



volet urbanisme

PLAN DIRECTEUR DES ESPACES PUBLICS (PDEP)

Tâche 2 : Stratégie et planification

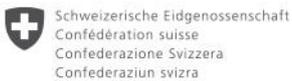
Le 14 juin 2021



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 œuvre 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 œuvre 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 œuvre 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 œuvre 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. Baligh SOULEM
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} Maïssa JELASSI


énergie
M. Nouredine DAGA
M. Tarek BEN HASSINE


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



Programme de développement
urbain intégré - Ville de Sousse
برنامج التنمية الحضرية المندمجة
لمدينة سوسة

volet urbanisme

PLAN DIRECTEUR DES ESPACES PUBLICS (PDEP)

Tâche 2 : Stratégie et planification

Le 14 juin 2021

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 Lydia LARIBI
architecte architecte
urbaniste urbaniste

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

Pascal BUISSON
paysagiste urbaniste

Yacine STEENKEN
géographe urbaniste

Crédits photographiques et cartographiques
ATELIER FAÇILA, URBAPLAN

Sommaire

Introduction	7
Premier chapitre	
> Axe stratégique N°1 – Promotion de la mobilité douce, mise aux normes et amélioration du confort des espaces publics	12
Cible I : Réhabilitation des parcours piétons du centre-ville.....	15
Cible II : Harmonisation des trottoirs, meilleure marchabilité.....	29
Cible III : Confortation du vélo comme moyen de transport.....	42
Fiche de synthèse	58
Deuxième chapitre	
> Axe stratégique N°2 – Développement du maillage des espaces verts à l'échelle du Grand Sousse	59
Cible I : Création de parcs d'agglomérations intercommunaux. Elaboration d'une stratégie verte à l'échelle régionale	61
Cible II : Conforter le maillage végétal de la ville à travers la végétalisation de la voirie	65
Cible III : Compléter la trame d'espaces publics paysagers de proximité	69
Fiche de synthèse	75
Troisième chapitre	
> Axe stratégique N°3 – Intégration du littoral et du réseau hydrographique au maillage d'espace public	76
Cible I : Mise en place d'une continuité littorale en valorisant le Grand Paysage	78
Cible II : Création d'aménagements transversaux le long des oueds en encadrant les risques d'inondations	82
Cible III : Facilitation de l'accès au littoral depuis le tissu urbain en établissant la connexion publique de la nouvelle centralité de bord de mer	85
Fiche de synthèse	88
Conclusion	89
Bibliographie	93

LISTE DES PRINCIPAUX ACRONYMES :

MinAL : Ministère des affaires locales

SECO : Secrétariat d'État à l'économie suisse

APAL : L'Agence de Protection et d'Aménagement du Littoral

CNCT : Centre National de cartographie et de télédétection

CATU : Code de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme

PAU : Plan d'aménagement urbain

PAD : Plan d'aménagement de détail

PCS : Plan de circulation et de stationnement

SONEDE : Société nationale d'exploitation et de distribution des eaux

STEG : Société tunisienne de l'électricité et du gaz

ANPE : Agence Nationale de Protection de l'Environnement

CRDA : Commissariat Général au Développement Agricole

MEHAT : Ministère de l'Équipement, de l'Habitat et de l'Aménagement du Territoire

PDUI : Plan de Développement Urbain Intégré

Introduction

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 seconde étude de **Stratégie et planification** s'inscrit dans la continuité des conclusions de la première étape du plan directeur des espaces publics. L'ensemble de ces études se situant parmi les 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).

Nous rappelons que 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, (octobre 2020).

Cette première phase a porté 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 a fait émerger les identités urbaines et paysagères des espaces publics de Sousse et dressé une typologie à partir d'une approche thématique. Cette phase a débouché sur l'identification des espaces jugés stratégiques ou faisant l'objet d'une mutation probable. Elle finalement abouti à 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, (présent document).

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

Elle détermine les axes thématiques qui seront déclinés de manière opérationnelle en phase 3, notamment le développement de la mobilité douce, l'amélioration des parcours piétons, les stratégies d'accès public au littoral. 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 retranscrit 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.

La deuxième phase du Plan Directeur des Espaces Publics (PDEP) s'attache à la stratégie de planification et de programmation des espaces publics. Elle a pour objectif de déterminer les axes stratégiques d'aménagement des espaces publics de la ville de Sousse. En d'autres termes, cette phase vise à définir les thématiques générales qui serviront de base au PDEP.

Les axes stratégiques définis, ont été développés sur la base des enjeux identifiés lors du diagnostic.

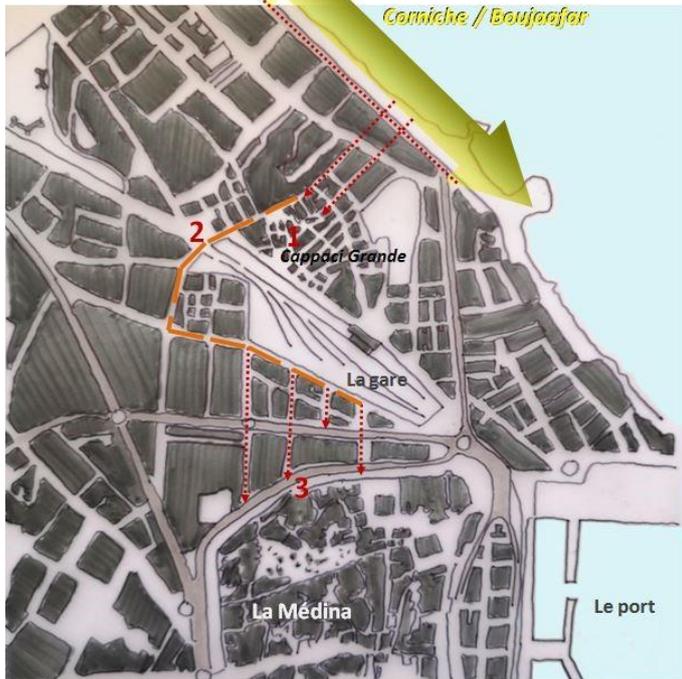
Pour rappel, le diagnostic de la première phase du PDEP a mis en exergue cinq éléments fondamentaux :

1. Disparité géographique de l'aménagement des espaces publics de la ville,
2. Difficulté d'accessibilité au centre-ville et au front de mer,
3. Discontinuité du réseau d'espaces publics,
4. Manque d'espaces verts de typologies variées,
5. Menaces écologiques de différents ordres.

Pour répondre à ces divers enjeux propres à la ville de Sousse, trois orientations stratégiques ont été établies :

- 1-Promotion de la mobilité douce, mise aux normes et amélioration du confort des espaces publics.
- 2-Développement du maillage des espaces verts à l'échelle du Grand Sousse.
- 3-Intégration du littoral et du réseau hydrographique au maillage d'espace public.

Synthèse des principaux enjeux issus de la phase I



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

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



A : Avenue Hédi Chaker / B : Boulevard Abdelhamid Belkadi

Réflexion sur la piétonnisation de la Corniche de Sousse



1 : Bab Bhar / 2 : Bab El Jebli / 3 : Bab El Finga / 4 : Bab El Gharbi / 5 : Bab El Kebli / 6 : Bab El Jedid

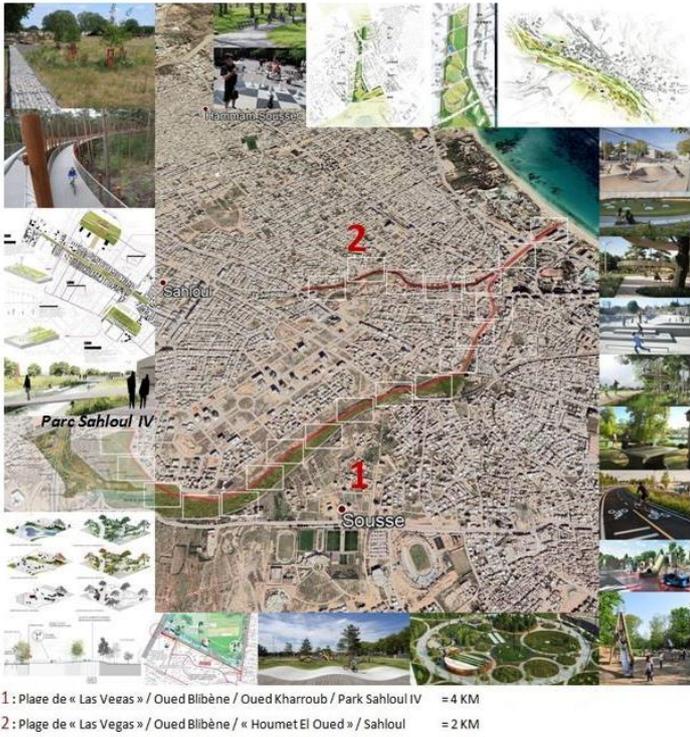
..... : Périmètre de protection de la Médina

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



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

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



Parcours de liaison Est / Ouest à l'échelle de l'agglomération



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 Mouridine G : Rte de Msaken H : Rte de Zaouia
 I : Rue du 1^{er} Juin 1956 J : Av Ibn Khaldoun

Pistes de végétalisation des grands axes urbains de la ville



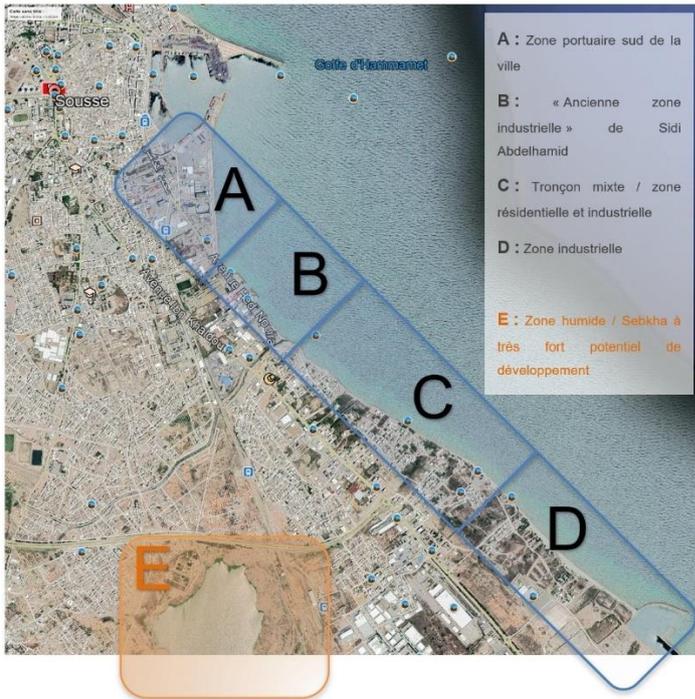
Gare de Sousse Ville / Gare de Kalaa Sghira : 7 KM

Liaison entre la gare de Kalaa Sghira et la gare de Sousse-ville

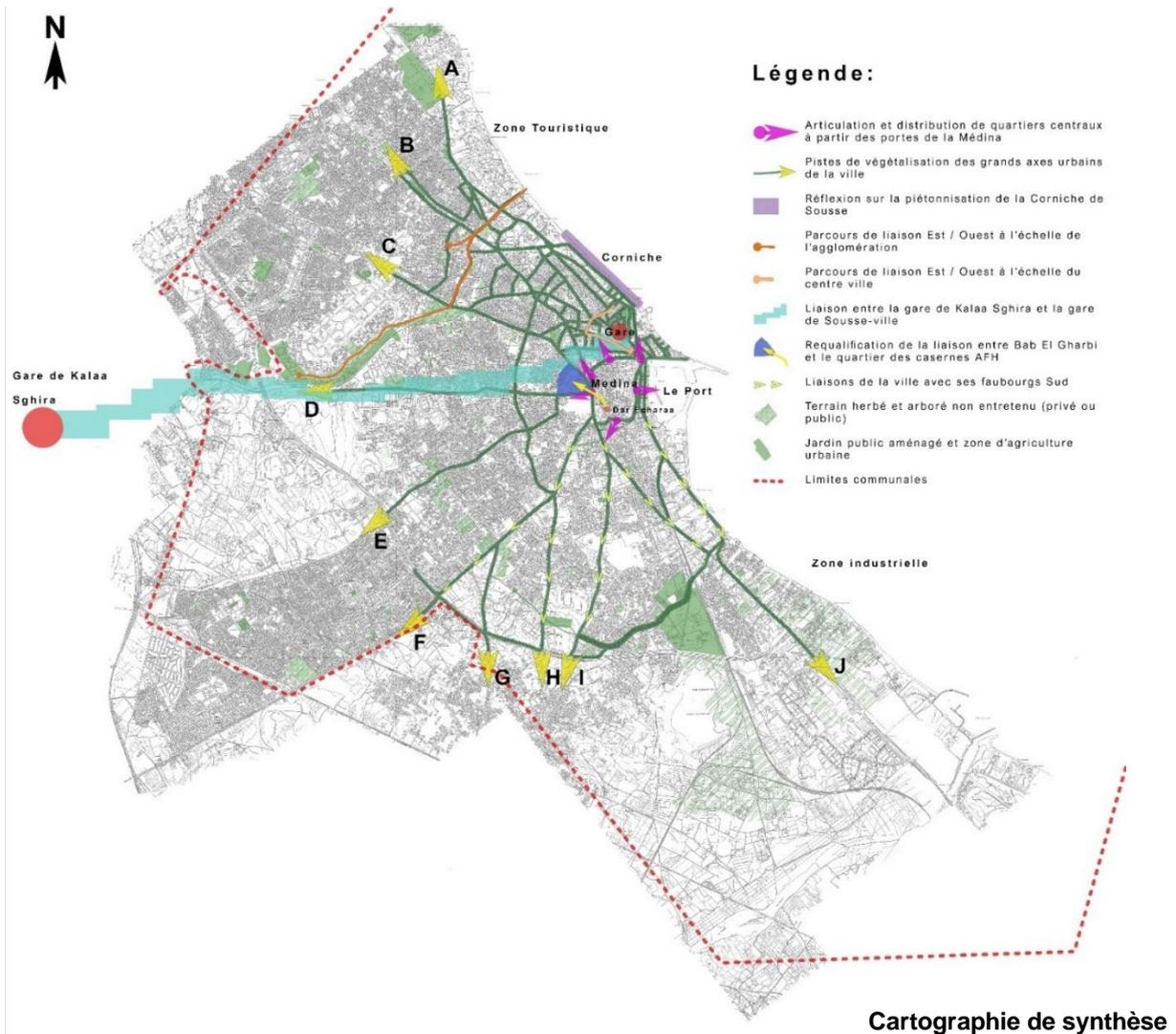


1 : Axes de végétalisation Nord / Sud 2 : Axes de végétalisation Est / Ouest

Axes de liaisons de la ville avec ses faubourgs Sud



La reconquête du littoral de Sousse-Sud



P r e m i e r c h a p i t r e

> *Axe stratégique N°1-*

Promotion de la mobilité douce, mise aux normes et amélioration du confort des espaces publics

Ce premier axe stratégique s'attache à la mobilité en proposant des solutions hiérarchies pour l'amélioration du confort des usagers de l'espace public. Les solutions sont déclinées sous la forme de trois cibles qui se présentent comme suit :

Cible I) Elle propose une réhabilitation et une extension des parcours piétons du centre-ville en proposant des solutions opérationnelles pour les territoires suivants :

- A) Le pourtour de la Médina et la connexion de ses portes ;
- B) La requalification de la place Farhat Hached ;
- C) L'avenue Habib Bourguiba, son réseau de rues piétonnes adjacentes et la plage Hadrumète ;
- D) La piétonnisation de l'avenue Hédi Chaker et la requalification du « mur hôtelier » ;
- E) La piétonnisation de la rue Victor Hugo, patrimonialisation de Gabadji Grande ;
- F) La mise en valeur du patrimoine architectural et urbain de Gabadji Piccolo.

Cible II) Elle prévoit la mise en place d'un cadre réglementaire pour les aménagements des trottoirs selon plusieurs typologies tenant compte de :

- La largeur des voiries,
- L'importance des voiries : structurantes, liaisons entre quartiers, internes aux quartiers,
- La position des plantations d'alignement existantes actuellement.

Les typologies d'aménagement des trottoirs viseront à assurer leur praticabilité dans le cadre d'un réseau d'espaces publics. L'accent sera mis en priorité sur la connexion d'espaces qualitatifs ou ayant un fort potentiel.

La charte d'aménagement sera systématiquement appliquée pour tous les nouveaux lotissements avec un soin particulier à accorder aux choix des matérialités et à leur pérennité.

Des trottoirs à créer dans le cadre de nouveaux aménagements, notamment tout au long des pistes cyclables et des cheminements Est-Ouest (tel que l'aménagement des berges de l'Oued Blibène) recevront une largeur importante pour favoriser l'émergence d'activités de promenades et de sociabilisation.

Cette cible vise à établir les moyens à mettre en œuvre afin de rendre aux espaces publics de la ville leur capacité à jouer leur rôle. À savoir, favoriser les déplacements des modes actifs ainsi que d'offrir un support gratuit, confortable et sûr à la sociabilisation, le tout au sein d'un réseau d'espace public lisible et continu.

Cible III) Elle vise à définir -en relation avec les groupes d'études sur la circulation et le stationnement- des parcours cyclables pouvant constituer des liaisons efficaces entre différents quartiers de la ville. Elle prévoit notamment :

- Un parcours Nord – Sud (dit touristique) permettant d'assurer une liaison sécurisée entre Sousse sud et Hergla le long du littoral. Avec définition de certaines haltes – avec stationnement adapté– en moyenne tous les 3 à 5 km.

- Plusieurs parcours Est – Ouest (notamment pour faciliter l'accès au littoral) sur des cheminements secondaires à définir. L'utilisation des voies principales à forte composante commerciale est dans un premier temps écarté pour éviter toute interférence problématique avec le stationnement, les livraisons, les transports en commun et les taxis.
- Des parcours intercommunaux à créer en partenariat avec les études stratégiques. Le principe étant de rendre progressivement le vélo un moyen de transport attractif et plus uniquement un équipement de sport et de loisirs. Les pistes cyclables intercommunales pourraient notamment permettre aux jeunes (collégiens, lycéens et étudiants) de se déplacer vers des zones d'intérêts (Pôle universitaire, Pôles cultures et sportifs...)

Pour l'ensembles des pistes cyclables, il est impératif de prendre des précautions techniques pour empêcher les deux-roues motorisés de les emprunter. Réfléchir parallèlement à des solutions pour une applications de la réglementation : Immatriculation de l'ensemble des deux-roues, application rigoureuse de la loi sur les accès autorisés selon la catégorie, limitation de la vitesse, règles de stationnement...

Cible I : Réhabilitation des parcours piétons du centre-ville



Principes :

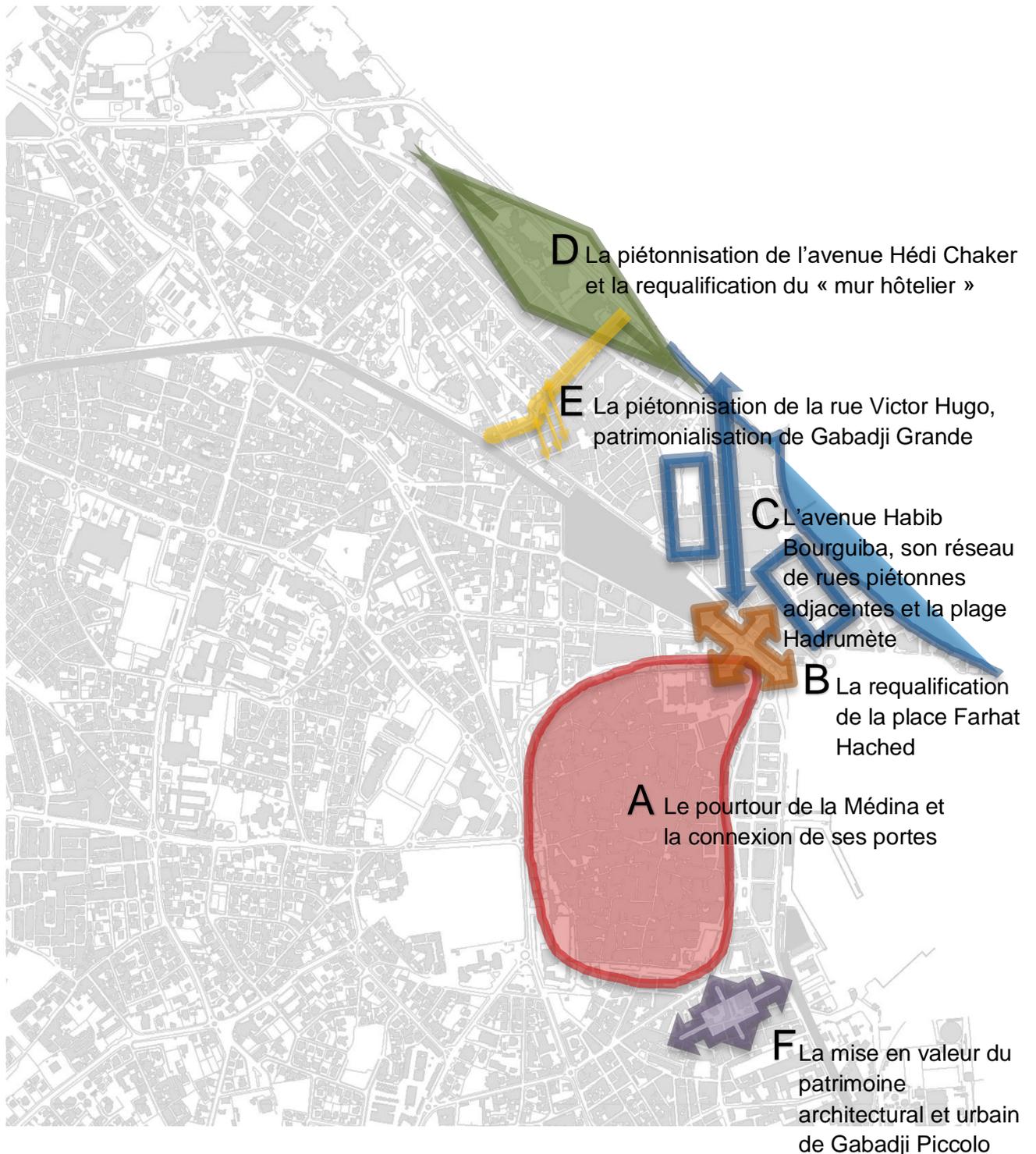
Cette cible s'intéresse essentiellement aux espaces piétons du centre-ville en mettant en exergue la notion de marchabilité et de qualité des espaces publics. Considérant la Médina de Sousse comme un point focal à partir duquel rayonnent la majorité des parcours piétons de la ville, la cible mettra en place une méthodologie générale de reconquête du centre-ville par les piétons.

Interagissant avec les espaces emblématiques de l'hypercentre, les espaces publics jouent aussi leur rôle d'interface et de desserte des différents moyens de transport du centre-ville. Leur caractère fonctionnel et sécurisant sera ainsi renforcé tout en octroyant un soin très particulier à l'esthétique urbaine et à l'harmonie dont doit bénéficier le centre-ville

Objectifs :

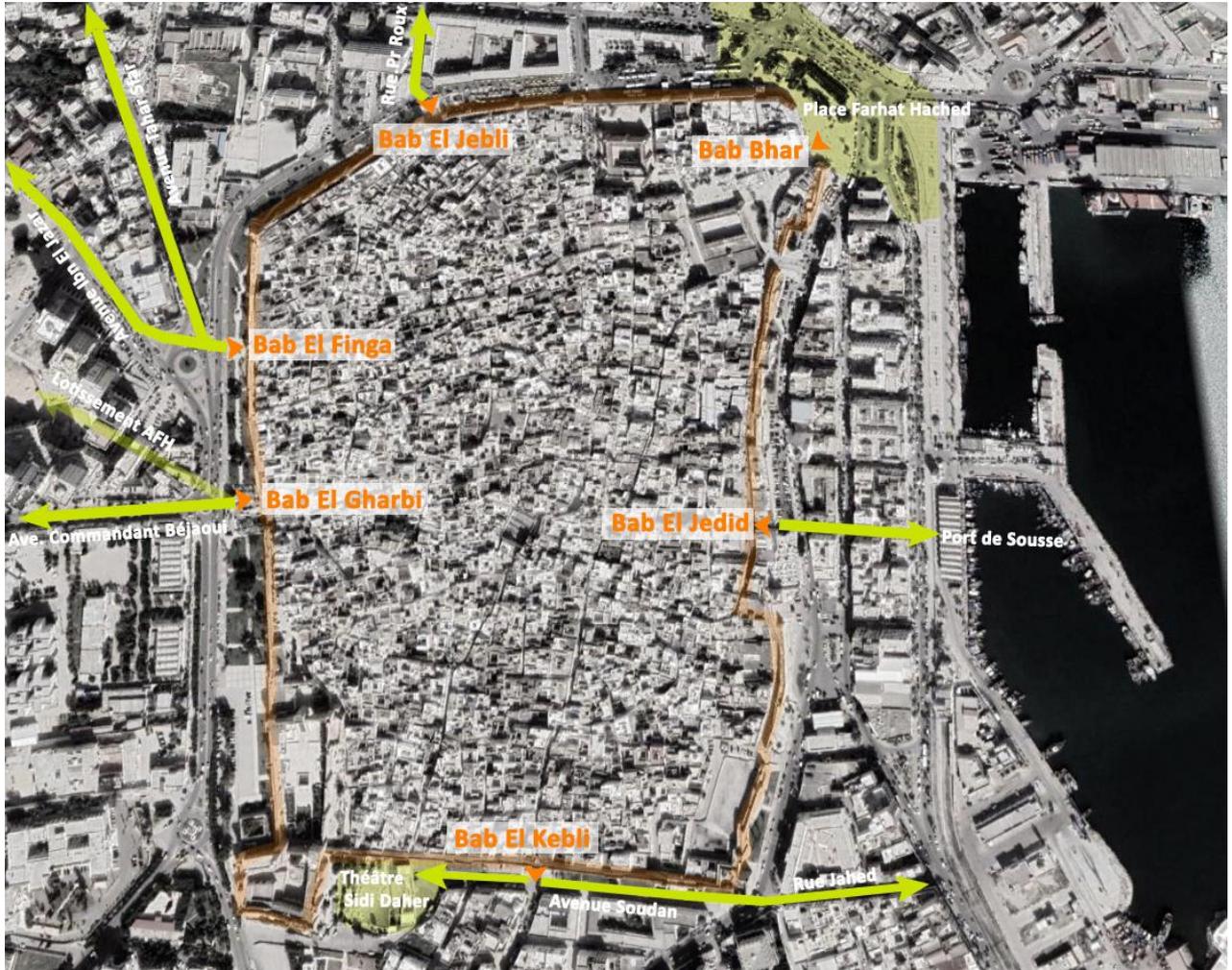
- Offrir à la ville de Sousse un centre-ville agréable, qualitatif et sécurisé capable de jouer son rôle de vitrine de tout en maintenant son caractère convivial et accueillant de l'ensemble des couches sociales.
- Participer à la redynamisation / requalification du centre-ville en garantissant un réseau d'espaces publics multifonctionnels et connectés.
- Poser les jalons de la régénérescence de quartiers historiques qui sont actuellement dans un état de délabrement avancé.

