



UMAB  
Université Mostaganem  
Abdelhamid Ibn Badis

UNIVERSITE ABDELHAMID IBN BADIS DE MOSTAGANEM  
FACULTE DES SCIENCES ET DE LA TECHNOLOGIE  
DEPARTEMENT D'ARCHITECTURE

N° D'ORDRE ...../2011

**MEMOIRE**

PRESENTE POUR OBTENIR

LE DIPLOME DE MAGISTER  
SPECIALITE : ARCHITECTURE  
OPTION : BATIMENTS ET TERRITOIRES DURABLES

PAR

**MOUMENE ASMAA**

**LE TROTTOIR, ESPACE DURABLE A USAGES MULTIPLES :  
CAS DE LA VILLE DE MOSTAGANEM**

SOUTENU LE : 02 - 06 - 2011 DEVANT LE JURY COMPOSE DE :

PRESIDENT	- BOUHAMOU NASREDDINE	MCA	UMAB
EXAMINATEURS	- BENKOULA MOHAMED EI HABIB	MCB	USTO
RAPPORTEUR	- BRAHIMI KOUIDER	PR	USTO
CO-RAPPORTEUR	- HIMOURI SLIMANE	MC A	UMAB

# Table des matières

Liste des figures	III
Remerciement	V
Résumé - summary - ملخص	VI

---

## **Introduction générale** **1**

- 1 Problématique
  - 2 Hypothèses de recherche
  - 3 Présentation de l'espace étudié
  - 4 Méthode et outils de l'étude
- 

## **Partie 1 : De l'espace public en général, des trottoirs en particulier** **6**

### **Introduction**

#### **Chapitre I : L'espace public**

- I.1 L'espace public métaphorique versus matériel
- I.2 Enjeux des espaces publics

#### **Chapitre II : Le trottoir**

- II.1 Historique des trottoirs
- II.2 Trottoir, un espace public, un espace durable
- II.3 Fonctionnalités et usages publics des trottoirs

### **Conclusion**

---

## **Partie 2 : Le trottoir espace de l'usage public** **38**

### **Introduction**

#### **Chapitre I: La qualité d'usage des espaces publics trottoirs**

- I.1 Le confort et la cohabitation des usagers
- I.2 Paramètres d'usage de l'espace public trottoir

#### **Chapitre II : Etudes empiriques sur les espaces publics urbains**

- II.1 Etudes sur le fonctionnement et les usages des espaces publics urbains
- II.2 Méthode d'évaluation de la qualité d'usage de l'environnement piétonnier

### **Conclusion**

### **Partie 3 : Les trottoirs de Mostaganem, des espaces publics différenciés**

**62**

#### **Introduction**

#### **Chapitre I : Mostaganem, présentation et évolution de la ville**

- I.1 La région et la population de la ville
- I.2 Le développement urbain de la ville
- I.3 Les rues et routes de Mostaganem

#### **Chapitre II : Les trottoirs de Mostaganem**

- II.1 Largeurs et aménagement permanent des trottoirs
- II.2 Types et hiérarchie des usages, des pratiques et des conflits

#### **Conclusion**

---

### **Partie 4 : Les trottoirs du centre-ville de Mostaganem**

**84**

#### **Introduction**

#### **Chapitre I : Le centre-ville, ses rues et ses trottoirs**

- I.1 Le fonctionnement du centre
- I.2 Forme et fonction des rues du centre
- I.3 Les trottoirs et leurs usages

#### **Chapitre II: Evaluation de la qualité des trottoirs du centre-ville**

- II.1 Les sections d'étude
- II.2 Interaction espaces - usagers - habitants limitrophes

#### **Conclusion**

---

### **Conclusion générale**

**110**

---

Références bibliographiques

Annexes

# Liste des figures

## Figures

A	: La zone étudiée de la ville de Mostaganem	3
1.1	: Réseau des espaces publics urbains	8
1.2	: La relation étroite entre les rues, les places et l'espace intérieur des édifices publics attenants de la Rome médiévale	9
1.3	: Citation de R.Rogers sur le rôle sociale de l'espace public	12
1.4	: Principes stratégiques pour un urbanisme durable	14
1.5	: Exemple d'un boulevard urbain	15
1.6	: Trottoirs de "karum de kultepe" au centre de l'Anatolie (Turquie)	17
1.7	: Trottoirs et « passages protégés », rue de Pompéi, Italie, l'an 100	18
1.8	: Les trottoirs de Chicago (1860)	19
1.9	: Profil en travers illustrant l'organisation des fonctions dans la voirie au 19 <sup>ème</sup> siècle	20
1.10	: Le règne de l'automobile traduit par l'emprise de la circulation mécanique illustré dans le guide « 101 voiries urbaines » de 1975	20
1.11	: Relation entre type de circulation, formes urbaines et forme de la voie (Par Robert Lang)	21
1.12	: La voirie en tant qu'espace public partagé entre usagers divers	22
1.13	: Les places-trottoirs.	25
1.14	: Canalisation des piétons	27
1.15	: Traversée des piétons au carrefour de Shibuya aux Japon	28
1.16	: Affiche de 1937 de la Work Progress Administration visant à inciter les piétons à ne pas traverser là où ils n'en ont pas le droit	28
1.17	: Exemples de trottoirs traversant	30
1.18	: Avancée de trottoirs formant une chicane (rue résidentielle)	30
1.19	: Trottoir utilisé par les piétons et les cyclistes	30
1.20	: Peinture, Van Gogh « Terrasse du café le soir »	34
1.21	: Bouches d'égout de Sao Paulo, Brésil	36
1.22	: « Sidewalk art ».	36
2.1	: L'ellipse corporelle d'un piéton	39
2.2	: Hauteur libre minimale d'un cheminement piétonnier	39
2.3	: Dimensions spatiales pour les usagers des appareillages pour personne à mobilité réduite	39
2.4	: Besoin des piétons en champs visuel dégagé	40
2.5	: Bateaux de trottoir	40
2.6	: Abaque de détection d'obstacles bas et détection des obstacles à canne longue	41
2.7	: Les ressauts des trottoirs	41
2.8	: « Auto congestion » des piétons	44
2.9	: Aménagement en zones du trottoir	45
2.10	: Exemple d'aménagement de zones spécialisées	46
2.11	: Exemple d'aménagement d'un arrêt de bus	47
2.12	: Exemple d'aménagement d'un café terrasse	48
2.13	: Dimensionnement type des stands et des largeurs de rues à respecter	49
2.14	: Chemin piétonnier temporaire	49
2.15	: Exemple d'aménagement d'un trottoir muni de dispositif de stationnement pour les cycles	50
2.16	: Exemple d'analyse de la voirie comme lieu de la mobilité (pôles générateurs de déplacement et flux pédestre journalier)	53
2.17	: Reconnaissance de la totalité des activités de liaison et de place de la rue en intégrant les conventionnels plans d'occupation du sol et ceux de la voirie	56
2.18	: Les facteurs utilisés pour la définition du niveau de service d'un cheminement piétonnier	58
2.19	: Niveau de service des trottoirs extrait du Highway Capacity Manual, 2009.	59

3.1 : Les types de communes de Mostaganem	63
3.2 : Les quartiers de la ville de Mostaganem 1833	64
3.3 : La ville durant l'occupation française	65
3.4 : La ville après 1962 (lotissements et ZUHN)	65
3.5 : Les rues escaliers de Tigditt	66
3.6 : Trottoir inexistant ou réduit.	66
3.7 : Trottoir avec seulement une bordure	67
3.8 : Trottoir dissocié des bâtiments adjacents	67
3.9 : Les trottoirs arborés de la ville	71
3.10 : Largeurs des trottoirs de la ville de Mostaganem	72
3.11 : Les profils des piétons de la ville de Mostaganem	73
3.12 : Exemple d'étals observé dans une rue artérielle	74
3.13 : Pratique de l'observation	75
3.14 : Discussions et jeu sur les trottoirs	75
3.15 : Dépôts de matériaux de constructions	76
3.16 : Le stationnement sur les trottoirs	77
3.17 : L'attente sur les trottoirs	78
3.18 : Terrasses- café et terrasse-restaurant de trottoir	78
3.19 : Le commerce de rue	79
3.21 : Activités professionnelles pratiquées sur les rues et les trottoirs de la ville	80
4.1 : Principaux services et équipements publics générateurs de déplacements et d'activités riveraines	85
4.2 : Profils des rues du centre ville	86
4.3 : Lieux de concentration de différents types d'usages économiques du centre-ville	86
4.4 : Classement fonctionnel des voies du centre-ville	86
4.5 : Largeur des trottoirs du centre ville	87
4.6 : Des saillies caractéristiques du centre ville	88
4.7 : Types d'occupations fréquentes des trottoirs	89
4.8 : Localisation et catégorie des rues comprenant les sections d'étude	94
4.9 : Variété des commerces et des services des trois rues d'étude	95
4.10 : Limite et localisation des sections d'étude.	95
4.11 : Le trottoir 1 et son interface avec le cadre bâti	99
4.12 : Le trottoir 2 et son interface avec le cadre bâti	100
4.13 : Le trottoir 3 et son interface avec le cadre bâti	100
4.13 : Le trottoir 4 et son interface avec le cadre bâti	101
4.14 : Les trottoirs 5 et 6 et leurs interfaces avec le cadre bâti	102
4.14 : Les trottoirs 7et 8 et leurs interfaces avec le cadre bâti	103
4.16 : Obstruction courante de la circulation dans le trottoir de la section 5	105
4.17 : Types d'obstructions communes dans tous les trottoirs : sociabilité et usages économiques	107
4.18 : Manque d'aménagement pour le repos et le stationnement des motocycles	108
<b>Tableau</b>	
2.1 : Quelques mesures déterminant l'accessibilité de l'espace public	54

## Remerciement

Je remercie tout d'abord Dieu, pourvoyeur de l'inspiration et de la force, et sans lequel je n'aurais jamais pu achever ce travail ni vivre cette expérience.

Je remercie monsieur BOUHAMOU Nasreddine maitre de conférences à l'université de Mostaganem pour avoir accepté de présider le jury.

Mes remerciements s'adressent également à monsieur HIMOURI Slimane maitre de conférences à l'université de Mostaganem pour avoir accepté d'être le co-rapporteur de mon mémoire. Je remercie également monsieur BENKOULA Mohamed El Habib maitre de conférences à l'USTO pour avoir bien voulu juger cette recherche.

Je tiens à remercier monsieur BRAHIMI Kouider, professeur à l'USTO pour avoir accepté de diriger ce travail, pour sa patience et pour ses conseils et ses encouragements. Je suis particulièrement reconnaissante envers monsieur MESSAHEL Abdellah, maitre de conférences à l'USTO pour sa disponibilité et sa confiance ainsi que pour son aide précieuse et ses remarques pertinentes. Ce mémoire n'existerait pas sans leur bienveillance et leur générosité.

Je dois beaucoup à tous ceux qui ont participé à mes investigations et enquêtes. Je tiens à remercier mon frère Amine, avec qui j'ai sillonné rues et routes pour constituer une base de données. Je remercie également tous ceux qui ont accepté de discuter de mon travail : mon oncle Abdellah, mais aussi les nombreuses personnes qui ont bien voulu répondre à mes questions. Je remercie le personnel de la bibliothèque centrale de Mostaganem pour sa collaboration et plus particulièrement Amina.

Pour finir, je tiens à remercier tous ceux qui m'ont toujours accompagné, ma mère et mon père ainsi que mes frères sans oublier ma grand-mère. Sans leur présence, je n'aurais pas pu avoir la volonté ni les ressources pour terminer ce mémoire. Je remercie également mes cousines et mes sœurs de l'association IHSAN de m'avoir encouragé et soutenu tout le long de mon parcours.

