²³⁷ Entretien avec K. El Jenzri, 2020.

rectangulaire ou à une forme circulaire. Occasionnellement, des ornements supplémentaires diversifient la composition. Cet aménagement est particulièrement présent sur les trottoirs de l'avenue du 14 Janvier et des artères des quartiers nord. Globalement, on remarque une tendance à un aménagement au sol plus conséquent lorsque du bâti est juxtaposé à l'espace public.

Différents types de revêtement :



Le revêtement produit par les acteurs privés est caractérisé par son éclectisme. Il est donc impossible de définir une typologie hormis que de donner quelques exemples :



b. Mobilier :

L'avenue du 14 Janvier est particulière dans le sens où elle appartient à une autre entité à part entière ; la zone touristique.

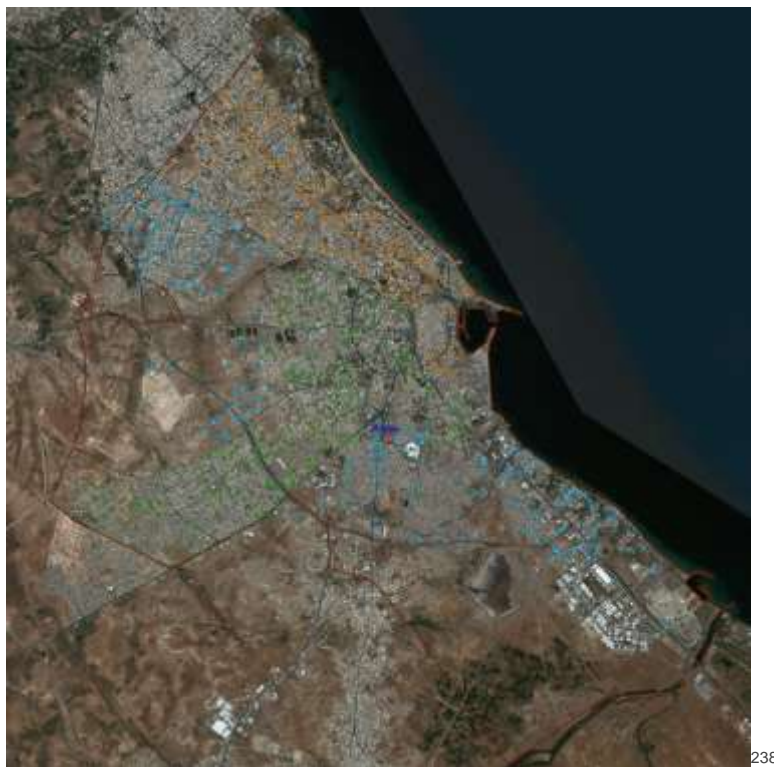
Eclairage public :

L'éclairage public via lampadaires est commun à toutes les artères mentionnées ci-dessus. Sur certaines d'entre elles, un autre modèle à deux lampes est remarquable.



Poubelles :

La répartition des poubelles est très disparate en ce qui concerne la présence de récipient le long des « radiales », en effet, certaines sont très bien dotées quand d'autres sont très largement lacunaire.



Chaque point représente une poubelle - sans distinction par les couleurs-.

c. Plantation :

On observe deux tendances quant à la répartition végétale sur les voies structurantes de la ville. Il est possible de regrouper ces « radiales » en deux catégories. D'un côté les radiales nord, à savoir l'avenue du 14 Janvier, la route GP1 direction nord, l'avenue du 20 Mars 1956 ; de l'autre côté, le reste des radiales (ouest et sud).

La première catégorie propose une végétalisation presque systématique au fil de l'entièreté de leur tracé, tandis que la seconde présente une première partie où l'alignement d'arbre est ordonné, puis, plus l'on s'éloigne du centre-ville, plus la plantation se fait par « grappe ».

Deux autres systématiques s'appliquant cette fois à l'ensemble des axes structurants méritent d'être relevées :

- Les arbres ne sont plus systématiquement taillés à partir d'un certain éloignement du centre-ville.
- Les essences plantées se diversifient en allant vers la périphérie.

²³⁸ Géoportail de la ville de Sousse, 2020.

4.5.2. Fonctions et usages




En termes de fréquentation de la voirie, les véhicules motorisés sont largement majoritaires. La voirie partagée tantôt à quatre voies, tantôt à deux, est principalement pratiquée par des voitures privées et par des taxis / louages pour les déplacements urbains à l'échelle de la ville.

Ces artères sont également fréquentées par les piétons pour les déplacements de proximité, particulièrement dans les tronçons où se concentre une forte activité commerciale et de restauration. Cette mixité fonctionnelle draine des flux, des cœurs de quartiers vers les axes structurants. Faisant de ces derniers, des mini-centralités locales, accueillant services et activités du quotidien. Ces sites sont donc particulièrement structurants pour la vie sociale des quartiers. En effet, en plus de servir de centre névralgique, ces séquences urbaines jouent le rôle de connecteur entre les quartiers voisins (parfois sensiblement différents) : Les habitants s'y retrouvent pour consommer et se rencontrer. Notons que ces enjeux valent pour les zones particulièrement urbanisées (cf. exemple ci-dessous)

L'animation des axes structurants engendre également quelques désordres. En effet, il est largement constaté que le débordement des activités sur l'espace public implique un encombrement de la voirie qui, dans certains cas, peut s'avérer dangereux et qui ralentit particulièrement les déplacements piétons.

Ce phénomène est toutefois discontinu en raison de l'alternance de séquences d'activités marchandes avec des séquences sans activités commerciales. Bien souvent ces ruptures se produisent dans les zones d'habitat individuel, semi collectif et dans les zones sans rez-de-chaussée commercial.



-  : Flux provenant des quartiers résidentiels vers les axes structurants
-  : Zones d'activités commerciale en alignement continu à forte densité
-  : Zones sans activités commerciales ne présentant pas d'encombrement

²³⁹ A.F / URBAPLAN, 2020.

4.5.3. Enjeux spécifiques

De par leur caractère structurel les « radiales » sont particulièrement porteuses d'enjeux.

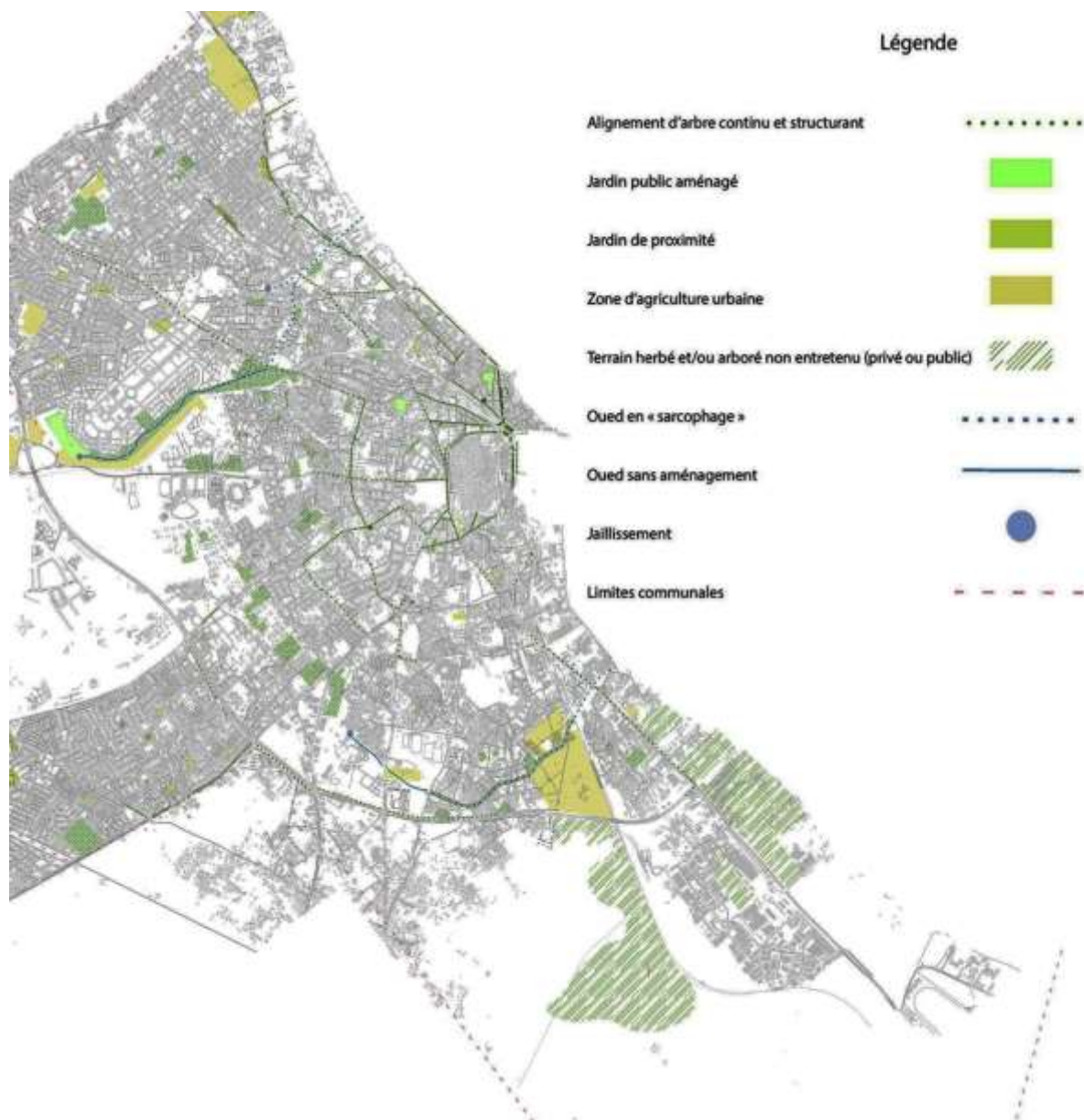
En termes d'espace public, il est crucial de redéfinir la répartition de la voirie de manière plus équilibrée (chaussée - trottoir - végétalisation – normes de sécurité) selon un traitement homogène entre ces différentes voies.

Ces axes portent en effet un fort potentiel de développement d'un réseau d'espace public structurants à l'échelle communale. À l'heure actuelle, ces axes forment déjà le squelette d'une telle infrastructure mais sont majoritairement orienté vers les modes de déplacements motorisés à l'échelle communale. Un enjeu réside donc dans la requalification de cette toile pour la développer en y intégrant une qualité d'urbanité tant à l'échelle communale que localement. En résumé

4.6. Le maillage vert de la ville et son potentiel de développement

4.6.1. Vocabulaire paysager du Grand Sousse

Comme nous l'avons précédemment analysé, la ville de Sousse bénéficie d'une ceinture agricole, notamment arboricole développée. Mais qu'en est-il du reste du territoire, y a-t-il d'autres dynamiques et / ou enjeux nécessaires à mettre en lumière ? Pour ce faire nous avons développé un état des lieux de la trame verte, exposant la richesse typologique d'espaces verts identifiés



241

²⁴¹ A.F / URBAPLAN, 2020.

4.6.2. Typologies développées

4.6.2.1. Alignement d'arbres

Sont représentés les principaux alignements d'arbres de la ville. Notamment autour des axes structurants. Ne sont pas représentés les arbres de parcs. Dans la plupart des cas il s'agit de ficus taillés, autour des zones touristiques, des palmiers de différentes tailles sont présents en abondance.

Enfin, ponctuellement, d'autres essences sont utilisées mais dans une optique différente, et sont donc, considérées comme exceptionnelles.



Alignement de ficus - alignement palmiers

4.6.2.2. Jardins publics aménagés

Sont considérés les espaces verts pensés comme jardins ouverts au public, libres d'accès (exception faite du jardin Aladin dont l'entrée est payante), faisant ou ayant fait l'objet d'une réflexion préalable et bénéficiant d'un entretien particulier.

4.6.2.3. Jardin de proximité

Sont considérés ici tous les espaces aménagés d'envergure limitée qui participent à la végétalisation de la ville. Ces sites présents en quantités limitées proposent des qualités paysagères mais peinent à être approprié par la population.

4.6.2.4. Terrains enherbé et/ou arboré non entretenu

Sont définis comme tels les espaces partiellement enherbés et arborés non entretenus mais potentiellement utilisés comme pâturage. Ces espaces sont également très souvent pollués (déchets). Ils représentent cependant la majorité des espaces libres de constructions à l'intérieur de la ville de Sousse.

4.6.2.5. Zone d'agriculture urbaine

À Sousse il existe des zones agricoles (arboriculture et maraîchage) encerclées par l'urbanisation de la ville. Ces espaces peu nombreux sont cultivés et productifs. Différents degrés d'oléiculture urbaine et périurbaine



242

4.6.3. Analyse et enjeux

4.6.3.1. Éclatement du réseau d'espace vert - besoin de création de continuités

En plus du besoin de création d'un espace vert conséquent et structurel, nous avons également identifié le manque de continuité existant entre les différents jardins publics aménagés. En effet, ces objets sont la plupart du temps dispersés, et par conséquent, bien souvent isolés les uns des autres, réduisant ainsi leur potentiel impact sur la qualité de vie de la population de Sousse. Ce phénomène impacte également les atouts environnementaux que constituerait une trame plus fortement structurée (confort climatique liées à l'ombrage et à l'évapotranspiration, régulation des eaux pluviales par la perméabilité des sols, biodiversité, etc.).