Localisations et mesures à entreprendre :



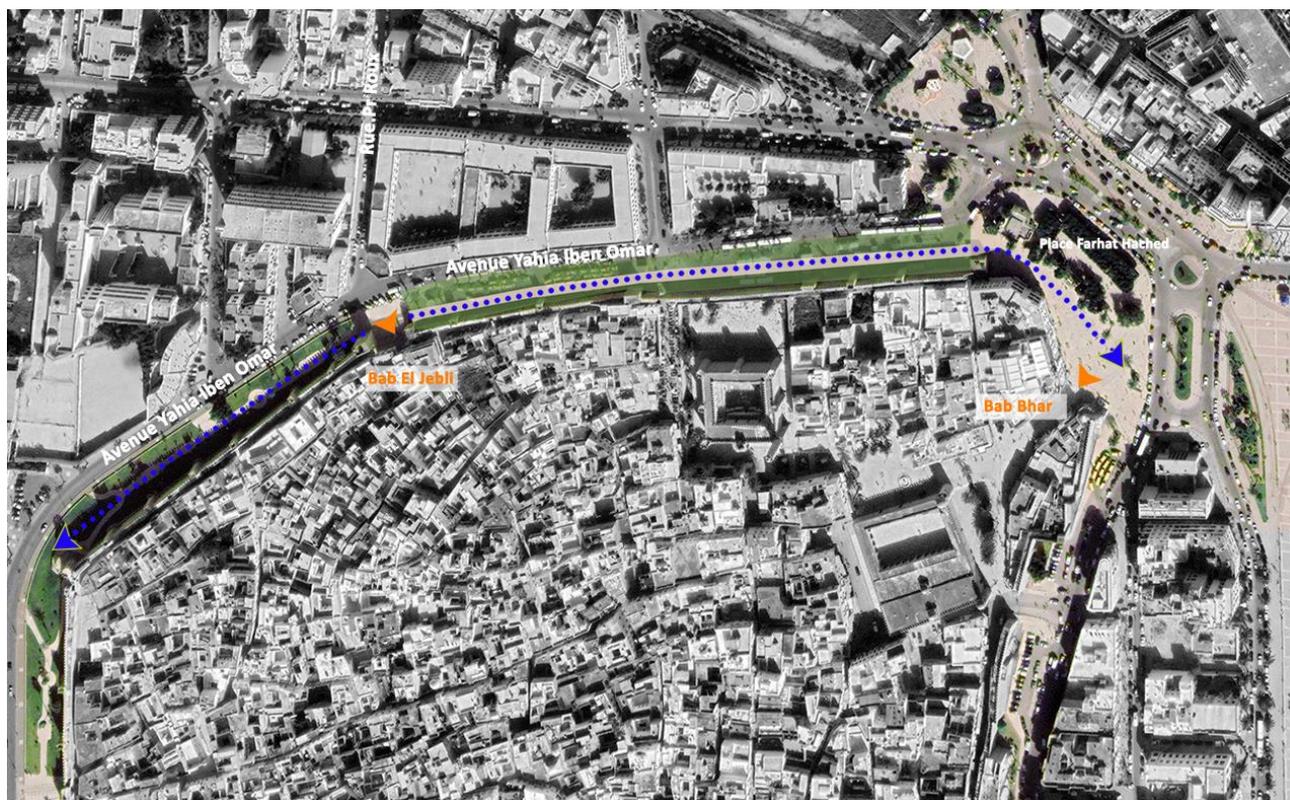
A) Le pourtour de la Médina et la connexion de ses portes

A-1) Mise en valeur des perspectives :



- **Bab Bhar** : Liaison principale entre la médina et la place Fahat Hached.
- **Bab El Jebli** : Offrant une petite perspective sur la rue du Professeur Roux et un fort potentiel de traversabilité du site de la gare de Sousse.
- **Bab El Finga** : Offre une ouverture de la Médina sur les avenues Tahar Sfar et Ibn El Jazar.
- **Bab El Gharbi** : Dans l'axe de l'avenue de Commandant Béjaoui, cette porte s'ouvre aussi sur le lotissement des Anciennes casernes réalisé par l'AFH dont le « Forum » central n'a toujours pas trouvé d'aménagement consensuel.
- **Bab El Kebli** : Connecte la Médina avec les quartiers sud de la ville dont l'historique Gabdaji Piccolo. Elle présente aussi une liaison intéressante entre la Médina et le théâtre de plein air Sidi Daher.
- **Bab El Jedid** : Constitue une liaison importante de la Médina avec le port de Sousse et ses quais aménagés.

A-2) Aménagement des grandes avenues du pourtour de la Médina :



-Au nord : L'avenue Yahia Ibn Omar qui pourra être reconfigurée et revitalisée à la suite de la délocalisation de la gare routière. La connexion avec la place Falhat Hachad présente notamment un fort potentiel d'aménagement et d'orientation des flux piétons.



-A l'ouest : L'avenue du Maréchal Tito est considérée comme un axe structurant de première importance. Sa position marquant un retrait relativement confortable par rapport aux remparts lui confère une identité propre et a permis l'implantation d'espaces verts, les « jardins des remparts », de très bonne facture. Les avenues Yahia Ibn Omar et Maréchal Tito gèrent aussi la déclivité naturelle du site dont le point culminant se situe au niveau du Carrefour du Gouvernement.



-Au sud : Sur le plus petit tronçon de muraille, se déploient la Kasbah, sa tour Khaïef et le théâtre de plein air Sidi Dhafer. La rue du Soudan qui longe la muraille est timidement piétonisée malgré son fort potentiel à pouvoir connecter le théâtre avec la Médina et le centre-ville. En effet, la trilogie formée par la Kasbah, le théâtre et son petit jardin au sud, pourrait bénéficier d'une meilleure accessibilité à partir de l'Est en reconsidérant l'aménagement de la rue du Soudan tout au long du rempart sud de la Médina.

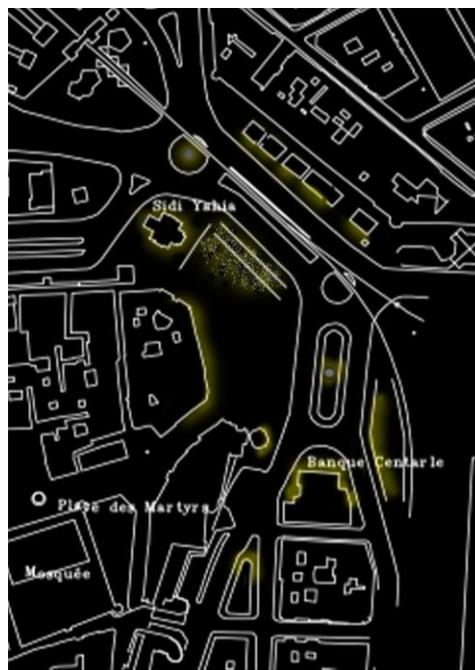


-A l'Est, l'avenue Mohamed Ali et son prolongement par la rue du 18 janvier 1952 constitue l'une des liaisons Nord / Sud de la ville. Pourtant, cet axe à fort importance piétonne souffre de nombreuses discontinuités essentiellement dues à la présence des parkings situés aux pieds des remparts de la Médina.

B) La requalification de la place Farhat Hached :



La place Farhat Hached peut être considérée comme l'une des places les plus centrales de la ville de Sousse. Son rôle d'interface entre la Médina et la ville européenne est malheureusement terni par l'important réseau routier qui la sépare de l'avenue Habib Bourguiba. Autrefois, cette place était aussi traversée par le train allant vers le sud ; ce qui constituait une contrainte de circulation supplémentaire. Aujourd'hui, force est de constater que la place Farhat Hached arrive à saturation malgré la forte baisse de l'activité commerciale au centre-ville. La place semble s'être divisée en micro-entités dont les fonctions ont du mal à cohabiter



Mesures à entreprendre :

- a. Réduire l'effet de fissure induit par la chaussée :
 - Réduire l'emprise de la chaussée,
 - Améliorer la traversabilité.
- b. Réunifier les îlots piétons en assurant la marchabilité des couloirs urbains vers les différentes entités fonctionnelles de la place (Cafés / restaurants, commerces, mausolée, services...)
- c. Assurer des cheminements piétons continus entre la Médina, l'Av. H. Bourguiba et le Quai des Arts.
- d. Reconfigurer la partie sud de la place qui, malgré son importante végétalisation, souffre d'une certaine discontinuité urbaine.
- e. Aménager la rive nord de la place en octroyant une meilleure visibilité des cafés & restaurants sur la place. S'assurer de la mise en place d'une charte d'occupation et d'une uniformité des langages architecturaux et signalétique.
- f. Développer un langage des matérialités commun au centre-ville.
- g. Réintégrer l'emprise des rails dans la composition paysagère et urbaine du lieu.
- h. Mettre en valeur les lieux emblématiques (monuments, statues, façades patrimoniales) par un éclairage urbain mieux adapté.
- i. Considérer l'avenir de l'emprise de la gare ferroviaire comme un enjeu capital pour renforcer la connectivité entre la Médina et les quartiers balnéaires de la ville.



C) L'avenue Habib Bourguiba, son réseau de rues piétonnes adjacentes et la plage Hadrumète :

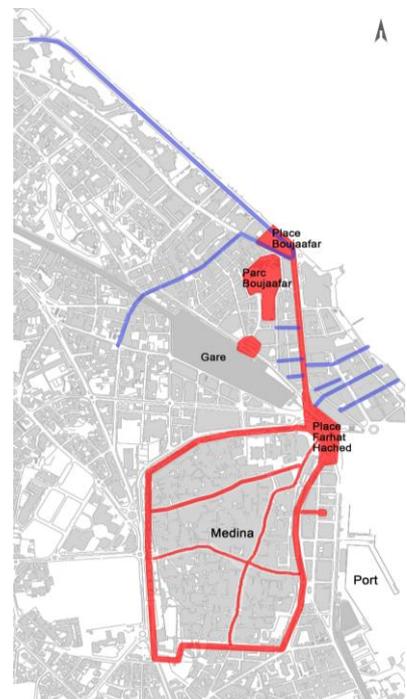
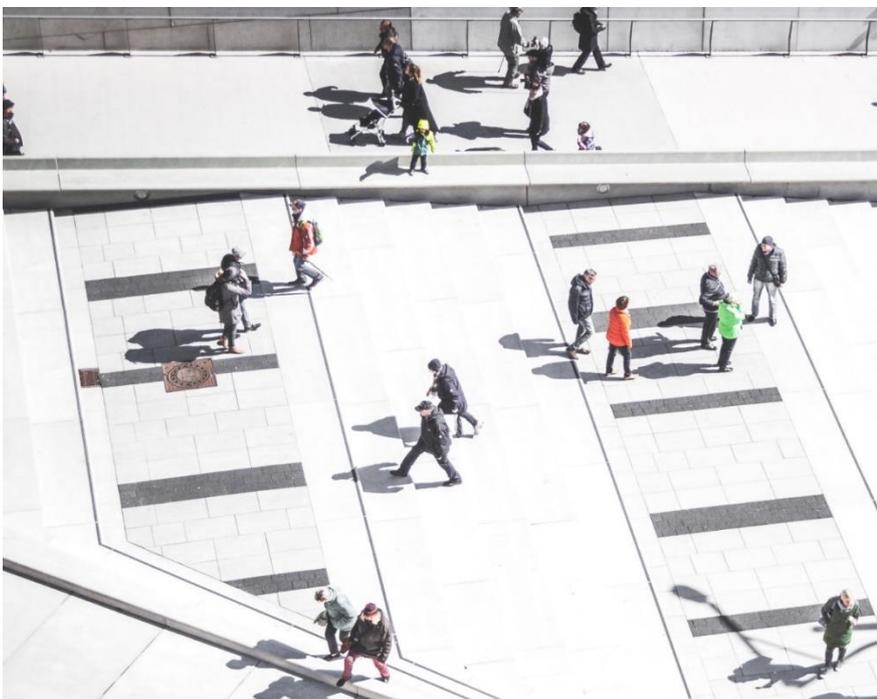


Pour retrouver son statut balnéaire, le centre-ville de Sousse doit s'ouvrir davantage sur le littoral. Longtemps délaissée, la plage d'Hadrumète a fait depuis quelques années l'objet d'une reconquête par plusieurs actions municipales de nettoyage et d'assainissement. Cependant, la marchabilité et la connexion à partir de l'avenue Habib Bourguiba reste insuffisante et peu attractive.

Mesures à entreprendre :

1) Renforcer le réseau de rues piétonnes amorcé par les rues Rémada et Brunswick :

- Ce réseau piéton pourrait s'étendre aux rues Pasteur, du Caire, Khaled Ibn Walid et Avicenne pour rejoindre le littoral.
- La rue Laroussi Haddad (parallèle à la rue de l'indépendance) pourrait aussi adopter un statut de voie balnéaire de l'hypercentre et participer à la régénérescence du front de mer.





2) Assurer la marchabilité de la promenade dans le prolongement Est de la plage d'Hadrumète :

Cette mesure concerne la jetée du port commercial très prisée par les pêcheurs mais malheureusement peu fréquentable par la majorité des citoyens vu son caractère enclavé. Pourtant cette promenade pourrait s'étendre sur plus de 600 m vers l'est de la plage d'Hadrumète et offrir ainsi un lieu emblématique et représentatif au cœur de centre-ville.

3) Connecter la plage d'Hadrumète et son prolongement Est avec la rue Abdallah Ibn Zoubeir :

Indépendamment de la problématique de délocalisation du port commercial de la ville, la rupture du Quai des Arts au niveau du port commercial est fortement ressentie par les piétons. La rue Abdallah Ibn Zoubeir dont la vocation est essentiellement liée au transport pourrait néanmoins constituer une liaison très appréciable avec la jetée Est qui prolonge la plage d'Hadrumète.

D) La piétonnisation de l'avenue Hédi Chaker et la requalification du « mur hôtelier » :



Considérée comme la façade maritime de la Perle du Sahel, la Corniche de Boujaâfar souffre depuis le début des années 2000 d'une paupérisation et d'une perte de vitalité. Plusieurs facteurs sont à l'origine du phénomène qui atteint son apogée avec la grande crise économique que traverse le pays actuellement. Le secteur du tourisme est atteint de plein fouet, d'où la nécessité d'une réflexion commune sur le devenir de l'ensemble de la zone touristique qui s'étend de la place des villes Jumelées à l'est, jusqu'aux hôtels El Hana sur la pointe nord-ouest.

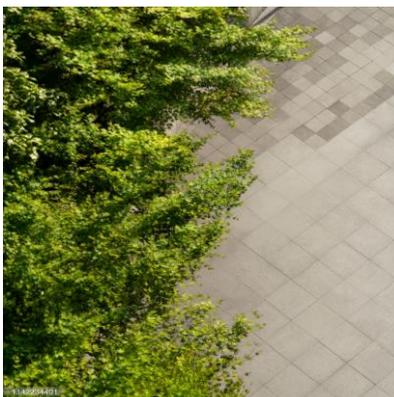
Cette façade balnéaire d'un kilomètre de long présente un atout géographique considérable si son tissu urbain parvient à se régénérer dans le cadre d'un aménagement concerté.

Mesures à entreprendre :

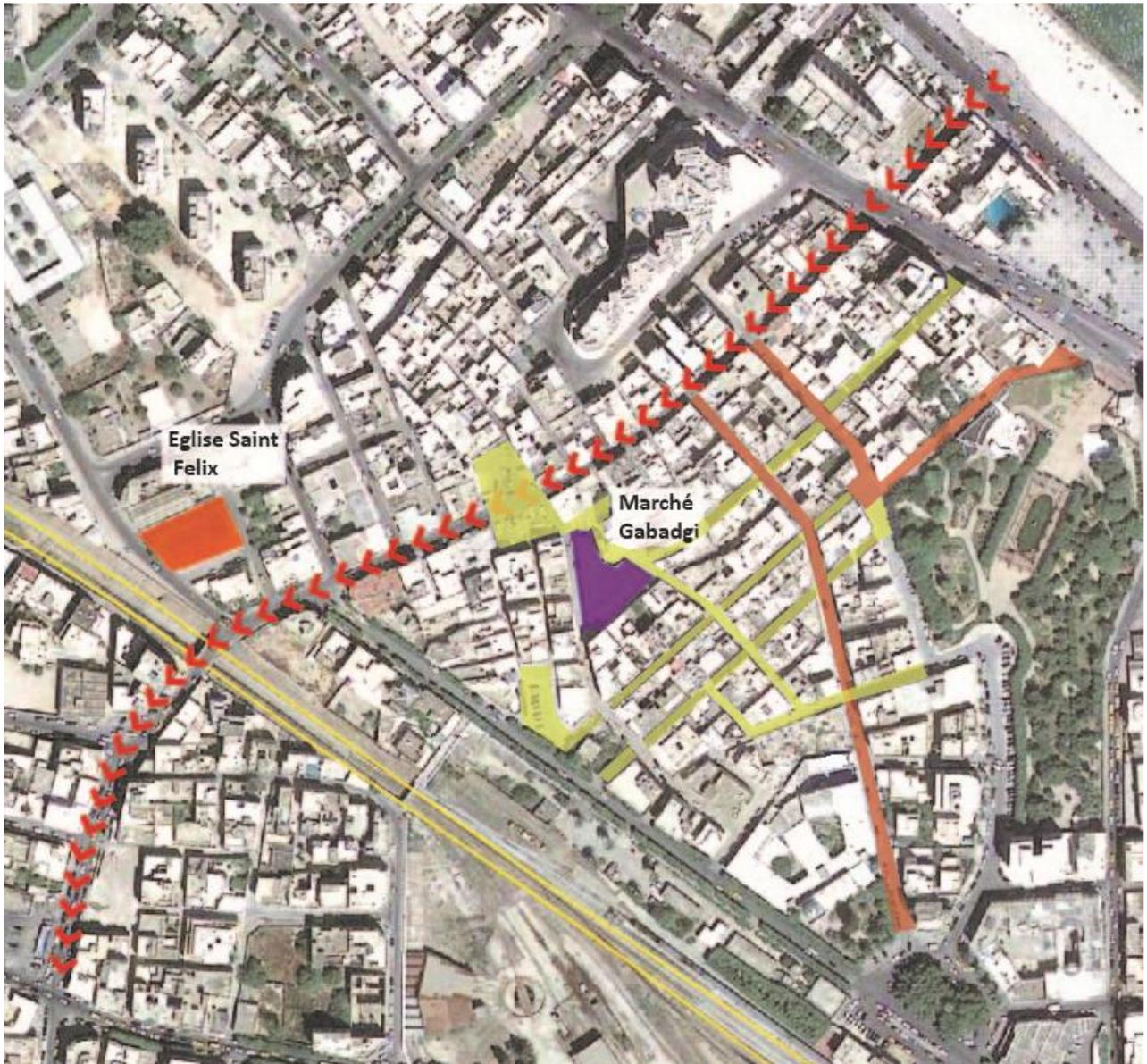
En étroite relation avec le PAU en cours de révision, le PDEP s'inscrit dans une logique de perméabilité des flux piétons et des moyens doux. La réflexion urbaine à entreprendre est vitale pour le rétablissement d'une qualité d'espaces publics indissociables à la réussite d'une opération à cette échelle.

La piétonnisation de l'avenue Hédi Chaker est une option devant s'inscrire dans le cadre général d'une réhabilitation de ces îlots réunis.

L'îlot en deuxième position formé par le quartier de Corniche représentera à nouveau un enjeu stratégique tout au long des axes du Boulevard Hédi Chaker et la rue Mongi Bali.



E) La piétonnisation de la rue Victor Hugo, patrimonialisation de Gabadji Grande :

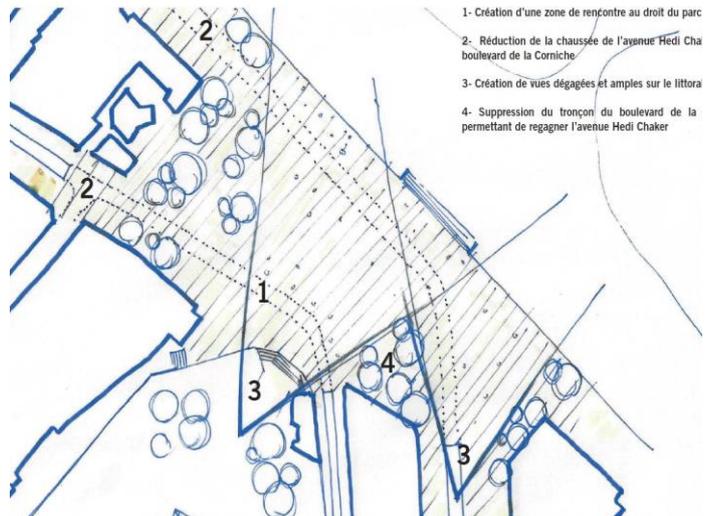


Gabadji Grande constitue le prolongement naturel de la Corniche vers la hauteur de la colline sud-ouest du littoral. La rue Victor Hugo prend naissance sur le Boulevard Hédi Chaker et se prolonge jusqu'à Trocadéro passant par le marché de Gabadji et traversant la voie ferrée pour rejoindre la rue du 3 août

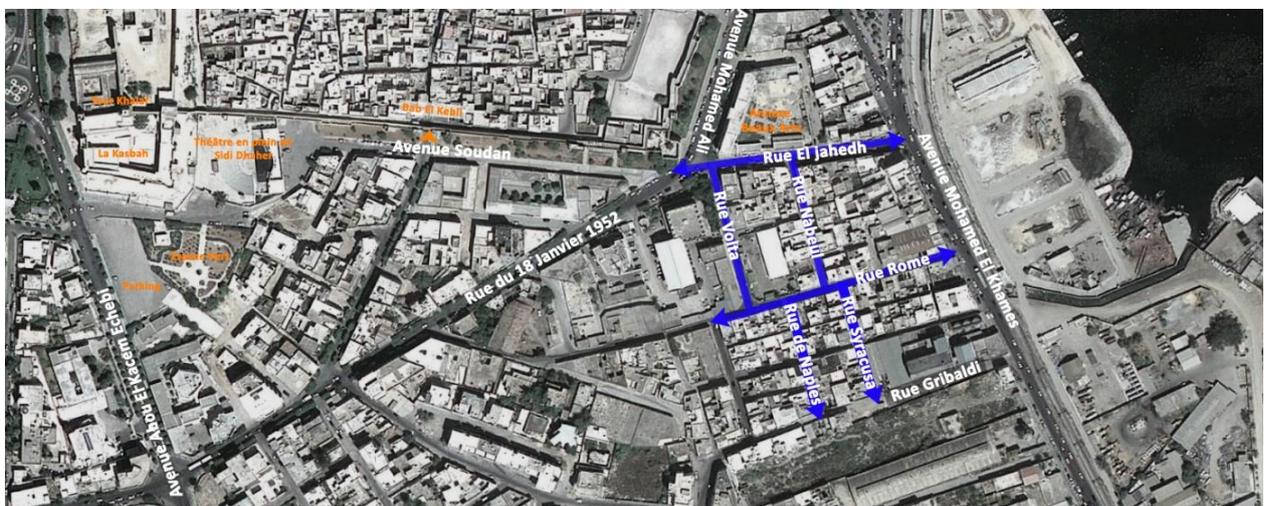


Mesures à entreprendre :

Piétonisation de la rue Victor Hugo dans le cadre d'une vision globale du quartier mettant en exergue le potentiel patrimonial à préserver.



F) La mise en valeur du patrimoine architectural et urbain de Gabadji Piccolo :



Gabadji Grande constitue le prolongement naturel de la Corniche vers la hauteur de la colline sud-ouest du littoral. La rue Victor Hugo prend naissance sur le Boulevard Hédi Chaker et se prolonge jusqu'à Trocadéro passant par le marché de Gabadji et traversant la voie ferrée pour rejoindre la rue du 3 août

Précautions particulières :

- Veiller à la réalisation d'un plan d'ensemble des espaces piétons du centre-ville sans dissocier les différentes interventions les unes des autres.
- Accompagner les études d'un phasage tenant compte de l'évolution du PAU et de son entrée en vigueur.
- Considérer la concertation sous toutes ses formes comme la clé de la réussite de chaque opération.

Acteurs principaux :

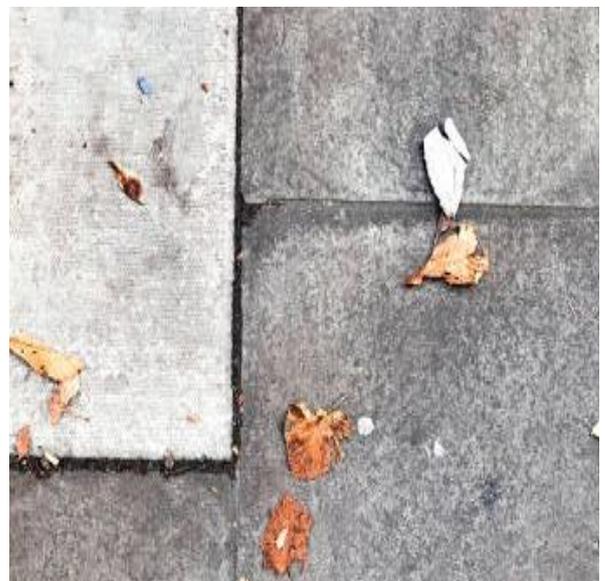
- Municipalité de Sousse, Région et les communes avoisinantes.
- Ministère de l'Équipement, de l'Habitat et de l'Aménagement du Territoire (MEHAT).
- Association de riverains/de commerçants...
- Association d'hôteliers.
- Institut National du Patrimoine.
- Diverses associations impliquées dans la préservation du patrimoine architectural et urbain.
- Agence de Réhabilitation et de la Rénovation Urbaines (ARRU).
- Agence Foncière d'Habitation (AFH).

Outils :

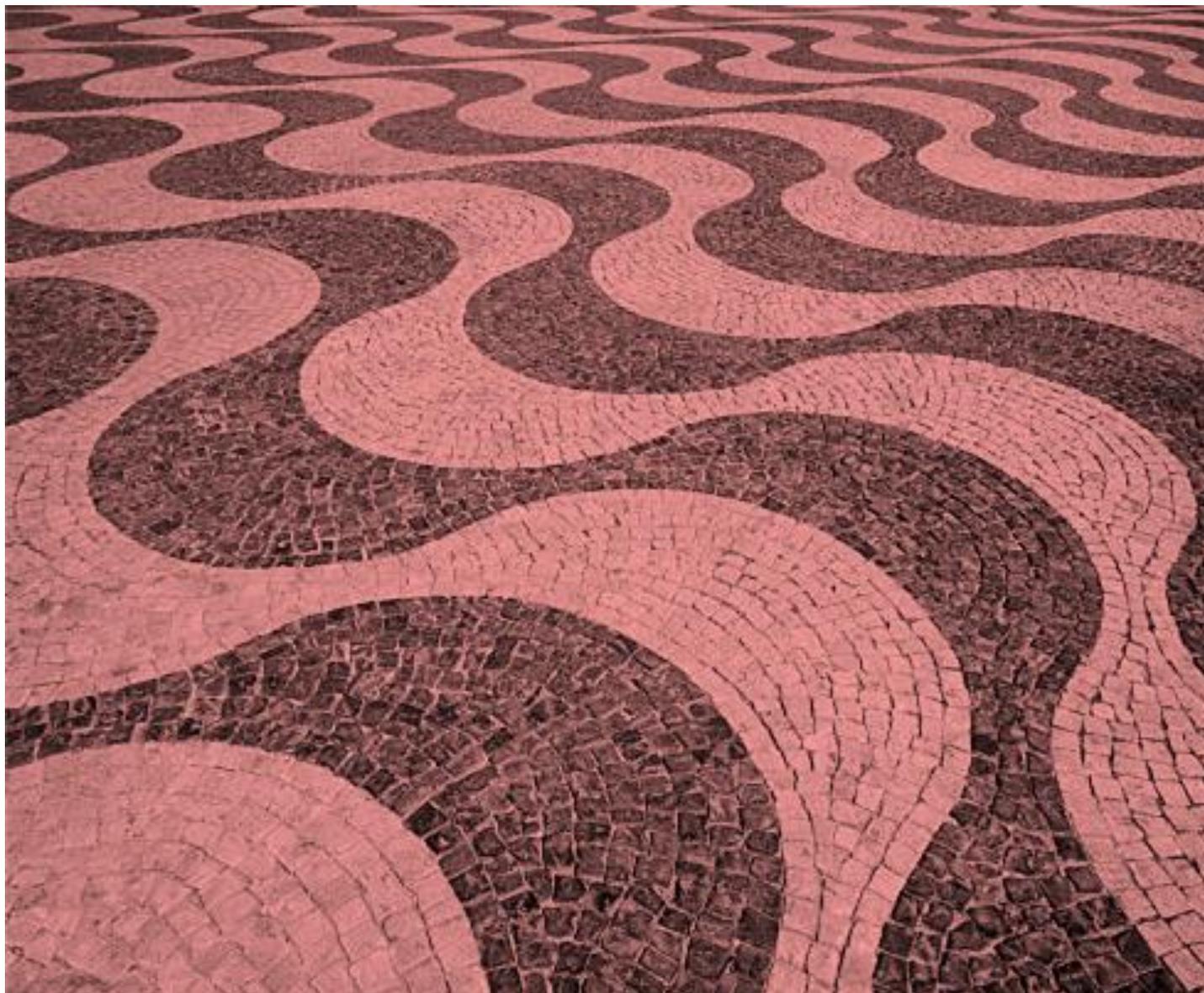
- Création d'une charte des espaces publics contenant les préconisations essentielles à l'aménagement de voirie.
- Recours à l'expertise du MEHAT pour les axes appartenant au domaine public de l'Etat.
- Création de Zones d'Aménagement Concertées (Z.A.C) en connivence avec le PAU pour certaines opérations de moyenne et de grandes envergures.