# Résumé - Summary - ملخص

## Résumé

Cette étude a pour objectif d'évaluer la qualité des espaces publics trottoirs de Mostaganem. En considérant ces derniers comme territoires aussi bien pour leurs usagers que pour les riverains, on a opté pour une approche intégrée alliant notions des sciences humaines, des transports et de l'architecture. Des facteurs différents sont par conséquent pris en compte dans l'évaluation de la qualité de ces espaces et qui se résument au : dimensionnement et l'aménagement de l'espace, la perception des usagers et des riverains des différentes utilisations et l'efficacité des outils de régulation et de réglementation existants.

L'enquête s'est portée sur la ville dans une première phase de l'étude et a consisté à répertorier les utilisations et les largeurs des trottoirs par quartier, tout en relevant les perceptions des usagers et du voisinage, ceci en prenant comme cas d'étude des sections du centre-ville dans une deuxième phase. Dans cette dernière étape, nous avons procédé à l'évaluation du fonctionnement des trottoirs et les perceptions des différents acteurs cités, par rapport aux différentes utilisations. Nous avons constaté que ces espaces représentent des inadéquations dans le dimensionnement et dans l'aménagement, et détecté l'existence de conflits d'usage et de voisinage lié à l'incompatibilité entre les différentes occupations. Nous avons également constaté des appropriations et des détournements d'usage qui causent des conflits pour l'espace du trottoir.

## Summary

This study aims to assess the quality of sidewalks as public spaces in Mostaganem. Considering these territories as well as for their users than for residents, we opted for an integrated approach combining concepts of human sciences, transport and architecture. Different factors are therefore taken into account in assessing the quality of these spaces and are summarized in: the design and spatial planning, the perception of users and residents of different uses and effectiveness of control and regulation tools that exist.

The investigation was focused on the city in the first phase and has been to identify the uses and widths of sidewalks by neighborhood, while addressing the perceptions of users and the neighborhood, and taking as case of study, some sections of the city center in a second phase. In this last step, we evaluated the functioning of sidewalks and perceptions of the different players mentioned, in relation to different uses. We found that these spaces are inadequate in their design and amenities, and detected the existence of conflicts between uses and neighborhood related to incompatibility between different occupations. We have also seen hijackings of use that cause conflicts toward the sidewalk space.

---



## Introduction générale

Approcher l'espace public par les usages met en jeu leur rôle social, qui concerne les différentes facettes de la vie et du fonctionnement urbain. On s'intéresse dès lors aux interactions entre les lieux et les différents usages dont ils font l'objet.

Espaces publics, les trottoirs sont des lieux où s'exercent des fonctionnalités, de même que des usages et des pratiques des habitants de la ville. Il est essentiel de rechercher à produire un espace qualitatif où ses fonctions peuvent s'exercer dans le cadre de la cohabitation, de la sécurité et du confort. Pour cette fin, comprendre le fonctionnement de tels espaces, apprécier et confronter les satisfactions que divers groupes d'utilisateurs ressentent dans leurs pratiques est une étape essentielle.

### 1 Problématique

Les espaces publics ont de multiples fonctions. Ce sont des lieux qui invitent les individus à interagir avec ceux qui sont en dehors de leurs cercles privés. Habituellement, ces lieux sont utilisés pour les activités quotidiennes telles que : mobilité, achat, sociabilité ... et les pratiques de tels espaces sont différenciées selon les contextes sociaux et culturels<sup>1</sup>.

Morceaux de la ville, les trottoirs, n'en sont pas des éléments standards. À l'instar des rues et des places, ils se distinguent les uns des autres selon leur situation, la densité géographique qui les entoure, selon aussi, les usages dont ils font l'objet. Ils peuvent ainsi accueillir une multitude d'usages et de pratiques qui se traduisent par une somme d'activités et d'occupations différentes.

Les trottoirs sont des espaces dans lesquels différents usagers évoluent et cohabitent. Où se côtoient des individus d'âge, d'aptitude, de sexes différents. Chacun pouvant être manifestant, promeneur, marchand ou pickpocket. Chacun pouvant être en situation de travail, d'occupation, d'inactivité ou de loisir. Ces espaces offrent par leur caractéristique intrinsèque, celle de l'accessibilité, des possibilités de rencontre de l'autre, des opportunités d'échanges de toute nature.

Des groupes d'habitants-usagers<sup>2</sup> aux enjeux différents agissent sur l'espace trottoir. Leurs intérêts divergent et parfois s'opposent. Les petites entreprises ou les propriétaires de magasins peuvent aussi bien rivaliser avec les vendeurs de rue qu'avec les arbres du trottoir qui gênent leurs affiches ou signalisations. Les piétons quant à eux peuvent se plaindre des affiches ou des boîtes aux lettres installées sur le trottoir. Une activité peut concurrencer une autre pour l'espace et, en même temps entrer en conflit avec une troisième à cause de leurs incompatibilités.

---

<sup>1</sup> Loukaitou-Sideris Anastasia, Ehrenfeucht Renia, *Sidewalks: conflict and negotiation over public space*, MIT Press, 2009.

<sup>2</sup> Ces deux acteurs sont distingués par le fait que les habitants tendent à s'approprier l'espace urbain, les usagers par contre, se définissent par l'utilisation des différents services urbains (commerces, transports, ...)

Les résidents des quartiers sont affectés par certains usages de la rue qu'ils voudraient voir disparaître de leurs trottoirs. Les habitants de certains quartiers se plaignent de pratiques immorales ou dangereuses (l'usage de la drogue, prostitution,...). Les habitants des centres villes se plaignent de la saleté, des odeurs et de la pollution sonore qu'engendrent les activités des rue-marché à ciel ouvert.

Faciliter le fonctionnement de l'espace public et faire cohabiter ses usagers a toujours été accompagné de son contrôle. Les groupes sociaux veulent différentes choses du trottoir. Si certains luttent pour le droit d'accès à l'espace public, d'autre le font pour le droit de sa régulation. Toute pratique, tout usage du trottoir peut, au moins en théorie, être conditionné par les structurations juridiques de l'espace. Le simple fait de déambuler ou de se rassembler dans l'espace public, peut être permis ou interdit et sanctionné.

La diversité qu'offre le trottoir et plus généralement les espaces publics est un enjeu pour l'aménagement des espaces publics urbains (Bassand et al, 2001)<sup>3</sup>. Cela implique satisfaire les attentes de leurs utilisateurs, une tâche qui ne se réalise qu'en effaçant les rapports de force devant les règles d'usage et à travers un espace public partagé. Ce dernier se définit en un espace en adéquation avec chacun comme de l'ensemble de ses usages.

Lieu de la multiplicité des usages et des publics, le trottoir est surtout conçu et aménagé pour satisfaire sa fonction primaire de circulation mais aussi pour permettre la cohabitation de différents usages et fonctionnalités. Or, la nature des usages réels des trottoirs du centre urbain de Mostaganem, leurs capacités à satisfaire des pratiques et en particulier celui de la circulation pédestre est méconnue. Leur analyse et évaluation permettra de mieux appréhender leurs programmation et de mieux les aménager.

Quelles sont les différentes pratiques et usages des trottoirs de Mostaganem. Dans quelle mesure ces espaces les satisfont-ils ? Quelles influences ont ces activités sur leur utilisation pour circuler ?

## **2 Hypothèses de recherche**

Le trottoir est une bande conçue pour être limitée, délimitée et différenciée visuellement ou physiquement de son environnement physique immédiat, elle est élargie, réduite, dénivelée, chanfreinée afin de s'adapter à ses différents usages et usagers. Des personnes qui s'assoient, trébuchent, s'abritent, se faufilent, s'évitent et s'informent, car cette bande est également occupée par des objets d'origines diverses et aux buts variés. L'espace du trottoir requière donc un certain nombre de caractéristiques morphologiques qui ont une incidence directe sur sa fonctionnalité pour les diverses activités que ses usagers, et principalement le public des piétons, sont sensés pratiquer d'une façon quotidienne ou événementiel.

D'un autre côté, les usagers-acteurs par leurs activités, leurs interventions ou par leur simple présence dans l'espace-trottoir, influencent également la perception du niveau de confort, de fonctionnalité, de ou de la sécurité rendu par cet espace.

---

<sup>3</sup> Bassand M., Compagnon A, Güller P, Joye D, Stein V, *Vivre et créer l'espace public*, PPUR, 2001.

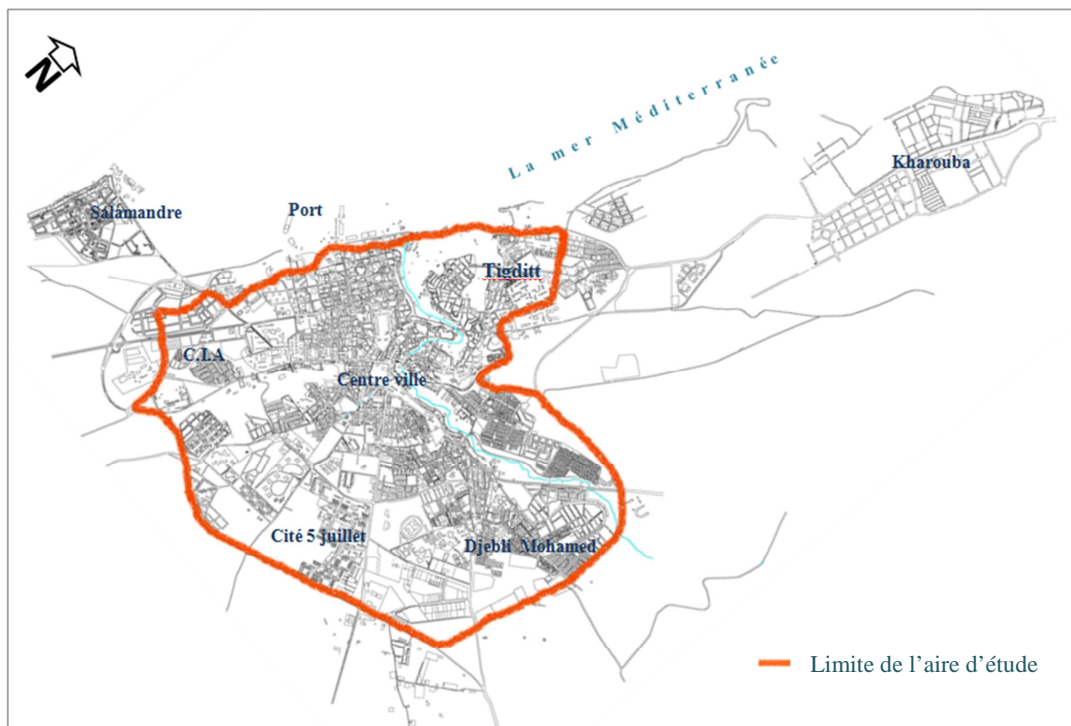
Mostaganem et particulièrement son centre sont caractérisés par une voirie inchangée depuis l'époque coloniale. L'évolution de la population et des usages des espaces publics urbains depuis, et la production actuelle des trottoirs qui ne se base pas sur une réelle connaissance préalable des paramètres de leurs utilisations, rend leur usage en tant qu'espace public urbain incertain.

La problématique posée nous a permis de formuler les hypothèses suivantes :

- L'espace trottoir supportant un ensemble d'activités et d'occupations, présente des dysfonctionnements : Les trottoirs à usage multiples à Mostaganem ne présentent pas les caractéristiques morphologiques adéquates pour permettre une utilisation confortable et sécurisée par tous ses utilisateurs.
- Le trottoir, objet d'enjeux de plus en plus nombreux particulièrement au centre ville, est un espace où a lieu des tensions et des conflits.

### **3 Présentation de l'espace étudié**

Le périmètre d'étude est limité à la ville caractérisée par la forme urbaine classique et compacte (le centre) et ses abords immédiats qui consacrent son éclatement (périphérie). Ce périmètre est délimité par le réseau périphérique. Ce dernier contourne notamment, la cité des 800 logements de Tigditt au Nord, les nouveaux lotissements CIA au Sud, la Cité 5 juillet et le lotissement Djebli Mohamed à l'Est.