Pour lutter contre cet effet il serait intéressant de créer une trame verte plurielle, constituée des jardins publics actuels, d'espaces requalifiés en s'appuyant notamment sur les « zones partiellement arborées et

²⁴² Images Google.

enherbées », et l'inclusion des « zones d'agriculture urbaine » ainsi que par la réhabilitation des Oueds et de leurs abords.

En effet, la commune dispose de ressources naturelles et paysagères complètement sous exploitées qui, si remises en valeur et planifiées, peuvent susciter de nouvelles continuités qualitatives et reconnecter différents quartiers de la ville. Par ailleurs la constitution d'une telle structure peut apporter, en plus de répondre aux enjeux climatiques actuels, une réelle valeur ajoutée en termes de qualité de vie et d'attractivité touristique.

4.6.3.2. Vers un parc naturel d'agglomération

De la lecture de ce plan découle la dynamique d'éclatement du parc des jardins publics de la ville de Sousse. Comme représentés, ces espaces verts sont à la fois de dimensions relativement faibles (le plus grand faisant 1,7 hectare) et dispersés dans la ville. Il manque donc à la fois une structuration de l'existant ainsi que la création d'un parc d'agglomération conséquent.

Pour y remédier le PDEP doit identifier différents sites présentant des qualités et des caractéristiques permettant un tel développement. Le parc de Sahloul en est un bon exemple. Cet espace vert présente un grand potentiel de valorisation et d'élargissement, grâce à plusieurs caractéristiques intéressantes.

D'abord par sa localisation en entre-deux. Situé en dehors du centre-ville, mais dans l'espace urbanisé et à proximité d'une zone d'habitation, cet espace présente un bon degré de connexion tout en proposant un contexte urbanisé moins dense, facilitant le développement d'un parc d'agglomération plus conséquent.

Ensuite, à proximité sont localisées plusieurs entités naturelles et agricoles à forte valeur paysagère : le Oued Kharroub et une zone vouées à l'arboriculture. De ces présences émerge un potentiel d'unification et de structuration de ces entités en parc d'agglomération ouvert à toute la population. Enfin il est possible d'étendre ce parc le long du cours d'eau pour en faire un élément connecteur, notamment en termes de modes de déplacement doux, entre la cité de Sahloul et le centre-ville.

En plus d'offrir un espace de relaxation et de divertissement à la population de Sousse, le parc pourrait se constituer dans une logique ludique et patrimoniale en mettant en lumière les atouts et les menaces pesant sur monde agricole du littoral sahélien. La mise en valeur du patrimoine naturel régional au sein d'un parc d'agglomération offre un double avantage : à la fois permettre aux habitants de se réappropriier leur périphérie, tout en le protégeant via sa mise en valeur. En effet, un espace fréquenté et surveillé est moins susceptible d'être la victime de comportements incivils.

4.6.3.3. Polarisation des espaces verts, sportifs et de délasserment - besoin de rééquilibrage

Les espaces verts aménagés et les stades de sport sont essentiellement présents dans les quartiers au nord et au centre de la ville ainsi que dans les nouveaux quartiers, délaissant ainsi la partie méridionale de la ville.

Le secteur sud souffre déjà de plusieurs nuisances : localisation de la zone industrielle, de la STEG, mauvais état des espaces publics, situation socio-économique complexe etc. De plus, l'unique jardin public et les terrains de sport (dont plusieurs sont passablement délabrés) ne sont pas réellement public puisqu'ils

impliquent un droit d'entrée et sont fermés par des palissades. En définitive ce déséquilibre témoigne et aggrave la paupérisation et l'isolation de ces quartiers.

Il s'agira donc de porter à la fois une vigilance particulière à l'inclusion de cette zone dans les réflexions du plan directeur des espaces publics mais également d'y localiser des aménagements structurants à l'échelle de la commune dans le but de rétablir un équilibre spatial. La valorisation du front de mer sud et du Oued El Hallouf peuvent être des éléments naturels porteurs de cette ambition.

4.6.3.4. Reconnexion des quartiers péricentraux via la requalification d'axes stratégiques

Ce schéma témoigne également de l'isolation de certains quartiers du reste de la ville, ou du moins, du rôle prépondérant des voies destinées aux véhicules motorisés comme infrastructure de connexion. En effet les radiales structurantes du réseau routier de la ville sont les seules artères permettant par exemple de reconnecter la cité Riadh avec le centre de Sousse. Dans l'optique de proposer des alternatives en termes de cheminements et d'encourager un report modal, il serait intéressant de développer des synergies avec le plan des déplacements urbains développé dans le cadre du PDUI.

En effet, ces voies structurantes (radiales) feront vraisemblablement l'objet de requalifications auxquelles pourraient être intégrées des réflexions propres aux espaces publics afin de permettre la planification de cheminements alternatifs. Ainsi, pour développer une stratégie de reconnexion inter-quartier, l'utilisation des espaces publics comme objet connecteur peut s'avérer efficace. En effet, dans le diagnostic historique, il a été démontré que les axes routiers intramuros structurants et les espaces publics les encadrant catalysaient de nombreuses fonctions et usages, faisant de ces tronçons les matrices de connexion entre les différents quartiers.

4.6.3.5. Développement d'une stratégie d'arborisation créant des conditions écosystémiques propices à l'appropriation des espaces publics par la population.

Certains espaces publics fortement fréquentés le sont de jour comme de nuit, d'autres au contraire sont délaissés par la population la journée et se remplissent au crépuscule. C'est par exemple le cas de l'avenue du 14 Janvier qui est très animée le soir et assez peu en journée. Au contraire la place Farhat Hached au niveau des arbres du mausolée Sidi Yahia est en permanence fréquentée par la population Soussienne, mais essentiellement de jour. Cette différence temporelle d'usage provient des micros conditions climatiques suscitées par la présence d'ombrage important, de courant d'air (provenant de la proximité de la mer et de l'ouverture du site aux vents régionaux).

Cette situation illustre la nécessité de renforcer la végétalisation non pas uniquement pour ses qualités d'embellissement mais surtout comme élément créateur d'urbanité et de conditions écosystémiques poussant à la constitution d'un réseau d'espace public durable et confortable pour la population.

4.7. Espaces publics emblématiques de la ville

4.7.1. Les lieux emblématiques de la ville

Ce chapitre se concentre sur des espaces centraux particuliers, de plus petite envergure mais jouant un rôle fédérateur tant dans leur spatialisation que leur aptitude à participer à la structuration matérielle et représentative de la ville de Sousse. De par cette nature particulière, des enjeux spécifiques sont propres à chacun de ces sites.

4.7.1.1. Place Farhat Hached

a. Forme et contexte

Originellement la place **Farhat Hached** se cantonnait à une partie de l'espace public du centre-ville de Sousse (*en traitillé rose sur le schéma ci-dessous*). De nos jours, la place s'étend fonctionnellement et visuellement au-delà de ses limites strictes pour former un ensemble visuel et fonctionnel plus large (*en jaune*). Bien que cet espace soit composite, il forme un espace public homogène.



243

b. Dimensions et composition

Cet espace s'étend sur une surface d'environ 25'570m². En plus d'être composé de la place « originelle », le site est constitué du jardin Sidi Yahia et des placettes situées au pied des bâtiments formant le front des façades limitrophes de la place. Une double chaussée occupe le centre de

²⁴³ A.F / URBAPLAN, 2020.

l'espace, formant un rondpoint structurel des flux TIM et TC de la ville. Ce flux est particulièrement intense et induit une relégation au second plan du piéton en plus de réduire la traversabilité du site.

C. Matérialités

i. Revêtement du sol :

De par sa composition hétéroclite, différents types de revêtement de sol appartenant à d'autres entités voisines se mélangent. Pour en citer quelques un : les moellons calcaires de la médina (espace Sidi Yahia), l'alliance de pavés autobloquants - ornements employés sur les zones touristiques, pavés autobloquant « classiques », agencement bichrome de dalle en béton formant un damier.



244

ii. Mobilier :

Les espaces d'assise sont constitués par quelques bancs situés à l'ombre des arbres du jardin Sidi Yahia, par quelques terrasses (payantes) au niveau du front nord de la place mais surtout par les aménagements voués à protéger la végétation présente sur l'ensemble de la place.



245



246

Les poubelles restent identiques à celle qu'on trouve dans le reste de la ville. L'éclairage est assuré par deux modèle de lampadaires contemporains.

²⁴⁴ A.F / URBAPLAN, 2020.

²⁴⁵ A.F / URBAPLAN, 2020.

²⁴⁶ Afif Photography, 2020.

iii. Végétation :

La trame verte de l'espace est principalement constituée d'un double alignement de Ficus taillés (Sidi Yahia et zone des terrasses au nord de la place), de végétaux en pots disséminés sur toute la surface de la place, de quelques arbres remarquables ainsi que de zones herbées (rondpoint - Farhat Hached).



4.7.1.2. Fonctions et usages

Au vu de sa localisation, la place Farhat Hached offre une riche typologie fonctionnelle. D'abord en termes de gestion de flux de déplacement TIM, TC et piéton, ensuite comme lieu de rencontre et de socialisation, notamment sur les terrasses situées au nord, mais particulièrement les bancs et aménagements situés sous les arbres de Sidi Yahia qui protègent admirablement bien le citoyen du soleil. En ce sens la place est notamment utilisée comme espace de pause et de contemplation. Ainsi l'appropriation de la place résulte notamment d'une végétalisation dense, source d'externalités positives (fraîcheur, protection du soleil, etc.).

En terme urbanistique, la place remplit une fonction d'articulation entre les artères principales du centre-ville débouchant toutes sur la place et la médina, créant ainsi un espace d'interface entre ces différentes entités.

Des marchands ambulants ainsi que des commerces sont présents sur les espaces limitrophes de la place ce qui octroie à celle-ci une dimension économique.

Enfin, la place Farhat Hached remplit la fonction de lieu symbolique, constructeur de l'identité soussienne et tunisienne. En effet, la toponymie et les monuments y figurant sont propres à l'histoire du pays. Leur localisation dans un espace aussi central témoigne de leur importance et par extension participe à la construction de l'identité de Sousse. En 2011 elle accueille les manifestations révolutionnaires témoignant non seulement de sa centralité symbolique mais également de sa fonction de lieu d'expression politique.

4.7.2.Enjeux et intentions stratégiques spatialisés / schéma récapitulatif

4.7.2.1. Tour de la Médina

a. Forme, dimensions :

Le « tour de la Médina » fait référence aux espaces publics bordant la façade extérieure de la Médina (*en jaune ci-dessous*). La circonférence de l'aménagement propose des largeurs très différentes allant d'une vingtaine de mètres à 1 ou 2m et s'étire sur une longueur d'environ 2.5km.



247

b. Contexte et composition :

Comme son nom l'indique, cet espace fait l'interface entre la médina et les quartiers alentours. L'aménagement est très disparate suivant les tronçons observés, à l'image du contraste entre la façade Ouest de la Médina, agrémentée d'un magnifique parc urbain, et la façade Nord qui sert de parking pour taxi, louages et autobus. Le tour de Médina peut alors se définir comme une succession de différentes séquences aux qualités et caractéristiques fluctuantes.

²⁴⁷ A.F / URBAPLAN, 2020.

c. Matérialités :

I. Revêtement de sol :

Comme pour l'intérieur de la Médina, le revêtement est essentiellement composé de moellons de calcaire d'origine régionale, et occasionnellement, d'enrobé bitumineux simple et de pavés en pierre.



II. Mobilier :

Sur les zones aménagées en parc, des bancs ainsi que des lampadaires (style lampadaire à gaz du XIXème s) ont été installés le long des cheminements piétons. Des poubelles jaunes sont également présentes sur le site. Au contraire, sur la façade Est des remparts, la présence de mobilier est presque inexistante et ne présente pas de style particulier. L'aménagement s'apparente donc plus à celui du quartier voisin qu'à celui de la Médina.