Coordination avec les autres études du PDUI :

- Le plan des déplacements urbains (PDU),
- Plan de circulation et stationnement (PCS),
- Plan d'Aménagement Urbain (PAU).



Cible II : Harmonisation des trottoirs, meilleure marchabilité



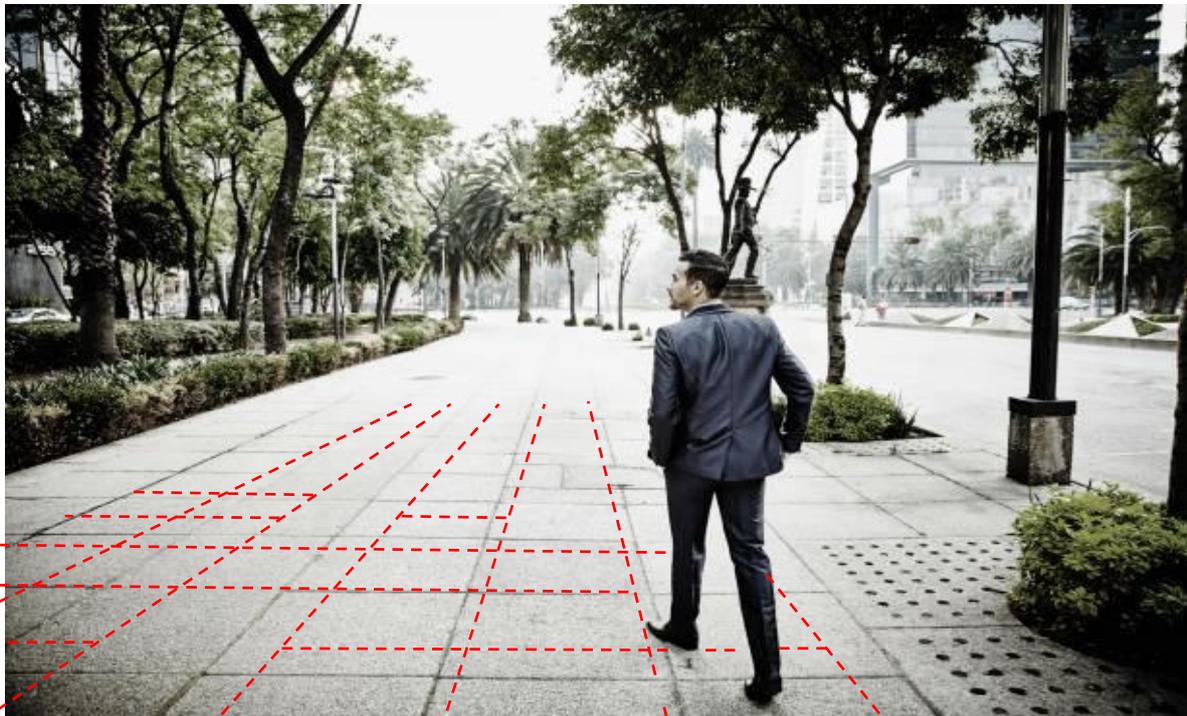
Principes :

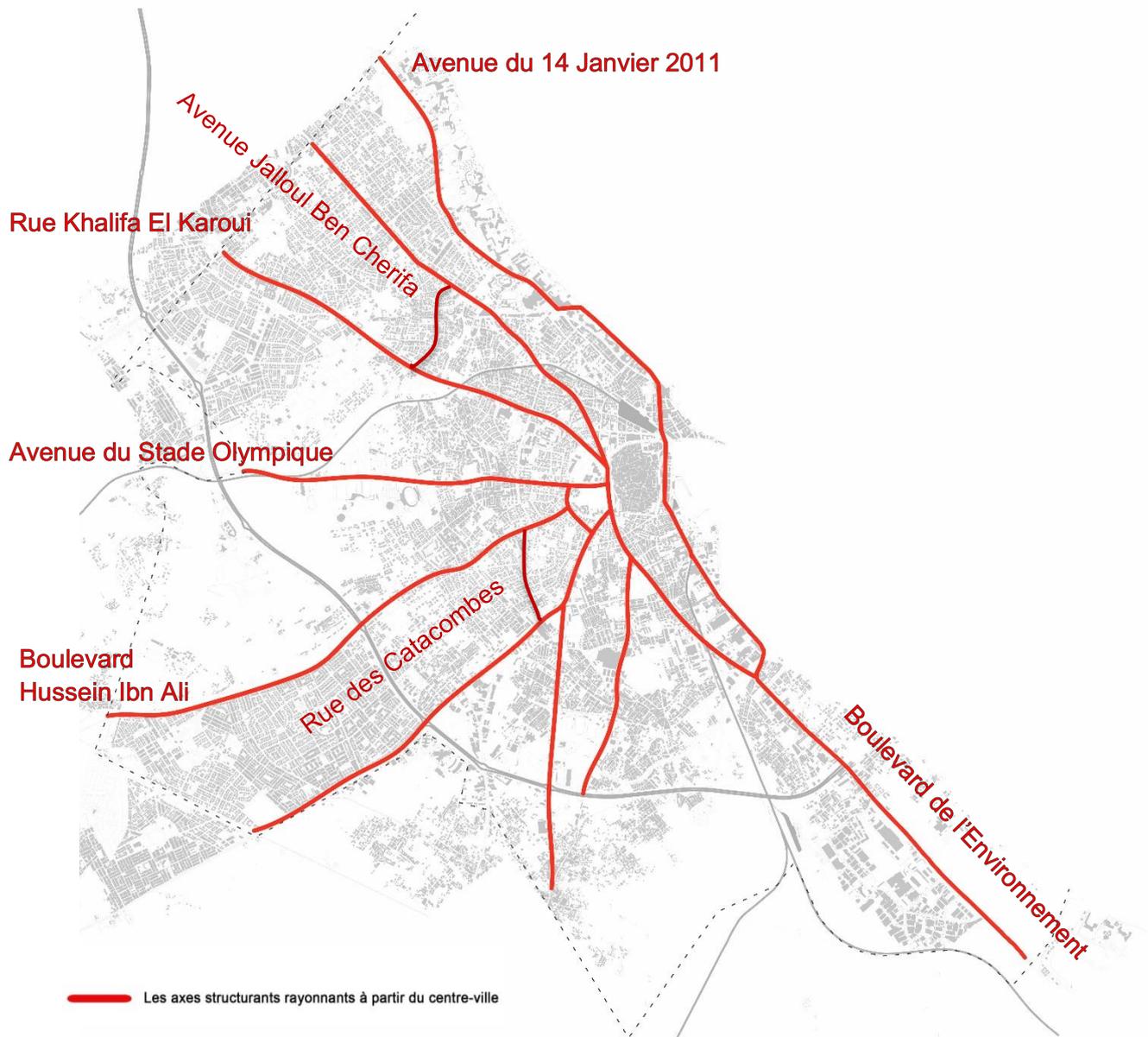
Cette cible a pour objectif d'organiser l'espace public de sorte à rendre la marche plus facilement praticable sur l'ensemble de la ville. L'amélioration substantielle de la qualité des trottoirs et des franchissements est indispensable pour instaurer progressivement une régénérescence des espaces publics.

Les présentes mesures feront l'objet de fiches de projet lors de la troisième et dernière phase du PDEP.

Objectifs :

- Offrir à la ville de Sousse un centre-ville agréable, qualitatif et sécurisé capable de jouer son rôle de vitrine de tout en maintenant son caractère convivial et accueillant de l'ensemble des couches sociales.
- Participer à la redynamisation / requalification du centre-ville en garantissant un réseau d'espaces publics multifonctionnels et connectés.
- Poser les jalons de la régénérescence de quartiers historiques qui sont actuellement dans un état de délabrement avancé.
- Mise en place d'une charte réglementaire des trottoirs selon plusieurs typologies tenant compte de :
 - Leurs gabarits,
 - Leur hiérarchie : structurantes, liaisons entre quartiers, internes aux quartiers.
 - La position des plantations d'alignement existantes.
 - La configuration des réseaux.
- Les typologies d'aménagement des trottoirs viseront à assurer leur praticabilité dans le cadre d'un réseau d'espaces publics. La priorité sera accordée dans un premier temps à la connexion d'espaces qualitatifs ou présentant un fort potentiel de développement.
- Tendre progressivement vers une piétonnisation du centre-ville en le désaturant progressivement des automobiles.
- Adopter une charte d'aménagement des espaces publics avec une certaine uniformité des langages et des matérialités. Œuvrer à donner plus de cohérences aux espaces par l'application systématique de cette charte sur les nouveaux aménagements
- Réglementer et encadrer l'occupation privée des espaces publics par la mise en place et l'adoption d'une charte spécifique.





Acteurs principaux :

- Municipalité de Sousse
- Ministère de l'Équipement, de l'Habitat et de l'Aménagement du Territoire (MEHAT)
- Association de riverains / commerçants / associations diverses
- Les divers concessionnaires : STEG, SONEDE, ONAS, TELECOM...

Outils :

- Alimenter le prochain PAU de préconisations essentielles à l'aménagement de la voirie. Pour les nouveaux lotissements, exiger des études préalables de répartition des emprises en fonction des activités : Stationnement (types, configuration) ; végétalisation ; mobilier urbain ; présence ou pas de pistes cyclables...
- Elaboration, d'une charte réglementaire de l'occupation temporaire de l'espace public par tous types d'activités privées.
- Adaptabilité progressive des espaces publics aux PMR.

Coordination avec les autres études du PDUI :

- Le plan des déplacements urbains (PDU) : nouvelles politiques de stationnement,
- Plan de circulation et stationnement (PCS) : répartition des surfaces de stationnement,
- Plan d'Aménagement Urbain (PAU) : matérialisation des préconisations d'aménagement.

Mesures :

- Préserver au niveau de chaque enseigne commerciale et/ou terrasse débordante sur un trottoir, une bande libre de tout encombrement d'une largeur minimale proportionnelle à la largeur du trottoir.
- Intégrer la plantation de végétaux à l'aménagement de manière à ne pas nuire à la marchabilité.
- Au sein des espaces sous-dimensionnés récupérer de l'espace sur la chaussée ou sur les aménagements au profit des piétons.
- Mettre en place un processus permettant la récupération de certains espaces voués au stationnement pour y installer des terrasses et/ou des étals.
- Aménager, au sein des cœurs urbains, des parkings de proximité et sanctionner le stationnement sur les trottoirs.

Localisations et mesures à entreprendre :

A) Les axes structurants

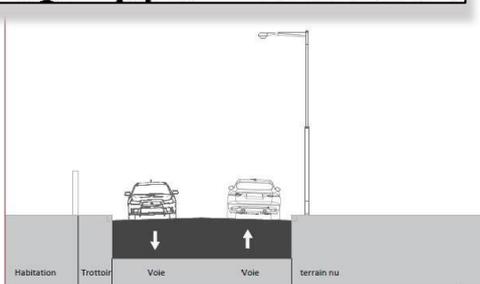
Les grandes artères de la ville feront l'objet de soins particuliers compte-tenu de leur importance dans la lecture générale des espaces publics de la ville.

Les axes structurants devront faire l'objet de requalifications plus ou moins conséquentes en fonction des enjeux. Les interventions affecteront notamment :

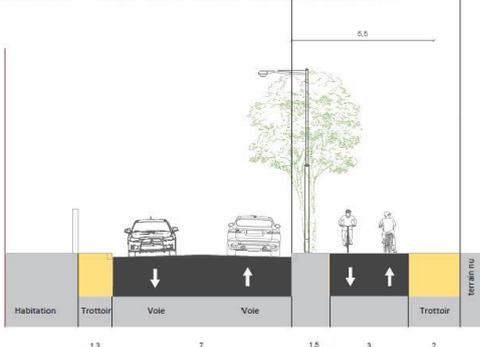
- Les largeurs des trottoirs,
- Les aménagements des trottoirs (distribution du mobilier urbain et des plantations d'alignements)
- L'occupation temporaire de l'espace publics par le privé : commerçants, étalages, cafés...
- Le stationnement automobile et celui des deux roues.



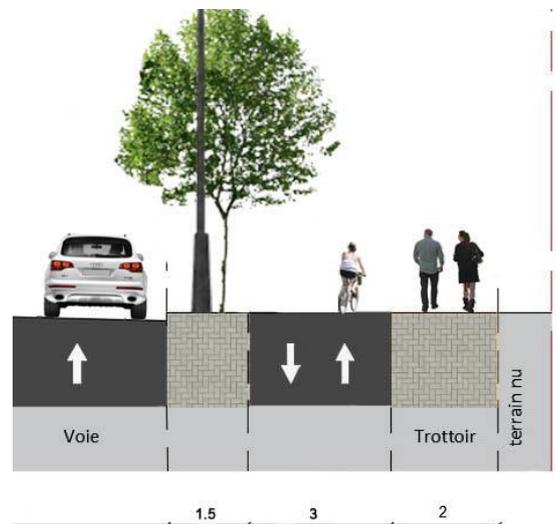
Boulevard
Hussein Ibn Ali

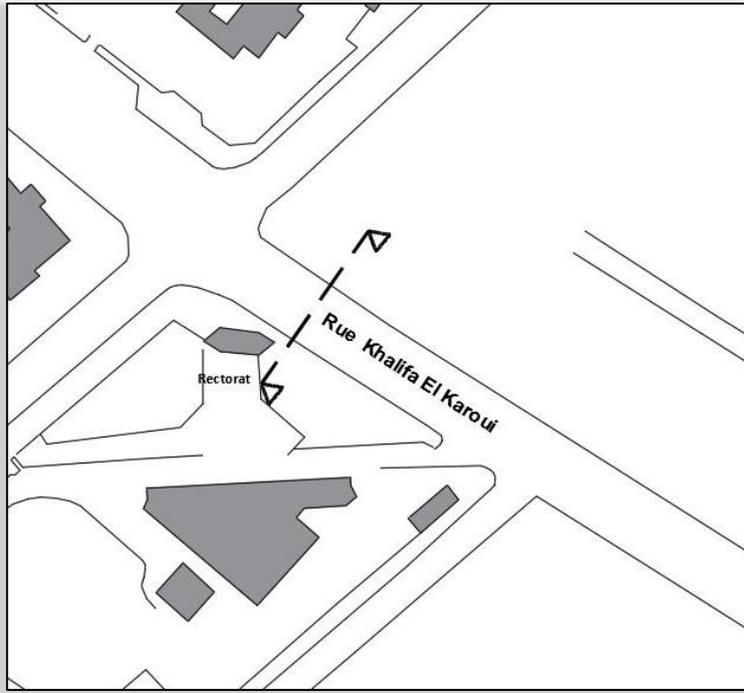


Existant: coupe sur Boulevard Hussein Ibn Ali

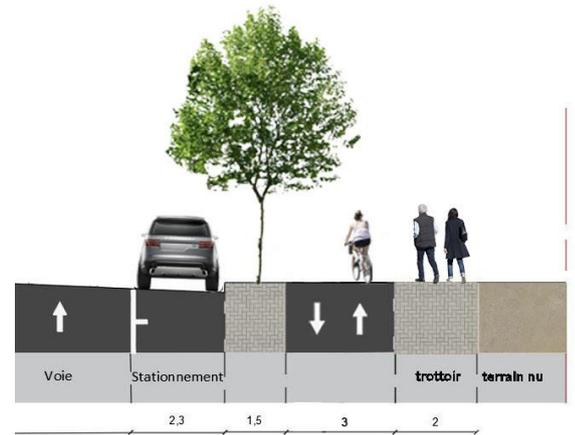
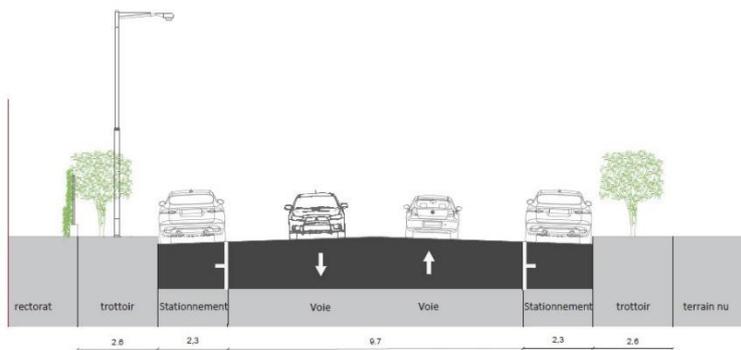


Projeté: coupe sur Boulevard Hussein Ibn Ali

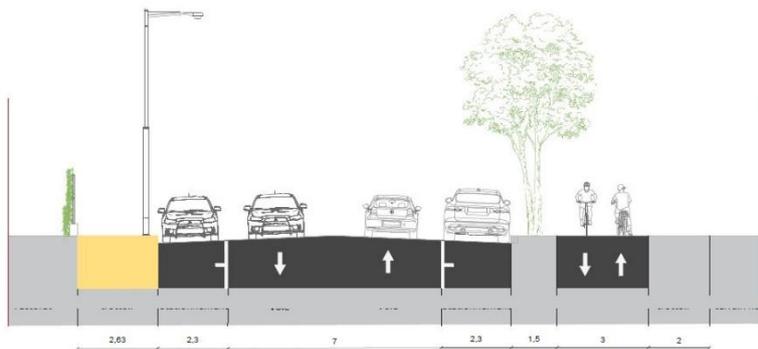




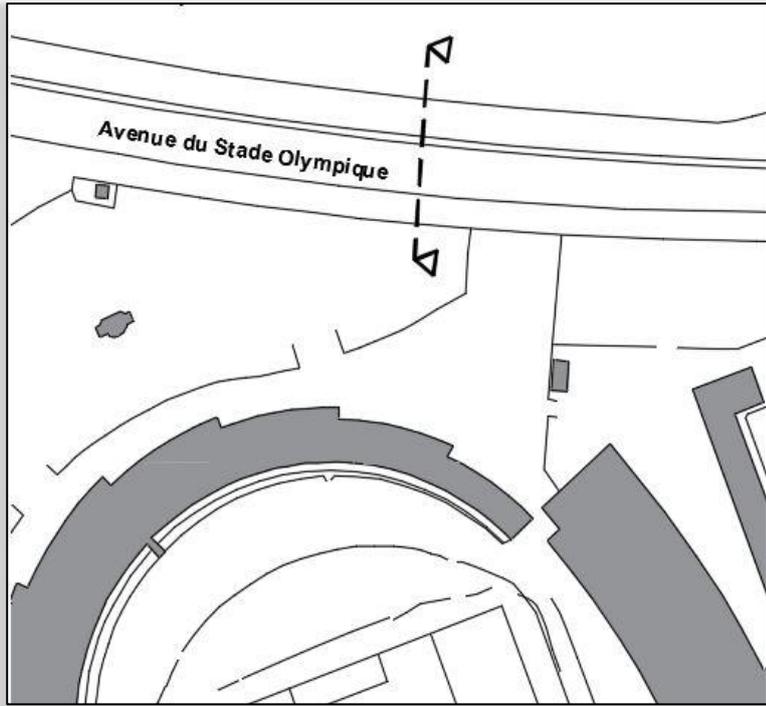
Rue Khalifa El Karoui



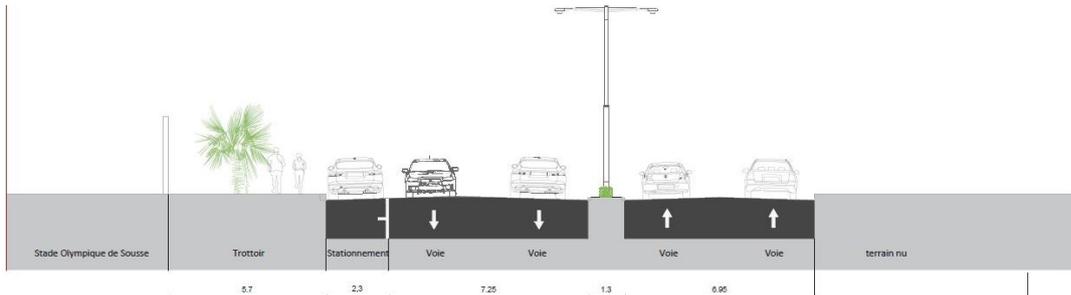
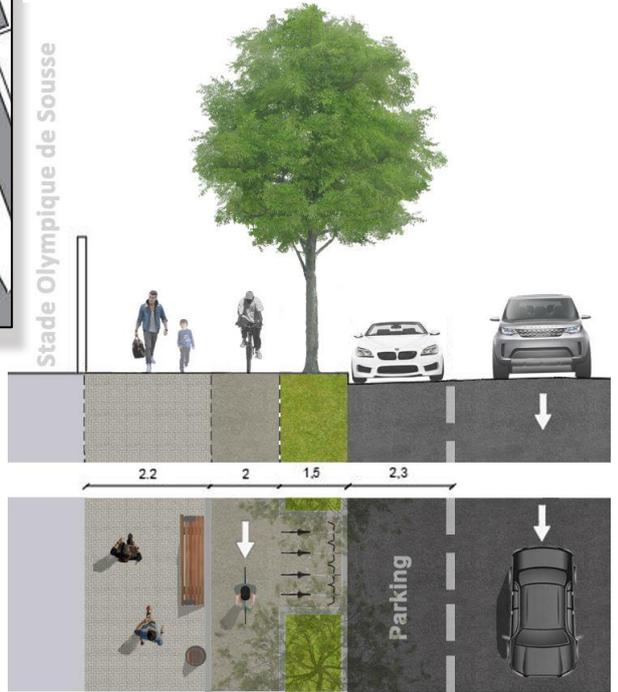
Existant: coupe sur Rue Khalifa El Karoui



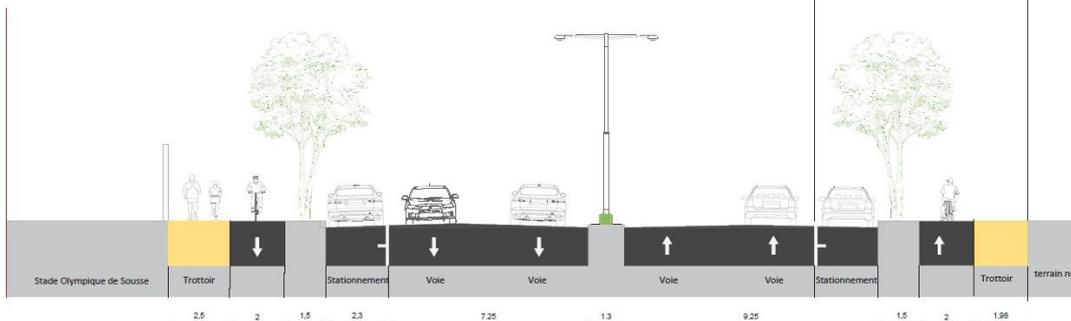
Projeté: coupe sur Rue Khalifa El Karoui



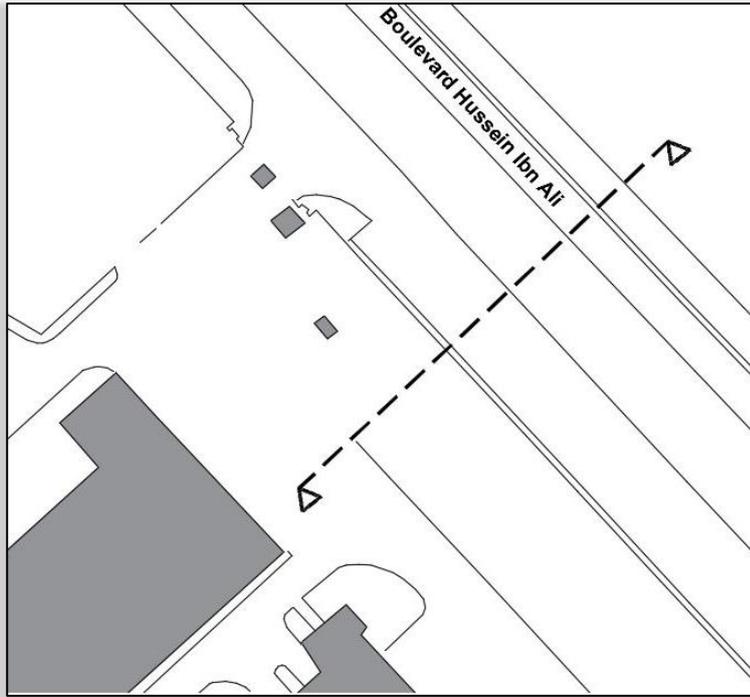
Avenue du Stade Olympique



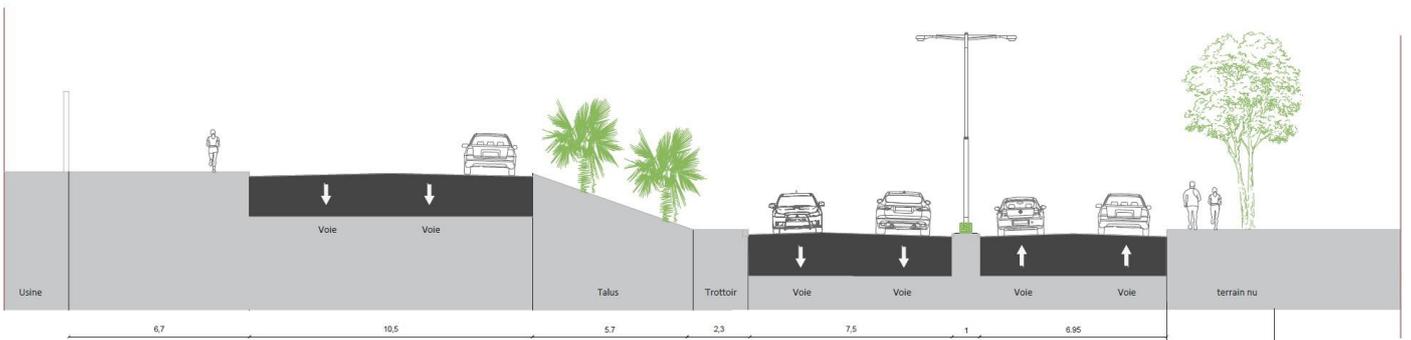
Existant: coupe sur Rue du Commandant Bejaoui



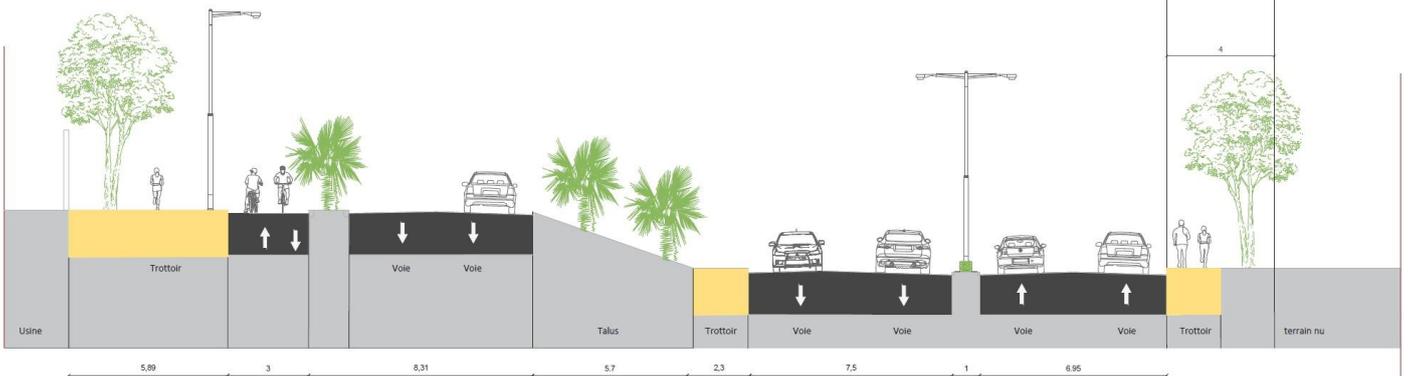
Projeté: coupe sur Rue du Commandant Bejaoui