Source : Schéma fait par l'auteur du mémoire sur fond de carte du plan (DHW) de Mostaganem

**Figure A : La zone étudiée de la ville de Mostaganem**

#### **4 Méthode et outils de l'étude**

Cette étude s'inscrit dans la démarche globale de l'évaluation de la qualité d'usage des espaces publics urbains. L'étude aborde la qualité de l'espace public et piéton trottoir, et ceci nécessite une approche intégrée. Cette dernière combine les points de vue des sciences humaines qui étudient le rapport entre les riverains, les usagers et l'espace, et le point de vue de l'ingénierie des transports routier qui étudie le rapport entre l'usage de la circulation avec l'espace.

Les notions de « liaison » et de « place » peuvent servir de fil directeur pour l'examen d'un ensemble de tensions et disfonctionnements au sein des rues à usages multiples. Des recherches pionnières ont exploré les problèmes d'incompatibilité et la concurrence entre les usages de l'espace public dans le contexte américain. Les usages de liaison étant liés à la mobilité, et ceux de place, liés aux éléments d'attraction et de destination qu'offrent les lieux. Dans l'optique d'une approche intégrée des espaces de l'usage public, ce cas est particulièrement adapté à cette présente étude.

Ce fil directeur - séparer les usages en deux fonctions de liaison et de place - guidera l'analyse des trottoirs à usages multiples de Mostaganem. Mais on y intégrera la donnée géographique de l'influence réciproque des riverains sur l'espace et sur les usages (de place ou de liaison).

Le présent travail est structuré en quatre parties principales. La première, a trait à l'espace public trottoir et ses fonctionnalités à travers le monde ; La deuxième partie est un état de l'art sur la question de la qualité des espaces publics ; Les deux dernières parties s'intéressent au contexte de la ville de Mostaganem ; la troisième concerne notamment les particularités des tissus urbains; enfin, la quatrième se focalise sur le centre-ville.

Dans la première partie sont définis les concepts utilisés : l'espace public, le trottoir et l'espace durable. Il est également exposé des exemples des multiples usages universels et locaux, quotidiens ou événementiels des trottoirs à travers le monde.

Evaluer la qualité d'usage des trottoirs de Mostaganem, nécessite la connaissance des éléments qui participent à la définition d'un espace de la cohabitation et du confort pour les usagers-habitants. A cet effet, la deuxième partie aborde les conditions de fonctionnalité et de cohabitation garantis par le dimensionnement et l'aménagement de l'espace. Il sera également abordé les paramètres qui influencent l'accessibilité à l'espace et la cohabitation, tel que la gestion et les règlements autour de l'espace public, la privatisation et le détournement d'usage, et les aménagements comme outil d'exclusion. On aborde aussi quelques méthodes d'évaluation existantes, appliquées aux espaces de l'usage publics (places) et aux espaces de circulation piétonne.

Dans la troisième partie, on procède à l'analyse des trottoirs de la ville de Mostaganem. Cette dernière porte sur les caractéristiques morphologiques des trottoirs, principalement de leurs

largeurs et leurs occupations, ainsi que les usages sociaux et les conflits de voisinage et d'usage dont ils peuvent faire l'objet. Cette partie est une sorte d'état des lieux des trottoirs de la ville en tant qu'espaces publics.

Dans la quatrième partie, on procède à l'étude d'évaluation des trottoirs choisis, et ce, en tant qu'espaces de circulation et comme espaces aux fonctions de place et aussi en tant qu'espaces limitrophes à des propriétaires riverains. Cette évaluation portera donc sur la capacité de l'espace et sur l'existence de conflit d'usage ou de voisinage.

Pour reproduire les caractéristiques spatiales des trottoirs (largeurs, et quelques fois leurs occupations et leur hauteur) on a eu recours à des relevés architecturaux et à l'aide du logiciel Google Earth.

L'observation est utilisée pour rendre compte des types d'usages auxquels sont sujet les trottoirs. Elle est portée sur les manifestations spatiales des usages et des pratiques (occupation de l'espace par les aménagements et par les usagers). Elle est également utilisée lors de l'évaluation de la fonctionnalité des trottoirs d'étude à travers le comportement des piétons et leurs interactions. Cette technique a été réalisée à l'aide de notes prises in situ et d'enregistrements filmiques.

Les entretiens semi directifs sont utilisés pour rendre compte de l'existence des conflits et des tensions entre les usagers de l'espace du trottoir et aussi entre les riverains et les usagers. Ces entretiens ont été menés suivant un guide d'entretien comportant des questions fondamentales à des témoins privilégiés.

## **ملخص**

تهدف هذه الدراسة إلى تقييم نوعية الأرصفة كفضاءات عامة لمدينة مستغانم. باعتبار هذه الأخيرة أقلية بالنسبة لكل من مستعمليها و المقيمين بجوارها، اتبعنا نهج متكامل يجمع بين مفاهيم من مجالي العلوم الإنسانية ، النقل والهندسة المعمارية. ومن تم، اخذ بعين الاعتبار عوامل مختلفة في تقييم نوعية هذه الفضاءات والتي تتلخص في : تهيئة و تصميم الفضاء، التصورات القائمة لدى مستخدمي و مجاوري الأرصفة حول مختلف استعمالاتها و أخيرا، فعالية أدوات رقابة و تنظيم الفضاء العام للمدينة.

تناول التحقيق أرصفة كل مساحة الدراسة كمرحلة أولى، و تمت فيها تحديد مجموعة من الاستعمالات و كذا تصنيف لأبعاد الأرصفة وذلك عبر أحياء المدينة و في نفس الوقت، أخذت آراء مستعملين و مجاورين لهذه الفضاءات. أخذنا من تم كدراسة حال بعض مقاطع لطرق من وسط المدينة وأسس ذلك المرحلة الثانية من التحقيق. في هذه الخطوة الأخيرة قمنا بتقييم أداء الأرصفة كفضاءات عامة وتصورات لاعبين مختلفين معينين بهذا الفضاء و باستعمالاته. اتضح أن هذه الفضاءات ليست مصممة و لا مهيأة بصفة كافية لإرضاء حاجة كافة مستعمليها. تم الكشف أيضا على وجود صراعات بين مجموعة من المستخدمين والمجاورين الناتجة عن تعارض بين الاستخدامات. اتضح أيضا وجود تحويلا لاستعمالات الأرصفة والتي تتسبب في صراعات حول فضاءها.

## Partie 1 : De l'espace public en général, des trottoirs en particulier

### Introduction

L'espace public fait l'objet de nombreuses recherches dans des domaines aussi variés que l'architecture, l'urbanisme, la géographie, la sociologie, l'anthropologie ou la philosophie. Il ne s'agit pas de traiter ici cette question complexe de manière exhaustive. L'objectif recherché dans cette première partie est d'évoquer les caractéristiques principales de l'espace public et de mettre l'accent sur quelques-uns de ses rôles dans la ville.

### Chapitre I : L'espace public

Ce chapitre aborde les définitions de l'espace public en mettant l'accent sur le sens matériel de ce terme. Ce dernier renvoie à l'espace public urbain, qui assure par ses rôles divers le fonctionnement et la qualité de vie dans les villes.

#### I.1 L'espace public métaphorique versus matériel

##### I.1.1 Quelques définitions

Le terme d'espace public est polysémique et désigne un espace à la fois métaphorique et matériel. Pour Habermas<sup>1</sup>, l'espace public est synonyme de sphère publique ou d'espace de débat à l'intérieur d'une collectivité. C'est un espace où un ensemble de personnes privées sont rassemblées pour discuter des questions d'intérêt commun<sup>2</sup>. Cette idée prend naissance dans l'Europe moderne, dans la constitution des espaces publics bourgeois qui interviennent comme contrepoids des pouvoirs absolutistes. Ces espaces ont pour but de médiatiser la société et l'Etat. On peut imaginer que la vie politique d'une société soit constituée d'un ensemble d'espaces publics. Selon Habermas, les réunions de salon et les cafés ont contribué à la multiplication des discussions et des débats politiques. Ces derniers jouissent d'une publicité par l'intermédiaire des médias de l'époque (relations épistolaires, presse naissante). Cette conception de l'espace public rend de lui un lieu abstrait et changeant, prenant la forme du rassemblement qui le fait naître. En effet, c'est dans des lieux tels que l'agora et le forum, dans les civilisations grecque et romaine que le débat public a pris place, mais la disparition de ces espaces matériels n'annule pas nécessairement la fonction d'espace de la communication sociale.

---

<sup>1</sup> Habermas Jürgen est un philosophe et sociologue allemand, connu notamment par ses travaux en philosophie sociale.

<sup>2</sup> Habermas J, *L'espace public, archéologie de la publicité comme dimension constitutive de la société bourgeoise*, Paris, Payot, (1962) ; Cité par Gingras A M dans *Médias et démocratie : le grand malentendu*, PUQ, 2006.

Le sens matériel du terme espace public est donné par Sennet<sup>3</sup> et Joseph<sup>4</sup> qui le conçoivent comme un espace porteur de caractéristiques propres en termes de formes et d'usages<sup>5</sup>. Il correspond tantôt à un espace de rencontre et d'interactions sociales, tantôt à des espaces géographiques ouverts au public, tantôt à une catégorie d'action qui ne peut exister que dans le cadre d'un Etat relativement « moderne ».

En sociologie urbaine, les espaces publics sont des espaces de rencontres socialement organisés par des rituels d'exposition ou d'évitement. Ce terme désigne alors un espace d'expériences et renvoie aux interactions qui se nouent dans l'anonymat de la ville. Dans cette acception, l'espace public se définit plus par ses pratiques que par sa matérialité et son statut juridique. Il ne peut, de ce fait, exister d'espace public en ce sens, que dans certaines sociétés où des acteurs peuvent se mettre en scène<sup>6</sup>.

En géographie, en architecture et en urbanisme, par contre, le terme désigne un espace physique, regroupant tous les lieux qui appartiennent au domaine public, qui sont librement et gratuitement accessibles et qui en plus, sont aménagés et entretenus à cette même fin. Le terme vient alors se substituer à celui d'espace libre, qui jusque-là, été utilisé pour désigner ces lieux. Il correspond donc, d'une part, au réseau viaire (rues, places, boulevards), et d'autre part aux espaces verts (parcs, jardins, squares). Cette acception a été fondée sur la base des critiques de l'urbanisme moderne vers la fin des années 1960 qui a réduit les rues et les places à des espaces de circulation ou de stationnement. Ce refus des principes fonctionnalistes et normatifs a fait naître de nouvelles représentations de la ville, les espaces publics deviennent l'objet d'une réflexion sur leurs rôles dans la vie des citoyens. Ce qui s'est traduit notamment, dans les milieux professionnels, par l'urbanisme culturaliste. Quant au champ des sciences sociales, la recherche urbaine est d'une plus grande sensibilité à l'objet local, aux rites de la vie ordinaire, aux espaces et modes de vie et aux formes de la socialité.

L'acception du terme espace public comme un espace matériel implique un territoire concret. Ceci nous revoie à la notion d'espace public urbain, relative à l'urbanisme et à l'architecture et qui se concrétise par les réseaux des voies et des espaces verts<sup>7</sup>. Cet espace est en réalité, l'aboutissement d'un dessein politique – au sens propre – qui s'impose dans le concret de la ville construite.

### *I.I.2 Les espaces publics urbains*

Les espaces publics urbains peuvent se définir selon deux critères interdépendants. Le premier est le fait qu'ils soient libres de toute construction, ils ne font pas l'objet d'appropriation de la part d'un seul acteur. Le deuxième critère, est le fait que ces espaces permettent la rencontre de tous les acteurs urbains et leur accès à tous les lieux urbains également, ce sont des espaces régis par le droit<sup>8</sup>.

---

<sup>3</sup> Sennett Richard est un sociologue et historien Américain, il aborde en sociologue les questions d'architecture et d'urbanisme.

<sup>4</sup> Joseph Isaac est un sociologue français, connu notamment pour ses études sur l'espace public.