III. Végétation :

Encore une fois, il existe un grand contraste entre l'Ouest des remparts et le reste du tour. Sur la première partie, on trouve de larges bandes herbées, des ornements floraux ainsi que différentes essences d'arbres. Sur le reste de la ceinture, les arbres sont plantés ponctuellement sans continuité. Au sud une tentative encore infructueuse témoigne de la volonté de prolonger les aménagements réussis à l'ouest.

d. Fonctions et usages :

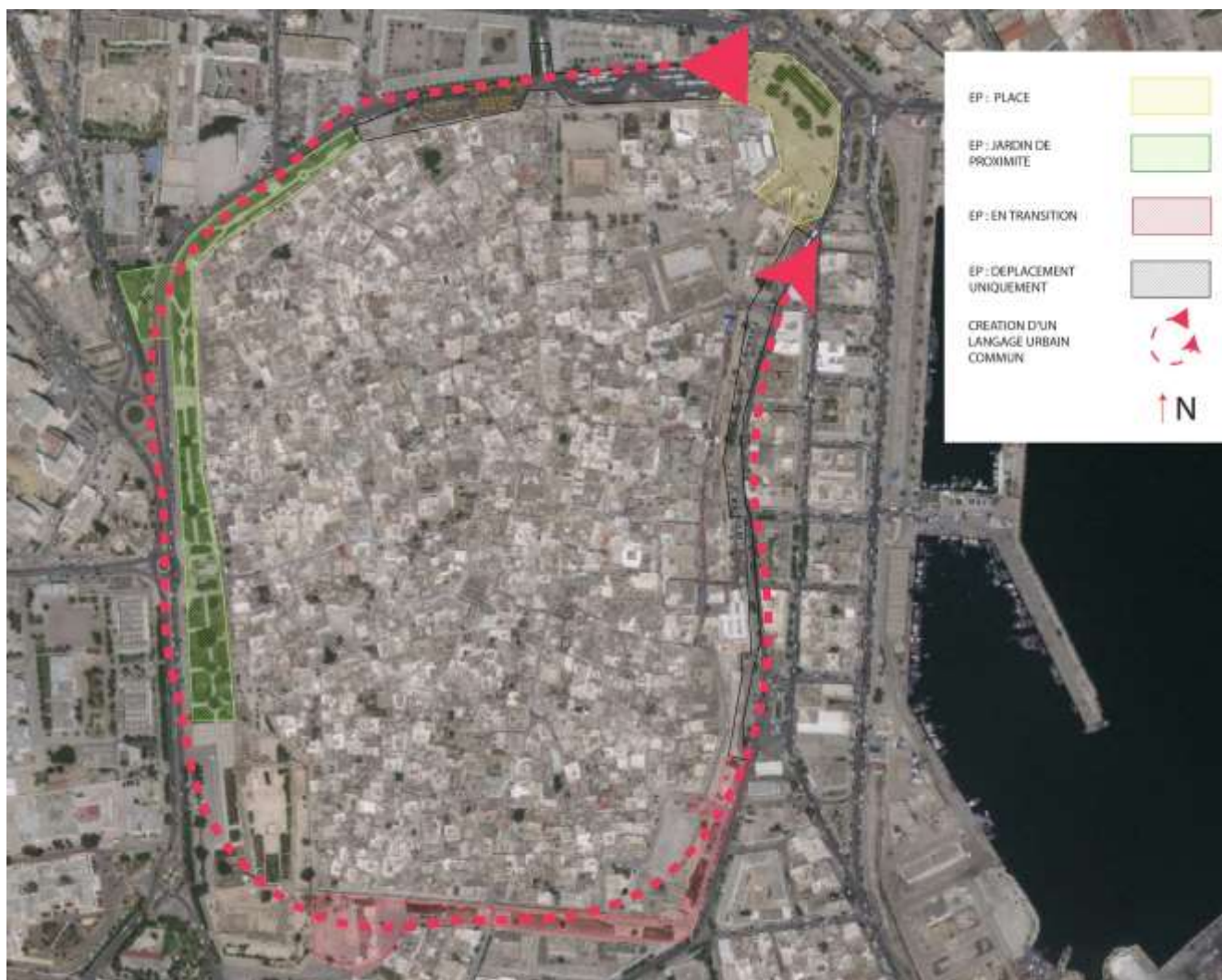
Les espaces publics bordant les remparts portent en eux une multitude de fonctions :

- Une fonction patrimoniale évidente ;
- Une fonction symbolique comme espace public d'apparat, presque de vitrine de Sousse ;
- Une fonction socialisante à travers son usage d'espace de délasserment et de rencontre ;
- Une fonction très urbanistique, d'espace d'interface entre la médina et les quartiers alentours ;
- Une fonction paysagère et esthétisante.

e. Enjeux et intentions :

Deux enjeux sont à prendre en considération :

- Le rôle structurel que joue le tour de Médina en termes de connectivité entre le noyau patrimonial de la ville et les premiers développements urbains, aujourd'hui mis à mal au Sud et à l'Est ;
- La séquentialisation du tour de Médina en différents « moments » qui empêche son unification.



248

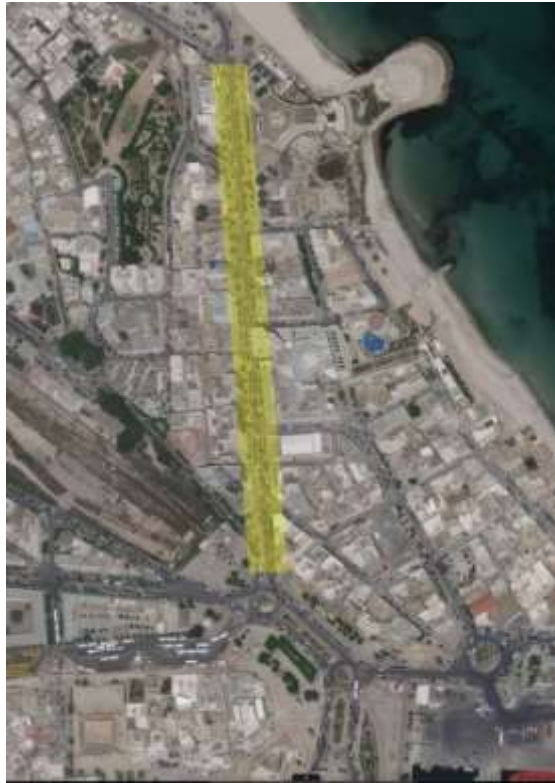
À la vue de ces enjeux, Il serait intéressant d'entreprendre une stratégie d'homogénéisation du tour de la Médina et de développer une systématique de liaison avec les quartiers juxtaposés (intentions décrites dans la synthèse générale à suivre) dans l'optique de développer le rôle d'interface de cet espace. Ce rapprochement peut se faire via l'utilisation de matériaux communs, via une généralisation d'un aspect déjà présent (par exemple le prolongement de la logique du « jardin de rempart ») ou encore via l'initialisation d'une complémentarité fonctionnelle entre les différentes séquences mises en lumière ci-dessus.

²⁴⁸ A.F / URBAPLAN, 2020.

4.7.2.2. Avenue Habib Bourguiba

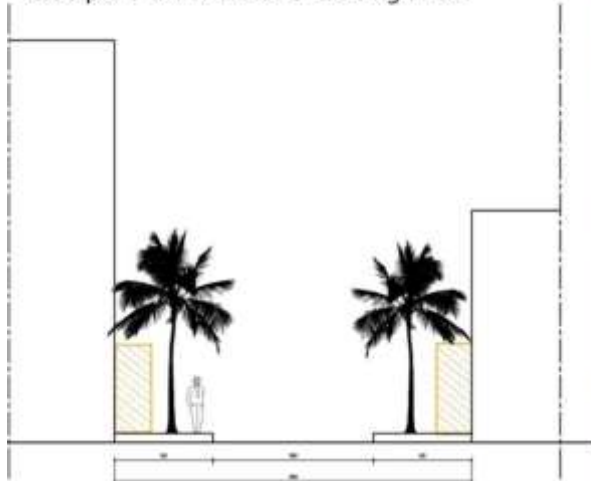
a. **Forme, dimensions et contexte :**

L'avenue H. Bourguiba est une artère urbaine rectangulaire de 25m x 465m. Elle se situe au centre de la ville et se caractérise par sa fréquentation très importante ainsi que par son éclectisme tant fonctionnel qu'architectural. L'avenue sert d'interface entre plusieurs éléments urbains structurels, tels que le quartier de la Médina et la corniche Boujaafar ou encore le quartier de Capace Grande avec le quartier de Bhar Ezzebla.



249

Coupe : BVD Habib Bourguiba



250

²⁴⁹ A.F / URBAPLAN, 2020.

²⁵⁰ A.F / URBAPLAN, 2020.

b. Matérialités :

i Revêtement du sol :

On retrouve en majorité un revêtement via pavés autobloquant et occasionnellement un dallage blanc formant un motif rappelant celui de la corniche Boujaafar.

ii Mobilier :

Le mobilier urbain est composé de poubelles en plastiques bleu et jaune et de lampadaires style lampadaire à gaz du XIXème s.

ii Végétation :

La végétation est essentiellement composée par un alignement de palmiers de grande envergure de part et d'autre le long de l'avenue.

c. Fonctions et usages :

Pléthore de fonctions se retrouvent au sein de cet espace : fonction commerciale et de socialisation (terrasses et commerces) - fonction de distribution des flux de déplacement - fonction identitaire et symbolique (avenue centrale).

d. Enjeux et intentions (*spatialisés dans le schéma récapitulatif*)

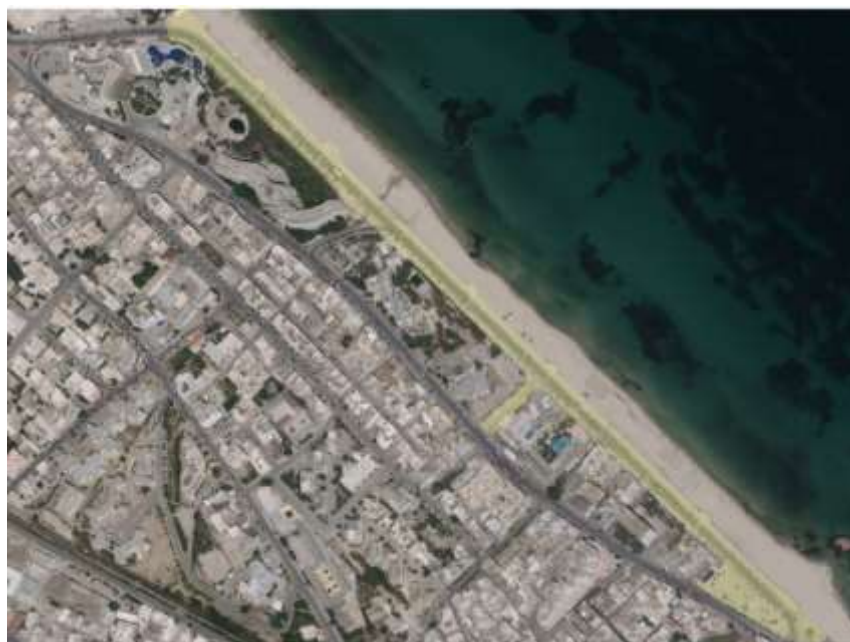
L'avenue est traversée par un tronçon routier structurant à 3 voies de déplacements et 2 voies de stationnement qui scindent cet espace en deux parties. La traversabilité de l'axe est donc à développer dans la même lignée que l'apaisement du trafic motorisé dans le but de renforcer le rôle d'interface inter-quartier joué par l'avenue.

Il s'agit également de retrouver une homogénéité caractérisante de l'avenue. À l'heure actuelle son éclectisme total lui fait prendre un visage commun non caractéristique de sa localisation et de son histoire.

4.7.2.3. Corniche Boujaafar

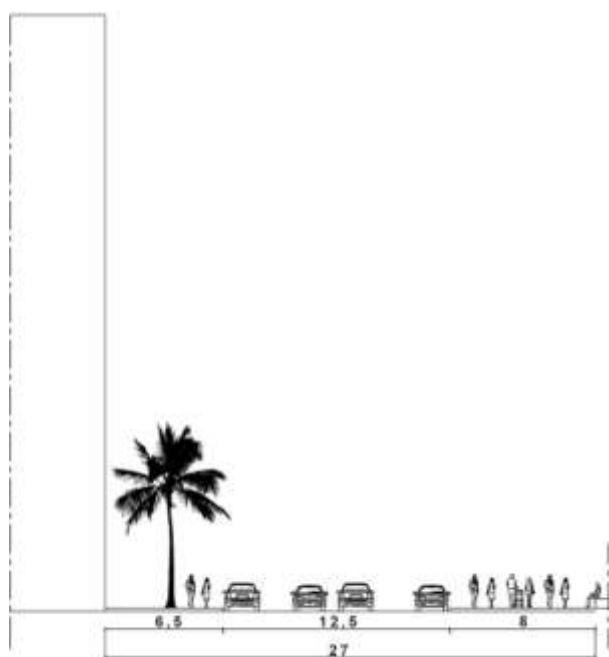
a. Forme et Dimensions :

La Corniche Boujaafar se construit parallèlement au bord de mer sous la forme d'une balade longitudinale d'environ 1.1km de longueur et 27.50m de largeur. Deux décrochages importants s'opèrent au niveau de la place des villes jumelées, qui sert notamment d'accroche entre la corniche et l'avenue Bourguiba, ainsi qu'au niveau de la ruelle accueillant des pergolas.



251

Coupe - Boulevard Hedi Chaker



252

b. Contexte et compositions :

La Corniche Boujaafar est composée de plusieurs éléments : D'abord d'une promenade principale le long de la plage de sable, d'une voie faisant partie du réseau routier structurant à l'échelle de la ville, ainsi que d'un trottoir longeant la voie du côté opposé. La corniche de Sousse est aussi dotée de deux

²⁵¹ A.F / URBAPLAN, 2020.

²⁵² A.F / URBAPLAN, 2020.

places (Boujaafar et des villes jumelées) et d'un système de rues perpendiculaires. De ce fait, celle-ci est connectée tant à son environnement immédiat qu'au reste de la ville.

Cependant, la promenade reste majoritairement orientée vers la mer, en effet, son autre front fait face à un mur d'importants hôtels abandonnés bloquant toute ouverture visuelle côté ville. Seules quelques rues surchargées de trafic permettant tant bien que mal un lien entre ville et mer.

L'aménagement de la zone piétonne de la corniche est en revanche homogène, via un langage urbanistique commun maintenu le long de la promenade.