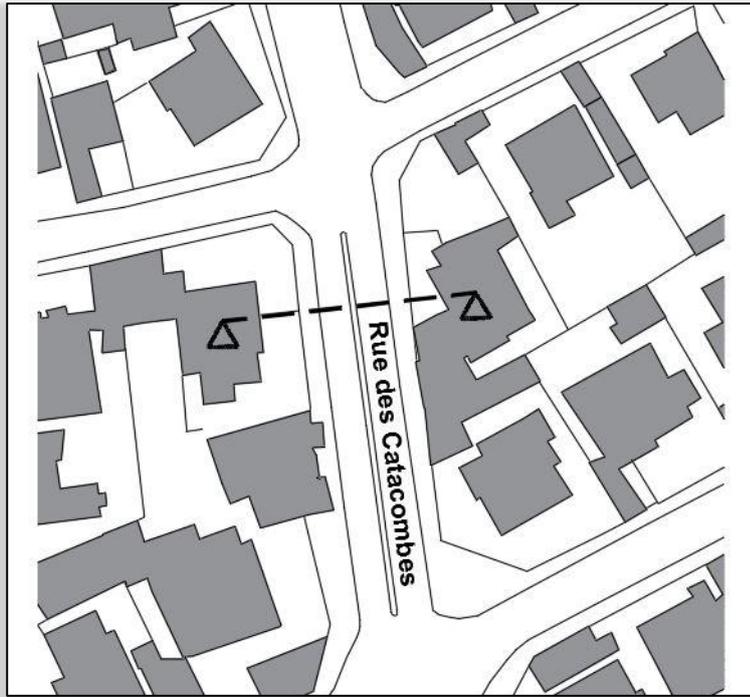
Boulevard de l'Environnement



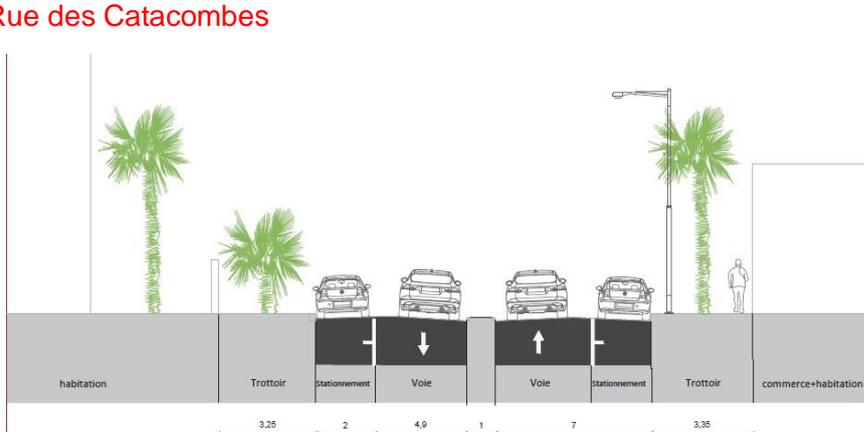
Existant: coupe sur Boulevard de l'environnement



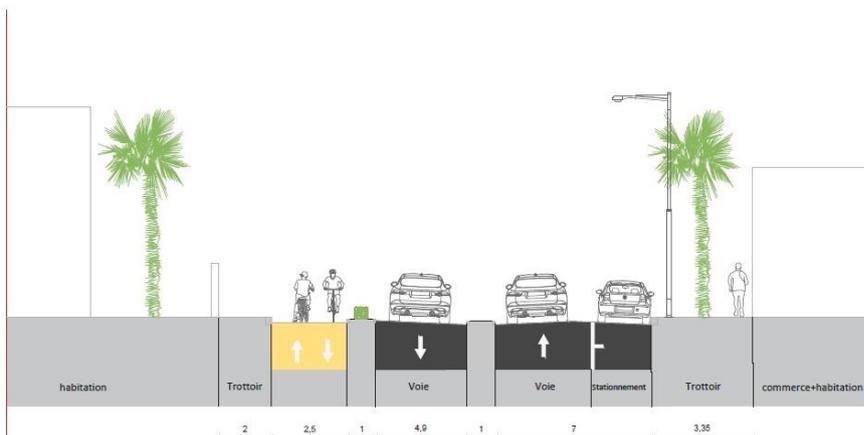
Projeté: coupe sur Boulevard de l'environnement



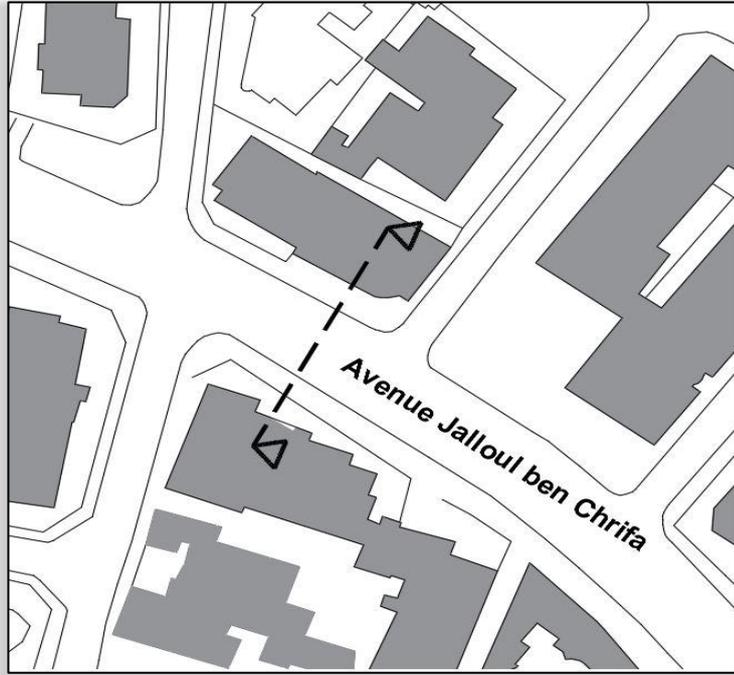
Rue des Catacombes



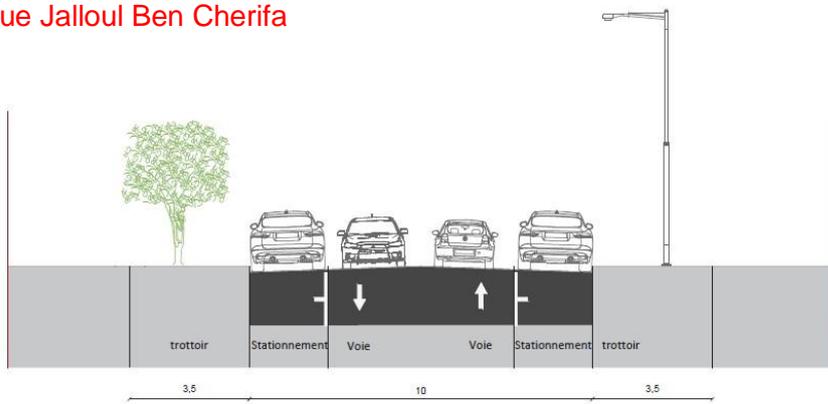
Existant: coupe sur Rue les Catacombes



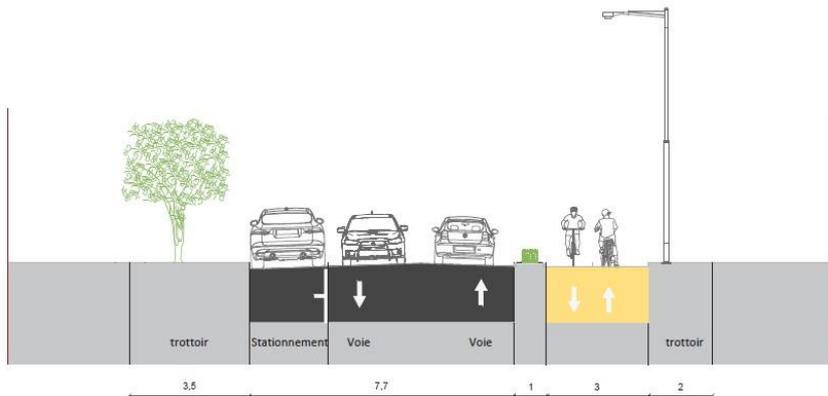
Projeté: coupe sur Rue les Catacombes



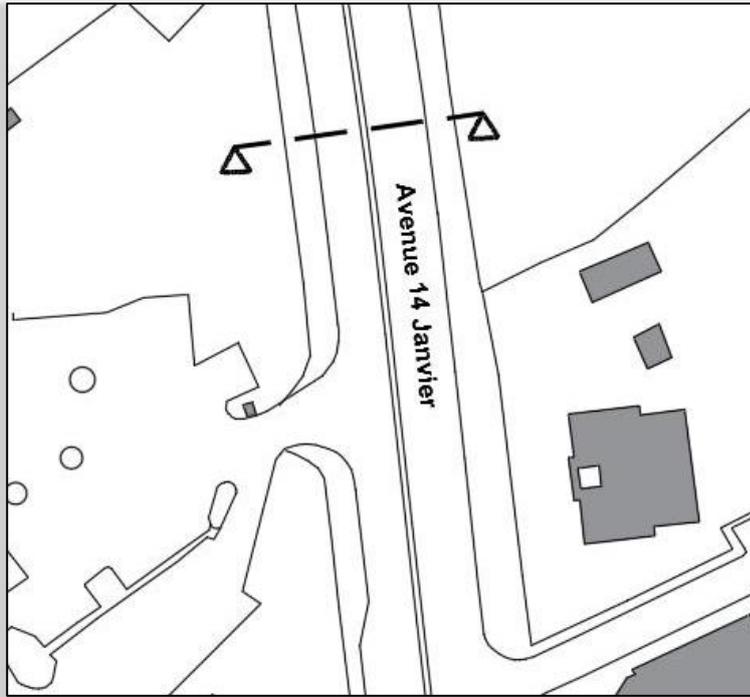
Avenue Jalloul Ben Cherifa



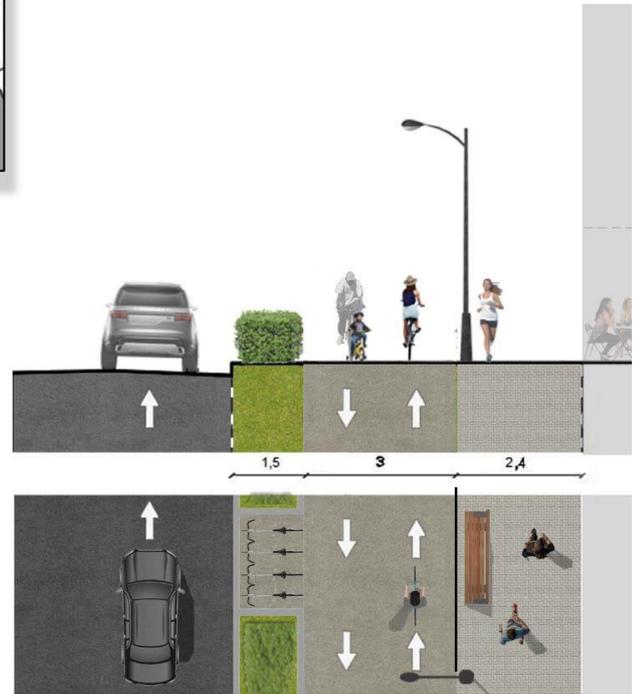
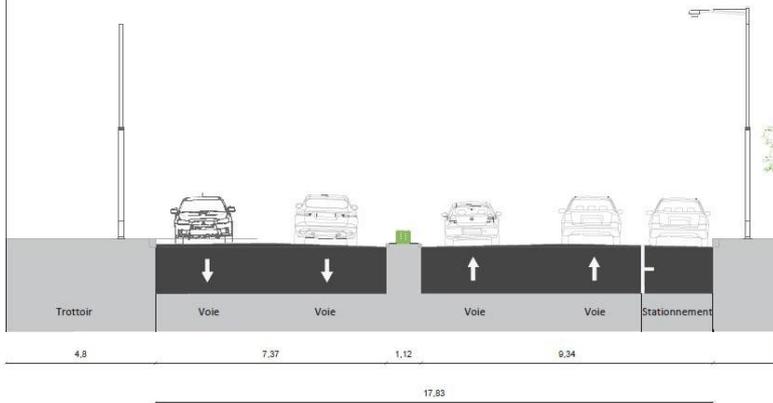
Existant: coupe sur Avenue Jalloul ben Chrifa



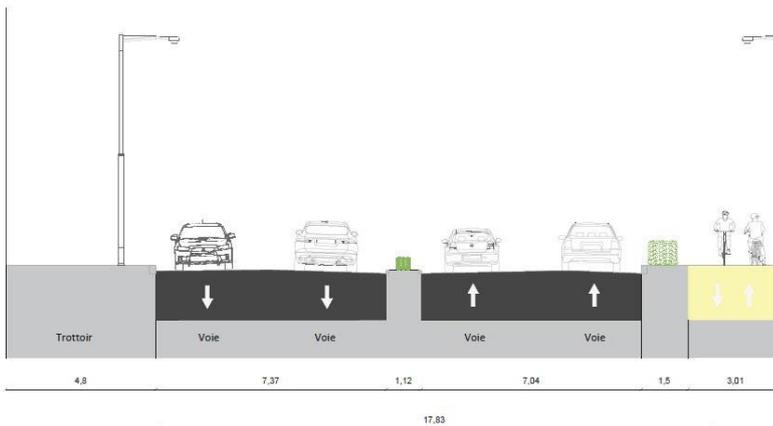
Projeté: coupe sur Avenue Jalloul ben Chrifa



Avenue du 14 Janvier 2011



Existant: coupe sur L'avenue 14 Janvier



Projeté: coupe sur L'avenue 14 Janvier

B) Les axes transversaux de liaisons inter-quartiers :

Ces axes généralement moins larges que les axes structurants n'offrent pas toujours la possibilité d'un aménagement symétrique de qualité. Par conséquent, leur aménagement requiert une analyse spécifique à chaque contexte ainsi qu'une concertation avec les riverains concernés.

Plusieurs critères interviennent dans les aménagements de ses axes transversaux, notamment :

- La largeur des trottoirs,
- Les aménagements présents sur ces trottoirs incluant le patrimoine végétal, les aménagements accomplis par les riverains et les changements de niveaux.
- Les connexions avec les ruelles des quartiers.
- Les réseaux.
- L'adaptabilité du contexte à des changements organisationnels.

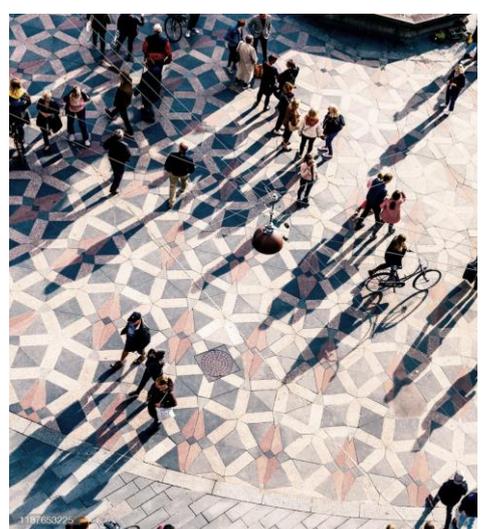
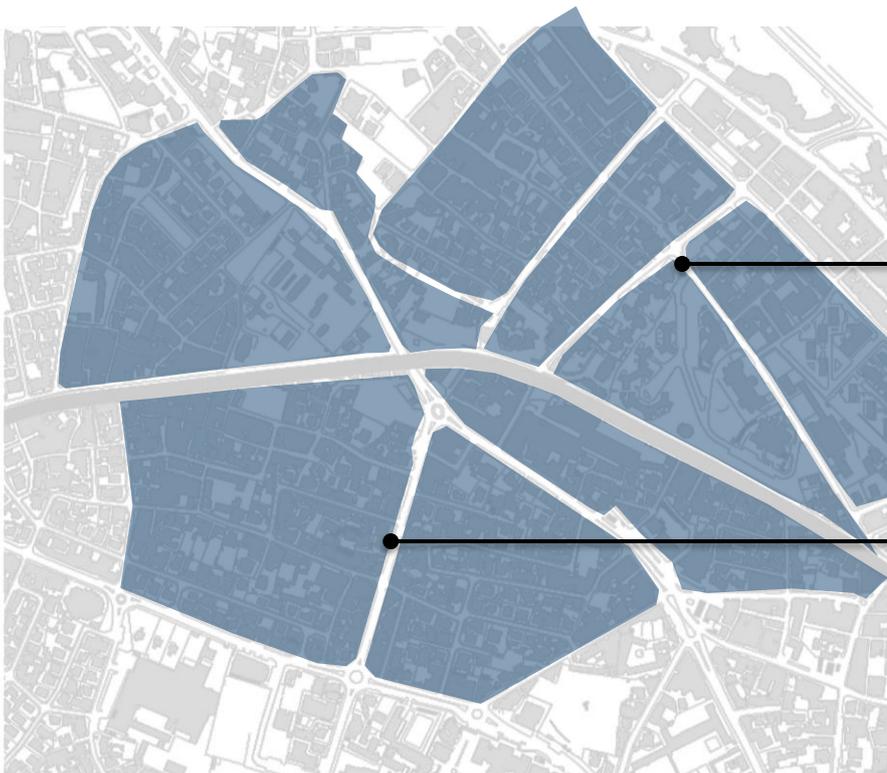


C) Les voies de liaisons internes aux quartiers :

Les rues intérieures des quartiers souffrent d'un aménagement très disparate où très souvent, les riverains sont intervenus directement ou indirectement sur la configuration des trottoirs et des espaces publics.

L'enjeu est de redéfinir la relation des riverains avec leur espace public, notamment en octroyant une certaine vigilance sur les thèmes suivants :

- La répartition des squares et des jardins de proximité.
- La répartition de l'éclairage public.
- Le positionnement des bennes d'ordures sur l'espace public.
- Le stationnement à l'échelle des quartiers.



Cible III : Confortation du vélo comme moyen de transport



Principes :

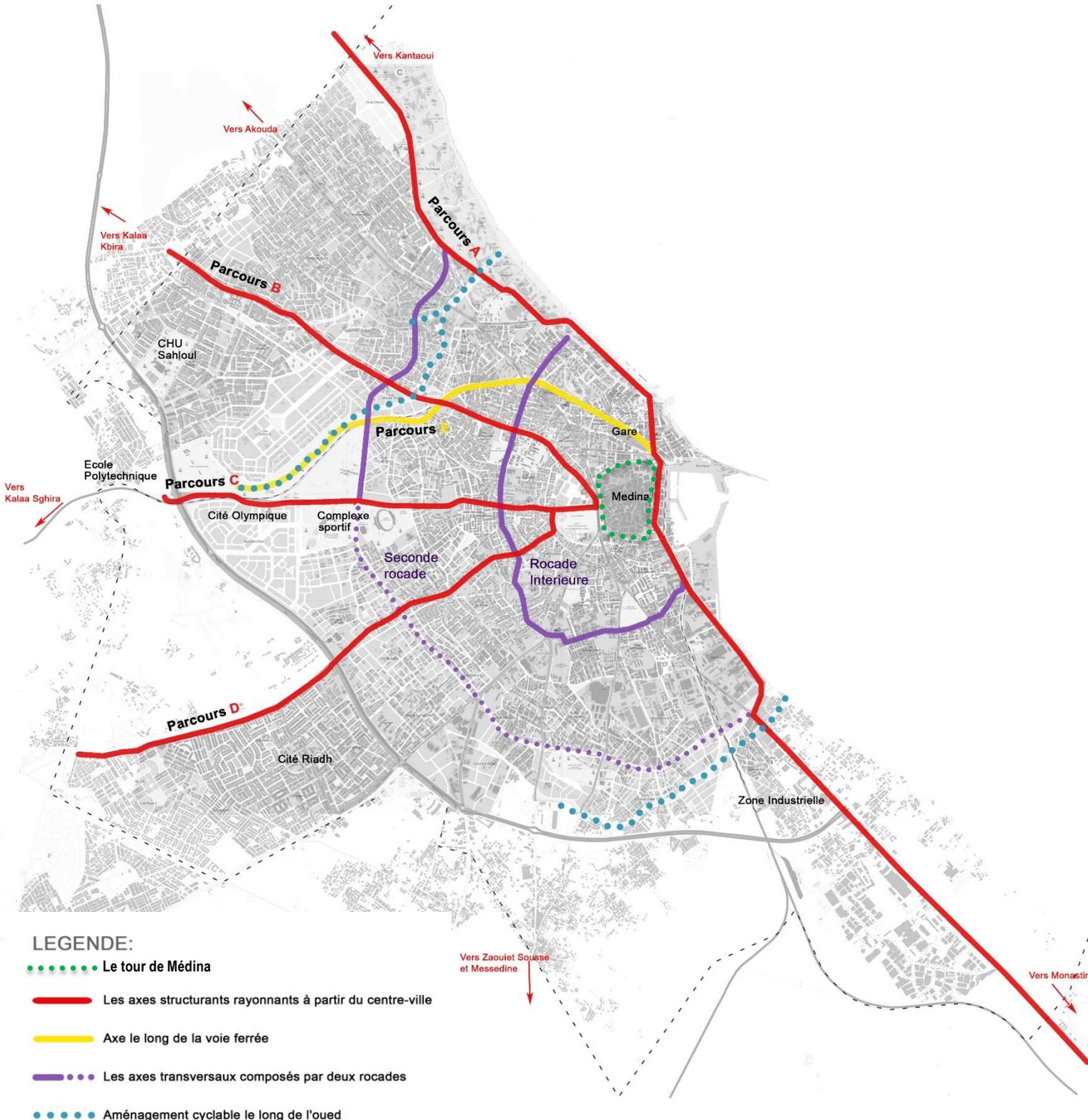
Cette cible a pour principe général de poser les jalons d'une méthode d'aménagement des axes principaux de la ville. En effet, de par leur rôle d'interface urbaine, ces voies nécessitent un ensemble de mesures d'aménagements particuliers proposant une redistribution de la largeur de voie en fonction du type de mode de transport accueilli. Des préconisations concernant l'aménagement des trottoirs ainsi qu'un langage des matérialités cohérent avec la nature de la voie s'inscrivent aussi dans cette cible.



Le Grand Sousse : un réseau cyclable métropolitain

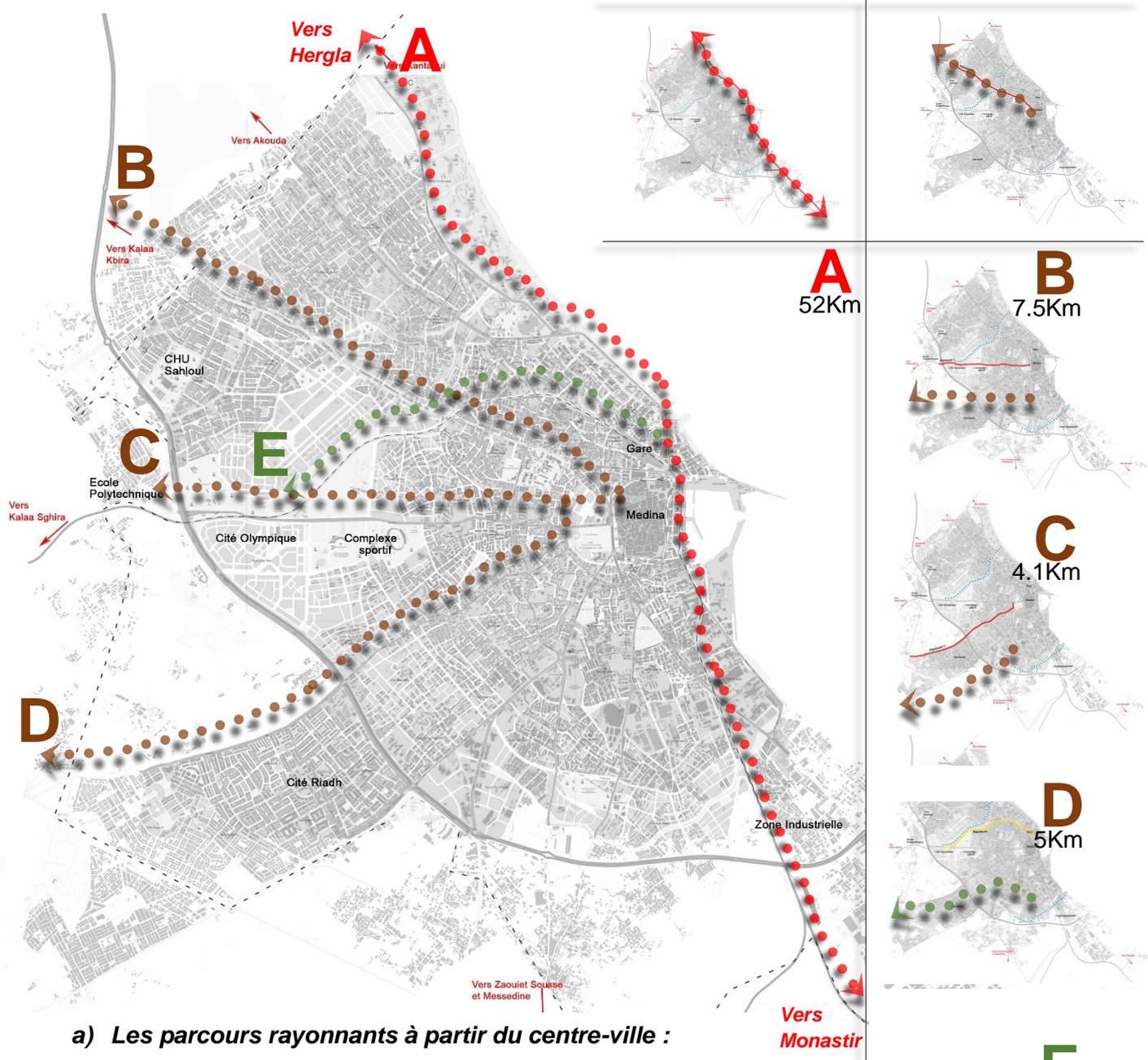
Objectifs :

- Cultiver et encourager le recours aux modes doux pour les déplacements quotidiens essentiellement auprès des jeunes.
- Permettre la cohabitation des fonctions commerciales, de socialisation et de mobilité au sein des axes structurants et transversaux.
- Désaturer le centre-ville des automobiles (particulièrement durant la saison estivale) tout en le rendant plus attractif et identitaire. Piétonniser le centre-ville progressivement.



Localisations :

A) Les axes structurants :



a) Les parcours rayonnants à partir du centre-ville :

A -Le boulevard du 14 Janvier 2011 : Jalon du « parcours touristique » pouvant assurer un réseau balnéaire intercommunal reliant les villes de Monastir et de Hergla. Ce parcours passe par le centre-ville de Sousse, notamment par l'avenue Habib Bourguiba et la corniche Boujaâfar.

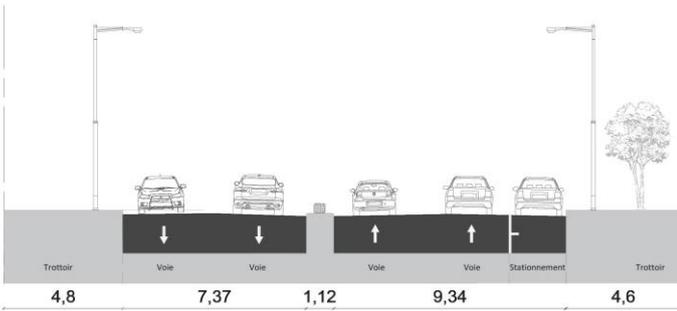
B -Les avenues Ibn El Jazzar, 20 Mars 1956, Khalifa El Karoui ; puis la rue de Palestine, pouvant assurer un parcours allant de Bab El Gharbi jusqu'à la commune de Kalaa Kebira.