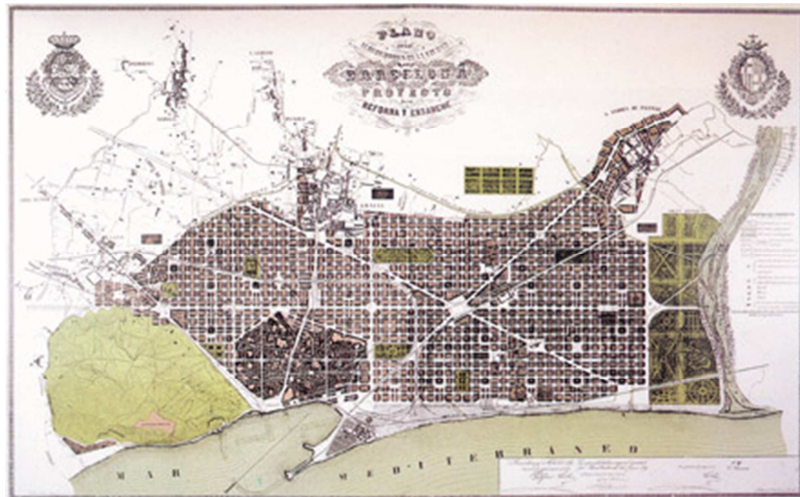
<sup>5</sup> Fleury A, article : espace public, encyclopédie électronique en libre accès sur <http://www.hypergeo.eu>

<sup>6</sup> Voir Kerrou Mouhamed, *Public et privé en Islam*, Paris, Maisonneuve et Larose, 2002.

<sup>7</sup> *Loc. cit.*

<sup>8</sup> *Loc. cit.*

L'espace public urbain est un volume ouvert, extérieur aux constructions, il peut être bordé ou entouré par les constructions (les pleins) et constituer un élément de paysage. Ce lieu est composé de l'espace lui-même, et de tous les éléments naturels ou urbains perceptibles jusqu'à l'horizon depuis ce lieu. Ce fragment du paysage est d'abord abordé par l'œil avant d'être vécu par l'individu. Cette forme perçue est la résultante du fond, qui donne son « sens » à chaque espace, modelé par l'histoire et les usages. Ainsi, la composition et l'ordonnement des éléments architecturaux révèlent la superposition des époques, l'adaptation constante des lieux à l'évolution des usages. La morphologie de l'espace public résulte également d'une organisation spatiale souhaitée pour répondre à l'usage ou aux usages du lieu. Au début, se sont créés et transformés les places, les rues, les trottoirs, les parvis, les clôtures et les alignements d'arbres. Plus tard, se sont greffés les éclairages publics, les panneaux de signalétique, les enseignes commerçantes ou publicitaires, les mobiliers urbains divers<sup>9</sup>...



Source : Cerdà<sup>10</sup>, *La théorie générale de l'urbanisation*, seuil, 1978.

**Figure 1.1 : Réseau des espaces publics urbains**

A l'échelle de la structure urbaine l'espace public constitue l'ossature spatiale de la ville. Accessible librement à tous, il est le réseau continu de la mise en relation des hommes et des biens. On passe, à travers cet espace, d'une parcelle à une autre, d'un quartier à un autre, d'un centre ancien à un quartier périphérique. Les creux urbains qu'il représente, recourent les morceaux de la ville composée d'un patchwork d'îlots. Cet espace est le lieu où s'expriment donc tout autant la fluidité, que le morcellement et la fragmentation dans l'organisation urbaine : il sépare des bâtiments ou des lieux qu'en même temps il les relie.

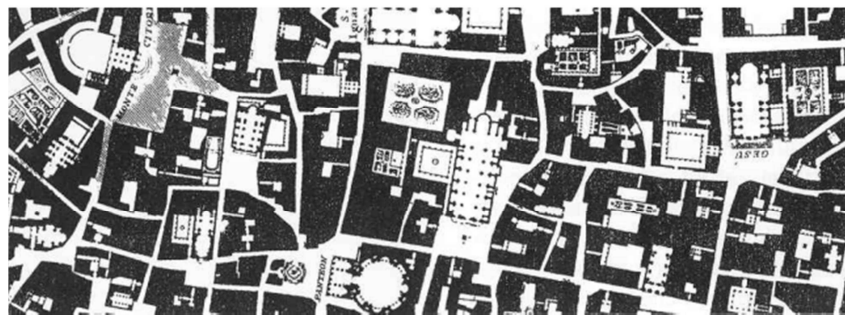
---

<sup>9</sup> Mission interministérielle pour la qualité des constructions publiques, guide : *Les espaces publics urbains*, 2001 disponible sur [www.archi.fr/MIQCP](http://www.archi.fr/MIQCP)

<sup>10</sup> Cerdà Ildefons (né en 1815) est un ingénieur des Ponts, urbaniste, architecte, juriste, économiste et homme politique catalan. Sa grande œuvre est le plan d'extension de Barcelone « l'Eixample » réalisée en 1859.

S'en tenir à définir les espaces publics comme simple vide, ou d'espace résiduel comme le déclare Corajoud<sup>11</sup> : « Ce sont des restes, ils n'ont pas été dessinés, ils sont là! » qui se rattache à la vision propre à l'urbanisme fonctionnaliste, est fortement réducteur de la raison d'être de ces espaces. Car la notion d'espaces publics urbains n'est pas récente. Elle renvoie aux exemples historiques emblématiques de l'agora et du forum de l'antiquité moyen-orientale et méditerranéenne, dont l'analyse a montré qu'ils ne sont pas nés spontanément. Ce sont le fruit de l'intervention fondatrice d'une volonté humaine, comme l'attestent les exemples anciens par les écrits de l'époque et que l'on a authentifiée par la morphologie des vestiges qui nous sont parvenus : la ville (*urbs*) était composée de citoyens (*civis*) qui ont créé afin de se rassembler dans un lieu, une arène (*spatium*), où ils confrontent librement leur « droit de cité ». Ce rassemblement a lieu pour gérer la chose publique (*res publica*) et en bénéficier. Cette arène était incluse dans la ville et au moyen âge, l'expression « entrer en lice » signifiaient se confronter à l'intérieur de cet espace public urbain.

Ce lieu du rassemblement peut être compris comme un espace partagé, sur lequel personne n'a de droit exclusif et à l'intérieur duquel est ressentie comme normale la présence non sollicitée de tiers. En sociologie, il invoque un espace social « des modes de vivre ensemble où se produit la reconnaissance de l'autre » (Sennett, 1979)<sup>12</sup>.



Source : Plan de Giovan Battista Nolli, Rome, 1748.

**Figure 1.2 : La relation étroite entre les rues, les places et l'espace intérieur des édifices publics attenants de la Rome médiévale.**

La coprésence des individus dans l'espace public donne lieu aux interactions multiples auxquelles on ne prête pas attention en général. Ces interactions se traduisent concrètement, par les formules de politesse, les habitudes de langage ou encore par l'inattention civile, aux conduites de retenu comme par exemple donner l'illusion de ne pas voir pour ne pas gêner, ne pas heurter un groupe de personnes en conversation, éviter de s'immiscer dans une photo, bref, sans participer à des actions conjointes on échappe au chaos et l'on se croise sans difficulté sur le trottoir.

---

<sup>11</sup> Corajoud Michel est un paysagiste Français, considéré comme l'un des fondateurs du renouveau du métier du paysage. Il affirme que le travail des paysagistes sur l'espace interstitiel des villes doit être une forme introductive de l'architecture. Selon lui, il existe une " continuité d'intentions nécessaire entre les bâtiments et les espaces extérieurs qu'ils déterminent."

<sup>12</sup> Cité par Zepf Marcus, dans *L'espace public en expérimentation : penser et réinterpréter l'urbain en permanence*, Tracés n° 13-14, 2009.

Les interactions entre individus dans l'espace public sont potentiellement illimitées et très aléatoires, ce qui rend de cet espace un lieu de l'altérité et parallèlement, celui du risque. Dans certains cas, les interactions prennent des formes agressives qui se traduisent par le conflit : dans les lieux publics, et plus largement dans la ville, « *le conflit et la violence constituent un volet essentiel (...) une sorte de symétrie de la cohabitation harmonieuse des contraires et du dialogue* » Picon<sup>13</sup>.

L'espace public social de l'« usage », quand à lui, pose la question des pratiques sociales et des comportements qui légitiment par ailleurs l'utilité publique<sup>14</sup>. Cet espace, mis à la disposition de tous et pouvant être utilisé par tous, donne lieu à des croisements d'usages : La place du marché, sera pour les uns un parc de stationnement hors jours de marché, pour les marchands forains un espace de travail hebdomadaire, pour les riverains un cadre de vie quotidien, pour les autres citoyens, un espace de rencontre dans les commerces ou sur les terrasses de café qu'elle accueille. Tel boulevard urbain suscitera auprès des uns la nostalgie des promenades dominicales émaillées de rencontres diverses alors que pour d'autres, il n'évoquera qu'une portion de trajet automobile anonyme dans un parcours urbain. Les croisements entre les usagers sont autant d'occasions de micro-conflits. Mais ces derniers ne sont pas toujours une expérience négative qui devrait être éliminée, Deutsche<sup>15</sup> soutient à cet effet : « l'espace urbain est le produit d'un conflit ». Une voix collective peut être développée par les groupes ayants des intérêts croisés, à travers le débat civique dans l'espace public.

Etant un des lieux où la vie en communauté pourra s'exprimer, la conception des espaces publics est guidée par un esprit de régulation. Il sera l'un des moyens de faire cohabiter les individus sans heurt et sans discrimination et de définir ainsi un art de vivre ensemble. La notion d'espace public est rattachée au domaine public mais ne recouvre pas la même réalité. Une part importante du domaine public est vouée à l'usage du public (la voirie routière, les rivages de la mer), ou à l'usage des services publics (les voies ferrées, les universités et hôpitaux). La notion de domaine public, création de juristes et apparue au XIXe siècle<sup>16</sup>, naît de la distinction faite par rapport au domaine privé, au sein des patrimoines publics. Sa raison d'être est la volonté de protéger certains biens publics : ceux qui sont destinés directement à l'usage du public. Le droit intervient comme instrument de régulation des activités humaines qui réclame chacune leur espace particulier au sein de l'espace public. Ces biens une fois affectés, sont soumis à un régime juridique spécifique compte tenu de leur nature particulière et de leur affectation à l'intérêt général. Ils sont soumis à un régime de droit administratif comportant des règles diverses de délimitation, de protection pénale, d'utilisation et sont dominés par le principe d'inaliénabilité<sup>17</sup>.

---

<sup>13</sup> Picon Antoine, *Espaces publics : espaces dangereux*, *Géocarrefour*, numéro 76-1, 2001, disponible sur [www.persee.fr](http://www.persee.fr)

<sup>14</sup> *Ibid.*, p9.

<sup>15</sup> Deutsche Rosalyn est une historienne de l'art et critique, connues notamment par ses articles sur l'art et l'urbanisme.

<sup>16</sup> Toussaint J-Y, Zimmermann M, *User, observer, programmer et fabriquer l'espace public*, PPUR presses polytechniques, 2001.

<sup>17</sup> *Loc.cit.*

Tous les espaces d'usage public n'appartiennent pas au domaine public. Certains sont de statut privé et à l'inverse, d'autres ne sont pas affectés à l'usage public. L'affectation d'un espace en tant que domaine public est subordonnée à l'existence d'un aménagement destiné à une utilisation par le public, mis à part des biens d'origine naturel (cours d'eau navigable, les rivages de la mer...)

## **I.2 Enjeux des espaces publics**

### *I.2.1 Rôles essentiels assumés par les espaces publics dans la ville*

Les espaces publics constituent un élément déterminant du paysage urbain en agissant sur les ambiances, les repères, les perspectives, les couleurs... Ces « creux » permettent aussi de prendre suffisamment de recul pour pouvoir regarder la ville. Ils sont parfois pensés pour produire des effets de perspective qui servent à mettre en valeur certains édifices. Espaces de l'observation et de la perception, ils peuvent contribuer tout autant à l'embellissement des villes qu'à leur dégradation, ils peuvent rendre la ville plus belle, plus attractive, plus habitable ou au contraire plus laide, plus répulsive et difficilement habitable.