Par ailleurs, il est nécessaire de relever le déséquilibre existant entre les deux côtés de la route. Le « côté mer » profite d'un aménagement de qualité, proposant une largeur confortable, une vue dégagée et aucun obstacle. Son vis-à-vis, côté ville, est au contraire encombré par du stationnement sauvage et par le débordement des quelques restaurants et commerces présents, tout en proposant, par endroit, une largeur très réduite.

C. Matérialités :

i. Revêtement :

Le revêtement de sol de la Corniche est presque unifié. Il est composé de grandes dalles colorées en gravillon lavés formant un motif géométrique. Cet assemblage se retrouve sur d'autres sites touristiques de la ville sous des formes apparentées. À noter que sur la corniche, le côté « mer » est presque entièrement réalisé de cette manière tandis que le « côté ville » reprend l'idée du motif mais est réalisé par des pavés autobloquants.

ii. Mobilier :



253

²⁵³ A.F / URBAPLAN, 2020.

On ne trouve des bancs publics que sur la place des Villes jumelées. Ces derniers ne sont utilisés que la nuit car ils sont particulièrement exposés au soleil durant le jour, les rendant quasiment inutilisables. Sur la place comme sur la corniche, ce sont les éléments composites de la balade qui sont utilisés comme reposoir. À savoir, la structure accueillant la végétation de la place des villes jumelées, le muret séparant la corniche de la plage et les balustrades présentes sur les belvédères.

Les lampadaires viennent d'être remplacés par un modèle contemporain qui offre à présent un éclairage de type LED permettant aussi l'éclairage de la plage.

iii. Végétation :

La végétation est principalement constituée d'un double alignement de palmiers (un de chaque côté de la route) de hauteur importante (approx. 10m). Cependant, leur branchage n'étant pas déployé, ils n'offrent qu'un apport esthétique à l'ensemble.

La seule autre forme de végétation se trouve sur la place de Villes jumelées et propose un assemblage mixte de différentes essences. Leur développement permet de créer des effets d'ombrages ce qui fait de cette structure un lieu particulièrement utilisé.

d. Fonctions et usages :

Avec le quartier de la Médina, la Corniche Boujaafar est sans doute l'un des lieux de rencontre central le plus fréquenté de la ville. Par conséquent, plusieurs fonctions et usages s'y retrouvent. La Corniche est un lieu de rencontre, de promenade, et de socialisation. On y retrouve ses proches pour déambuler, pratiquer du sport en profitant du climat favorable ou pour se rendre à la plage.

La Corniche remplit également un rôle symbolique et identitaire comme lieu représentatif de la ville tant localement qu'au niveau international. Cet aspect est notamment exemplifié à travers l'installation de monuments populaires tels que le rocher Boujaafar aux couleurs de l'Etoile Sportive du Sahel.

e. Enjeux et intentions (*spatialisés dans le schéma récapitulatif et dans la synthèse générale*)

De par la fréquentation intense du site par la population et par les transports motorisés, il est indispensable de planifier la cohabitation de ces deux modes de déplacements. En effet, malgré son caractère de promenade urbaine la corniche accueille un tronçon routier structurant à 3 voies de déplacements et 2 voies de stationnement qui fracture le site, réduisant sa porosité et son attractivité. Il s'agit donc de proposer un aménagement mettant en exergue la place du piéton, des programmes lui étant dédiés notamment à travers la réduction du trafic et du stationnement, ainsi qu'à travers un travail de la façade urbaine de la Corniche et de ses matérialités.

Un autre enjeu réside dans la réunification de la Corniche avec le front de mer du quartier européen (Bhar Ezzebla) complètement oublié aujourd'hui.

4.7.2.4. Quai des arts

Le quai des arts a déjà fait l'objet de réflexions et d'aménagements de qualité, rendant toutes transformations quelque peu prématurées. Une exception réside au niveau de l'avenue Mohamed V qui pourrait profiter de l'importance du quai des arts en ayant son aménagement requalifié, notamment en ce qui concerne les trottoirs et la traversabilité de la route.

4.7.2.5. Gare (*fissure urbaine*)

La place Thies (place de la gare) est une placette centrale servant également de rond-point permettant la distribution du flux routier important de la zone. Elle est habillée en son centre par un arbre majeur offrant un refuge plébiscité par la population. À ses alentours sont localisés nombre de bâtiments publics de style néo-mauresque tels que le bâtiment du Palais de Justice. Ce site propose une bonne connexion avec son contexte immédiat via plusieurs rues et ruelles. Cependant la gare et sa friche représentent une rupture majeure de la continuité piétonne à l'échelle du centre-ville de Sousse.

À l'heure actuelle, un enjeu particulier du centre-ville réside dans la création de connexions piétonnes entre différents sites structurels du centre, tels que la Corniche Boujaafar ou la Médina. La friche ferroviaire de la SNCFT suscite un blocage important à ce développement de par son imperméabilité et sa localisation. De plus, cet espace s'avère être la dernière réserve foncière centrale de grande ampleur à Sousse. Par conséquent, lors de son ouverture inévitable, elle sera au centre de tous les dessins de développement. Il est donc judicieux de procéder à sa planification au reste du centre-ville afin de s'assurer son fonctionnement.

Une réflexion en adéquation avec le PDEP pourrait consister à ouvrir le site, faire remonter les rails pour libérer de la place en bout de terrain au profit d'un aménagement public (p.ex. un pôle d'échange multimodal - un bâtiment public) et développer un mail d'espace public passant par le terrain de la SNCFT reconnectant la rue d'Alexandrie avec l'avenue Hassouna Ayachi et s'étirant au moins jusqu'à la place de la gare et la rue d'Algérie. Un cheminement est également à prévoir pour relier ce nouvel aménagement avec la passerelle plus à l'Ouest entre la rue Victor Hugo et la rue du 3 Août.

Ainsi les futures constructions accueillies sur la friche ferroviaire seront d'ores et déjà au cœur d'un aménagement piéton connectant les différents lieux structurant du centre-ville.

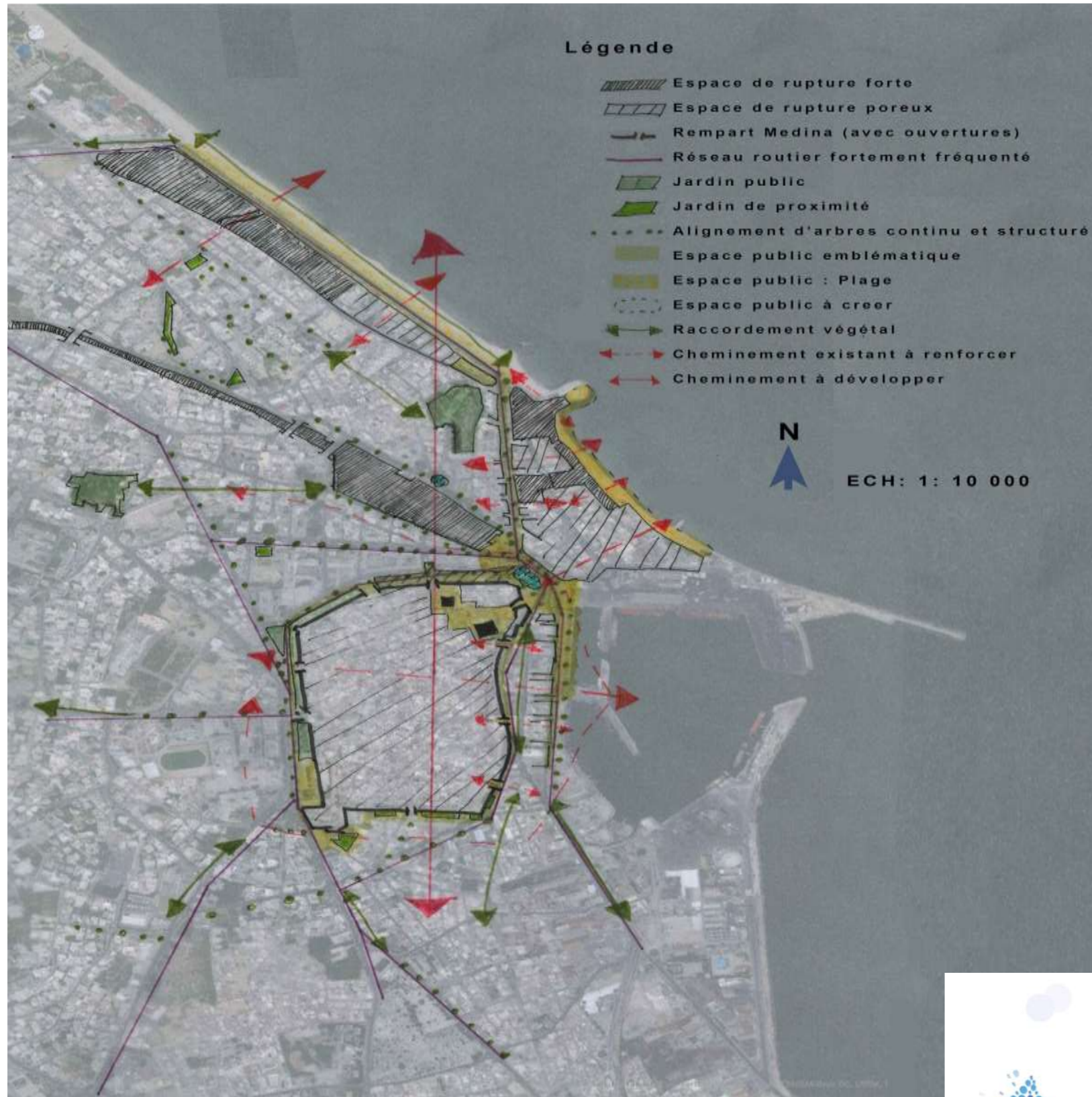


254

Enjeu stratégique de requalification de la gare de Sousse et de la friche ferroviaire.
Options de connectivité et lecture paysagère par rapport à l'ensemble du centre-ville

²⁵⁴ A.F / URBAPLAN, 2020.

Cartographie de synthèse



255

PDUI urbaplan ATELIER FACILA SOUSSE

²⁵⁵ A.F / URBAPLAN, 2020.

5. L'identification du mode de gestion actuel des espaces publics, atouts / dysfonctionnements / pistes d'amélioration

6.1. Aspects réglementaires

La législation traitant des espaces publics se caractérise par un éclatement de la réglementation au sein de plusieurs lois et règlements entraînant dans nombreux cas une difficulté à différencier très précisément qui est l'acteur en charge de la planification, de l'aménagement, de l'entretien et des transformations du domaine public.

Plusieurs textes concernent les espaces publics :

Le code de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme et ses textes d'applications fixant les dispositions générales concernant l'aménagement du territoire tunisien et notamment le rôle des organismes publics et des promoteurs dans la production de la ville via les périmètres d'interventions foncières.

Dans ce texte il est stipulé que :

- Le devoir de l'opérateur public, à savoir, l'État, la collectivité locale ou une Agence (foncière - industrielle-touristique-de rénovation) implique notamment l'obligation de planification des espaces publics lorsqu'il développe un projet au sein des périmètres d'interventions foncières. « *On entend par périmètres d'intervention foncière, les zones à l'intérieur desquelles sont appelés à intervenir, l'Etat, les collectivités publiques locales, les agences foncières. [...] pour réaliser des programmes d'aménagement, d'équipement, de rénovation* »²⁶⁵ Ces planifications « *fixent les emplacements des constructions, des ouvrages et des équipements collectifs ou privés ainsi que la nature et la destination des constructions et tout autre mode d'utilisation des sols. Il fixe également le réseau routier, les réseaux divers et les servitudes devant être observées* »²⁶⁶.
- Lorsque les lots sont acquis par un lotisseur, la réalisation des espaces publics lui incombe jusqu'à la limite de ses lots. « *Voiries, réseaux divers et aménagements : Le lotisseur doit réaliser à sa charge les ouvrages de voiries et réseaux divers jusqu'à la limite des lots, et ce, suivant les normes et caractéristiques définies en accord avec les différents services concernés et conformément aux dispositions figurant sur le plan de lotissement annexé au présent cahier des charges* »²⁶⁷.

Il en va de même pour la sauvegarde et de l'entretien et de la plantation des espaces publics et des espaces verts qui sont à sa charge. Cette charge est partagée avec le *Syndicat des propriétaires* (regroupement des propriétaires des constructions) et ce jusqu'à leur cession aux service publics concernés²⁶⁸.

²⁶⁵ CATU, Titre III, art. 30, 2011.

²⁶⁶ CATU, Titre III, art. 30 ter, 2011.

²⁶⁷ CATU, Titre III, art. 12, 2011.

²⁶⁸ CATU, Annexe, Chapitre I, art. 5, 2011.

La loi organique des communes nous renseigne sur les devoirs et les obligations des collectivités regardant les espaces publics.

On y trouve la confirmation du rôle de gestionnaire endossé par les collectivités locales. « *Le service de voirie et des travaux communaux comprend :*

- *l'entretien, la réparation et la construction des chaussées et ses trottoirs, les parcs, plantations, jardins, squares et de leurs accessoires et dépendances ;*
- *l'aménagement des jardins, des vues, espaces verts, l'embellissement des entrées des villes, et l'enlèvement de tout phénomène et origine de la pollution sur la voie publique ; [...]*
- *le nettoyage et l'arrosage des voies et places publiques ; l'éclairage des voies et places publiques et des établissements communaux [...]*
- *les travaux d'assainissement de toute nature ;*
- *l'inscription des noms des rues des places et des numéros des maisons et des divers locaux ;*
- *tout ce qui concerne l'exécution du plan d'aménagement, les alignements, les constructions particulières et les bâtiments menaçant ruine »*²⁶⁹.