C -Les avenues du Commandant Béjaoui et du Stade Olympique, reliant Bab El Gharbi à la commune de Kalaa Sghira.

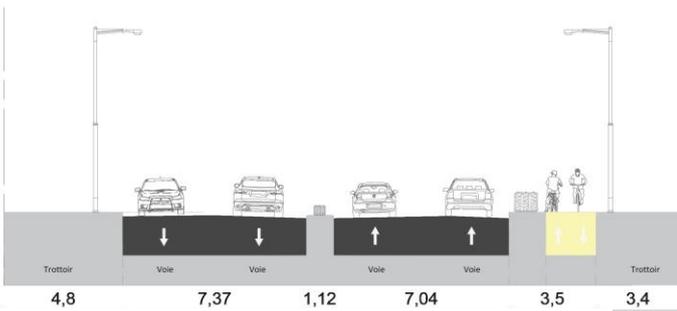
D -Les avenues Abou Hamed El Ghazali et Houcine Ben Ali effectuant la liaison entre le centre-ville et la cité Riadh.

E -Le long de la voie ferrée dans le cadre d'un projet de requalification du schéma ferroviaire et de la gare de Sousse. Ce parcours assure de facto une liaison entre le centre-ville et la gare de Kalaa Sghira.

Parcours **A** 



Avenue du 14 Janvier 2011 | état actuel



Avenue du 14 Janvier 2011 | voie cyclable



Avenue du 14 Janvier 2011 | photomontage



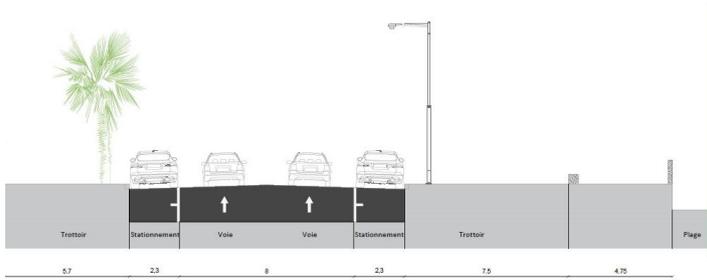
Avenue du 14 Janvier 2011 | a - a



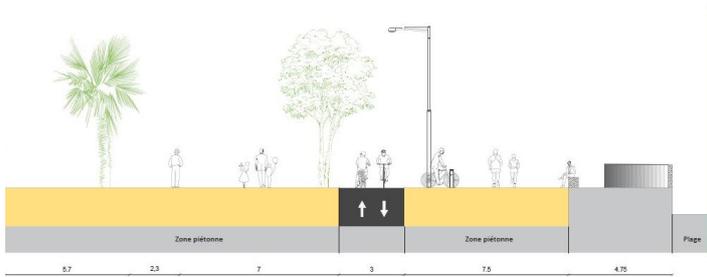
Avenue du 14 Janvier 2011 | b - b



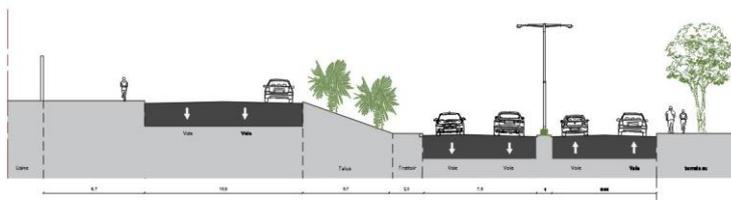
Avenue du 14 Janvier 2011 | c - c



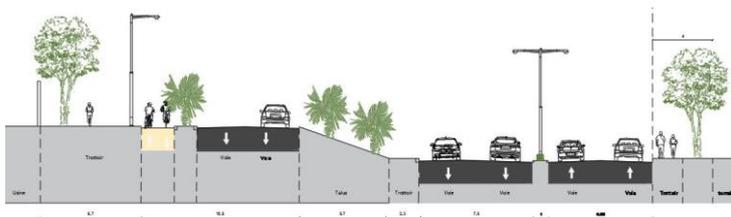
Avenue Hédi Chaker | Etat actuel



Avenue Hédi Chaker | voie cyclable



Boulevard de l'Environnement | Etat actuel



Boulevard de l'Environnement | voie cyclable



Avenue Hédi Chaker | d - d



Avenue Hédi Chaker | e - e

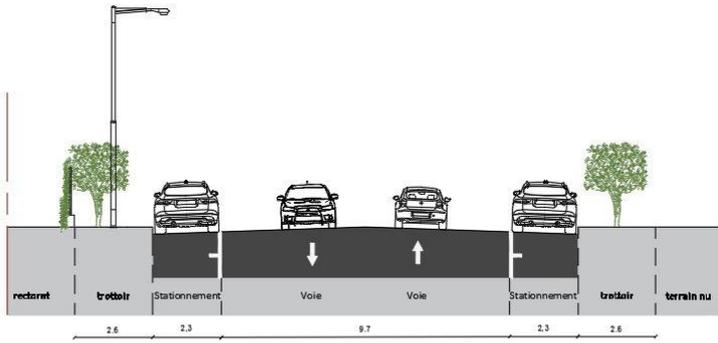
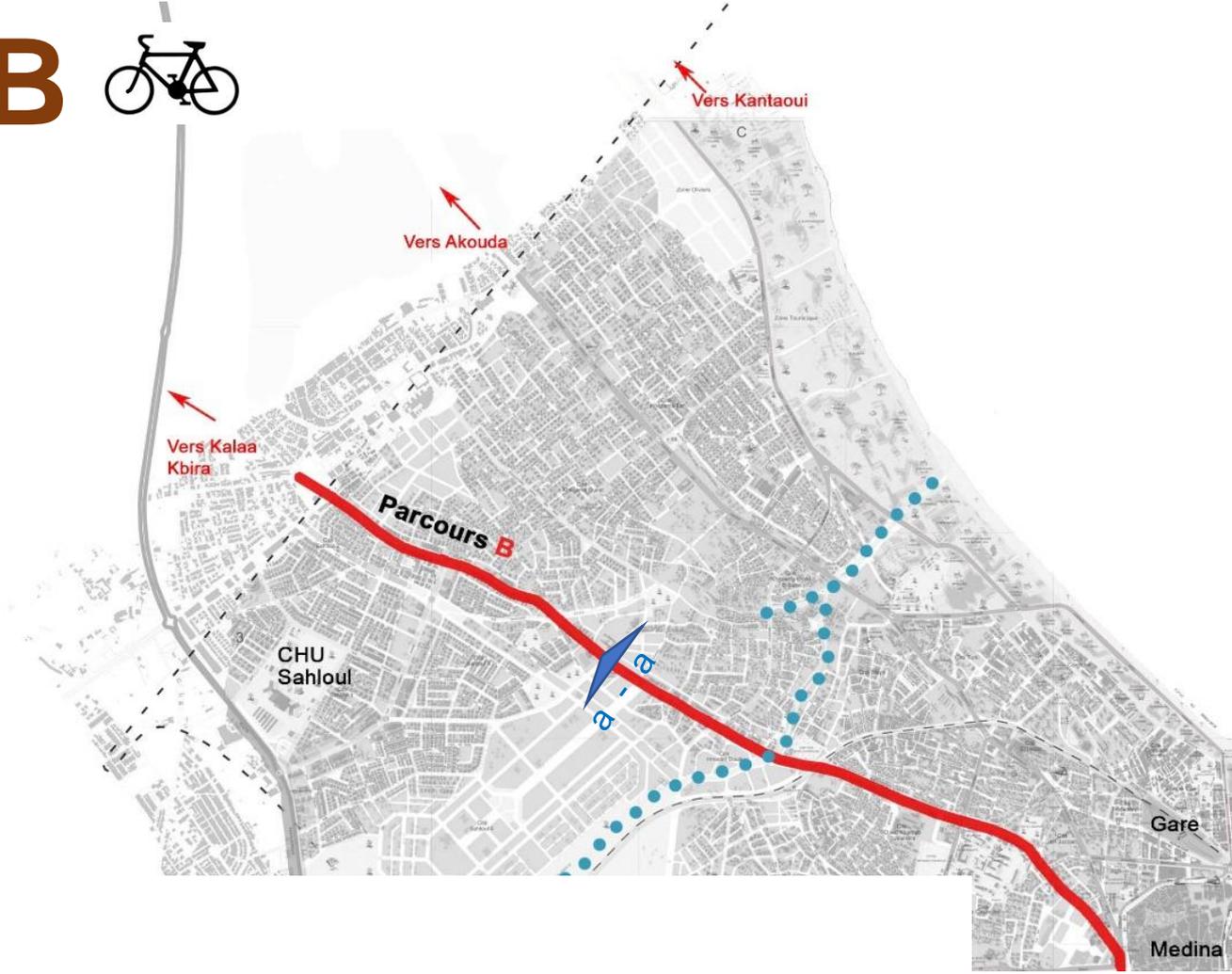


Boulevard de l'Environnement | f - f



Boulevard de l'Environnement | g - g

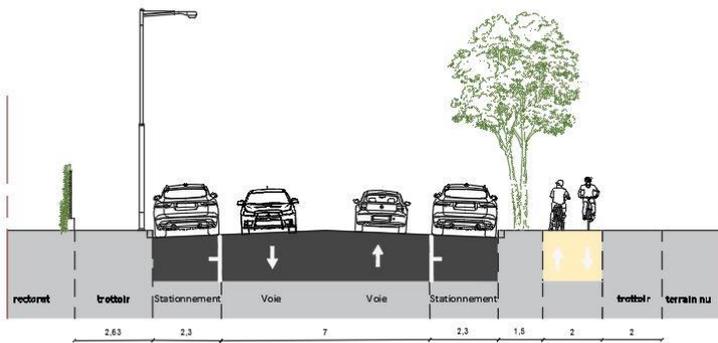
Parcours **B**



Avenue Khalifa El Karoui | Etat actuel



Avenue Khalifa El Karoui | a - a

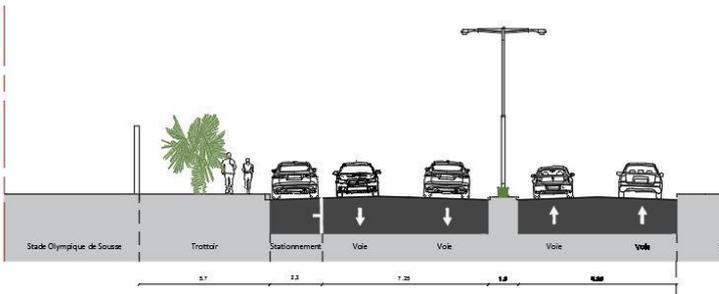
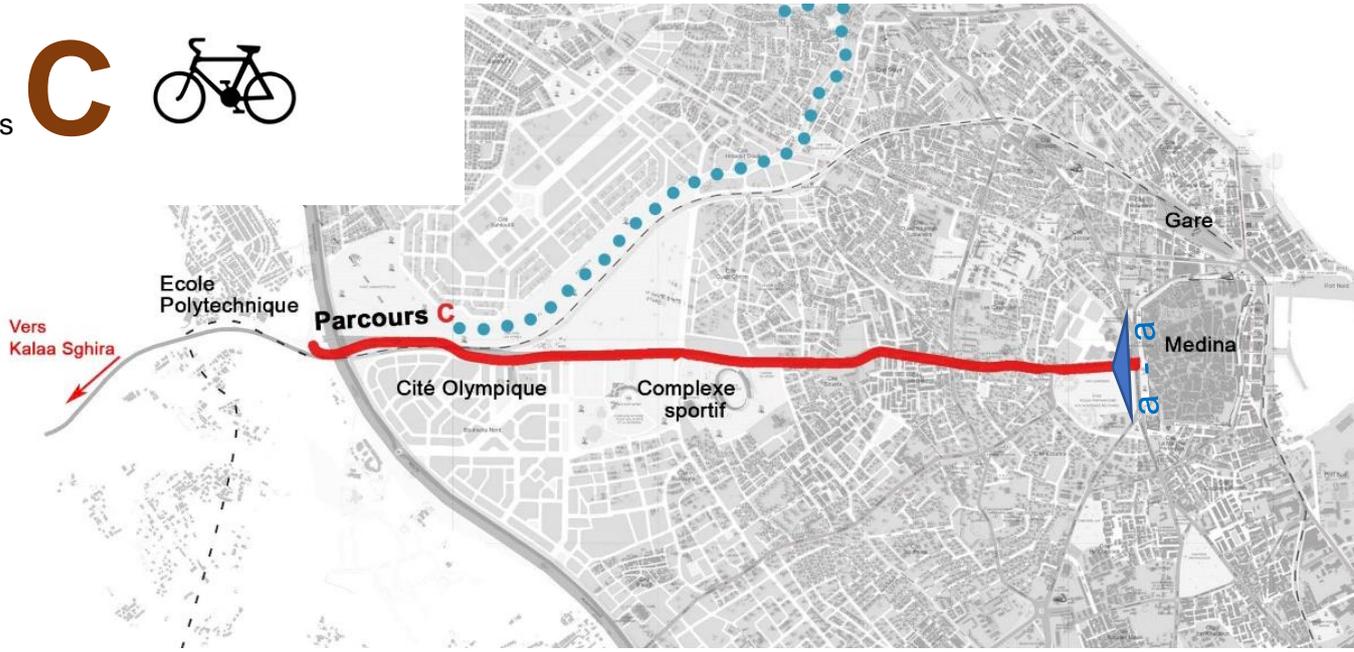


Avenue Khalifa El Karoui | voie cyclable



Avenue Khalifa El Karoui | photomontage

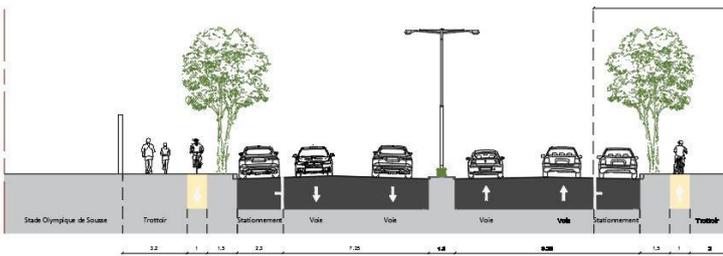
Parcours **C** 



Avenue du Commandant Béjaoui | Etat actuel



Avenue du Commandant Béjaoui | a - a

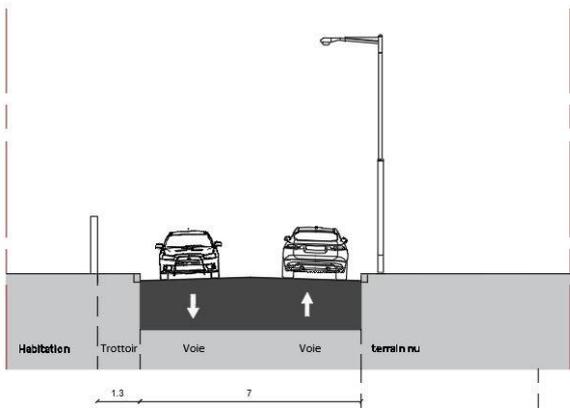
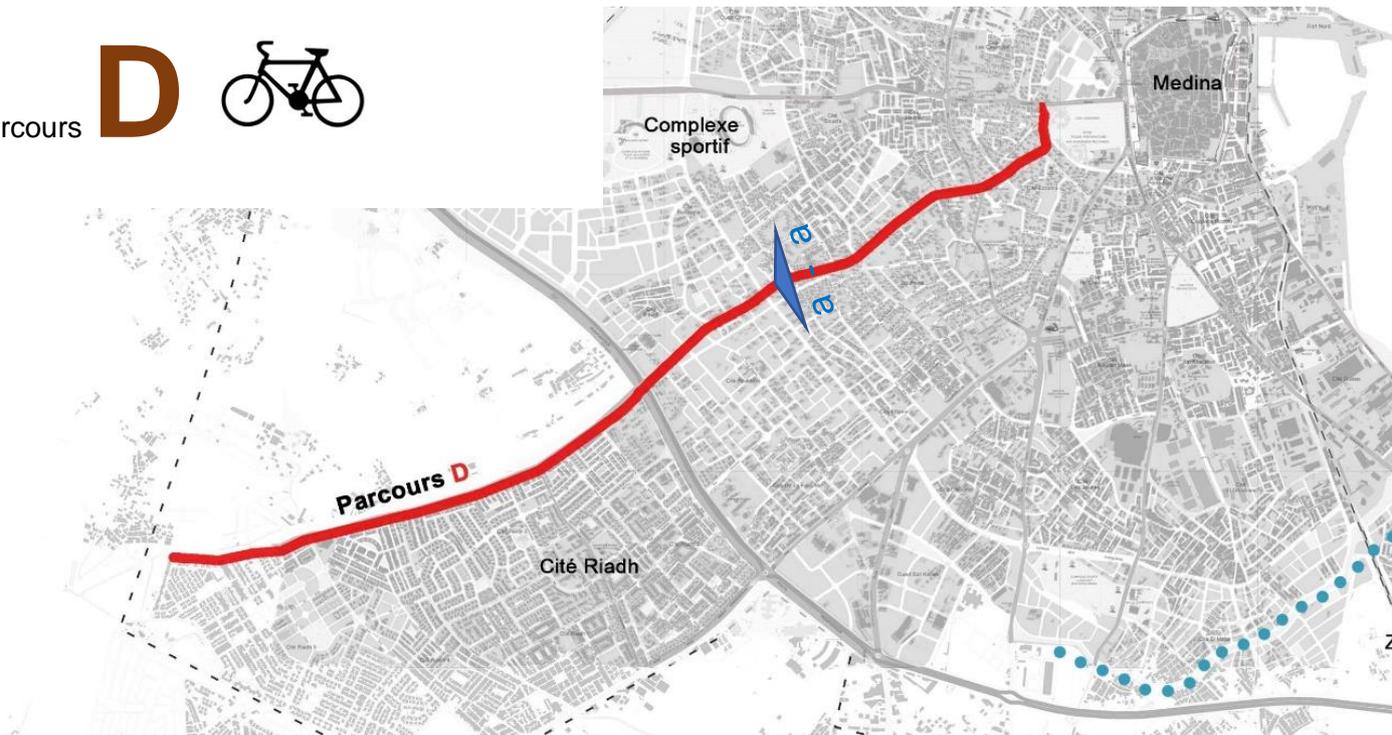


Avenue du Commandant Béjaoui | voie cyclable



Avenue du Commandant Béjaoui | photomontage

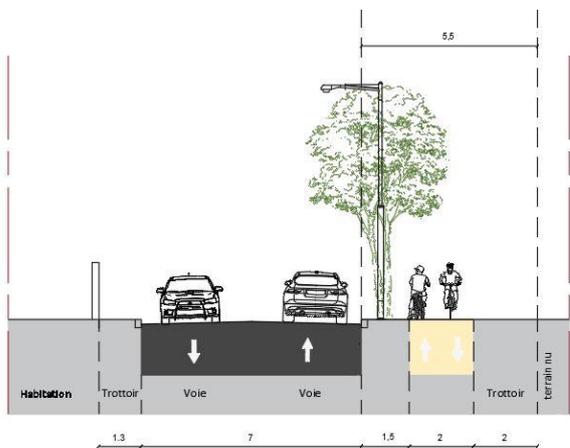
Parcours **D** 



Avenue Abou Hamed El Ghazali | Etat actuel



Avenue Abou Hamed El Ghazali | a - a

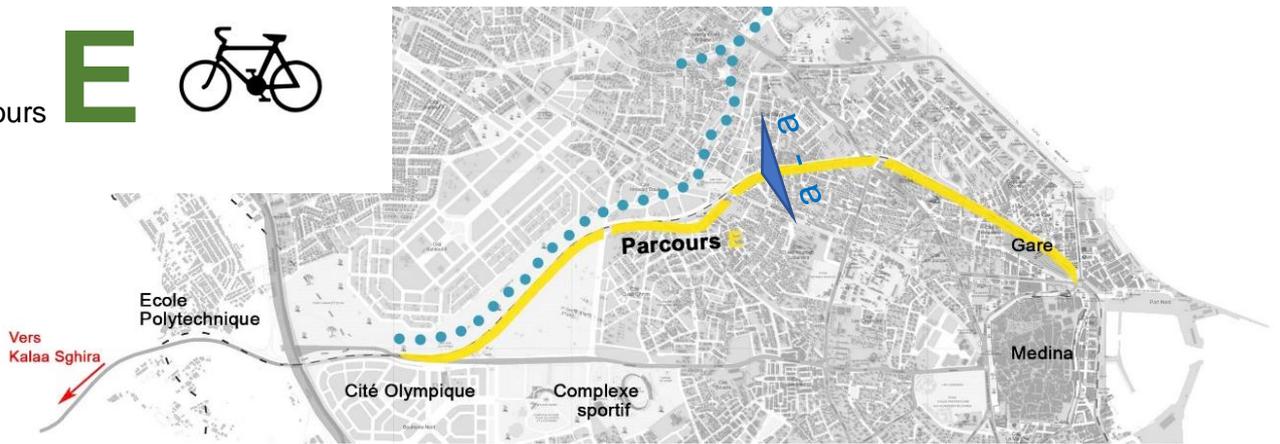


Avenue Abou Hamed El Ghazali | voie cyclable



Avenue Abou Hamed El Ghazali | photomontage

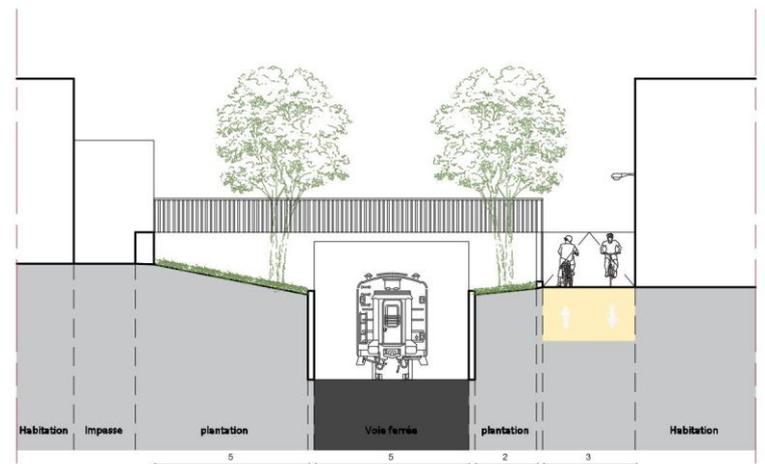
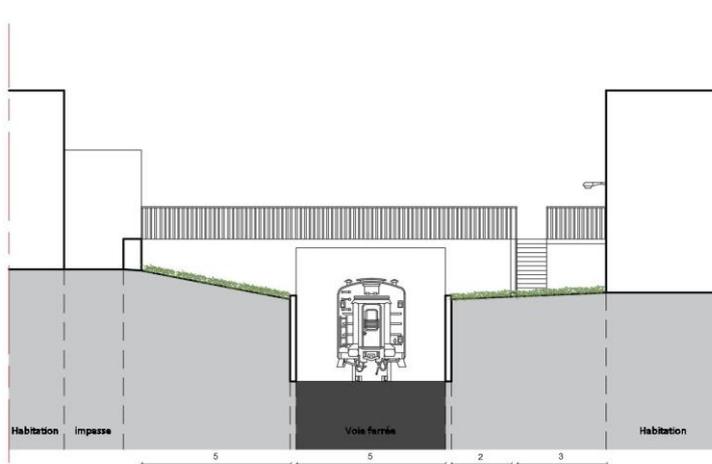
Parcours **E** 



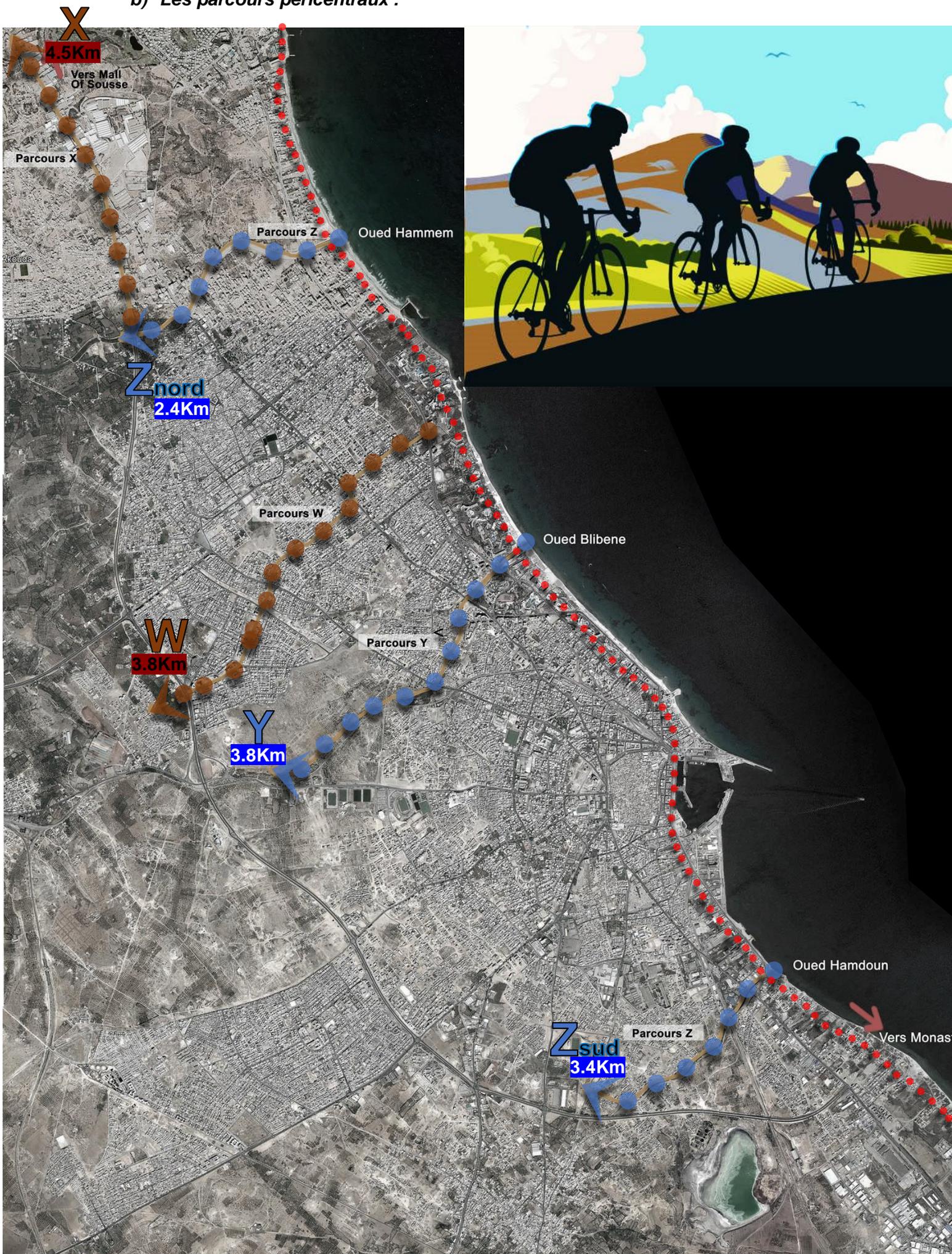
Emprise de la voie ferrée | Etat actuel



Emprise de la voie ferrée | photomontage



b) Les parcours péricentraux :



parcours

W -La nouvelle voie perpendiculaire au Boulevard du 14 janvier 2011 (Carrefour Zitouna II) offre une connexion avec la rue du Colonel Guarnaoui pouvant s'articuler avec le boulevard El Imam Moslem puis l'avenue Yasser Arafat. Cette succession axiale permet d'effectuer une liaison entre la route touristique et le quartier de Sahloul.



parcours

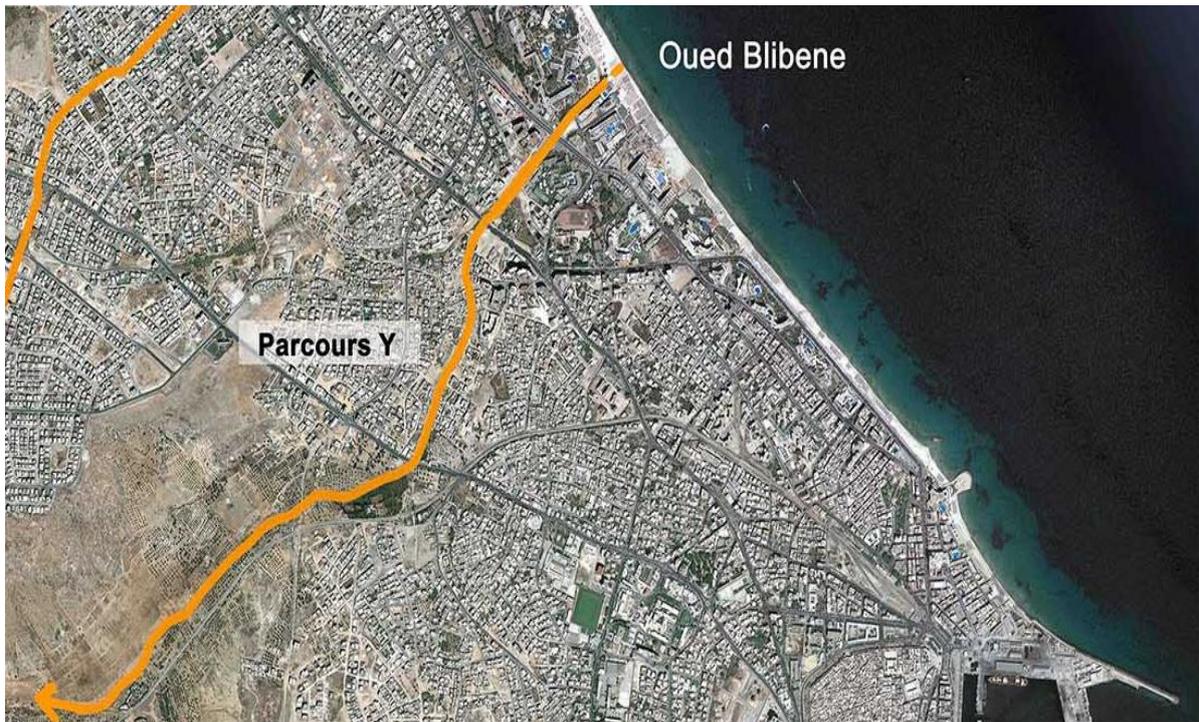
X -Le parcours Mall of Sousse / Cinémas



parcours



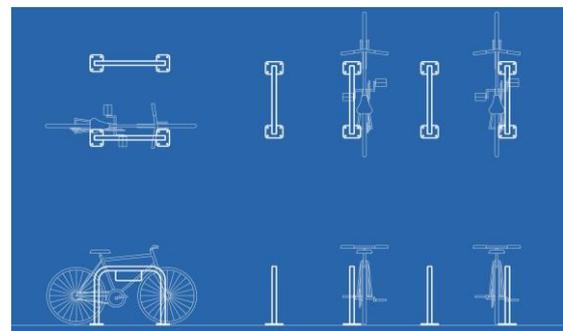
-Le long des berges des cours d'eau formés par Oued Blibène et Oued Kharroub. Ce parcours démarre au niveau de la « plage de Las Vegas » jusqu'à son aboutissement au niveau du parc de Sahloul IV.



parcours



-Le long des berges des Oueds Hamdoun (Sud) et Hammam (Nord) dans le cadre d'un développement de pistes cyclables à l'échelle du Grand Sousse.