Ces lieux assument en tant qu'espaces interstitiels un double rôle en séparant et reliant en même temps les bâtiments : Ils rendent possible le fonctionnement des villes. La séparation qu'ils créent est chargée d'une importance symbolique politique : l'existence d'un statut particulier qui fait obéir leur gestion et leurs usages à une série de règlements.

Comme espace de liaison, ils induisent des circulations et constituent de ce fait un enjeu fondamental pour la ville, celui de la mobilité. Cette dernière implique la marche mais aussi de nombreux moyens de transport. L'urbain ne peut correctement fonctionner qu'en assurant la mixité des modes de déplacement propre à chaque agglomération<sup>18</sup> et c'est à travers cette organisation des transports que supporte l'espace public urbain que l'enjeu de la mobilité sera assuré de manière optimale.

Les espaces publics urbains sont des « moyens d'activités et de service »<sup>19</sup> (échanges gratuits ou payant, déplacement des gens et des biens...) les processus de commercialisation en font un enjeu économique important pour les collectivités territoriales. Ils sont le terrain privilégié pour le tourisme et le commerce. Ainsi, ils tendent de plus en plus à être considérés comme un bien de consommation qu'il faut promouvoir au moyen d'une image de marque positive, qui sert l'attractivité des villes.

La sociabilité dont les espaces publics sont le support est essentielle. Car la sociabilité par les formes qu'elle prend : côtoiement, échange de salutation, regards, excuses, demandes de renseignements... est constitutive de la solidarité sociale, elle permet la cohésion d'une société et aussi, la participation sociopolitique des citoyens. Cette sociabilité est par ailleurs liée aux usages publics et à l'usage de mobilité qui y prennent forme.

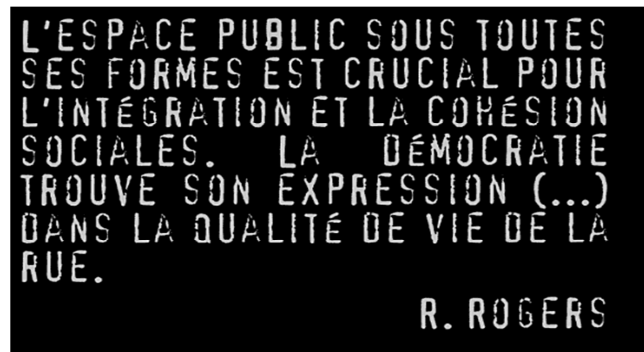
---

<sup>18</sup> *Op.cit.*, p2.

<sup>19</sup> Perrin J, *Conception entre science et art: regards multiples sur la conception.*, PPUR presses polytechniques, 2001.

Des populations différentes trouvent le dénominateur commun à leur culture dans leurs espaces publics. Ce sont des lieux d'identification. Cette identité se construit à travers l'image que l'espace véhicule en tant que forme architecturale et urbanistique et comme produit d'agencement et de combinaison des différents enjeux. Toutes les collectivités urbaines cherchent à se construire une identité qui les distingue les unes des autres et que les citoyens usent pour constituer leur propre identité. Le degré de cohésion de la collectivité dépendra des degrés de l'accord entre identité des citoyens et de celle que véhicule l'image des espaces publics.

Les espaces publics urbains ont une valeur écologique importante, ils peuvent être des espaces libres, des espaces verts et des plans d'eau qui constituent autant de lieux naturels et d'espaces épargnés par l'urbanisation. Poumons des villes, ils sont nécessaires à la santé mentale et physique des habitants.



Source : Bassand M, *Vivre et créer l'espace public*, PPUR, 2001.

**Figure 1.3 : Citation de R.Rogers sur le rôle sociale de l'espace public**

## I.2.2 *La rue, un enjeu pour la ville durable*

### I.2.2.A *Le développement durable des villes et le rôle des espaces publics*

Le développement durable (traduction de *Sustainable development*) est une nouvelle conception de l'intérêt public, appliquée à la croissance économique et reconsidérée à l'échelle mondiale afin de prendre en compte les aspects environnementaux généraux d'une planète globalisée<sup>20</sup>. Il se décline dans différents champs du savoir comme un concept intégrateur, une éthique du changement et aussi, comme un principe d'action.

Il existe différentes approches de la notion de durabilité. Les économistes systémiques légitiment une approche qui insiste sur les contraintes de la biosphère, plutôt que de se concentrer sur l'aspect purement économique des choses. Les tenants de cette approche préfèrent utiliser le terme de « développement soutenable » (traduction littérale de *sustainable development*).

---

<sup>20</sup> Wikipedia, l'encyclopédie libre.

Le concept de développement durable rencontre les problématiques urbaines qui ont une relation étroite avec la métropolisation des villes et leur urbanisation extensive. La notion de développement durable reprend des thèmes tels que les modes d'organisation spatiale des sociétés urbaines, leurs modes de déplacement, la gestion des ressources naturelles, la qualité du cadre de vie des citoyens. Le développement soutenable urbain peut se décliner en objectifs concrets : minimiser la consommation de l'espace, limitation des déplacements inutiles des hommes et des marchandises, maîtrise de la consommation d'énergie et limitation de la pollution, amélioration de la qualité urbaine.

L'étalement urbain fortement lié aux nouvelles possibilités de déplacement est au cœur de la problématique de soutenabilité des villes. Urbanisation et mobilité vont de pair et l'automobile est devenue l'élément central du fonctionnement des villes. La dépendance à ce mode de déplacement détermine largement le bilan environnemental des agglomérations urbaines et ce, par trois facteurs : la pollution, l'espace nécessaire à son fonctionnement et les formes d'occupation du territoire qu'il favorise. A l'étalement périurbain des villes, aux contours flous et à l'extension rapide, l'espace public urbain est largement déterminé par la conception de la voirie aux seules fins de fluidité et de circulation, au détriment de la diversité d'utilisations dont il est habituellement le support.

Une ville plus durable est une ville plus dense, plus compacte, ceci est en mesure de (re)créer la proximité géographique (raccourcissement des distances parcourues) agencée à l'accessibilité aux équipements et aux aménités collectives<sup>21</sup>. Dans cette perspective, l'espace public urbain et particulièrement les rues apparaissent comme un levier majeur d'une stratégie de construction de la ville sur elle-même. L'organisation de l'espace urbain alliant densité et mixité fonctionnelle peuvent se structurer sur le socle des espaces publics urbains<sup>22</sup>.

Par ailleurs, la mise en œuvre du développement soutenable passe avant tout par la transformation des valeurs et des symboles à travers la mise en place d'un nouvel univers culturel et normatif. L'idée d'une prise de conscience, en tant qu'étape incontournable pour tout changement est susceptible d'être provoquée par l'espace public, à travers l'adhésion plutôt que la contrainte des habitants. En effet, les espaces publics urbains ont « le pouvoir d'orienter positivement les comportements »<sup>23</sup>. Lorsqu'à un ensemble d'attentes sur les comportements correspond un ensemble d'actions sur l'espace, on parle alors de la relation de causalité entre l'ordre spatial et l'ordre social. En d'autres termes, il s'agit de traduire les usages (l'ensemble des comportements admis dans une société) en termes spatiaux pour générer des pratiques (des modes de vie correspondants)<sup>24</sup>.

---

<sup>21</sup> Bochet B, *Thèse : Morphologie urbaine et développement durable : transformations urbaines et régulation de l'étalement*, Lausanne, 2005.

<sup>22</sup> Cunha A, Knoepfel P, Leresche J P, Nahrath S, *Enjeux du développement urbain durable: transformations urbaines, gestion des ressources et gouvernance*, PPUR presses polytechniques, 2005.

<sup>23</sup> *Op.cit.*, p9.

<sup>24</sup> *Op.cit.*, p9.



Source : Cunha A et al, *Enjeux du développement urbain durable : transformations urbaines, gestion*, PPUR, 2005.

**Figure 1.4 : Principes stratégiques pour un urbanisme durable.**

#### I.2.2.B *Le retour à la rue, espace public et support de la mobilité douce*

Le développement durable des villes invite à penser autrement l'aménagement de la voirie urbaine, « la ville durable nécessite des voiries adaptées aux nouveaux enjeux, faisant la place qui leur revient aux modes de déplacement alternatifs au véhicule individuel motorisé, et plus généralement répondant mieux aux besoins d'une vie urbaine plus solidaire et plus respectueuse de l'environnement. »<sup>25</sup>

La prise en compte de l'ensemble des modes de déplacements conduit à des mutations dans la manière d'aménager les voies, avec le développement des Zones 30<sup>26</sup>, des aménagements cyclables, des voies réservées aux transports en commun, ou l'émergence de nouveaux concepts tels que « boulevard urbain », ou « autoroute apaisée »<sup>27</sup>.

Par ailleurs, et suite au renouveau de l'intérêt porté aux modes de déplacement doux, particulièrement adaptés aux courtes distances, la mobilité pédestre est placée au cœur des politiques publiques<sup>28</sup>. De nombreuses municipalités œuvrent pour améliorer les conditions physiques d'accueil et de confort des pratiques piétonnes. Certaines optent pour l'intégration de la marche à pied dans leur schéma directeur, d'autres refondent leur centre-ville piéton, d'autres consentent à élargir les trottoirs et éliminer les obstacles à la marche.

<sup>25</sup> Bernard Eneau, *Aménager la voirie urbaine pour une ville durable, La contribution du programme « Une voirie pour tous »* TP Echanges - Hors-série spécial Route et Ville 2008.

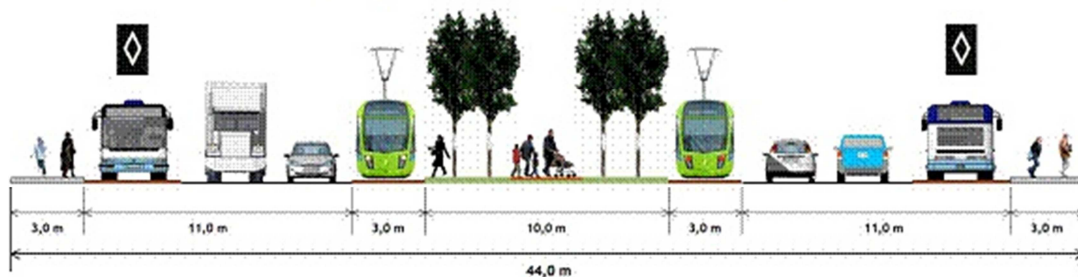
<sup>26</sup> Une zone 30 délimite un périmètre urbain dans lequel la vitesse maximale autorisée est de 30 km/h pour tous les véhicules, où aussi, les aménagements favorisent la cohabitation pacifique de tous les usagers. De telles zones se trouvent en Allemagne (Tempo-30-Zone), Suisse, Belgique et France.

<sup>27</sup> Loc. cit.

<sup>28</sup> Thomas Rachel, *Marcher En Ville, Archives contemporaines*, 2010.

La voirie dans la ville durable est un espace qui accueille divers modes de déplacement, particulièrement ceux de proximité mais également un espace plus local, qui concerne davantage les riverains et les habitants. Ceci est assuré par le développement des espaces riverains dans le sens de la mixité de l'occupation de l'espace<sup>29</sup>. L'aménagement multifonctionnel de l'espace, qui se reflète sur la voirie, permet aux habitants d'avoir accès, dans la proximité, à leurs lieux de travail, aux commerces, aux librairies, aux mosquées, aux écoles, aux transports ...

L'exemple des rues à mixité d'usages (mixed use streets) au Royaume Unis est illustratif de cette proximité recherchée. Ces rues, bordées par des bâtiments de fonctions variées, articulent besoins économiques, sociaux et environnementaux. D'un point de vue environnemental, ces rues permettent aux habitants de se déplacer à pied pour s'approvisionner et par conséquent réduire l'utilisation de l'automobile. D'un point de vue économique, ce sont des lieux attractifs vers le commerce local et en termes social, ce type de lieu permet la rencontre et la participation à des activités diverses de la communauté locale<sup>30</sup>.