Le règlement du plan d'aménagement urbain est l'instrument planificateur référence en ce qui concerne notamment la domanialité des sols ainsi que leur affectation.

« *Les plans d'aménagement urbain fixent notamment les règles et servitudes d'utilisation des sols et déterminent : Le tracé des voies de circulation à maintenir, à modifier ou à construire et la fixation de leurs caractéristiques [...]* Les zones de protection des monuments historiques, les zones de sauvegarde, les sites culturels, archéologiques, agricoles et naturels ayant fait l'objet d'une réglementation de protection, de sauvegarde ou de mise en valeur ainsi que les zones devant être conservées eu égard à leurs spécificités, telles que le littoral [...] Les emplacements réservés aux ouvrages, aux équipements collectifs, aux équipements d'utilité publique, aux espaces verts et aux places publiques; et ce conformément à une grille d'équipement fixée par décret »²⁷⁰.

Ainsi, à chaque catégorie d'espaces est affilié un règlement propre qui cadre l'urbanisation produite dans ladite zone. À Sousse, elles sont au nombre de 27. Aucune d'entre elles ne régit les espaces publics hormis les zones d'espaces verts. L'aménagement des espaces publics est conceptualisé et règlementé uniquement en rapport aux caractéristiques du bâti auquel ils sont juxtaposés.

Quelques tendances récurrentes méritent d'être relevées :

- Il est systématiquement demandé de ménager une bande d'au minimum 4m entre la façade et la chaussée pour assurer la possibilité de créer des espaces publics de qualité. Or ce minimum est très changeant en passant de 4m à plus de 10m pour la zone touristique. De plus, ces espaces ménagés peuvent être employés à d'autres fins telles que la constitution d'un parking.
- Les espaces verts bénéficient d'une législation propre. Seulement les zones vertes naturelles souffrent d'une législation très lacunaire notamment en ce qui concerne les alentours de Oueds.
- La problématique du paysage urbain est traitée d'une manière simple et concise.

²⁶⁹ Loi n°75-33 loi organique des communes, Titr IV, Chapitre premier, art. 118 1975.

²⁷⁰ CATU, Titre II, art. 12, 2011.

Les règlements édictés par l'AFH lors de la production de nouveau quartiers viennent en complément du PAU lorsque le projet en question est porté par une agence foncière. En quel cas, le cahier des charges lié au périmètre de développement fait office de règlement en ce qui concerne les espaces publics. Du moins jusqu'à ce que la commune en récupère la gestion.

Enfin, à travers le **Code de fiscalité locale**, qui régit les aspects économiques entre la collectivité et les acteurs publics de l'aménagement local, sont inscrites financièrement certaines obligations contractuelles. Leur prise en compte fiscale implique leur présence et leur gestion dans le cadre institutionnel.

- L'étalement des activités sur l'espace public est taxé et implique donc qu'il demande une autorisation²⁷¹. (Art. 85)
Une taxe est perçue par la collectivité aux propriétaires lorsqu'elle produit les espaces publics à proximité de leur propriété. (Art. 52)
- Notons que ce système s'applique également pour la création de parkings collectifs. (Art. 89)

Conclusion

Après l'analyse de ce corpus documents il apparaît que :

- Les Agences foncières mais aussi les propriétaires des lots sont des acteurs de production de l'espace publics (dans différentes mesures) créant inévitablement des décalages dans la production d'espaces publics homogènes. Les Agences disposent même de leur propre règlement d'aménagement.
- Il existe un éclatement de la base légale concernant les espaces publics à travers plusieurs échelles et plusieurs documents.
- Les espaces publics ne sont presque jamais traités spécifiquement (hormis dans certains périmètres de l'AFH ou concernant les espaces verts) mais toujours de manière *ad hoc* à travers d'autres thématiques. Il en découle donc **un manque d'instruments légaux et d'aménagement spécifiques aux espaces publics.**

Il s'agit donc de développer un élément unificateur servant de base juridique et pragmatique à tous les acteurs produisant de l'espace public qui décrit clairement les rôles, la légitimité à agir selon les cas ainsi qu'une orientation stratégique générale à adopter.

²⁷¹ Entretien K. El Jenzri, 2020.

6. Synthèse générale

Plusieurs constats et un certain nombre de problématiques jaillissent de cette première phase de diagnostic des espaces publics que la ville de Sousse. La présente synthèse a pour objectif de résumer dans un premier temps les principales lacunes constatées dans un ordre thématique ; puis, dans un second temps, de présenter les grandes lignes de certaines orientations stratégiques pour la genèse ou la requalification d'espaces publics à enjeux pour la ville.

I / Constats et problématiques :

1- Disparité de l'aménagement des espaces publics dans la ville :

Il existe un déséquilibre global entre le nord et le sud en termes d'aménagements des espaces publics en général ; aussi bien au niveau des matérialités qu'en termes de végétation, d'entretien et de recherche qualitative en général.

Un manque global d'espaces verts, urbains et périurbains, aménagés et accessibles à toute la population se fait ressentir à travers les différentes étapes du diagnostic. En effet, nous décelons l'absence d'un espace vert structurel à l'échelle de l'agglomération ; mais également, un manque d'espaces verts gratuits de plus petite envergure tels que des parcs ou jardins publics. Enfin, la ville souffre aussi d'un manque d'espaces verts de proximité. Ce manque est aggravé par la minéralité extrême du tissu urbain qui entraîne nombre de nuisances.

2- Difficulté de l'accessibilité au centre-ville et au front de mer :

Plusieurs quartiers et tissus urbains de la ville, bien que situés en face du littoral, donnent le sentiment de « tourner le dos à la mer » (expression très souvent utilisée par les habitants de la ville). Il est en effet aisément constatable que les aménagements côtiers de la ville manquent cruellement de voies « pénétrantes » d'accessibilité au littoral. Souvent la qualité des accès vers la plage s'avère en deca des attentes de la population aussi bien en termes quantitatifs que qualitatifs.

Ce même constat peut être développé par rapport au centre-ville dont l'accessibilité est beaucoup trop liée à l'usage de l'automobile. Les accès piétons ou via des moyens de transports doux ne sont pas pris en compte dans les aménagements ; et ce manque de porosité entre le centre-ville, ses tissus limitrophes et les quartiers péricentraux est renforcé par les problèmes de circulation et de stationnement particulièrement durant la saison estivale.

3-Discontinuité au sein du réseau d'espace public :

Il existe très peu de continuités piétonnes transversales (terres / littoral) et les espaces verts de la ville n'ont pas été conçus dans un esprit de réseau et de liaisons.

L'absence de maillage des espaces verts rends plus difficile leur accessibilité et leur mise en valeur aussi bien à l'échelle des quartiers de la ville qu'à celle de l'ensemble de l'agglomération.

Aussi, la grande disparité constatée au niveau des traitements des trottoirs et de leur occupation sauvage engendre souvent des ruptures profondes au niveau des parcours (principalement les liaisons Est / Ouest).

- L'hétérogénéité de l'état du traitement des espaces publics.

De par le flou juridique, le manque de planification ainsi que la question de la légitimité à aménager les espaces publics, ces derniers manquent de cohérence et de lisibilité, rendant difficile la constitution d'une trame d'espace public cohérente et engageante. Notamment en raison des instruments légaux - administratifs - professionnels lacunaires. Impliquant un manque de visibilité claire sur le processus de constitution et de gestion des espaces publics.

- Une dynamique d'appropriation des espaces publics par les commerçants.

Processus culturel et structurant dans l'organisation sociale et quotidienne de la ville mais source de conflits d'usages de l'espace public (trottoirs), ainsi que difficulté à rendre visible la continuité des espaces piétons. Il s'agit aujourd'hui de faire coïncider ces deux problématiques afin de maintenir cette organisation historique de l'activité commerciale tout en améliorant l'expérience piétonne de la ville.

4- Menace écologique :

Hydrographie sous exploitée et partiellement polluée. On observe une fragmentation du front de mer et une inaccessibilité de la population à une grande partie de sa surface. Les oueds quant à eux représentent à l'heure actuelle un danger aux yeux de la population. De plus, ils sont pollués et non entretenus. Or, en eux réside un gros potentiel de requalification dans l'optique de développement de l'infrastructure paysagère locale.

La faible appropriation du patrimoine naturel agricole périurbain risquant d'entraîner un repoussement systématique de l'activité agricole vers le centre des terres au profit d'une urbanisation intense et peut inclure du végétal.

Ces principaux constats et problématiques peuvent être rapportés à des spatialités identifiées au niveau de plusieurs territoires de la ville. La lecture critique des espaces publics donne lieu à des orientations stratégiques basées sur des corrélations établies entre les lacunes et les aspirations et demandes des citoyens de la ville.

On peut résumer les principaux constats comme suit :

- Manque d'espaces verts à l'échelle de l'agglomération et à l'échelle des quartiers. Un parc d'agglomération structurel constituerait une opportunité indispensable pour les soussiens et permettrait d'instaurer une tradition forte du rapport entre le citoyen et la nature en milieu urbain. Les plus jeunes ont un grand besoin d'espaces extérieurs structurants, leur permettant de sociabiliser en toute sécurité et cultivant chez eux l'esprit de préservation de leur environnement et de la nature en général.

- Déséquilibre de taille entre le nord et le sud. En effet, la majorité des espaces verts de qualité se situant dans la partie septentrionale de la ville, une majorité de soussiens sont privés d'un rapport de proximité avec la nature et plusieurs quartiers sud et ouest de la ville ne garantissent pas à leurs citoyens les conditions minimales de jouissance de leurs droits à l'espace public.

- L'absence d'une culture institutionnalisée entre le citoyen et l'espace public (par extrapolation : avec la nature en général). Ce constat est moins flagrant chez les tout jeunes qui semblent avoir bénéficié d'une plus grande sensibilisation à l'importance de la préservation de la nature grâce à l'introduction de certaines notions dans leur cursus scolaire au cours des deux dernières décennies. Cependant, le manque d'espaces verts à caractère strictement public ne permet pas à ces jeunes de se familiariser avec les parcs en cultivant progressivement une culture du partage de l'espace public.

- Le manque d'intérêt des instances nationales et régionales pour les compétences spécifiques en urbanisme et en paysage. Trop souvent, la conception des espaces publics n'est pas réellement confiée à des bureaux d'études spécialisés en la matière. Les études concertées et les concours d'idées se font très rares et ne donnent pas suite à des projets qualitatifs. Les aménagements sont généralement effectués par la municipalité et / ou les communes en régie sans qu'il y ait de véritables thématiques ni de recherches identitaires spécifiques au lieu et au contexte.

Pourtant, malgré ce constat assez pessimiste, l'étude sur terrain et les échanges avec les différents acteurs impliqués dans la gestion des espaces publics de la ville de Sousse, ont révélé un potentiel exceptionnellement riche pour des opportunités de projets extrêmement variés tant au niveau de leurs échelles, typologies qu'à celui de leur matérialisation géographique. Les principaux enjeux identifiés lors de cette phase de diagnostic pourraient se résumer en trois catégories :

- a) Les enjeux de réécriture / transformation / amélioration des espaces publics existants. Il s'agit clairement d'élaborer des études paysagères et urbaines sur des portions de territoires publics de la ville (parcs et jardins existants, axes urbains structurants, places publiques et lieux de transitions...) qui présentent des opportunités pouvant conduire à des opérations qualitatives sur le très court et le moyen terme : Parc Boujaafar, Parc urbain de Sahloul IV, Corniche de Sousse, axes urbains et autres jardins identifiés lors de l'analyse des quartiers.
- b) Des enjeux de « liaisons » qui pourraient être identifiés parfois comme des parcours urbains piétons ou dédiés à des moyens de transports doux incluant des pistes cyclables et la piétonisation totale ou partielle de certains tronçons de ville. Ce type d'espaces publics, aussi dits « alternatifs », peuvent notamment être l'occasion d'une « mise en réseau » de deux ou plusieurs espaces verts (parcs, jardins, places ou lieu emblématiques de la ville...). La liaison du parc de Sahloul IV avec le centre-ville pourrait constituer le parfait exemple de connexion alternative entre deux espaces publics de nature très différente mais portant des opportunités et des enjeux qualitatifs très proches. Ce type d'opérations d'envergure peut s'inscrire dans le plan directeur des espaces publics de la ville de Sousse comme projet structurant la ville, réalisable par tranches sur le moyen et le long terme selon les priorités de la commune.
- c) Les enjeux de création de nouveaux espaces publics par le biais d'une réflexion plus approfondie en deuxième phase du PDEP : Des espaces issus de nouveaux développements urbains de la ville en concertation avec l'étude des termes de références du nouveau PAU ; et d'autres issus d'interventions urbaines sous plusieurs échelles pouvant être opérées dans des quartiers périphériques ou centraux. Des opportunités peuvent apparaître lors de concertations et interventions sur des tissus très sensibles et structurants de la ville tel que la gare, le port, la zone hôtelière de la corniche de Sousse. Ou aussi des nouveaux aménagements urbains en cours d'études ou d'exécution tel que la cité Olympique de Bouhsina Ouest ou d'autres lotissements de moyenne ou grande envergure.