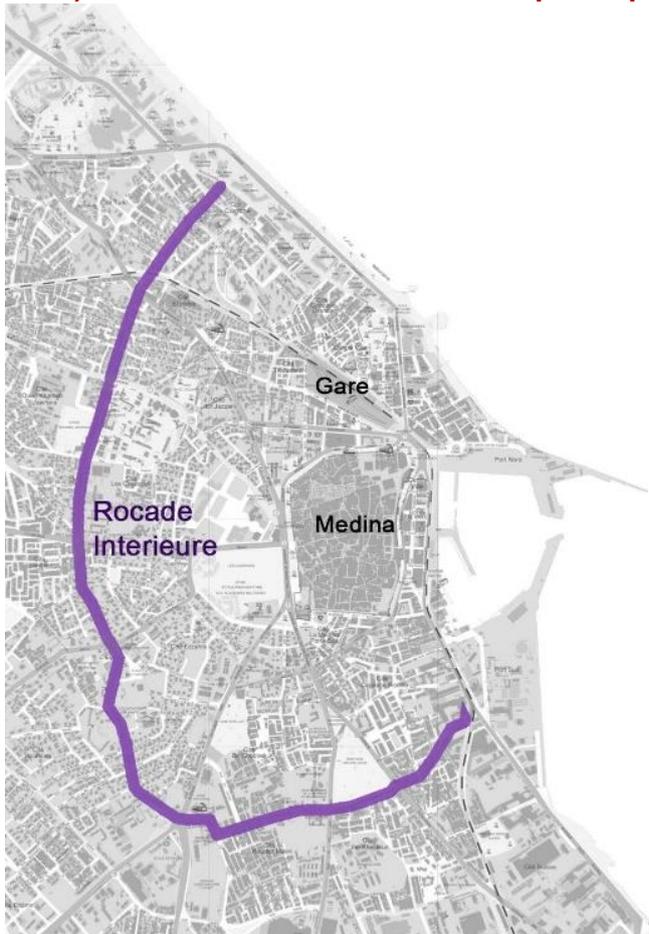


Création progressive d'infrastructures adaptées pour conforter le vélo comme un moyen de transport dans la ville.

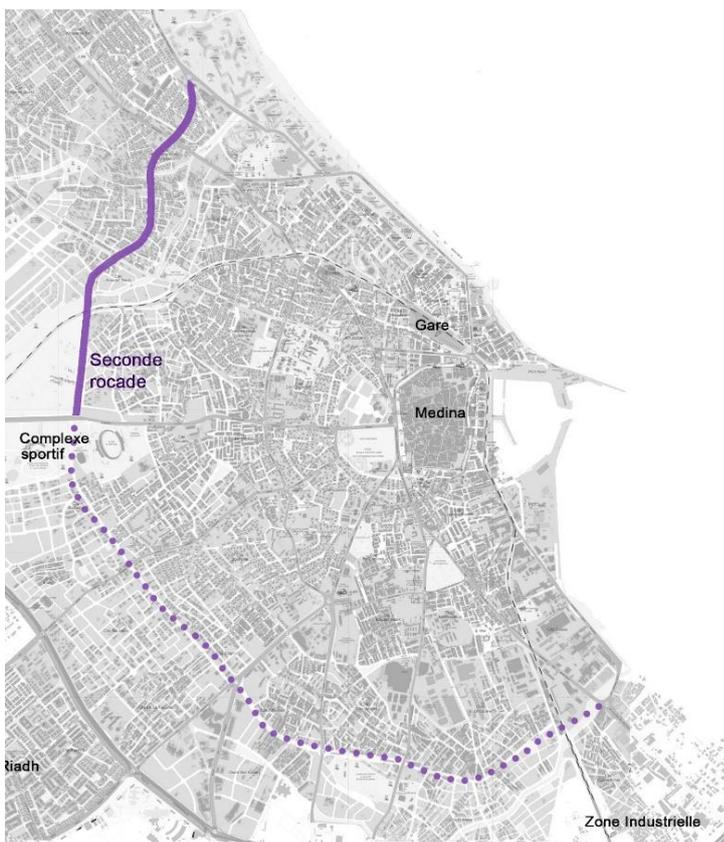


Aménagements graduels par tronçons le long des oueds.

B) Les axes transversaux composés par deux rocades :



La rocade intérieure : Elle prend naissance sur La corniche de Sousse et se prolonge par la rue du Ribat, l'Av Med Karoui, l'Av des Catacombes ; puis les rues Miséricorde, Abou Zamaa El Balaoui, Ikhouan Essafa.



La seconde rocade : qui démarre sur l'Avenue du 14 janvier (Place Ljubljana), se prolonge par les avenues de Khézama et Jaloul Ben Cherifa pour rejoindre la cité sportive et le nouveau développement de Bouhsina en cours de viabilisation par l'A.F.H.

Précautions particulières :

- Eviter dans un premier temps le recours aux axes les plus sollicités par les transports en commun (essentiellement les voitures Louages) pour permettre à la pratique du vélo de se répandre en toute sécurité.
- Réaliser des stationnements pour les vélos de façon régulière et organisée pour s'assurer d'une interface piétonne.



Acteurs principaux :

- Municipalité de Sousse, Région et les communes avoisinantes.
- Ministère de l'Équipement, de l'Habitat et de l'Aménagement du Territoire (MEHAT)
- Association de riverains/de commerçants...
- Divers associations de pratiquant du vélo
- Agence de Réhabilitation et de la Rénovation Urbaines (ARRU)
- Agence Foncière d'Habitation (AFH)

Outils :

- Création d'une charte des espaces publics contenant les préconisations essentielles à l'aménagement de voirie.
- Recours à l'expertise du MEHAT pour les axes appartenant au domaine public de l'État.
- Adoption d'un pacte « *Bicycle-friendly* » pour encadrer ce moyen de transport, le développer, le sécuriser et le rendre accessible à tous.



Coordination avec les autres études du PDUI :

- Le plan des déplacements urbains (PDU),
- Plan de circulation et stationnement (PCS),
- Plan d'Aménagement Urbain (PAU).

Afin de proposer des mesures d'aménagement des espaces adéquates à chaque axe, il est nécessaire de savoir quel rôle ce dernier va jouer dans le réseau de circulation, quel type de véhicule va y s'y trouver (voitures individuelles, bus, TNRP, cycles, etc.), la présence ou non de stationnement (et de quel type) ainsi que de quelle manière chaque type de transport sera organisé (circulation mélangée, site propre, arrêts, etc.). Les préconisations d'aménagement de cette typologie de voie sont donc subordonnées aux directives du PDU et du PCS.

Par ailleurs, pour assurer l'appropriation de la charte des Espaces Publics par les acteurs impliqués dans la requalification des axes structurants et transversaux, il est nécessaire de l'incorporer d'une manière ou d'une autre au PAU.

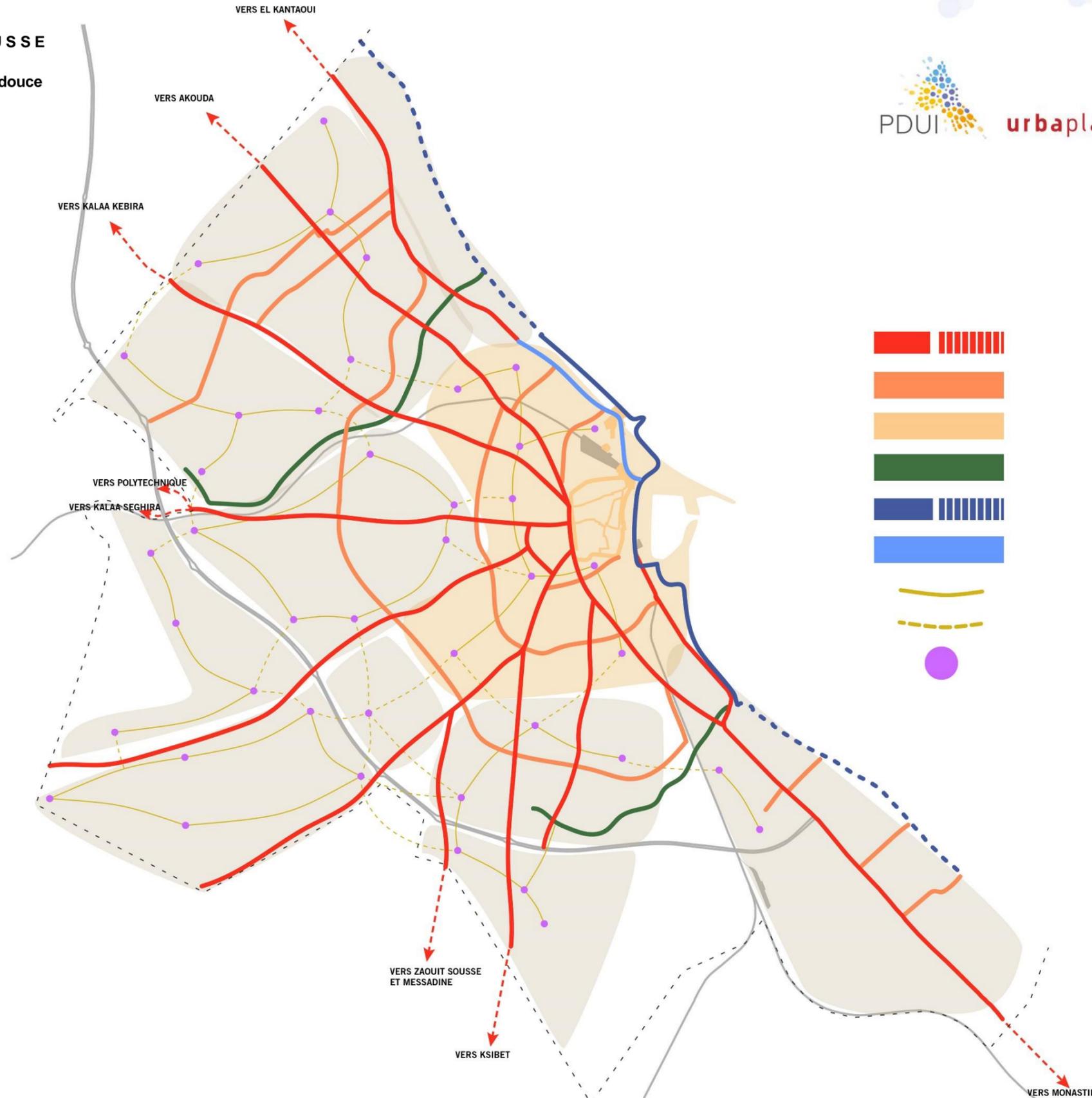
Mesures :

- Valoriser et requalifier les espaces publics des axes structurants et des axes transversaux pour permettre la cohabitation entre les fonctions de sociabilité, commerciale et de déplacement,
- Dans le cas de l'impossibilité d'aménager des espaces publics efficaces et sûrs au sein d'un axe structurant ou transversal, développer des parcours secondaires efficaces à destination des modes actifs,
- Recommander une répartition type de toute largeur de voie en fonction de la présence de véhicules individuels, de transports en commun, de BHNS, de cycles et de piétons,
- Développer un langage des matérialités assurant une continuité physique et esthétique tout en favorisant le confort piéton et cycliste lorsqu'il est prévu,
- Assurer la continuité et la libération des espaces publics en faveur de leur marchabilité,
- Proposer des variantes de végétalisation en fonction de l'aménagement et des matérialités choisies,
- Au sein de certains espaces stratégiques, se réappropriier les espaces voués au stationnement,
- Gérer le stationnement illégal sur la chaussée ainsi que sur les trottoirs,
- Lors de la rénovation de la chaussée inclure un système latéral d'évacuation des eaux pluviales,
- Permettre une traversabilité systématique, fréquente et sûr des axes de circulation importants.



Fiche de synthèse :

VILLE DE SOUSSE
P.D.E.E.P
Stratégie de mobilité douce



urbaplan

ATELIER FACILA



-  Requalification des espaces publics d'axe structurant/ prolongation en dehors des limites communales
-  Requalification des espaces publics d'axe transversal
-  Requalification des espaces publics d'espace emblématique
-  Aménagement piéton et cyclable le long des oueds
-  Aménagement piéton et si possible cyclable au fil du littoral, à aménager / à créer
-  Aménagement ponctuel d'un voie cyclable séparée de la voie piétonne au fil du littoral
-  Voie principale de quartier à requalifier
-  Voie de connexion entre quartiers voisins à requalifier
-  Mini-centralité de quartier à valoriser par l'aménagement des Ep à proximité

D e u x i è m e c h a p i t r e

> ***Axe stratégique N°2 -***

Développement du maillage des espaces verts à l'échelle du Grand Sousse

Cet axe stratégique explore la thématique des espaces verts et propose le développement d'une ossature paysagère basée sur différentes typologies d'espaces naturels et d'espaces verts urbains. L'objectif essentiel de cet axe vise à redonner au végétal une place structurante au sein de l'organisation du territoire communal mais pose également les jalons d'une stratégie intercommunale de valorisation des espaces naturels.

Le constat majeur qui ressort de la première phase de diagnostic est le manque flagrant d'espaces verts de qualité aussi bien à l'échelle de la ville que de ses agglomérations. En effet, cette typologie d'espace public, indispensable au développement d'une qualité de vie urbaine est circonscrite à quelques sites seulement.

Ainsi, l'orientation stratégique végétale préconisée s'articule autour de quatre points essentiels :

- La multiplication du nombre et des types d'espaces verts,
- La mise en réseau de tous les espaces paysagers, notamment avec les zones d'agriculture périurbaine,
- Le confortement des espaces paysagers dans la partie sud de la ville.
- L'encouragement du processus citoyen local visant à la végétalisation des espaces privés et « semi-privés ».

Pour atteindre les objectifs de cet axe stratégique, l'étude du plan directeur des espaces publics échafaudera des thématiques articulées autour des trois cibles suivantes :

Cible I : Création de parcs d'agglomérations intercommunaux. Elaboration d'une stratégie verte à l'échelle régionale.

- L'instauration -consolidation- d'espaces paysagers majeurs et structurants à l'échelle du Grand Sousse.
- Le complément progressif de la trame d'espaces publics paysagers de proximité.

Cible II : Conforter le maillage végétal de la ville à travers la végétalisation de la voirie.

- Le renforcement du maillage végétal de la ville à travers la végétalisation de la voirie.
- L'intégration de l'agriculture périurbaine au maillage végétal de la ville.

Cible III : Compléter la trame d'espaces publics paysagers de proximité.

- L'encouragement des opérations de micro-végétalisation publiques et privées.
- Le développement d'une gestion différenciée des espaces verts.

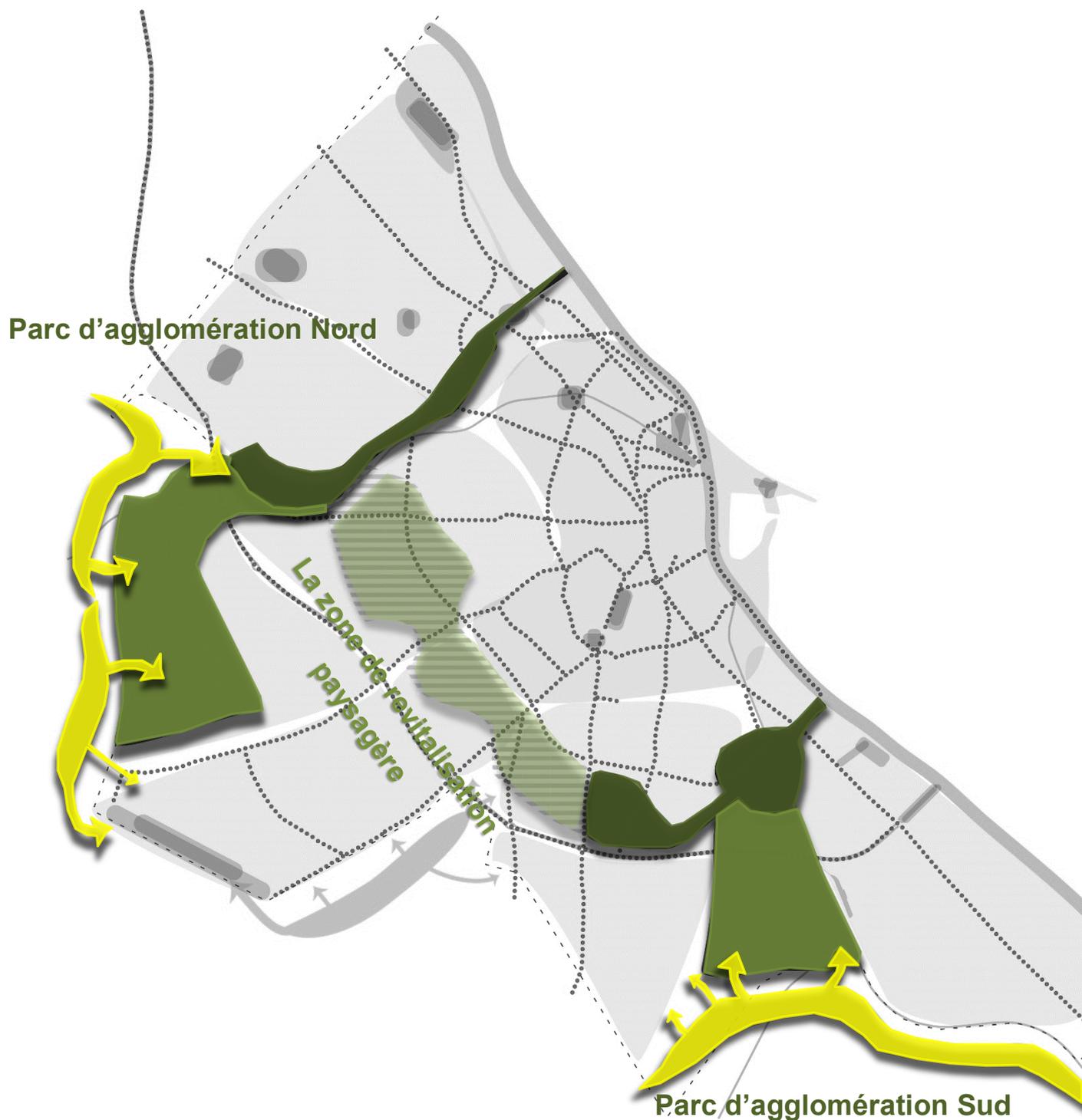
Cible I : Création de parcs d'agglomérations intercommunales. Elaboration d'une stratégie verte à l'échelle régionale



Principes :

Le type d'espace vert dont l'absence est la plus marquante est le parc d'agglomération, à savoir un espace public d'envergure importante, proposant une multitude de paysages, pouvant supporter un éventail important d'usages (balade, jeux, éducation, rencontre, sport, etc.) et dont l'attractivité s'étend à l'agglomération. Le PDEP prévoit deux espaces de ce type partageant plusieurs caractéristiques.

- Le parc d'agglomération Nord : Route touristique / Oued Blibène / Parc Sahloul IV / Zone Campus
- Le parc d'agglomération Sud : Blv de l'Environnement / Oued Hamdoune / Cité El Matar



La première caractéristique commune de ces deux parcs d'agglomération est leur structure. Se constituant chacun le long d'un cours d'eau, ils adoptent une forme longitudinale au fil des oueds et se dilatent au sein des espaces libres de constructions afin de proposer une surface plantée considérable. Le tracé de ces cours d'eau relie naturellement la ville au littoral, et permet de faire de ces espaces des vecteurs de reconnexion urbaine via la valorisation de ces espaces pour les modes actifs. Orientés de manière perpendiculaire au littoral, ces espaces verts peuvent accueillir des aménagements à destination de la mobilité douce, permettant ainsi de connecter rapidement des pôles de la ville (zones étudiantes, grands équipements, etc.) avec le centre-ville et le littoral, renforçant ainsi leur vocation d'espace vert d'agglomération.

Dans la même optique, les deux parcs visent à s'étendre au-delà des frontières communales pour, à la fois, intégrer et sauvegarder la ceinture d'agriculture périurbaine mais également dans l'optique de jouer un rôle d'interface entre Sousse et les villes voisines.

Par ailleurs, le PDEP prévoit des secteurs d'extension indiquant à la fois les espaces susceptibles d'accueillir l'expansion des parcs mais également de créer des vigilances quant à l'intégration des futurs projets à la structure paysagère de l'agglomération. Ces vigilances se matérialisent notamment dans le cahier des charges des lotissements en contraignant les lotisseurs à conserver certains espaces agricoles, à créer des espaces verts de plus petite envergure ainsi qu'à les relier à l'armature paysagère de la ville.

Objectif :

- Améliorer la qualité de vie des habitants de la ville et des communes voisines,
- Développer l'attractivité de la ville et de la région du Sahel,
- Ménager les espaces non-bâti et agricoles aux franges de la commune, stopper le phénomène de « fusionnement urbain » des communes limitrophes avec la ville de Sousse,
- Affirmer le caractère paysager de la commune, constituer une « ceinture verte » autour de la ville.



Espaces concernés :

Le parc d'agglomération nord s'étire du parc Sahloul IV jusqu'au littoral le long du oued El Kharroub puis du oued Blibène. Au niveau de la rencontre avec la voie de chemin de fer une « voie verte », vouée aux modes actifs, s'articulant autour de l'emprise ferroviaire permet la connexion avec le centre-ville.

Quartiers concernés : extrême sud de Khzema Est, Sahloul IV, Hmadet Douik, la limite Nord du quartier oued Ghnim, zone touristique et Khzema oued Blibène.

La zone universitaire autour du campus polytechnique de Sousse (commune de Kalâa Seghira) ainsi que la zone agricole située à l'ouest du nouveau quartier de Hammam Maarouf représentent les secteurs d'extension potentielle.

Le parc d'agglomération sud s'étire de de la zone sportive Mustapha Amara au littoral, le long de oued El Hallouf. Le principal quartier concerné est le quartier de Matar.

La zone agricole au sud du quartier de Matar et la sebkha représentent les secteurs d'extension potentielle.

La zone de revitalisation paysagère s'étend entre le parc d'agglomération sud et le parc d'agglomération nord sur une largeur d'environ 350m. Les quartiers concernés sont Bouhsina, la cité Ettaamir, Faculté, Boukhzar, 9 avril, Aouinet et de Oued Sidi Kacem. La cohabitation entre les tissus paysagers et urbains est

en effet indispensable pour la cohésion des quartiers. Les grandes disparités qualitatives dont souffre actuellement la ville de Sousse sont souvent dues à des déséquilibres en matière d'infrastructures urbaines et paysagères, notamment les plantations et les équipements collectifs à vocation de récréation et de proximité avec la nature.

Acteurs :

- Municipalité de Sousse et municipalités des communes riveraines,
- MEHAT, notamment la direction de l'hydrographie urbaine,
- Ministère des collectivités locales et de l'environnement,
- Ministère de l'agriculture,
- Agences nationales (AFH, ARRU suivant les secteurs),
- Lotisseurs et promoteurs privés.

Moyens :

- Profiter au maximum de la maîtrise foncière des terrains à proximité des cours d'eau,
- Inscrire dans le cahier des charges de lotissements les bases nécessaires à la réalisation des différents projets,
- Au sein du nouveau PAU, développer les outils juridiques nécessaires au maintien d'espaces agricoles et paysagers au sein de nouveaux quartiers (mesures de compensation, droit de préemption au bénéfice du domaine public, mesure de conservation du patrimoine agricole, etc.),
- Au sein du nouveau PAU, déclasser les parcelles non construites sélectionnées pour réaliser des espaces verts, du statut UA vers UV. Exproprier qu'en cas d'extrême nécessité,
- Mettre en place un budget au profit de rachats de parcelles pour réaliser les espaces verts planifiés.