Source : Equipe du Sud-Ouest, Définition d'un boulevard urbain pour Projet Montréal 2009, [www.projetmontrealsudouest.wordpress.com](http://www.projetmontrealsudouest.wordpress.com)

**Figure 1.5 : Exemple d'un boulevard urbain**

Les espaces publics urbains sont des fragments du paysage qui jouent le rôle de liaisons et de frontières, de lieux du rassemblement, et des espaces mis à la disposition de tous. Ils sont rattachés au domaine public et de fait soumis à des règles diverses de délimitation, de protection pénale et d'utilisation.

C'est par leurs rôles tant fonctionnels que sociaux, que les espaces publics et particulièrement les rues constituent un levier pour le développement durable des villes. Ces rôles sont remis au cœur des politiques d'aménagement des villes suite au changement dans l'appréhension de l'urbain. L'enjeu aujourd'hui, est d'assurer une qualité de service qui ne se réduise pas à la fonction circulatoire des voies publiques et en même temps, d'assurer un équilibre et une complémentarité entre modes de transport (Wachter 2002) et d'intégrer plus, ceux de proximité<sup>31</sup>.

---

<sup>29</sup> *Op.cit.*, p13.

<sup>30</sup> Jones P, Roberts M, Morris L, *Rediscovering mixed-use streets, The contribution of local high streets to sustainable communities*, Policy Press, 2007.

<sup>31</sup> Certu, *Aménager la voirie urbaine pour une ville durable « Une voirie pour tous »*, 2008.

## **Chapitre II : Le trottoir**

Le chapitre précédent a permis notamment de cerner la notion d'espace public et le rôle des rues dans le développement durable des villes. Ce chapitre aborde plus particulièrement le trottoir en tant qu'espace public urbain et comme espace durable et ceci en mettant en exergue ses particularités mais aussi ses similitudes avec la rue dans leurs rôles. Ceci est développé à travers l'histoire de la formation et de l'évolution des trottoirs, à travers aussi, un exposé de leurs fonctions et usages à travers le monde.

### **II.1 Historique des trottoirs**

#### *II.1.1 Apparition et généralisation des trottoirs*

L'origine du terme trottoir : « nom masculin (de trotter) »<sup>32</sup>, nous renseigne sur l'assignation de cet espace *de facto* à l'usage de circulation. Les textes réglementaires à travers le monde désignent exclusivement ces espaces comme ceux du cheminement piétonnier.

Le trottoir est spatialement distingué dans la rue. La différenciation est généralement par surélévation et ce par soucis de sécurité : « Le trottoir, est un chemin élevé...pour la commodité des gens qui vont à pied »<sup>33</sup>. En Algérie le trottoir est « un espace destinée à la circulation des piétons ; il doit être plus élevé que la chaussée et généralement bitumé ou dallé »<sup>34</sup>. Par la suite, la différenciation de cet espace est fait par soucis d'accessibilité : Un trottoir : « distinct de la chaussée et de tout emplacement aménagé pour le stationnement. Sa limite est repérable et détectable ».<sup>35</sup>

Les premiers trottoirs sont apparus vers 2000 à 1990 avant J.C au centre de l'Anatolie (Turquie)<sup>36</sup>. La découverte du complexe architectural nommé Hirbemerdon Tepe, datant de l'âge de bronze moyen et situé le long de la rive du Tigre, révèle la présence dans la rue principale, d'un trottoir de 1m de largeur et d'un profond canal de 1m de profondeur qui était utilisé pour drainé les eaux et pour recevoir les ordures et les déchets<sup>37</sup>. Durant la période Etrusque (800 à 350 avant J.C), la ville de Marzabotto possédait quatre rues principales de 15 m de largeur et étaient munies de trottoirs<sup>38</sup>. La cité grecque de Corinthe avait également des trottoirs, à l'exemple de la route de Lechaion<sup>39</sup>.

---

<sup>32</sup> *Le petit Larousse* 2005.

<sup>33</sup> *Annales du Conseil central de salubrité publique de Bruxelles, Librairie encyclopédique de Périchon, 1845.*

<sup>34</sup> *J O R A D P, n° 46 du 19 aout 200.*

<sup>35</sup> *Hiron B et Baille O, article : Le trottoir ce qui pourrait changer pour les collectivités, www.certu.fr, 2008*

<sup>36</sup> *Kostof S, The city assembled : the elements of urban form through history, Little Brown, 1992.*

<sup>37</sup> *Laneri N, Shwartz M, Ur J, Valentini S, D'agostino A, Berthon R, Halde MM, The Hirbemerdon Tepe archaeological project A preliminary report on the Middle Bronze Age 'architectural complex' and the survey of the site catchment area, 2006-2007.*

<sup>38</sup> *Routledge Hill D, A history of engineering in classical and medieval times, Routledge, 1996.*

<sup>39</sup> *Crawford J Stephens, the Byzantine Shops at Sardis, Harvard University Press, 1990.*



Source : [picasaweb.google.com](https://www.picasaweb.google.com)

**Figure 1.6 : Trottoirs de « karum de kultepe » au centre de l'Anatolie (Turquie)**

Au début du troisième siècle avant JC, les rues de Rome possédaient des « *SEMITA* » (Kostof 1992) qui était l'appellation désignant les trottoirs<sup>40</sup>. L'exploration des fouilles effectuée à Corinthe par une école américaine, a mis au jour une rue dont l'origine remonte au début de l'époque romaine et qui était composée d'un pavement de dalles calcaires taillées, de 3.60 m de largeur et de trottoirs élevés, de 1.65 m de largeur. Des traces de roues étaient clairement identifiées sur le pavement<sup>41</sup>. Cette rue était également pourvue d'un égout central. Autre exemple, Pompéi, ville antique conquise par les Romains nous est parvenue aujourd'hui figée par les laves du Vésuve. Son exploration dévoile l'existence de deux types d'espace au sein des rues : la chaussée et les trottoirs, qui étaient destinés aux deux modes de déplacement de l'époque : par véhicules et piédestre<sup>42</sup>. Les trottoirs étaient réalisés en béton ou en terre battue pour les tronçons datant de 80 à 44 avant J.C. On passait de l'un à l'autre grâce à de grosses pierres aux bords arrondis qui permettaient de traverser la rue quand celle-ci était inondée par la pluie ou le trop plein des fontaines publiques. L'entretien des rues incombait aux pouvoirs publics et celui des trottoirs aux propriétaires des maisons d'où la diversité des matériaux des trottoirs. Ils disparurent lors des conquêtes de Rome<sup>43</sup>.

---

<sup>40</sup> *Op.cit.*, p1.

<sup>41</sup> Daux G, *Chronique des fouilles et découvertes archéologiques en Grèce en 1965*, *Persée revues scientifiques*

<http://www.persee.fr>

<sup>42</sup> Wikipedia, *l'encyclopédie libre*.

<sup>43</sup> *Ibid.*



Source : <http://fr.wikipedia.org>

**Figure 1.7 : Trottoirs et « passages protégés », rue de Pompéi, Italie, l'an 100.**

Les trottoirs étaient absents des rues médiévales d'Europe<sup>44</sup>, celles-ci étaient l'espace commun entre chevaux, charrettes et piétons et aménagées d'un ruisseau central pour l'écoulement des eaux<sup>45</sup>.

Les trottoirs sont réapparus en Europe juste après le grand incendie de Londres en 1666, ils se sont généralisés dans la ville à partir de la moitié du 19<sup>ème</sup> siècle. Leur introduction dans la ville s'est faite de façon graduelle : d'abord dans des rues qui avaient une largeur suffisante, ensuite dans les rues nouvelles et les trottoirs des nouveaux quartiers étaient plus larges que ceux des quartiers antérieurs. A Bruxelles, ce sont les habitants qui étaient responsables de la construction des trottoirs et de leur entretien, une initiative qui était à l'époque soumise à des prescriptions dictées par une clause de 1776, relative aux constructions entourant le Parc de Bruxelles et qui garantissait la régularité de ces ouvrages. « Très apprécié par les habitants », presque tous en ont établi le long des façades de leurs maisons.

Tenir à distance les chariots était la fonction assumée par les trottoirs de quelques rues parisiennes de la moitié du 18<sup>ème</sup> siècle, ils garantissaient la sécurité des piétons et cette fonction assignée *de facto* aux trottoirs est illustrée par le souci d'en trouver la hauteur idéale qui permettrait simultanément d'éviter les faux pas des piétons, lors de leur descente<sup>46</sup> et de dissuader les voitures de rouler dessus<sup>47</sup>, suite aux pratiques observées dans la rue. Des allées surélevées (promenades) sont intégrées dans le système général des rues qui prenaient la forme de « boulevards ». Ces derniers se composaient de la chaussée et d'espaces limitrophes bordés d'arbres qui séparent véhicules et piétons.

---

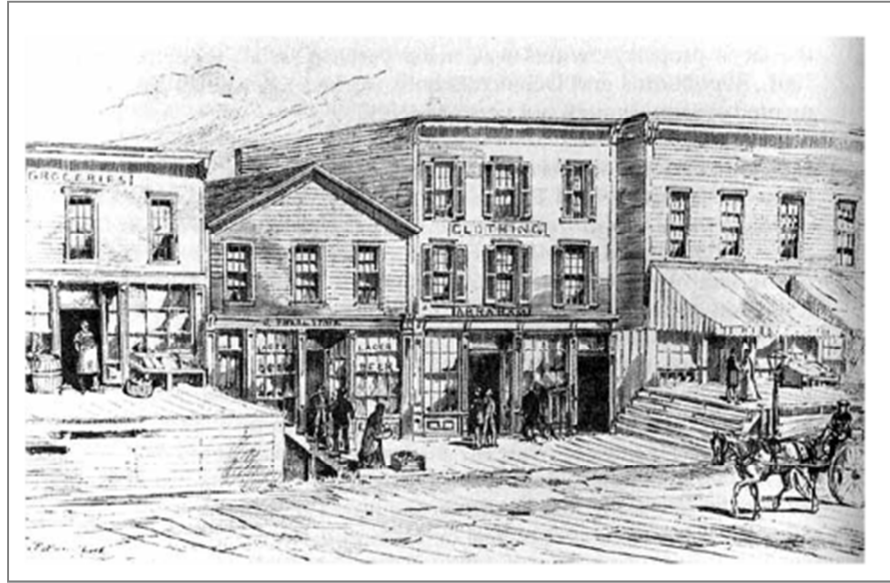
<sup>44</sup> Galloy D, Hayt F, *Le Moyen Âge jusqu'au XIVe siècle*, De Boeck Education, 1996.

<sup>45</sup> John N, Greville Pounds, *The medieval city*, Greenwood Publishing Group, 2005.

<sup>46</sup> Quatremlere De Quincy A, *Dictionnaire historique d'architecture*, Le Clere, 1832.

<sup>47</sup> Kock P, *La grande ville, nouveau tableau de Paris, comique, critique et philosophique*, Vanderhaeghe-Maya, 1843.

Les ordonnances de police française de 1763 et 1766 stipulent que les piétons avaient pour obligation de circuler sur les trottoirs protégés (contre allées), et les chevaux au centre de la route<sup>48</sup>. En 1847, environs 25 kilomètres linéaire de trottoirs étaient construits (Kostof 1992)<sup>49</sup>. La bordure surélevée et le trottoir se généralisent après l'introduction du pavage en macadam. Les piétons marchaient de plus en plus sur les trottoirs<sup>50</sup>. Ces derniers sont devenus de plus en plus différenciés par rapport à la chaussée.



Source: Loukaitou, *Sidewalks: conflict and negotiation over public space*, 2009.