II / De l'enjeu à la stratégie :

Le plan directeur des espaces publics vise essentiellement à rétablir un équilibre entre toutes les parties de la ville en termes d'aménagement. Pour ce faire, il y a lieu de développer une reconnexion intra urbaine via des réseaux d'espaces publics qualitatifs. Cette approche vise à un renforcement du maillage d'espaces verts dans l'espace public actuel et dans les projets à venir.

Les premières pistes stratégiques que nous mettrons en place en deuxième phase de l'étude du PDEP, peuvent ainsi se définir :

- Développement d'un parc d'agglomération conséquent ayant pour but de combler le manque d'espaces verts aménagés à l'échelle de la ville, mais également pour compléter les réseaux de connexions entre les zones Est et Ouest de Sousse. Pour développer ce réseau, nous projetons d'utiliser l'orientation et la qualité paysagère naturelle des Oueds comme éléments structurels de nouveau parcours. L'incorporation prioritaire des modes de transports doux donnera une connotation différente à ces nouveaux espaces publics ainsi élaborés.
 - Tracé pressenti : *Parc de Sahloul - Oued El Kharroub - Oued El Blibène.*
- Développer le système d'espaces verts de proximité particulièrement dans la partie méridionale de la ville.
- Développer une systématique de végétalisation de l'espace public notamment à travers l'emploi d'essences différentes au ficus et au palmier. L'olivier peut être une solution intéressante ponctuellement de par son adaptabilité au climat local et à son caractère identitaire et symbolique.

La stratégie d'amélioration qualitative des espaces publiques de la ville passera aussi inéluctablement par un renforcement du caractère d'espace public de la voirie. Des pistes stratégiques propres à cet aspect peuvent être élaborées :

- Développer et requalifier les « radiales » et les « roades » structurantes du réseau d'espace public de la ville. Notamment en travaillant sur une cohabitation des différents modes de déplacements dans l'optique de renforcer la marchabilité de ces espaces (accessibilité - confort - sécurité).
- Identifier des parcours pilotes audacieux accueillant en priorité ces réaménagements.

Par exemple :

- Le tronçon Bab el Gharbi - Centre sportif via la rue du Commandant Bejaoui.
- Le développement d'un système d'espace public piéton s'étirant de la Médina vers la Corniche passant par l'avenue Habib Bourguiba // parc Boujaafar.

En coordination avec PDU :

- Développer une approche cohérente d'aménagement traitant du caractère urbain des espaces publics en se penchant sur la trinité : *dimensions* - *traitements* - *accompagnement végétal*.

Dans ce contexte le PDEP aura à traiter les questions suivantes :

- Dimensions des espaces publics en fonction de leurs typologies.
- Inventaire des revêtements de sol, des mobiliers en fonction des quartiers et / ou des parcours.
- Proposition d'agencement de l'étalement des activités commerciales sur le domaine public.
- Préconisation d'implantation du bâti environnant.
- Préconisation de chartes pour l'affichage urbain et les devantures des commerces.

En coordination avec PAU :

La création d'un réseau d'espace public structurel et continu notamment au sein de la zone méridionale de la ville ainsi que suivant l'orientation Est - Ouest (entièreté de la ville). Notamment via la revalorisation du système hydrographique en péril de la ville. Les deux pistes stratégiques qui s'esquissent à ce stade sont :

- Développer un système d'espaces publics à forte valeur paysagère reconnectant la ville dans son orientation Est - Ouest en se basant sur la qualification des Oueds comme levier géographique. Leur localisation parallèle, systématiquement orientée de manière perpendiculaire au littoral, font de ces cours d'eau des pénétrantes naturelles traversant d'ores et déjà différents quartiers. Il faut désormais développer une stratégie pour accompagner leur renaturation et leur aménagement pour en faire des cheminements à part entière.
- Développer une bande de littoral public (promenade / accès à l'eau / porosité à susciter dans les différents tissus à proximité de l'eau) donnant une continuité et une épaisseur au littoral. Rendant ainsi la possibilité de profiter du bord de mer à l'ensemble de la population tout en renforçant le réseau d'espace public via les modes doux dans l'axe Nord - Sud de la ville de Sousse.

Plus concrètement, chaque analyse de quartier, ou groupement de quartier a conduit à des enjeux spécifiques que nous avons regroupés dans un tableau de synthèse en fin du chapitre 4.

A la lumière de l'ensemble de l'analyse, nos principaux projets d'**orientations** pour le plan directeur des espaces publics peuvent ainsi se définir :

1/ Les liaisons Est / Ouest :

Il ressort de l'analyse urbaine que la grande majorité des voies et artères de circulations obéissent essentiellement à la logique Nord / Sud. Des cheminements « pénétrants » Est / Ouest sont à envisager à deux échelles :

a. L'échelle du centre-ville : (*Voir Schéma 1*)

La pertinence de la définition d'une liaison *Boujaafar / Capace Grande / Trocadéro / Médina*, semble clairement ressortir de plusieurs analyses concordantes. Une piétonnisation partielle aurait des effets immédiats, notamment :

- Un parcours piéton pouvant réconcilier le soussien avec le littoral sans avoir à utiliser un moyen de transport motorisé.
- Permettre aussi aux touristes de découvrir un autre aspect « historique » de la ville de Sousse.
- Surtout, désenclaver des quartiers à très fort potentiel patrimonial et culturel (Capace / Trocadéro) en leur permettant d'avoir une nouvelle dynamique : commerces / activités liés aux services et à la restauration...

b. L'échelle de l'agglomération : (*Voir Schéma 2*)

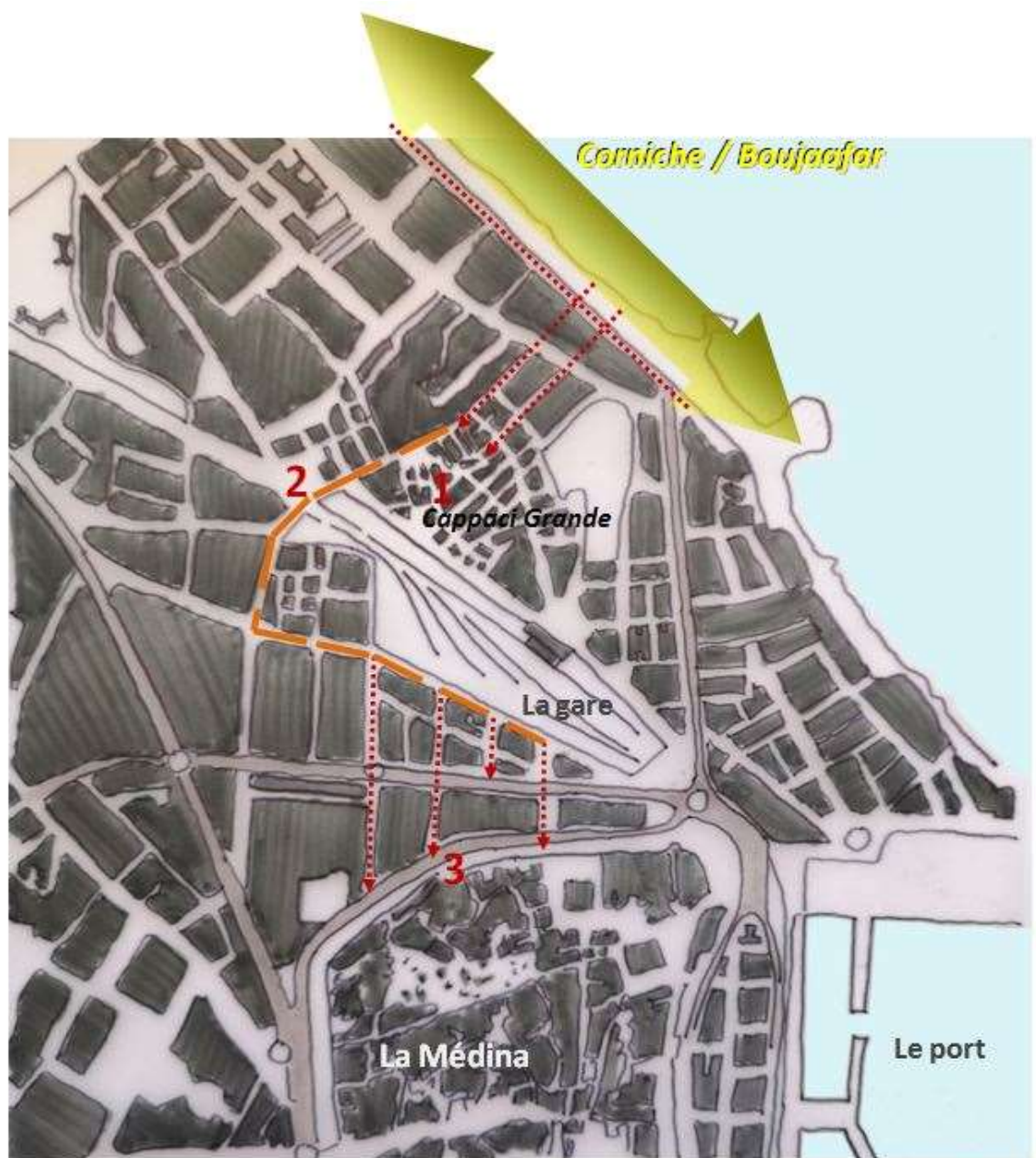
Le parcours de la plage de « Las Vegas » jusqu'au parc urbain de Sahloul IV se définit assez rapidement comme une composante forte du PDEP.

Il longerait Oued Blibène et *Houmet El Oued* (quartier populaire à très fort potentiel urbain).

Le parcours étant relativement long, il pourra être fractionné en tronçons (parties pédonnelles aménagées et parties en pistes cyclables...).

- Une réflexion pourra être menée pour définir le potentiel de certaines zones où l'agriculture urbaine serait à préserver.
- La majorité du parcours devrait garder son identité territoriale marquée par des paysages naturels (végétation spontanée, agriculture de proximité, séparations naturelles des parcelles agricoles...)
- Le parc Sahloul IV sera ainsi connecté avec la ville (zone touristique) et s'inscrira dans le cadre d'une belle traversée Est / Ouest (Vélos, promeneurs, Joggeurs).
- Des précautions seront à prendre pour se protéger des dangers de l'inondation tout en préservant absolument le rôle des oueds de canaliser les eaux pluviales lors des orages (de plus en plus fréquents et abondants).

Ce type de parcours le long des cours d'eau pourra faire l'objet d'une étude plus généralisée à l'échelle du Grand Sousse et au-delà des limites du P.A.U.

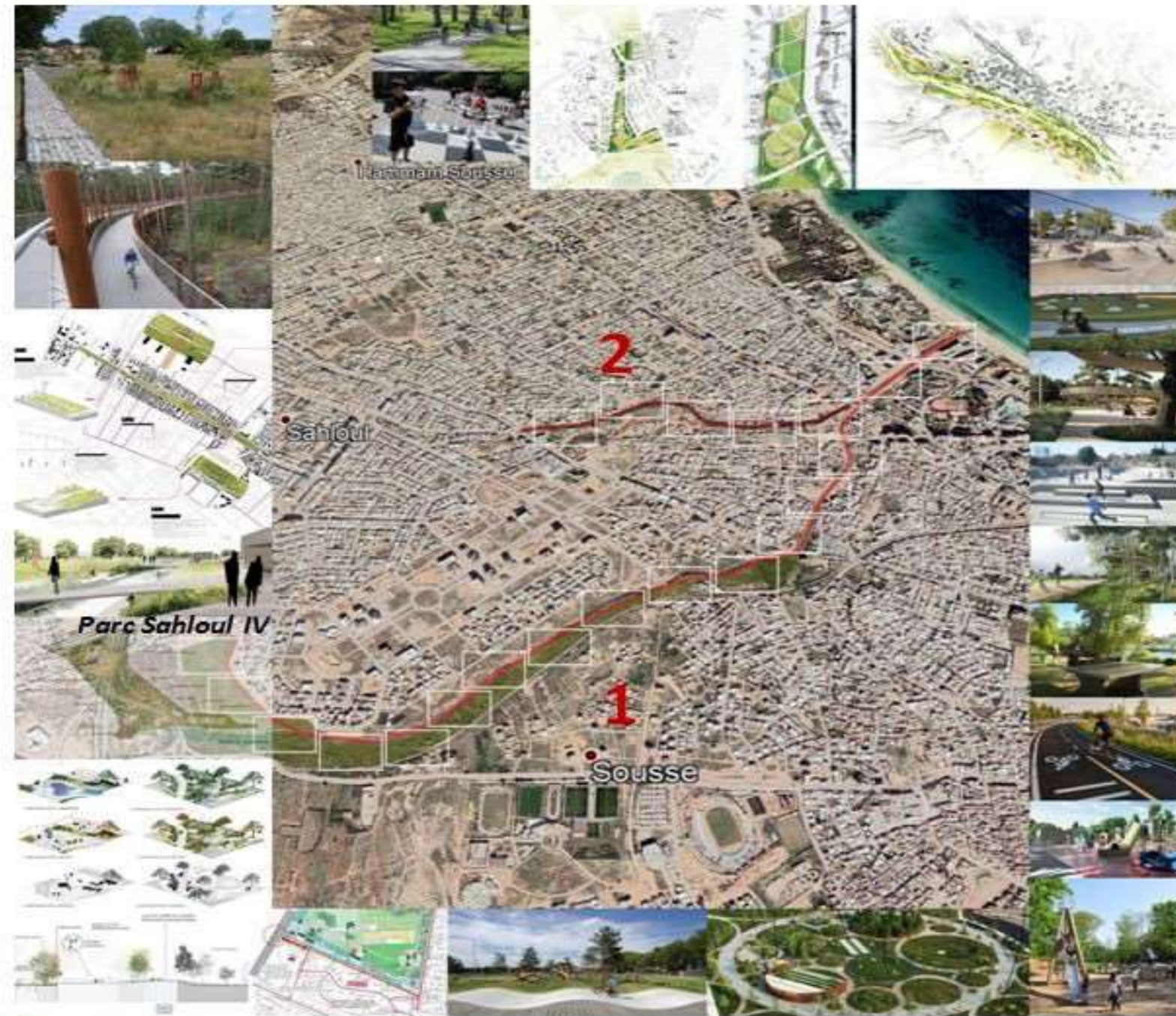


1 : Marché de Cappaci Grande / 2 : Passerelle piétonne à réhabiliter / 3 : Bab El Jebli – Médina

272

Schéma 1 : Parcours de liaison Est / Ouest à l'échelle du centre-ville

²⁷² A.F / URBAPLAN, 2020.