Coordination avec les autres études :

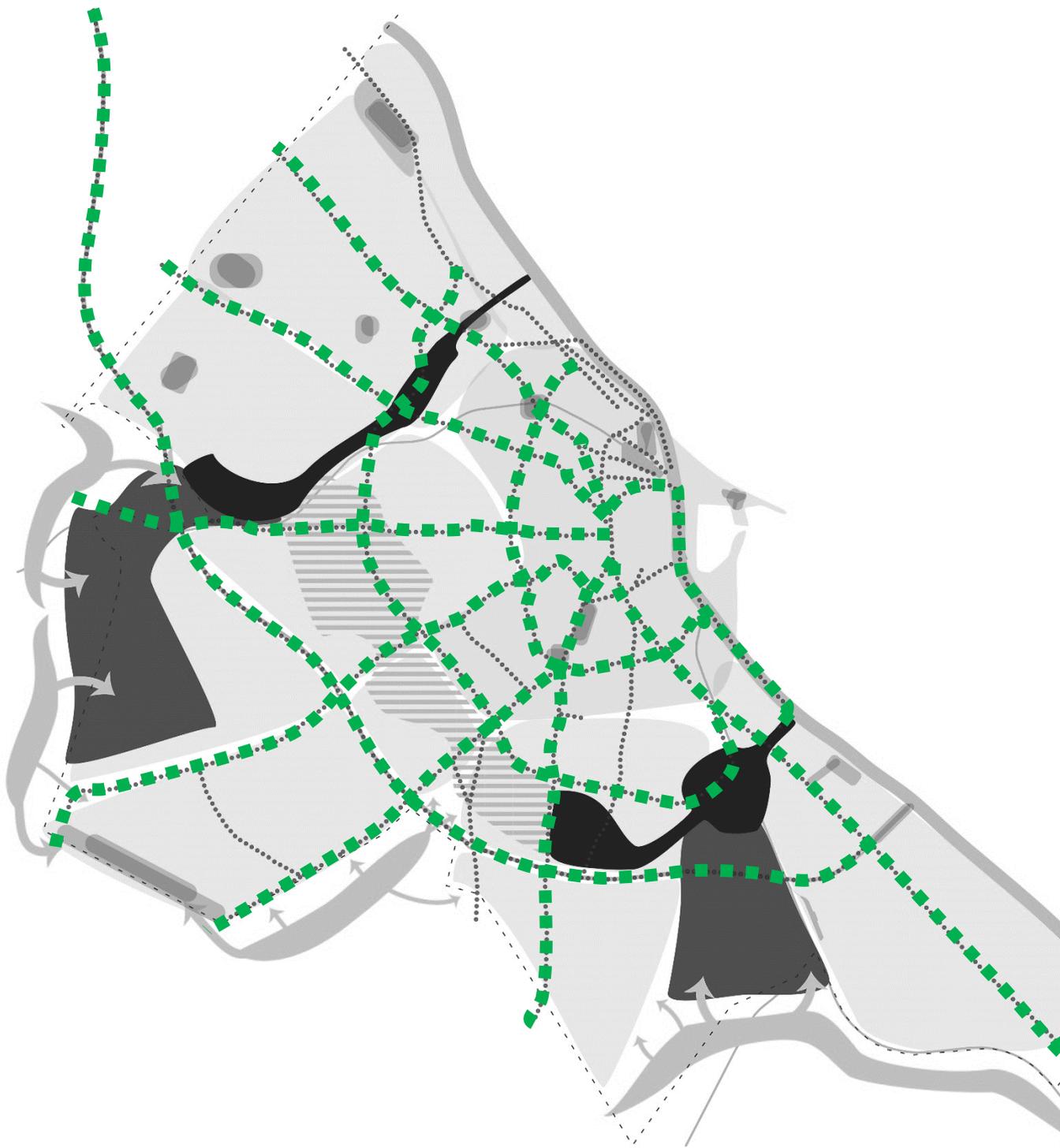
- PAU : Coordination nécessaire en ce qui concerne les nouvelles zones à définir comme zones vertes et dans les moyens de compensation choisis,
- PCS / PDU : Coordination nécessaire dans la définition du réseau de mobilité douce et de son intégration au sein du réseau général de circulation,
- Étude prospective : Coordination nécessaire concernant les moyens de réalisation d'équipements à cheval entre plusieurs communes.

Cible II : Conforter le maillage végétal de la ville à travers la végétalisation de la voirie



Principes :

Afin d'assurer un usage agréable et fonctionnel des axes structurants et transversaux, cette orientation vise à programmer leur plantation continue et planifiée. À l'heure actuelle une partie, principalement au centre-ville, de ce réseau est réalisée. Il s'agit donc de le compléter et de le diversifier. Parallèlement, cette orientation vise à déterminer de quelle manière l'emploi de végétaux peut participer à la séparation et à la sécurisation des différentes voies.



Stratégie de végétalisation

Objectifs :

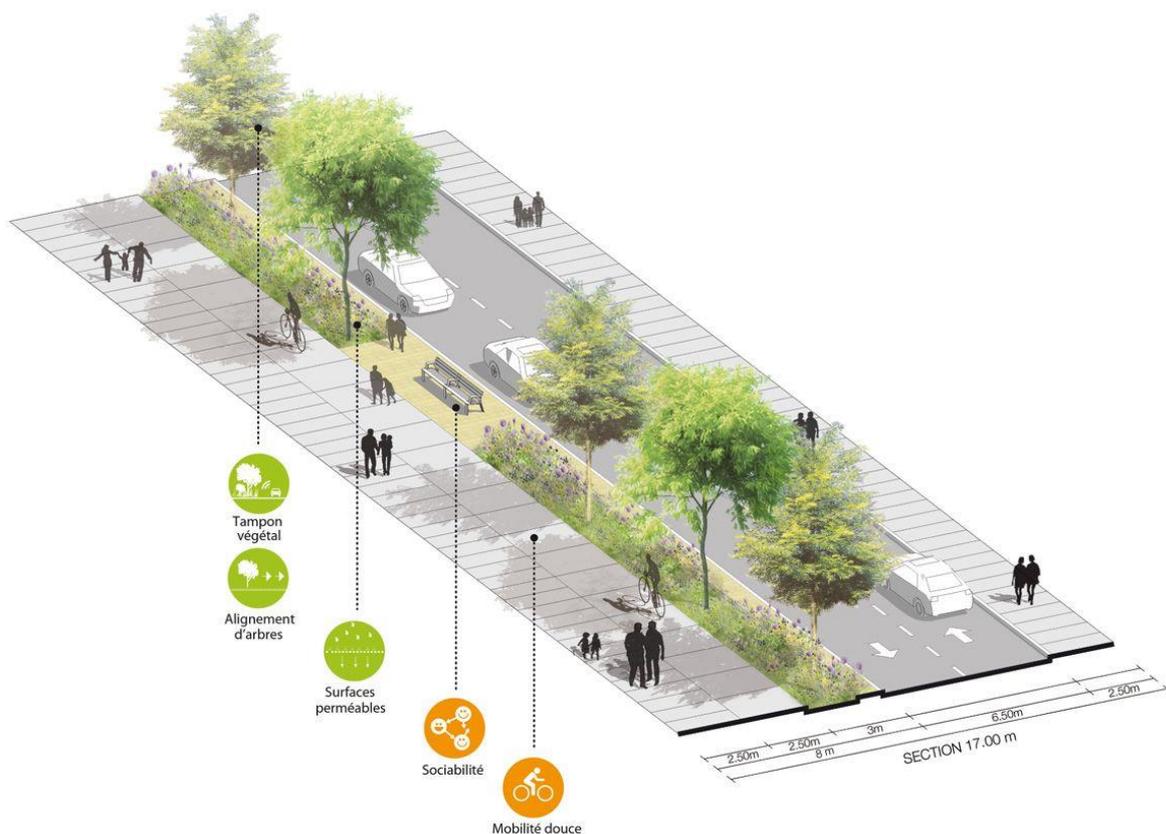
- Valoriser le potentiel du développement des tous modes de déplacement en assurant une cohérence entre les aménagements paysagers et les aménagements fonctionnels,
- Valoriser le potentiel du développement des modes de déplacement actifs en créant des conditions climatiques favorables (ombrages, mobilier urbain adapté),
- Soutenir le rôle d'espace public d'interface des axes structurants et transversaux,
- Souder le réseau d'espaces verts de la ville en végétalisant les axes les connectant.

Espaces concernés :

- Axes structurants
- Axes transversaux
- Future structure d'espace public de littoral

Acteurs :

- Municipalité de Sousse,
- MEHAT,
- Ministère des collectivités locales et de l'environnement,
- Association de riverains,
- Commerçants ou promoteurs possédant une enseigne sur un des axes.



Moyens :

- Développer une typologie de plantation adaptée aux différentes typologies de voiries et, si possible, génératrice de services écosystémiques,
- Instaurer une cohérence thématique sur certains axes structurants en fonction d'essences végétales, ou de principes de végétalisation spécifiques.



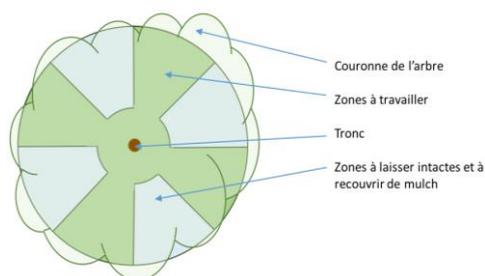
Coordination avec les autres études :

PAU : Mise en place d'une réglementation pour les aménagements des retraits et des emprises des voiries.

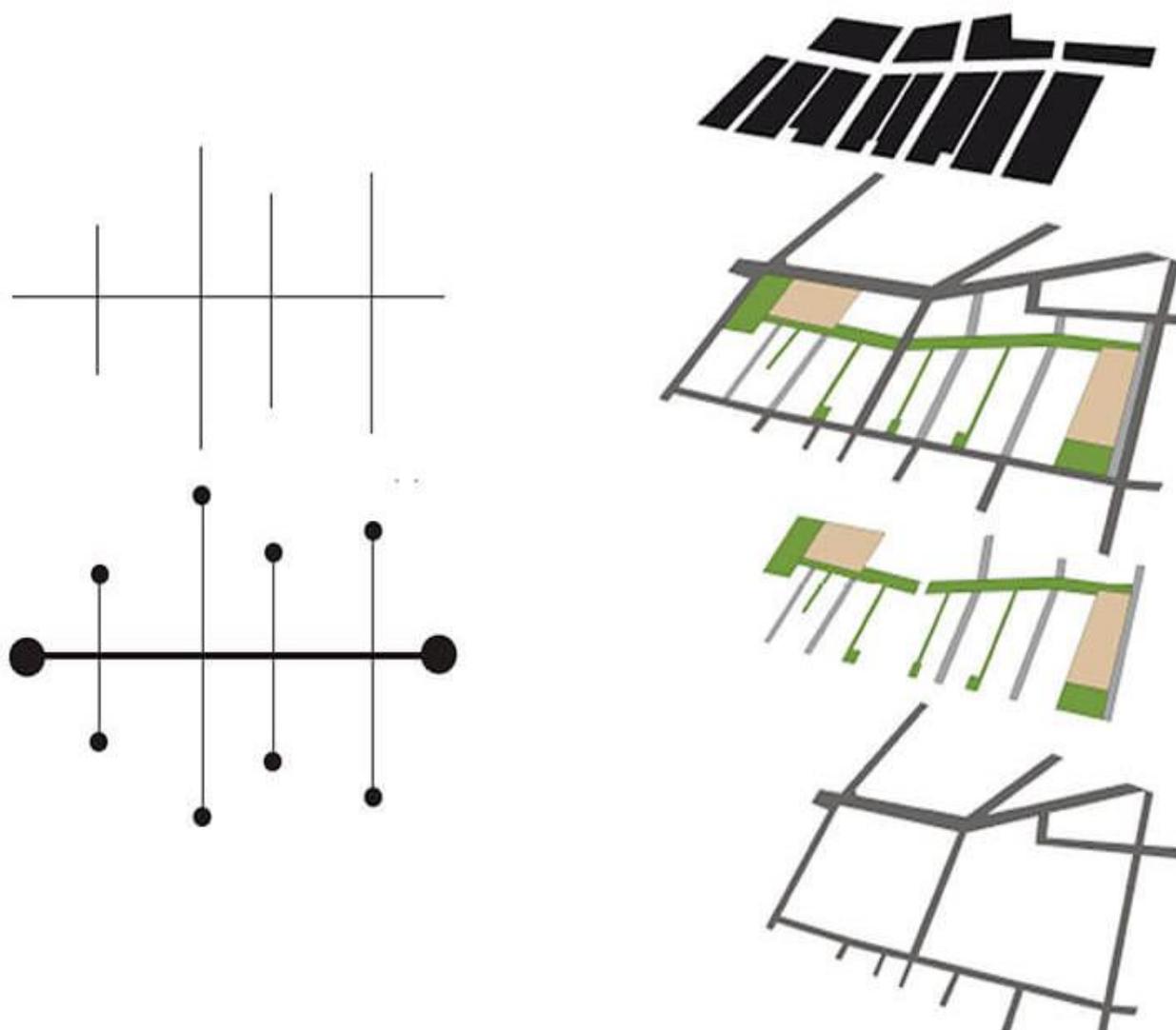
PDU/PCS : Coordination nécessaire dans le développement des profils de voiries, rôle du végétal.

Mesures particulières :

Par des opérations de requalification de la voirie ou par des plantations, requalifier l'ensemble du réseau viaire en différenciant la plantation en fonction de la typologie de voie ou par anticipation sur la création ultérieure de voies.

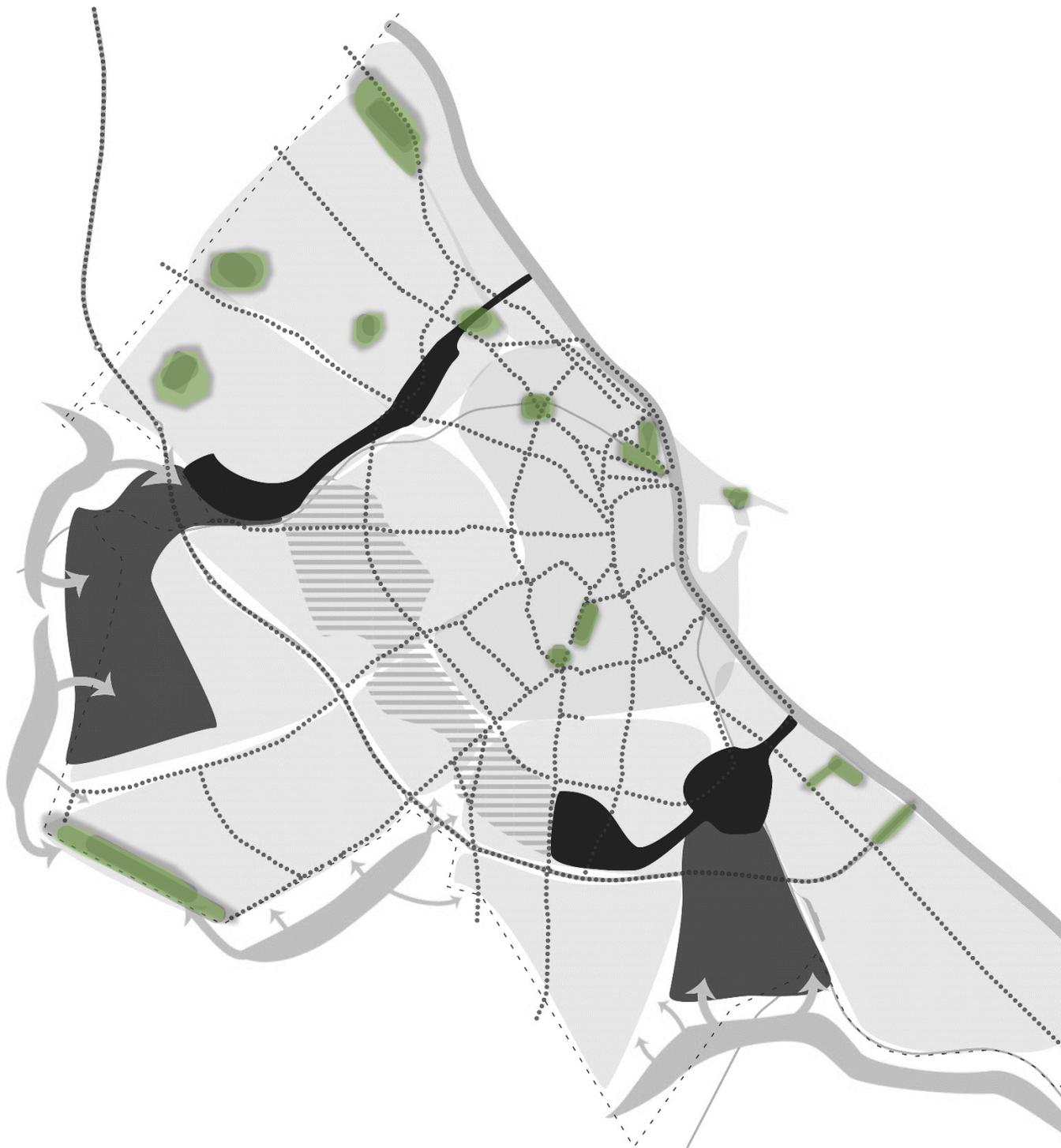


Cible III : Compléter la trame d'espaces publics paysagers de proximité



Principes :

Cette orientation vise à compléter l'armature paysagère initiée par les cibles précédentes en proposant plusieurs sites propices au développement de deux types d'espaces verts. Ces derniers viennent à la fois combler le manque d'aménagements au sein des zones éloignées des parcs d'agglomération mais également participer à la qualité urbaine et à l'ambiance de quartier.



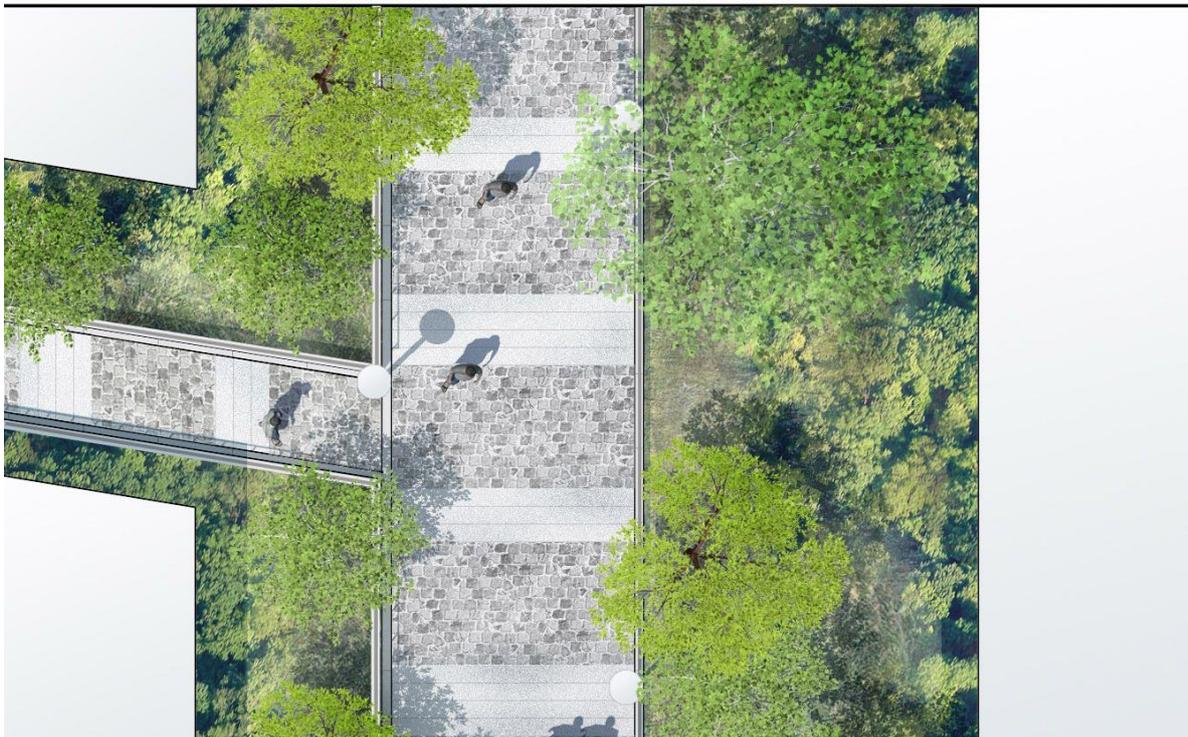
**Développement des espaces
verts de proximité**

Jardins publics

De dimensions semblables à celles du parc Boujaafar, ce type d'espace vert supporte une large gamme de fonctions et d'usages impactant fortement la qualité de vie des habitants de Sousse. En plus d'être une réelle oasis de verdure au sein de quartiers d'habitation souvent dominés par la minéralité, ces espaces verts offrent une source de services écosystémiques et un support de socialisation.



Espaces publics délaissés pouvant faire l'objet de revalorisation à l'échelle des arrondissements



Opérations ponctuelles de revalorisation des espaces publics contribuant au maillage des espaces verts

Micro espaces verts / Aménagements de proximité

D'emprise plus réduite mais plus nombreux, ce type d'espace vert vient ponctuer les espaces publics lorsque l'occasion se présente. Véritable pause végétale de quartier, les micro espaces verts participent à la vie de quartier, à son embellissement ainsi qu'à sa fraîcheur. Ce type d'espace s'apparente à celui développé au sein de la cité Riadh.



Intersections et carrefours à l'échelles des quartiers pouvant faire l'objet de végétalisation ponctuelle

Objectifs :

- Donner à l'ensemble de la ville de Sousse un caractère végétal marqué et homogène,
- Valoriser les parcelles non-construites.

Espaces concernés :

- Espaces municipaux et/ou appartenant aux domaines de l'Etat,
- Espaces privés non constructibles en accord avec les propriétaires.

Acteurs :

- Municipalité de Sousse,
- MEHAT,
- Ministère des collectivités locales et de l'environnement,
- Habitants ou groupes d'habitants,
- Association de riverains / commerçants,
- Lotisseurs et promoteurs.



Moyens :

Jardins publics :

- S'appuyer en priorité sur les parcelles dédiées à des équipements publics ou appartenant au domaine public.

Squares de quartiers :

- Espaces interstitiels non urbanisés ou non constructibles,
- S'appuyer sur les zones UVa et UVb existantes.

Pour l'acquisition des parcelles privées :

- Développer une politique de veille foncière sur les parcelles d'envergure, susceptibles d'accueillir ce type d'espace vert,
- Développer une politique communale d'acquisition foncière utilisant le droit de préemption communal (nécessite l'inscription des parcelles sélectionnées dans la révision du PAU),
- Négociation directe avec le propriétaire des parcelles sélectionnées notamment pour éviter la construction des parcelles sélectionnées.

Coordination avec les autres études :

- PAU : coordination nécessaire pour l'inscription des parcelles dédiées aux zones vertes au sein de la révision du PAU.
- PDU/PCS : coordination des zones de parking et de stationnement.

Mesures particulières :

- Offrir des espaces publics paysagers de proximité en visant l'objectif de rendre atteignable un espace vert depuis n'importe quel point de la ville à pied en moins de 10 à 15 minutes.
- Développer ces typologies d'espaces publics paysagers prioritairement au sein des quartiers sud ainsi qu'au sein des opérations de rénovation urbaine.
- Encourager les initiatives privées de plantations en fournissant une assistance technique (études sommaires et conseils pratiques) et en mettant à la disposition des fournitures : végétaux, substrats...

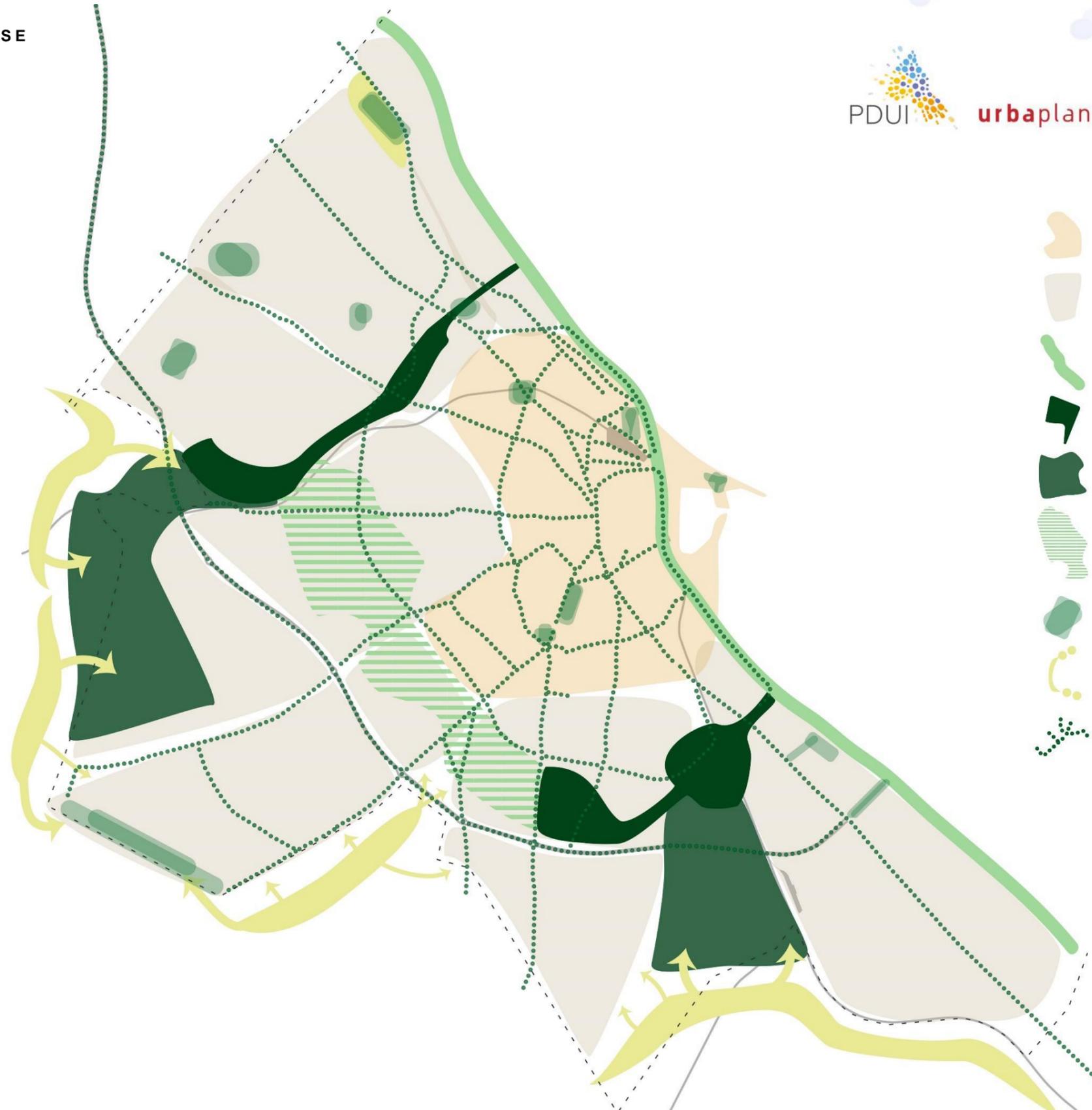
Fiche de synthèse :

VILLE DE SOUSSE
P.D.E.E.P
Stratégie verte



urbaplan

ATELIER FACILA
ARCHITECTURE D'ESPACES PUBLICS



- Centre urbain
- Quartier périphérique
- Accompagnement végétal de la promenade du littoral
- Parc d'agglomération
- Zone d'extension potentielle de parc d'agglomération
- Zone de revitalisation paysagère
- Jardin public
- Zone d'agriculture périurbaine à intégrer dans la structure paysagère de la ville
- Réseau d'alignement d'arbre

Troisième chapitre

> **Axe stratégique N°3 -**

Intégration du littoral et du réseau hydrographique au maillage d'espace public

Ce troisième axe stratégique s'attache à la réintégration du littoral dans le réseau des espaces publics de la ville. Il prévoit ainsi une structure d'espace public, le long de la bande littorale dotée d'infrastructures piétonnes et cyclables visant à valoriser le caractère public du site ainsi que son attractivité.

Parallèlement, pour renforcer le regain de lien avec les zones d'habitations, une série de voies de connexion ainsi que des aménagements en faveur des modes doux seront mis en place.