**Figure 1.8 : Les trottoirs de Chicago (1860)**

A la fin du 19<sup>ème</sup> siècle, l'apparition des caniveaux latéraux marque définitivement la frontière entre les deux espaces<sup>51</sup>. Cette partie de la rue renvoyait de coutume au lieu où finit l'immoralité et la corruption, métaphoriquement c'était devenu le lieu où finissent les gens sans respect. Les marginaux de la société, les vagabonds, les prostituées, les ivrognes, les rabatteurs de jeu et les mendiants qui cherchaient un moyen de subsistance sur le trottoir étaient tenus de circuler sur cette seule partie de la rue.

La construction des trottoirs s'est généralisée à Paris et à Londres et dans la plupart des autres villes Européennes. Les grands boulevards qui étaient construits à Paris, Vienne et Barcelone réservaient des trottoirs larges pour les foules de promeneurs. Le développement du domaine de la voirie et des transports ainsi que les fonctionnalités de la ville ont fait naître de nouveaux besoins. La rue moderne se caractérise par de nombreux éléments mobiliers.

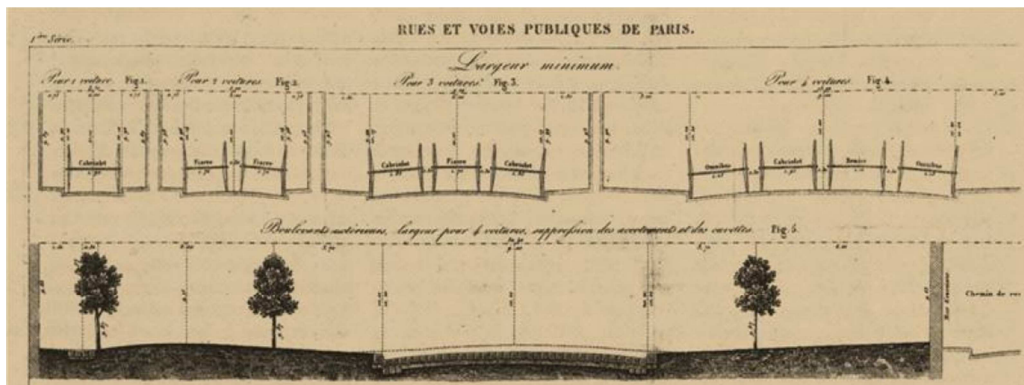
---

<sup>48</sup> Allan B. Jacobs, Macdonald E, Rofé Y, *The Boulevard Book: History, Evolution, Design of Multiway Boulevards*, MIT Press, 2003.

<sup>49</sup> *Op.cit.*, p1.

<sup>50</sup> *Ibid.*

<sup>51</sup> *Ibid.*



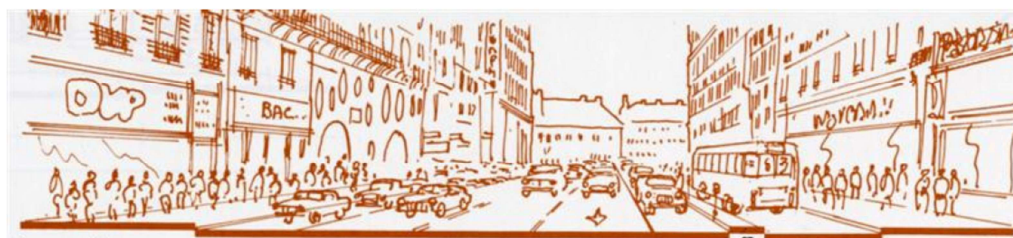
Source : Journée Une voirie pour tous Jean-Luc Reynaud CERTU 07/10/08

**Figure 1.9 : Profil en travers illustrant l'organisation des fonctions dans la voirie au 19<sup>ème</sup> siècle**

### II.1.2 L'évolution de la rue et son influence sur les trottoirs

A partir du début du 20<sup>ème</sup> siècle, l'application des théories de l'urbanisme moderne, la généralisation de l'automobile et à posteriori, le développement de la périurbanisation ont profondément modifié les espaces publics urbains hérités de l'histoire, et plus particulièrement la rue, dans sa configuration comme dans ses usages : « Autrefois solidaire de l'immeuble, elle s'en détache, réduite à la seule fonction de circulation »<sup>52</sup>. Le trottoir solidaire à la fois de la rue et de l'immeuble s'en trouve également modifié.

« La rue-corridor à deux trottoirs, étouffée entre de hautes maisons, doit disparaître. Les villes ont le droit d'être autre chose que des palais tout en corridors » déclare Le Corbusier dans la revue *Urbanisme*, la rue est selon sa vision désormais inadaptée, dans son tracé comme dans sa largeur, aux « moyens de transport mécaniques ». Comme en témoignent ces propos, l'urbanisme moderne est en rupture radicale avec la tradition en termes de formes prises jusque-là par les espaces d'usages publics. Les formes urbaines produites perdent leur lien avec la voie, la proximité physique entre bâti et voie est supprimée : l'îlot centré sur des dalles ou des espaces verts<sup>53</sup> remplace l'îlot traditionnel et le territoire du piéton est cloisonné face aux voies automobiles. Car, les usages, les modes de déplacements et les vitesses différentes doivent prendre place dans divers types de rues, qui se différencient en retour par leur forme.



Source : Journée Une voirie pour tous Jean-Luc Reynaud CERTU 07/10/08

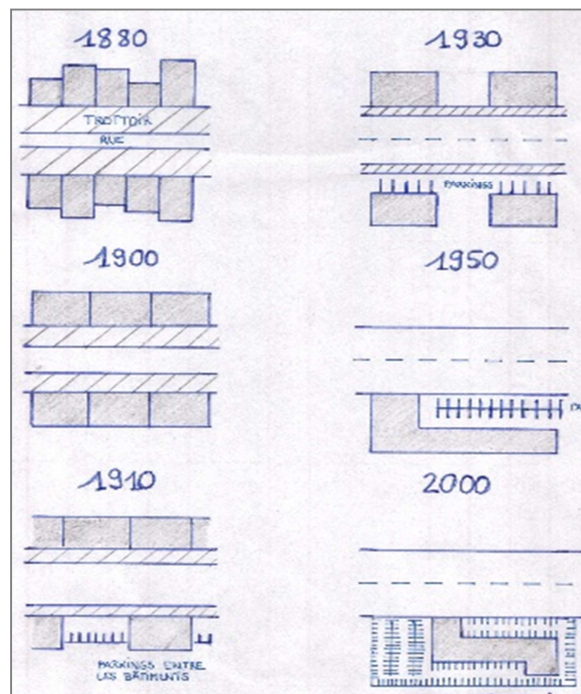
**Figure 1.10 : Le règne de l'automobile traduit par l'emprise de la circulation mécanique illustré dans le guide « 101 voiries urbaines » de 1975**

<sup>52</sup> Leménorel A, Corbin A, *La rue, lieu de sociabilité ? : rencontres de la rue*, Univ Rouen Havre, 1997.

<sup>53</sup> Panerai P, Castex J, Depaule J-c, *Formes urbaines de l'îlot à la barre*, Parenthèses, 2004.

Par ailleurs, l'accroissement de la circulation motorisée impose des réaménagements de la voie pour qu'elle puisse accueillir un maximum de files de circulation. Des réaménagements qui se font inévitablement au détriment des trottoirs et des plantations d'alignement lorsqu'il s'agit des tissus urbains traditionnels.

La tendance du changement de type de stationnement, de type intégré (riverain au trottoir) à un type ségrégué (autour du bâtiment) provoque une production du parcellaire déterminée par le stationnement. Par conséquent, le bâti tend à se détacher de la rue, et à être entouré d'aires de stationnement. Dans le même temps, l'espace de cheminement piétonnier « le trottoir », a presque disparu. Robert Lang met en effet en évidence la place croissante prise par le stationnement automobile dans le processus de formation du parcellaire. La voie limitrophe au parcellaire de la fin du 19<sup>ème</sup> siècle, relativement étroite, conçue pour les déplacements hypotactés et aux trottoirs larges est progressivement remplacée, avec l'essor de l'automobile, par une voie plus large et des trottoirs plus réduits.



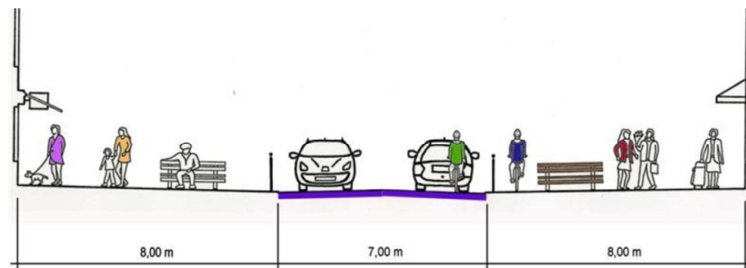
Source : <http://www.memoireonline.com> Schéma présenté lors d'une conférence à la cité universitaire de paris, 20 mai 2008.

**Figure 1.11 : Relation entre type de circulation, formes urbaines et forme de la voie (Par Robert Lang)**

C'est dans les années 1970 que l'on remet en question, dans les milieux urbanistiques comme en sciences sociales, l'approche fonctionnaliste de l'urbanisation et qui coïncide avec les interrogations sur la notion d'espace public. Face au constat de la dévalorisation de la rue comme espace de rencontre et de sociabilité et par extension des trottoirs, certains critiques qu'ils soient acteurs ou observateurs le qualifient comme une crise, voire comme une dégradation des lieux du public.

Le congrès Team Ten de 1953 soutient une conception radicalement différente, abandonnant la rue « machine à circuler pour celle d'association humaine »<sup>54</sup>. Le cloisonnement du territoire du piéton face aux voies automobiles est critiqué par les architectes et urbanistes rattaché à l'école du *New Urbanism*, pour qui, les deux usages de la ville, marcher et rouler en voiture, a priori antagonistes, génèrent par leurs rencontre les points de frottement générateurs de l'urbanité : « *les voitures sont dangereuses pour les piétons; cependant les activités urbaines se trouvent là où les piétons et les automobiles se rencontrent* » (Alexander 1977).<sup>55</sup>

La rue n'a jamais fait autant l'objet de recherche en sciences sociales ; On s'intéresse notamment en sociologie, de plus en plus aux rites de la vie ordinaire, aux espaces et modes de vie et des formes de la socialité (Betin, 2001). Aux états unies, la « société de l'automobile » existait déjà dans les années 1950<sup>56</sup>, spécialement en Amérique du Nord, ce qui a fait émerger des critiques contre le modèle d'urbanisation de la ville américaine et qui engendre notamment la ségrégation spatiale et fonctionnelle et la montée de l'insécurité. Des maux mis en lumière par l'activiste et le philosophe de l'architecture et de l'urbanisme Jane Jacobs qui soutient l'idée du retour à la mixité fonctionnelle et qui fait l'apologie de la rue commerçante et des trottoirs. Selon elle, la rue urbaine (celle qui attire les passants) protège la vie privée tout en donnant la liberté aux citoyens. Ces rues sont plus sûres par ce qu'appropriées par les piétons.



Source : Journée Une voirie pour tous Jean-Luc Reynaud CERTU 07/10/08

**Figure 1.12 : La voirie tant qu'espace public partagé entre usagers divers**

## **II.2 Trottoir, un espace public, un espace durable**

### *II.2.1 Les trottoirs urbains : des espaces publics à part entière*

#### *II.2.1.A Particularités de la publicité des trottoirs*

Le fonctionnement public d'un trottoir peut être compris en comparaison avec d'autres espaces publics : Une place est différente du trottoir dans sa forme son utilisation, mais les

---

<sup>54</sup> Kourniati M, *La rue dans la pensée architecturale « moderne »*, *Les Cahiers du Centre de Recherches Historiques*, 1996, mis en ligne le 27 février 2009 sur [www.revues.org](http://www.revues.org)

<sup>55</sup> Cité par Laigne Alexandre dans *Evolutions des densités, pratiques et images des rives de la RD 992 à Colombes* *Densification et évolution de l'espace vécu en petite couronne parisienne*, Magistère Aménagement et Urbanisme, Université Paris 1 - Panthéon Sorbonne, 2008.