- 1 : Plage de « Las Vegas » / Oued Blibène / Oued Kharroub / Park Sahloul IV = 4 KM
- 2 : Plage de « Las Vegas » / Oued Blibène / « Houmet El Oued » / Sahloul = 2 KM

²⁷³ Schéma 2 : Parcours de liaison Est / Ouest à l'échelle de l'agglomération



urbaplan

ATELIER FAÇILA
ARCHITECTURE & PAYSAGE



²⁷³ A.F / URBAPLAN, 2020.

2/ Le projet de piétonisation (totale ou partielle) de la Corniche – Boujaafar :

Cette étude devra être intégrée à la réflexion sur la préparation des grandes lignes de la révision du P.A.U et le plan de circulation urbaine. La zone hôtelière très largement désaffectée, qui comporte notamment le Complexe Nejma, pourrait faire l'objet d'une concertation dans un cadre Public / Privé visant notamment à donner une dimension plus intéressante à la Corniche de Sousse et réfléchir à son développement harmonieux avec la ville tout en offrant à ces parcelles hôtelières stratégiques un meilleur potentiel de promotion et de développement intégré.

Ce projet est aussi à inscrire dans le cadre d'une liaison Est / Ouest du littoral avec la ville. Il permettra une meilleure définition du parc Charles Nicolle dans un cadre plus global de l'aménagement de la façade maritime de la ville. Le potentiel de la connectivité de la gare de Sousse avec le littoral trouvera aussi un écho favorable dans une réflexion menée à cette échelle.



274

Schéma 3 : Réflexion sur la piétonisation de la Corniche de Sousse

²⁷⁴ A.F / URBAPLAN, 2020.

3/ Les abords des rails de chemin de fer de la liaison ferroviaire avec le centre de Sousse :

Il paraît primordial d'élaborer une stratégie commune avec les groupes d'études sur la circulation, le stationnement et la révision du P.A.U.

La possibilité de densifier la végétation par endroits et la création d'une coulée verte est à étudier dans le cadre général du PDEP ; ainsi que les opportunités d'implémenter des moyens de circulations doux pouvant constituer des liaisons intercommunales très appréciables. Sousse, ville estudiantine et touristique pourra compter tout un réseau de pistes cyclables sécurisées dès lors qu'on s'attachera à étudier cet important axe Est / Ouest dans un cadre plus global en exploitant tout son potentiel.



Gare de Sousse Ville / Gare de Kalaa Sghira : 7 K M

Schéma 4 : Liaison entre la gare de Kalaa Sghira et la gare de Sousse-ville



urbaplan

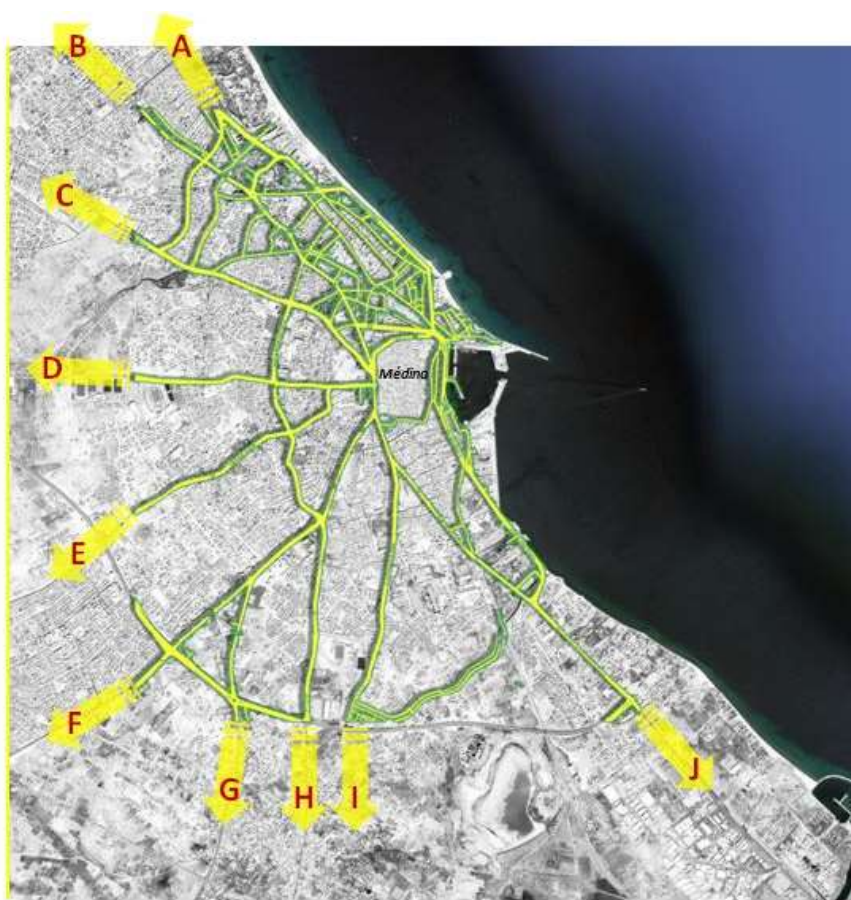
ATELIER FACILA



4/ Végétalisation des grands axes :

Les grandes artères de la ville ont fait l'objet d'une analyse typo-morphologique dans le chapitre 3 du présent document. Il est ressorti essentiellement de cette étude diagnostique sur les grands axes que les usages et les fonctions dictent l'essentiel de leur aménagement urbain. Pourtant, ces axes présentent un très grand potentiel de transformation de l'image de la ville et la qualité de ses tracés urbains structurants. La végétalisation des trottoirs offrirait d'emblée :

- Une image beaucoup plus verte de la ville par le biais de ses « portes urbaines » que constituent ses axes au vu de leur rayonnement autour des tissus centraux.
- Un potentiel d'homogénéisation et d'harmonisation de l'espace public notamment en instaurant des matérialités communes par secteur et en veillant à instaurer des chartes de mobilier urbain et de revêtements des sols.



A : Av du 14 Janvier 2011 B : Av La Perle du Sahel C : Av du 20 Mars 1956 D : Av du C. Béjaoui
E : Av Abou Hamed El Ghazali F : Rte de Mouredine G : Rte de Msaken H : Rte de Zaouia
I : Rue du 1^{er} Juin 1956 J : Av Ibn Khaldoun

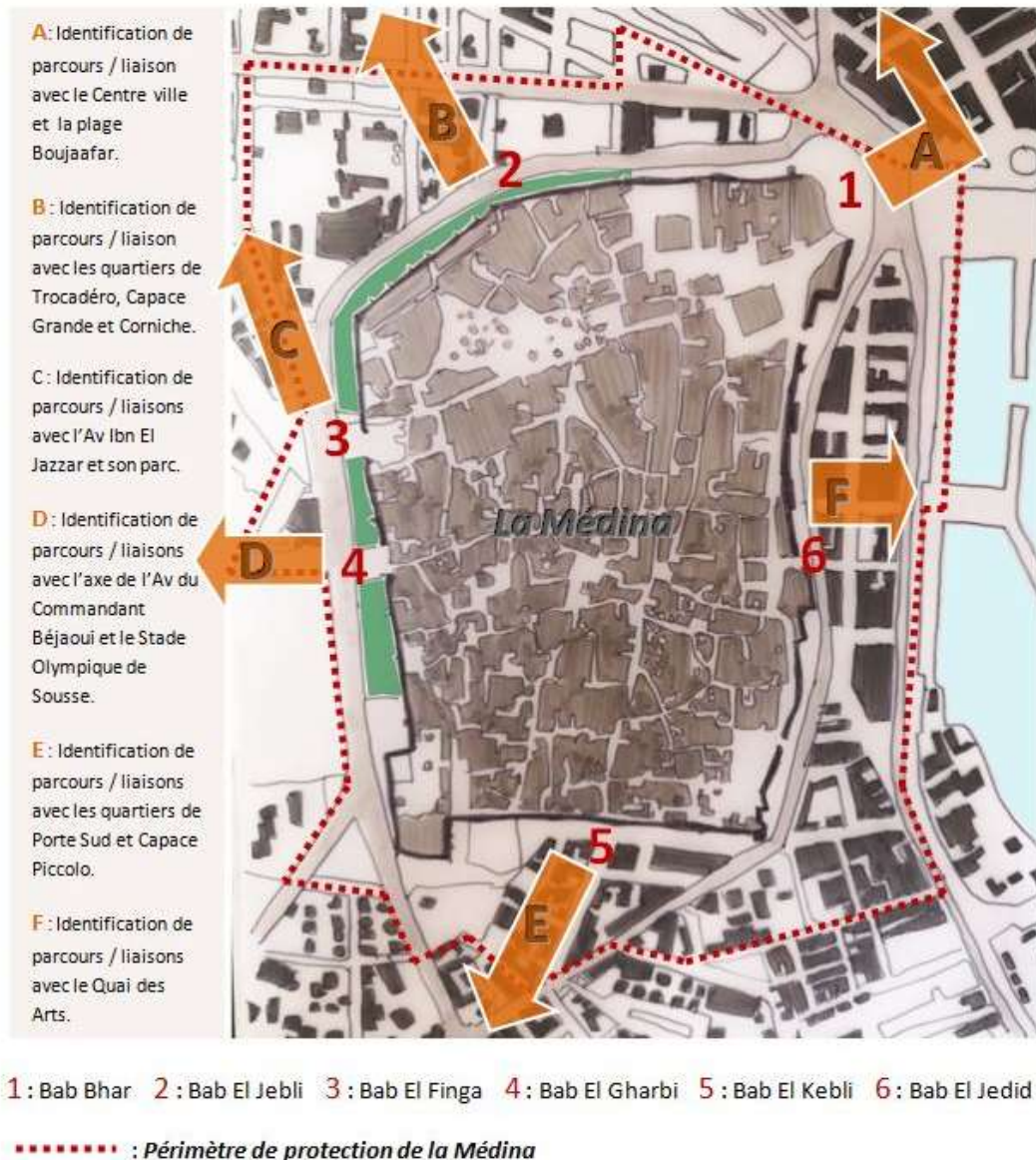
276

Schéma 5 : Pistes de végétalisation des grands axes urbains de la ville

²⁷⁶ A.F / URBAPLAN, 2020.

5/ Les remparts de la Médina :

L'analyse des quartiers centraux de la ville démontre un certain manque de connectivité avec la Médina, tissu central et fédérateur de l'image et de la perception urbaine de la cité. La Médina, de par sa position géographique privilégiée pourrait permettre une orientation, à partir de ses « boulevards périphériques » vers plusieurs quartiers identifiés de la ville. Des cheminements piétons et des parcours à thèmes sont à créer en s'appuyant sur les six portes de la Médina. Le renforcement de l'identité urbaine de la ville passe inéluctablement par une redynamisation des spécificités architecturales et urbaines de ses différents quartiers centraux. Aussi par une homogénéisation des revêtements, mobilier urbain et matérialités de ces espaces fondamentaux.



277

Schéma 6 : Articulation et distribution de quartiers centraux à partir des portes de la Médina

²⁷⁷ A.F / URBAPLAN, 2020.

6/ Parcours Dar Echaraa / Forum AFH / Nouveau siège de la Municipalité

Ce parcours est une occasion unique de réparer le dysfonctionnement morpho-typologique flagrant qui existe entre la Médina et son faubourg Ouest. L'opération urbaine de l'ancienne caserne menée par l'AFH ayant atteint la fin des travaux de construction, le « forum » central prévu par le lotisseur pourrait constituer une piste de réflexions sur l'espace public de liaison entre la Médina et le nouveau centre administratif qui devrait notamment comporter le nouveau siège de la Municipalité de Sousse. La zone pourrait faire l'objet d'un important scénario de réflexion dans la deuxième phase du PDEP, elle offrirait certainement un cadre propice à une liaison piétonne fondamentale entre le siège historique de la municipalité de Sousse-Médina – ainsi que Dar Echaraa - et le pôle administratif et financier qui se développe sur les anciennes casernes de la ville.