Le littoral participe depuis toujours à la richesse et à la qualité de vie des soussiens. Il constitue une part importante de l'imaginaire de la ville et de la vie du quotidien d'une grande partie de la population. Pourtant, il se voit aujourd'hui considérablement fragilisé :

Au nord, il est accaparé par les hôtels qui délimitent des secteurs semi privés et payants ; au sud, il est entièrement consacré à l'industrie. Par conséquent, la partie centrale, bien qu'étant de dimension réduite, accueille à grande peine une partie importante de la population, réduisant inévitablement sa qualité. En plus d'agir sur l'agrément du centre-ville, ce processus renforce la dynamique de fragmentation sociale déjà présente à Sousse.

Une logique à deux vitesses s'enclenche entre d'un côté les zones payantes, riches en aménagement et en services, et, de l'autre, la zone centrale et la zone sud libres d'accès mais quelque peu délaissées.

Trois cibles sont élaborées pour atteindre les objectifs de cet axe stratégique :

Cible I : Mise en place d'une continuité littorale en valorisant le Grand Paysage.

Cible II : Création d'aménagements transversaux le long des oueds en encadrant les risques d'inondations.

Cible III : Facilitation de l'accès au littoral depuis le tissu urbain en établissant la connexion publique de la nouvelle centralité de bord de mer.

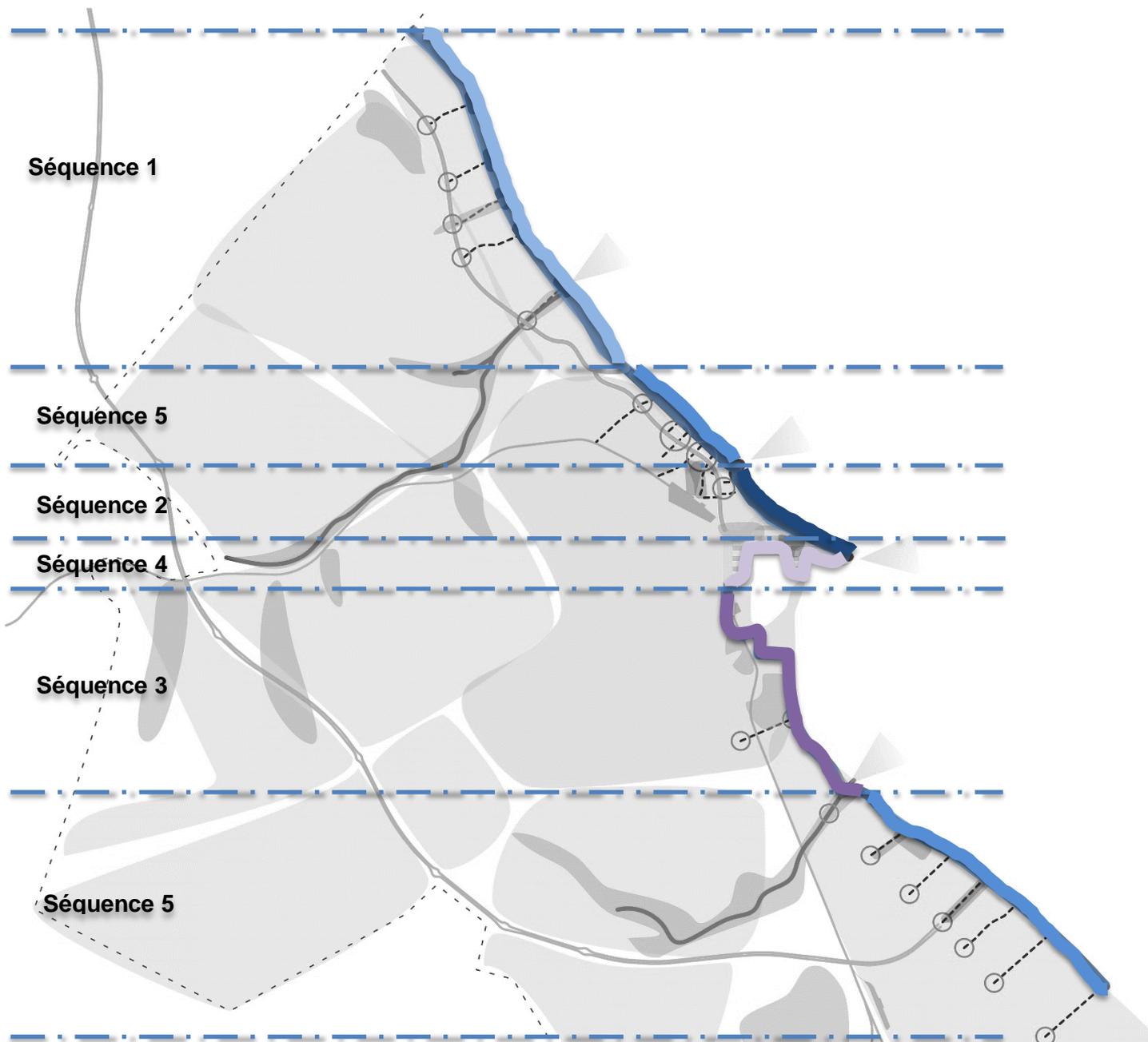
Cible I : Mise en place d'une continuité littorale en valorisant le Grand Paysage



Principes :

Cette cible majeure et fondamentale pour le contexte paysager et naturel soussien s'articule autour de six principes :

- 1- Développer et aménager une structure d'espace public de littoral continue, accessible et fonctionnelle le long de la bande côtière de la commune,
- 2- Assurer le droit des habitants de profiter de la bande côtière gratuitement et confortablement via l'établissement d'une charte d'occupation de la plage,
- 3- Permettre la déambulation piétonne et cyclable le long du littoral,
- 4- Développer un langage de matérialité commun (revêtements - mobilier urbain - végétalisation - éclairage),
- 5- Mettre en valeur les promontoires paysagers comme site d'observation du Grand Paysage, comme lieu de rencontre et de pratique du sport,
- 6- Préserver le patrimoine naturel côtier.



Reconquête et développement du littoral



- Séquence 1 : S.B. HÔTELIÈRE
- Séquence 2 : S.B. HISTORIQUE
- Séquence 5 : S.B. RÉSIDENTIEL
- Séquence 3 : S.U. CENTRALE
- Séquence 4 : S.U. INDUSTRIEL

L'infrastructure côtière décrite dans cette cible se décline en cinq séquences successives. Bien que chaque séquence se distingue des autres par ses propres caractéristiques, elles partagent aussi un certain nombre de traits communs.

Séquence 1 : *Balnéaire touristique*

- Récupérer une épaisseur du domaine public entre les installations hôtelières et l'eau pour y aménager un cheminement continu, esthétique et confortable,
- Accorder ce nouvel aménagement tant avec la déambulation piétonne qu'avec les activités balnéaires,
- En étroite concertation avec le PAU, œuvrer à mettre en place une réglementation efficiente pour l'occupation temporaire du littoral : plages aménagées, baignade, sports & loisirs, cafés & restaurants.



Séquence 2 : *Balnéaire historique*

- Valoriser les aménagements et les commerces existants à travers la végétalisation, la pacification et la requalification du secteur,
- Reconnecter la Corniche Boujâafar avec la plage Hadrumète,
- Valoriser le caractère unique du secteur à travers la pacification du réseau routier et la priorisation des modes doux,
- Retrouver le lien existant autrefois entre le jardin Boujâafar et la Corniche Boujâafar,



Séquence 3 : *Urbaine centrale*

- Valoriser les aménagements, les commerces et les activités existantes à travers la requalification du secteur,
- Valoriser le caractère unique du secteur à travers la pacification du réseau routier et la priorisation des modes doux,
- Requalification de l'ancienne voie de chemin de fer en piste cyclable (cf : Axe stratégique N°1),
- Libération et valorisation de points de vue / perspectives particulier(ères) sur le grand paysage.



Séquence 4 : Urbaine industrielle

- Développer un cheminement à destination des modes doux le plus protégé possible du flux routier,
- Assurer les usages sportifs et récréatifs du tronçon pour les riverains et les travailleurs de la zone industrielle,
- Assurer la continuité entre la séquence urbaine centrale et la séquence balnéaire résidentielle.



Séquence 5 : Balnéaire résidentielle sud

- Assurer une épaisseur du domaine public entre les habitations et l'eau pour y aménager un cheminement continu, esthétique et confortable,
- Inclure le transit piéton et cyclable au sein du nouvel aménagement,
- Assurer la cohabitation entre l'activité de transit, la déambulation et les activités de plage,
- En s'appuyant sur la faible densité de construction, développer lorsque cela s'avère opportun des « parcs paysagers de littoral » assurant à la fois les services écosystémiques et l'animation du sud de la ville,
- Assurer la préservation du patrimoine naturel du secteur.



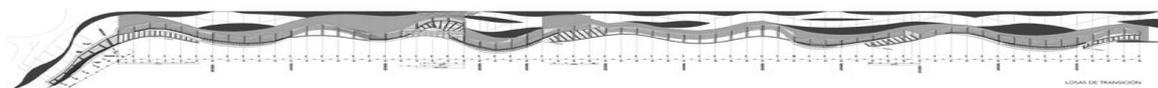
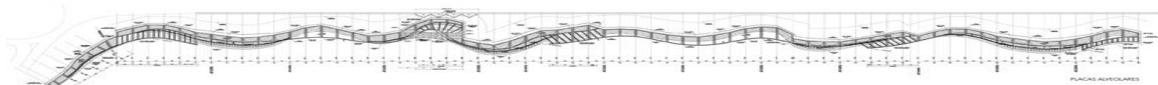
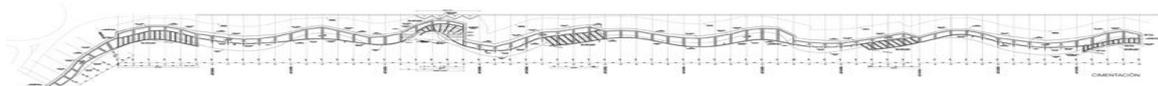
Cible II : Création d'aménagements transversaux le long des oueds en encadrant les risques d'inondations



Principes :

Cette cible mise en exergue lors de la phase I « Diagnostic et orientations » s'articule autour de trois principes :

- 1- Mettre en place un aménagement destiné aux modes doux le long des cours d'eau permettant de parcourir les oueds de façon sécurisée et confortable (Route touristique vers campus universitaire),
- 2- Lancer une campagne de dépollution des oueds,
- 3- Assurer ces nouveaux aménagements face au danger de débordement et d'inondations lors de fortes précipitations.



Aménagement des berges des cours d'eau



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.

D'autres part, 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 »⁽¹⁾.

1- *PDUI de la ville de Sousse : Plan directeur des espaces publics /*
Tâche I : Diagnostic et Orientations – octobre 2020



Cible III : Facilitation de l'accès au littoral depuis le tissu urbain en établissant la connexion publique de la nouvelle centralité de bord de mer



Principes :

Cette dernière cible très demandée par les citoyens de la ville s'articule autour de trois principes :

- 1- Valoriser les tronçons permettant de joindre le front de mer depuis un axe structurant, notamment la route Touristique. Cette mise en valeur passe par :
 - la création de parking à l'intersection entre ces tronçons et les axes structurants concernés,
 - l'interdiction aux TIM de parcourir ces cheminements et installations de parkings de proximité,
 - le développement d'un langage commun des matérialités,
 - l'installation de parkings vélo.
- 2- Aménagement de franchissements sécurisés des axes structurants au niveau des tronçons d'accès à la plage,
- 3- Assurer la connexion de ces tronçons avec les axes transversaux.



**Aménagement des accès
publics vers le littoral**



La mise en valeur et la reconquête du littoral passe inéluctablement par la réhabilitation des accès publics vers la plage.



Les accès vers la plage doivent faire l'objet de projets thématiques tenant compte du potentiel et des besoins de chaque pénétrante Est – Ouest.



Vitrines de l'aménagement balnéaire et symboles de la réappropriation du littoral par les soussiens, les accès vers la plage devront obéir aux nouveaux paramètres de la mobilité : parkings pour les deux-roues, piétonnisation, végétalisation...



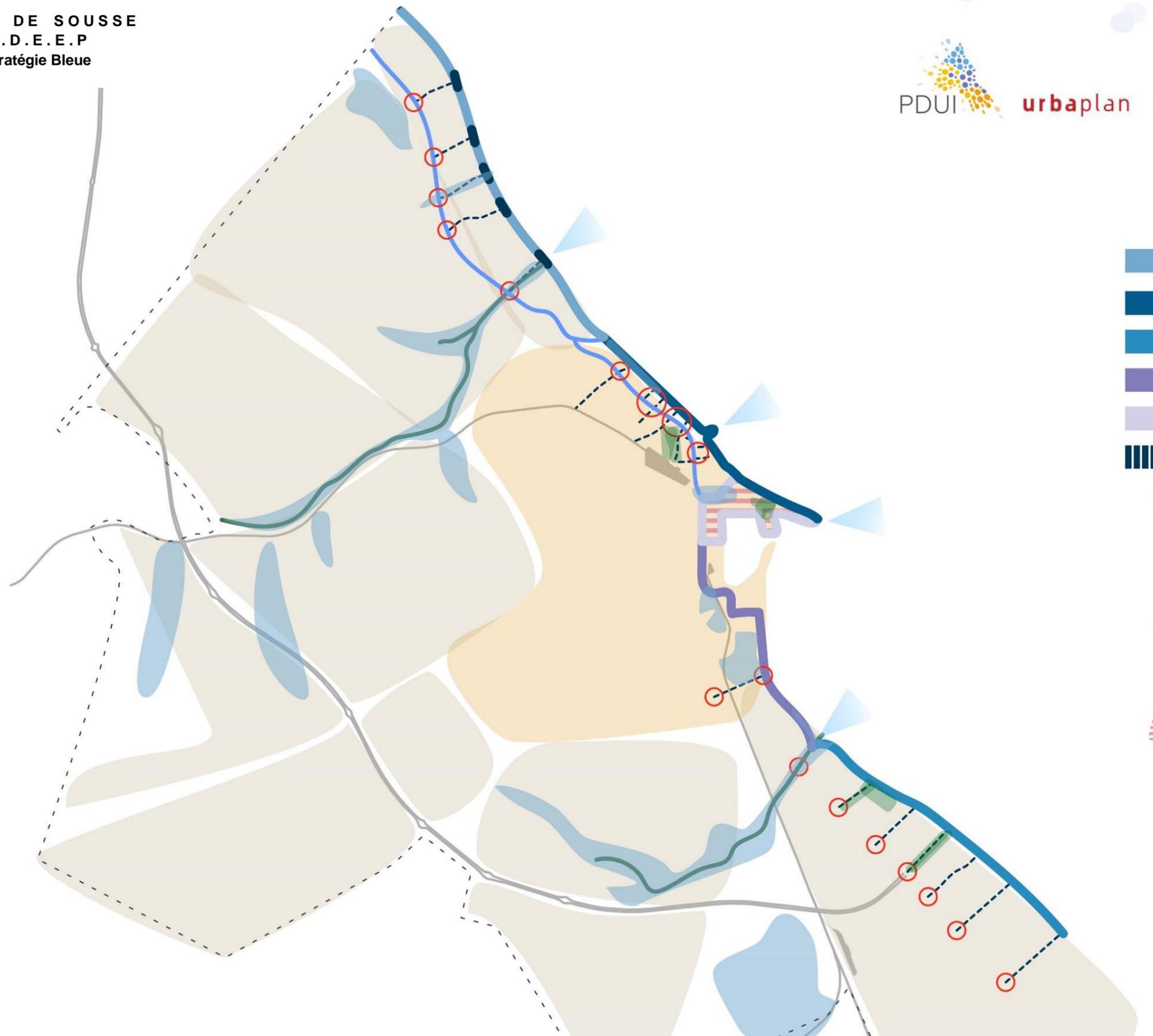
Fiche de synthèse :

VILLE DE SOUSSE
P.D.E.E.P
Stratégie Bleue



urbaplan

ATELIER FACILA



- Séquence 1 : S.B. HÔTELIÈRE
- Séquence 2 : S.B. HISTORIQUE
- Séquence 5 : S.B. RÉSIDENTIELLE
- Séquence 3 : S.U. CENTRALE
- Séquence 4 : S.U. INDUSTRIELLE
- Priorité d'accès MD au littoral
- Aménagement du delta de l'accès au littoral
- Parc de littoral
- Zone de franchissement MD
- Promontoire vers le Grand Paysage
- zone à risque d'inondation à intégrer au sein des projets d'EP
- Future centralité à connecter à la structure d'Ep du littoral

Conclusion générale :

La deuxième phase du PDEP qui s'attache à la stratégie et à la planification des espaces publics a été menée sur une durée relativement longue par rapport au planning global des études du PDUI. Des concertations et des workshops ont pu être menés avec les autres équipes en charge des thématiques de l'urbanisme et de la mobilité. Ainsi, les stratégies d'élaboration du plan directeur des espaces public ont été confrontées aux visions d'ensemble conformément à la stratégie mise en place pour l'élaboration du PDUI.

Il ressort du développement des trois axes thématiques élaborés dans cette deuxième phase, et ayant chacune mis en exergue trois cibles opérationnelles, qu'un certain nombre de sites et de thématiques cristallisent des intérêts multiples. En effet, comme le montre bien la fiche de synthèse générale (ci-après, page 90), l'hypercentre, la corniche, les abords de la médina, les quartiers historiques de Gabadji, les berges de Oued Blibène font l'objet de plusieurs cibles abordant des stratégies différentes.

Les deux lectures possibles

La présente étude des axes stratégiques du PDEP peut se prêter à deux lectures. La première, fidèle à la méthodologie d'approche qui consiste dès le départ à analyser les espaces publics de la ville selon une grille composée de trois critères majeurs : La mobilité, le maillage des espaces verts, et enfin, l'accès au littoral. Cette première approche, en phase avec les conclusions de la première étape du diagnostic, nous permet de passer en revue l'ensemble des problématiques liées aux espaces publics et d'esquisser des modes opératoires concrets pour la prochaine étape du PDEP.

Une deuxième lecture consiste à superposer les grilles d'analyses et d'en faire ressortir des enjeux et des problématiques opérationnelles directement rattachés à des lieux géographiques, et non pas seulement à des thématiques tel que le suggère la première lecture.

Ce sont les deux lectures qui nous intéressent dans cette conclusion car elles permettent justement ce croisement des informations et offrent au final la possibilité d'aboutir très concrètement à des opérations d'ensemble fortement louables pour la commune de Sousse.

Des projets plutôt que des recommandations

Au fil de l'évolution des études du PDEP et compte tenu des rapports privilégiés qui se sont installés avec le comité de pilotage, certains élus municipaux et aussi les autres acteurs œuvrant pour le PDUI, il ressort très clairement que certaines problématiques ont vu naître des projets concrets. Effectivement, alors que la première étape du diagnostic faisait apparaître des dysfonctionnements au niveau des espaces publics, elle dévoilait aussi des lieux à fort potentiel mettant en relief des enjeux thématiques que nous avons pu retranscrire au cours de cette deuxième étape de l'étude.

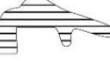
Enfin, il faut souligner que l'amorce de la révision du plan d'aménagement urbain (PAU) a suscité un intérêt accru des différents acteurs de la ville pour des problématiques tangibles et s'inscrivant dans des démarches opérationnelles sur le court et le moyen terme.

La pression de la population

Un fait sociologique majeur a été révélé durant la pandémie mondiale : Les citoyens sont très liés à leurs espaces publics. Ce fait a été particulièrement confirmé au cours de la première vague de la Covid où les soussiens ont investi l'espace public (printemps 2020). Fait inhabituel et rare pour la ville de Sousse où la voiture est légion, les voies structurantes de la ville se sont transformées en gigantesques rues piétonnes, laissant la place aux citoyens de s'adonner à la marche et à la bicyclette en toute sécurité. Les citoyens ont aussi pris conscience de l'aspect très rudimentaire de leurs trottoirs et du mobilier urbain. Avec la reprise de la circulation à l'été 2020, le nombre de vélos et de piétons n'a cessé d'augmenter au centre-ville et tout au long du littoral laissant apparaître très cruellement le manque d'espaces publics et leur inadaptabilité face aux exigences de la population.

Fiche de synthèse générale :

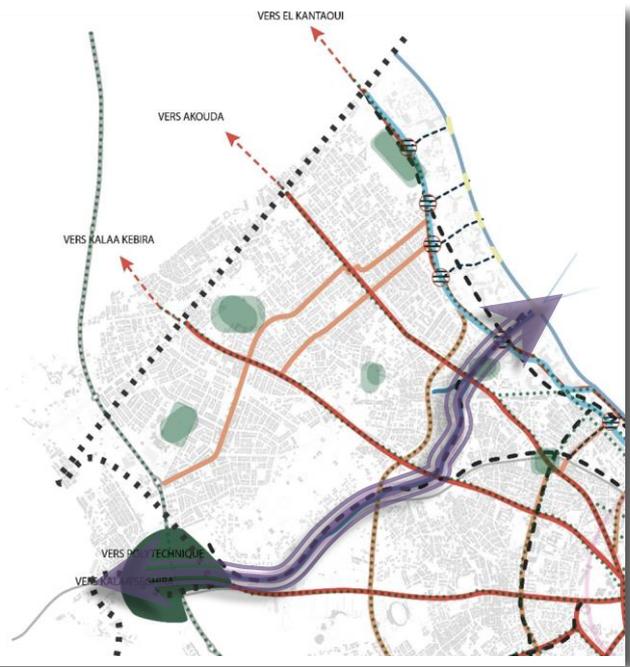


-  Requalifier les espaces publics d'axe structurant
-  Requalifier les espaces publics d'axe transversal
-  Requalifier les espaces emblématique
-  Créer une piste piétonne et cyclable aux accès du littoral
-  Aménager une voie cyclable séparée de la voie piétonne au fil du littoral
-  Aménager le littoral
-  Aménager l'accès au littoral
-  Promontoire vers le Grand Paysage
-  Future centralité à connecter à la structure d'Ep du littoral
-  Aménager une voie piétonne et cyclable sécurisé le long des oueds
-  Requalification des Oueds
-  Créer et aménager une piste cyclable
-  Zone de franchissement MD
-  Créer un accompagnement végétal de la promenade du littoral
-  Zone d'extension potentielle de parc d'agglomération
-  Aménager le réseau d'alignement d'arbre
-  Jardin public Parc de littoral

Le grand parcours urbain de Blibène : consiste en l'aménagement progressif des berges de l'oued situé au centre de problématiques urbaines à forts enjeux stratégiques. Cet aménagement peut faire l'objet de plusieurs modes opératoires en cohésion avec le PAU en cours de révision.

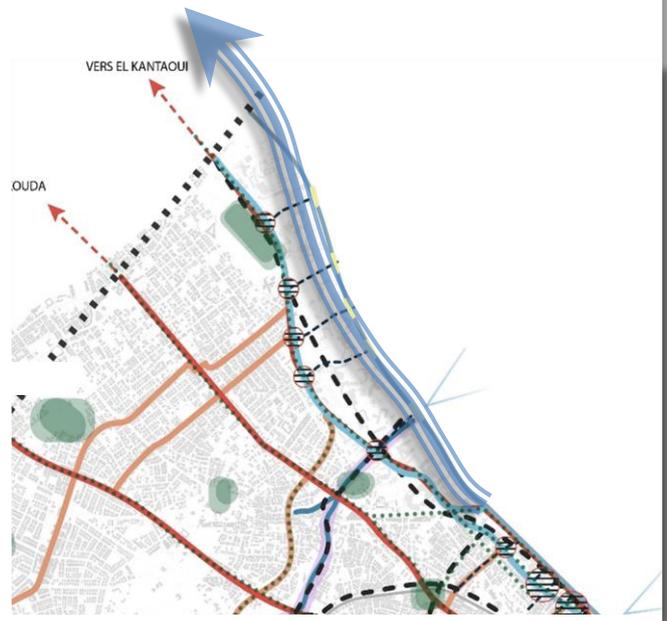
La superposition des axes stratégiques démontre aussi un enjeu de mobilité important et consistant en une jonction Est / Ouest (piétonne et cyclable) permettant d'articuler la zone du campus universitaire avec le littoral. Longeant les quartiers à forte densité de *Sahloul* et ceux nécessitant une importante restructuration (*Houmet El Oued*), ce parcours offre aussi des séquences paysagères naturelles d'une extrême richesse.

Ce projet est aussi une occasion privilégiée d'introduire les parcours cyclables au cœur de la cité en toute sécurité et d'amorcer ainsi une nouvelle stratégie de mobilité douce selon les grandes lignes élaborées dans le premier chapitre de cette étude.



Oued Blibène : Enjeu de connexion Est / Ouest

La promenade sur le littoral constitue l'un des enjeux majeurs du plan directeur des espaces publics. La genèse de cet axe piéton de première importance aura un impact sur le fonctionnement des unités hôtelières concernés par ce projet. En concertation avec les professionnels du secteur du tourisme et la municipalité de Sousse, ce projet de prolongement naturel de la corniche de Boujaâfar suscitera aussi un intérêt économique certain dans le cadre d'une redistribution des enjeux liés au caractère balnéaire de la ville et de sa stratégie en matière de tourisme. Le PDEP aurait alors comme mission fondamentale de proposer une spatialité adéquate à chaque fonction et de cerner les particularités de chaque tronçon en fonction de ses spécificités : plages aménagées, connections entre le littoral et les cheminements d'accès Est / Ouest, activités liées à la restauration et aux loisirs...



La reconquête du littoral

Les projets de piétonnisation du centre-ville sont des belles opportunités pour réconcilier le citoyen avec ses espaces publics. Néanmoins, ces études doivent être menées en étroite concertation avec la révision du PAU et les études du PCS. La piétonnisation peut revêtir plusieurs formes (pérenne ou saisonnière) ; elle peut prendre naissance sur l'axe de l'avenue Habib Bouguiba en liaison avec les abords du parc Boujaâfar (en cours de requalification) pour englober les tissus urbains avoisinants (rue Victor Hugo, rue de Carthage...). La plage d'Hadrumète est aussi une thématique très précieuse pour la requalification du centre-ville, son prolongement le long de la grande jetée Est



La piétonnisation du centre-ville

La pacification de l'îlot hôtelier désaffecté de la corniche Boujaâfar présente un intérêt crucial pour l'équilibre du centre-ville, son articulation avec la mer et aussi la régénérescence urbaine tant attendue du quartier de la corniche de Sousse. Cet enjeu ressort très clairement du workshop élaboré avec l'équipe en charge de la révision du PAU. Le principe d'une zone d'aménagement concertée semble trouver un écho favorable, auquel cas le PDEP pourrait assumer un rôle essentiel pour la définition d'un plan d'ensemble offrant à la « vitrine balnéaire » de la ville une toute autre image, plus proche du mode de vie des soussiens et plus rentable pour les promoteurs touristiques concernés par le patrimoine foncier en souffrance.

Des projets d'une telle envergure dépassent clairement des prérogatives d'un PDEP de par leur ambition, la multitude des acteurs concernés et l'interdisciplinarité requise pour des opérations urbaines à cette échelle de la ville.

Pourtant, c'est à travers les différentes présentations des deux premières phases du PDEP que les décideurs de la ville (techniciens et élus) semblent avoir trouvé un terrain favorable au dialogue et à la concertation sur les thématiques et les enjeux de la ville de demain.

C'est ainsi que le programme de développement urbain intégré à travers ses quatre composantes abordées en parallèle ambitionne d'aboutir à des résultats opérationnels et concrétisables dans un futur proche. Si le lancement au printemps 2021 des travaux de requalification du parc Boujaâfar est considéré par beaucoup comme un « symbole fort du PDUI », cela laisse présager que l'avenir de notre ville est vraisemblablement tourné vers l'espace public et la volonté des soussiens de vivre-ensemble.

La troisième et dernière phase du PDEP définira avec plus de précisions les fondements des projets à concevoir à travers des cadrages rigoureux.

Le plan distinguera notamment :

- La nature précise de chaque opération : requalification totale ou adaptations.
- Le phasage des opérations qui sera retranscrit dans un planning d'ensemble identifiant également les interactions avec des actions connexes.
- L'identification des acteurs en lien avec la composante mobilité et le futur PAU en cours de révision.



La pacification de l'îlot hôtelier de la corniche

Bibliographie :

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". Métroptole 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 référence 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.

<https://www.gettyimages.fr/>