1 : Bab El Gharbi 2 : Lotissement AFH des « Anciennes casernes » 3 : Zone d'équipement en cours

278

Schéma 7 : Requalification de la liaison entre Bab El Gharbi et le quartier des casernes AFH

²⁷⁸ A.F / URBAPLAN, 2020.

7/ Renforcement de la liaison entre la ville et ses quartiers sud-est :

Les parcours du sud de la médina vers Sidi Abdelhamid en passant par l'historique Capace Picolo, offre une opportunité de mise en valeur du littoral sud. Cette zone côtière à très fort potentiel de développement paysager améliorerait considérablement l'image de la ville et son entrée par le sud.

La création de grands parkings périphériques pourrait aussi, en s'appuyant sur certaines zones industrielles *délocalisables*, désengorger le centre-ville. Et ce particulièrement durant la saison estivale et offrir des nouvelles opportunités économiques couplées avec les zones de stationnement.

Le manque d'aménagements et de végétalisation ayant largement été constaté au cours de cette phase de diagnostic, un intérêt particulier doit être dirigé vers le sud de la ville afin de réduire cette disparité morphologique pénalisante pour la qualité globale des espaces publics...



1 : Axes de végétalisation Nord / Sud

2 : Axes de végétalisation Est / Ouest

279

Schéma 8 : Axes de liaisons de la ville avec ses faubourgs Sud

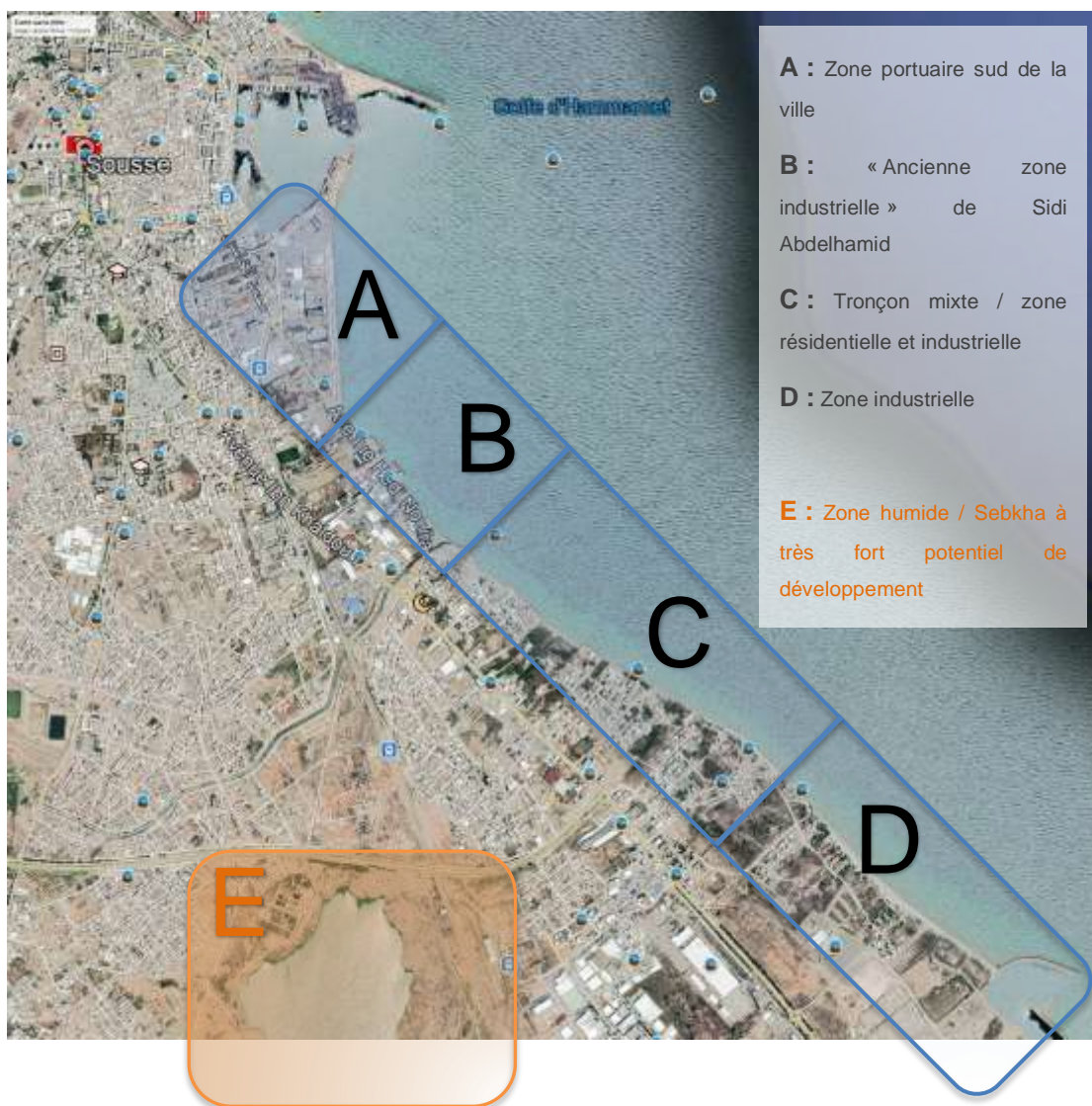
²⁷⁹ A.F / URBAPLAN, 2020.

8/ La reconquête du littoral de Sousse-Sud / Mise en valeur des zones humides :

Le sud de la ville, particulièrement le long du littoral, est trop souvent assimilée à une « zone industrielle », alors qu'il bénéficie d'un fort potentiel de développement comme cela a été évoqué à maintes reprises tout au long du présent rapport de diagnostic.

L'urbanisation le long du littoral souffre toutefois d'une certaine discontinuité et d'une absence de cohérence dans l'approche des traitements paysagers.

Le manque d'aménagements et de végétalisation ayant été constaté tout au long de la voie côtière reliant les gouvernorats de Sousse et de Monastir, le Conseil Municipal actuel manifeste très clairement sa volonté d'inscrire la reconquête du littoral sud dans ses priorités.

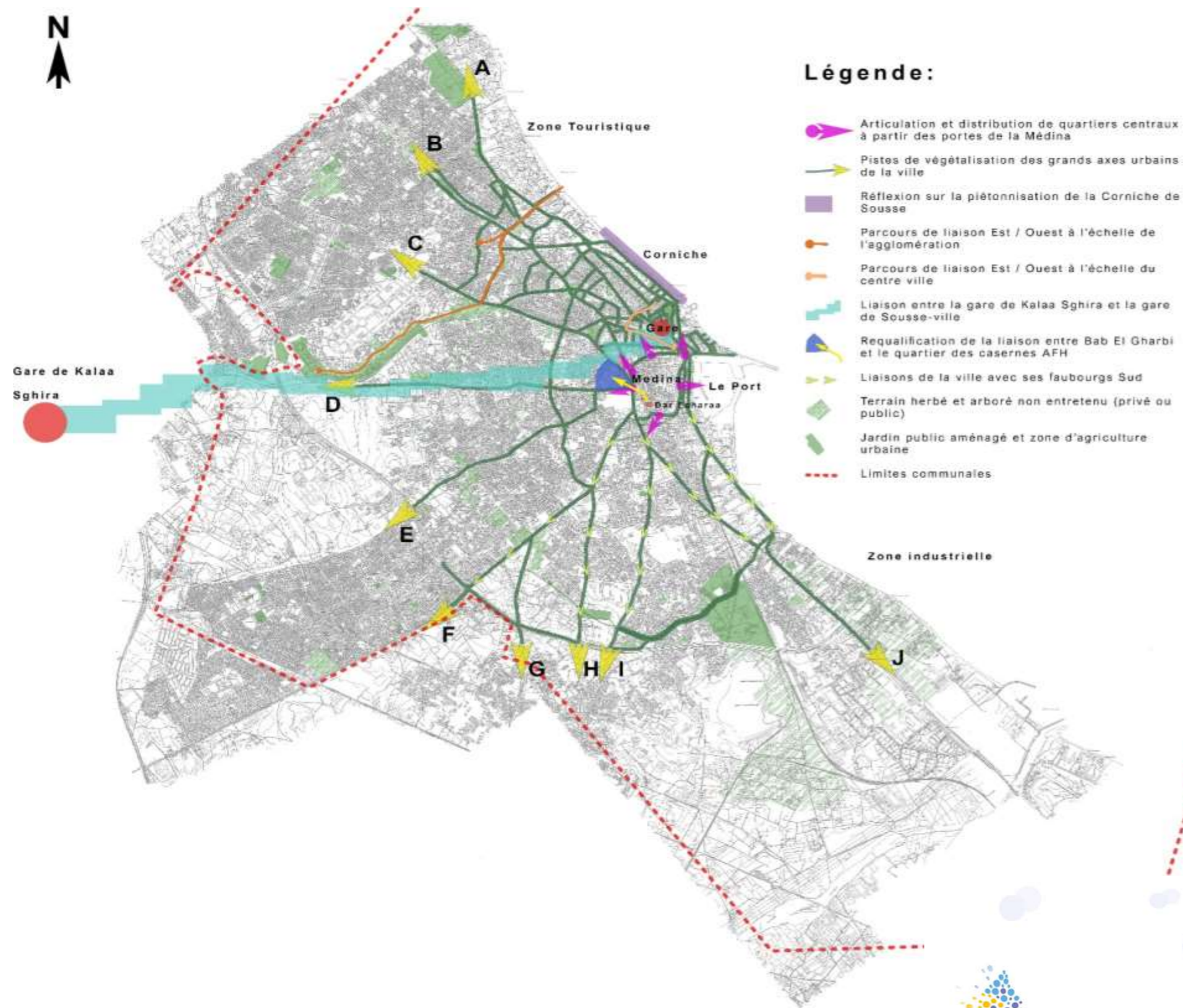


280

Schéma 9 : La reconquête du littoral de Sousse-Sud

²⁸⁰ A.F / URBAPLAN, 2020.

6.1. Cartographie de synthèse



7 . Bibliographie

générale / documents de références

OUVRAGES ET ARTICLES UNIVERSITAIRES :

Abdellaoui Raoudha, "*Evaluation de la tolérance au stress salin de quelques accessions d'orge cultivées en tunisie*". Tunisie : s.n., 2007.

Ammar Leïla, « *Sousse, le tracé de l'avenue de la Quarantaine : genèse et construction de la ville neuve (1884-1904)* ». Al-Sabîl : Revue d'Histoire, d'Archéologie et d'Architecture Maghrébines , 2016.

Ammar Toumadher, *La Perle du Sahel*. 2017. "*Le métissage culturel comme générateur d'ambiances* ". Tunis : s.n., 2018.

Arnould Paul, Hotyat Micheline (dir.), "Eau et environnement, Tunisie et milieux méditerranéens", ENS 2003.

Bouachour Afef Ghannouchi, « *La place Pichon à Sousse. La construction de l'identité de la place publique au début du Protectorat* ». - Revue d'Histoire, d'Archéologie et d'Architecture Maghrébines N°4, 2017.

Derouiche Belghith, 2013. "*Rapport de Pré Diagnostic URBANISME*". Sousse : s.n., 2013.

Dridi Nassim, "*Les paradigmes du « développement urbain durable » et de la « qualité de la vie » : du principe à l'action. Le cas de l'opération de Mrazga (Nabeul, Nord-Est tunisien)*" Les Cahiers d'EMAM, 2009.

Hezzi Imed, "*Caractérisation géophysique de la plateforme de Sahel, Tunisie nord-orientale et ses conséquences géodynamiques*". Géophysique [physics.geo-ph]. Université Rennes 1, 2014.

Lazhar Mohamed, "Le Maghreb urbain : Paysage culturel entre la tradition et la modernité", Eurostudia 2012.

Letaief (Ben) Mustapha, "*Les politiques urbaines en Tunisie : Quelques réflexions sur les mutations d'une action publique post-keynésienne*". Métoprotole 4, 2008.

Sahtout Nadia, "*Les facteurs de la pauvreté hydrique du Grand Sousse : Un déséquilibre en eau agricole en perspective ?*", High Agronomic Institute of Chott Mariem, 2015.

Sebastiani Chiara, Turki Sami Yassine, "*Espace (s) public(s) en Tunisie. De l'évolution des politiques aux mutations des pratiques*" Les cahiers d'EMAM, 2016.

SITES DE REFERENCE ET DOCUMENTS EN LIGNE:

ArcGis Online, 2020 Sousse : Commune de Sousse, 2020.

CATU. 2011

Food and Agriculture Organization : l'Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture.

Google 2020 Google Earth. [En ligne] 2020. <https://www.google.com/earth/>.

Lombredupalmier.com/wp-content/uploads/2016/08/d%c3%a9gradation-des-terres-en-tunisie.pdf.

Ministère de l'Équipement, de l'Habitat et de l'Aménagement du Territoire. Découpage géographique.
Tunisie : s.n., 1996.

Plan d'aménagement urbain de la ville de Sousse, 2008 ; Abdelkafi Jalel, Mazgar Amor.