<sup>56</sup> Conférence européenne des ministres des transports, *16<sup>ème</sup> Symposium international sur la théorie et la pratique dans l'économie des transports*, OECD Publishing, 2005.

deux ont des fonctions publiques. En outre, du fait que sur le trottoir, certaines activités empiètent nécessairement sur d'autres, son caractère public est mieux évalué au cours du temps parce que toutes les activités ne se déroulent pas, ou n'ont pas besoin de se dérouler en même temps.

Le trottoir est un espace intermédiaire souvent subordonné aux constructions et propriétaires des espaces limitrophes et son usage public est sujet à de fortes influences de la part des habitants riverains.

### *II.2.1.B Pluralités d'usages des trottoirs*

#### *Des espaces aux multiples usagers*

La circulation est devenue l'usage principal des trottoirs, comme l'atteste les différentes définitions des textes juridiques à travers le monde. Le public des piétons est assimilé aux groupes d'individus constituant les citoyens de différent âge, sexe, aptitude physique et mentale, buts de déplacement (école, achats, travail, loisirs...) <sup>57</sup>. Dans les codes de la route, ce sont les personnes qui conduisent une voiture d'enfant, ou tout autre véhicule de petite dimension sans moteur, les personnes qui conduisent à la main un cycle ou un cyclomoteur, les infirmes qui se déplacent dans une chaise roulante mue par eux-mêmes ou circulant à l'allure du pas. L'accessibilité physique imposée par le « droit de visite » ou le « droit d'usage » qui s'étend à l'espace public, regroupe à la fois les dimensions d'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR) et l'ergonomie des équipements <sup>58</sup>. De nombreux Etats et collectivités en sont garants, notamment au travers des textes législatifs et réglementaires.

Les trottoirs sont également partagés entre usagers de différents modes de déplacement tel que les cyclistes, les usagers de patins à roulette.

Avant même l'apparition des trottoirs, les espaces limitrophes au bâtiment faisait l'objet de plusieurs usages et appropriations. Les gestionnaires des espaces publics font mention « d'usages domestiques dans les rues irrégulières » <sup>59</sup>. A Bruxelles par exemple on parlait de saillies au profit des habitants et commerçants sur la voie publique ; échoppes, auvents, entrées de caves, escaliers, des bancs en pierre ou en bois.

En dressant une apologie de la rue, dans son livre *Death and life of Great American Cities*, Jane Jacobs révèle que les trottoirs des rues traditionnelles favorisent les rencontres entre les riverains. Whyte a décrit la substance de la vie publique urbaine, dans une manière objective et mesurable et ceci à travers l'observation de la rue et la description des pratiques de sociabilité (conversations, rencontres, scmoozing) qui prenait place dans ses trottoirs et particulièrement dans les coins.

Les trottoirs sont l'objet de divers usages quotidiens et événementiels. Ils sont notamment utilisés à des fins politiques et festifs, comme le révèle Loukaitou <sup>60</sup> aux Etats unis, à des fins économiques et de commerce, Il sont également utilisés à des fins artistiques, où il est périodiquement le lieu où se manifestent « les arts de la rue ».

---

<sup>57</sup> Conseil National des Transports, *Restitution des travaux du groupe "Partage de la voirie"*, *Une voirie pour tous, sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage*, France, 2005. Disponible sur [www.certu.fr](http://www.certu.fr)

<sup>58</sup> Mondémé Thomas, *Tracés*, n°15/2008: *Pragmatismes*, ENS, 2009.

<sup>59</sup> *Op.cit.*, p17.

<sup>60</sup> *Op.cit.*, p1.

Certains usages perçus comme marginaux à cause de leur forte connotation morale péjorative sont pratiqués sur les trottoirs, suscitant notamment rejet, peur, pitié et dédain<sup>61</sup>. Les vagabonds, les prostitués, les ivrognes, les fous y trouvent gîte et pitance. Certaines personnes ne sont pas nécessairement déviantes par rapport à une loi ou une norme explicite mais considérées comme marginales trouvent refuge sur ces espaces, c'est le cas des lépreux, aveugles ou handicapés moteurs qui exercent surtout la mendicité urbaine sur les trottoirs africains<sup>62</sup>.

Les trottoirs sont également un lieu pratiqué par les animaux. Ces derniers peuvent avoir la fonction d'assistance professionnelle (chiens guides) des individus, ou des animaux de compagnie promenés par leurs maîtres ou bien des animaux sauvages.

### II.2.1.C *Régulation et contrôle des trottoirs*

Le cadre réglementaire est une dimension de l'espace public, aussi, le processus de développement de l'espace-trottoir est simultanément accompagné du processus de son contrôle<sup>63</sup>. Le voisinage mais aussi les groupes sociaux municipaux, les bureaucrates, les conseils de quartier, les commerçants, les vendeurs de rue, les sans-abri, les syndicats et les militants politiques, tous veulent différentes choses de cet espace public, ce qui mène souvent aux conflits et aux contestations. Les intérêts divergents et communs de ces citoyens sont articulés à travers des mécanismes de régulation des aspects de la vie urbaine qu'ils partagent tous.

L'enjeu pour les différents acteurs autour de l'espace public trottoir concerne les contraintes, les activités et les utilisateurs acceptables<sup>64</sup>. La régulation de cet espace passe par la définition des différences entre les individus-usagers (distinction entre les usagers protégés de ceux qui représentent un problème) et une distinction des frontières entre les espaces.

Comment les trottoirs peuvent être utilisés ? (leur principale fonction) et qui peut les utiliser (leur caractère public) sont débattus dans les salles du conseil et de tribunal par les citoyens, les propriétaires d'entreprises, les administrations municipales, les défenseurs des droits civiques et politiques, les militants. Tous les acteurs peuvent participer à la définition des fonctions de cet espace ainsi que du contrôle de son accessibilité par la négociation.

### II.2.2 *Les trottoirs-territoires, des espaces durables*

Le territoire est un espace durable dans le sens où il caractérise l'interaction entre une entité spatiale et une entité sociale inscrite dans le temps long<sup>65</sup>. Les trottoirs urbains remplissent des rôles qui constituent et constitueront un enjeu pour les villes et les sociétés futures. Ces espaces sont des éléments pérennes dans l'organisation des fonctions de la voirie.

---

<sup>61</sup> Hossard N, Jarvin M, "C'est ma ville!": de l'appropriation et du détournement de l'espace public, Le Harmattan, 2005.

<sup>62</sup> Ibid.

<sup>63</sup> Op. cit., p1.

<sup>64</sup> Ibid.

<sup>65</sup> Op.cit., p23.

La stratégie d'aménagement de la voirie urbaine de la ville durable privilégie l'organisation des fonctions en terme de mixité des modes de circulation, et de donner plus de place à la circulation pédestre. Ceci rend des trottoirs des éléments indispensables pour garantir la cohabitation entre les piétons et les véhicules.

Les zones de rencontres, zones 30, sont des exemples de stratégies qui présentent des « pedestrian friendly streets » (des rues où les piétons et plus généralement les modes de déplacement non motorisés sont prioritaires) pour atteindre l'objectifs de ce qu'on nomme « walkable community »<sup>66</sup>. Les espaces piétons et les trottoirs font l'objet d'un intérêt accru qui se traduit par les actions de réhabilitation pour les rendre plus confortable, plus sûre et plus accessible à travers des opérations d'élargissement, de mise en accessibilité et de réaménagement.

Les trottoirs sont des espaces intermédiaires clairement délimités. Ils sont extérieurs aux propriétés privés tout en étant distingués dans la rue. Contrairement à la chaussée, ces parties de la voie publique sont les lieux où s'établissent des activités diversifiées pratiquées par les riverains ainsi qu'une grande partie des usagers de la rue. Ces habitants-usagers se sont naturellement appropriés ces espaces depuis leur formation, et les ont marqués de pratiques, tout autant similaires que différenciées à travers les villes.

Les trottoirs sont le territoire des piétons qui circulent mais également de ceux qui se rencontrent, discutent, vendent ou observent, des piétons qui s'adonnent à la sociabilité dans un espace public urbain. Cette urbanité est un enjeu pour la ville durable qui recherche à doter d'un caractère urbain la voirie en considérant l'espace de mobilité comme un espace public<sup>67</sup>. Les activités diversifiées que sera amené à accueillir la rue, s'exerceront en grande partie sur ses espaces latéraux. Les trottoirs « éléments structurants de l'urbanité »<sup>68</sup> seront revalorisés.



Source: Transportation Master Plan, Pedestrian Program Plan of Redmond city, USA, 2005.

**Figure 1.13: Les places-trottoirs**

---

<sup>66</sup> De Walkability : marchabilité, ou environnement propice à la marche à pied

<sup>67</sup> Joseph I, cité par Mondémé Thomas dans Tracés, n°15/2008: Pragmatismes, ENS, 2009.

<sup>68</sup> Jacobs Jane, the Death and Life of Great American Cities, Vintage, 1961.

## **II.3 Fonctionnalités et usages publics des trottoirs**

### *II.3.1 Des fonctionnalités et des usages liés à la mobilité*

#### *II.3.1.A Un espace de cheminement piétonnier*

Les trottoirs constituent un élément essentiel des réseaux piétonniers. Ils relient les points d'origine et de destination. Le cheminement pédestre qu'ils assurent est ponctuellement interrompu aux intersections des voies.

Les piétons choisissent toujours les chemins les plus courts et les cheminements piétonniers sont planifiés afin de se superposer au trajet que les piétons suivront naturellement lors de leurs déplacements. Les longueurs des trottoirs définis par l'îlot varient et peuvent permettre soit de minimiser les points conflictuels des piétons avec les véhicules (longs trottoirs) soit une bonne accessibilité de la zone au piéton par les différents choix de parcours (trottoirs courts).

En plus d'être appréhendé tant que cheminement, le déplacement piétonnier est également étudié comme usage sociale, où il est perçu bien plus qu'un simple mouvement transitif. En appréhendant cette activité par le terme de « marche à pied », on peut en éclairer les autres dimensions.

#### *L'usage de la marche à pied*

Chaque habitant de la ville est en fait un « marcheur » potentiel : les clients des transports en commun, par exemple sont « des piétons qui se reposent » Yan Le Gal<sup>69</sup>. Les trottoirs sont les espaces quotidiennement empruntés par les piétons, ou constituent du moins, la première et la dernière étape de leur parcours.

« Marcher » est un terme qui renferme plusieurs sens. Dans une définition ancienne, ce terme veut dire « fouler des pieds un matériau (argile ou étoffe), le pétrir en le piétinant »<sup>70</sup>. L'idée de déplacement est la plus couramment admise pour ce terme. On peut lire aujourd'hui « marcher, se mouvoir en mettant un pied devant l'autre »<sup>71</sup>, cette activité est également désignée par les termes de déplacement pédestre, déplacement lent (lorsqu'on parle de prestations kilométriques) ou encore, de mobilité douce (sensé faire référence à l'impact sur l'environnement) L.Vodoz et C. Jemelin<sup>72</sup>. Mais en réalité, cet usage de l'espace et des trottoirs plus particulièrement est une expérience complexe qui ne se réduit pas à la seule dimension du mouvement. Cette dernière est une expérience moins neutre que les autres modes de déplacement, car elle induit pour celui qui la pratique, une immersion complète dans l'environnement. Le piéton est plus sensible à l'espace, tous ces sens sont sollicités<sup>73</sup>. Cette activité peut alors prendre dans ses formes sensibles les désignations de promenade, flânerie et déambulation.

---

<sup>69</sup> Le Gal Yan, expert Français en déplacements urbains, cité par Emmanuelle Lambrey, *La marche à pied : un mode de déplacement incontournable*, disponible sur [www.millenaire3.com](http://www.millenaire3.com)

<sup>70</sup> Cycle art [espace] public, Dossier documentaire « La ville, comment ça marche ? », La Sorbonne, 2008.

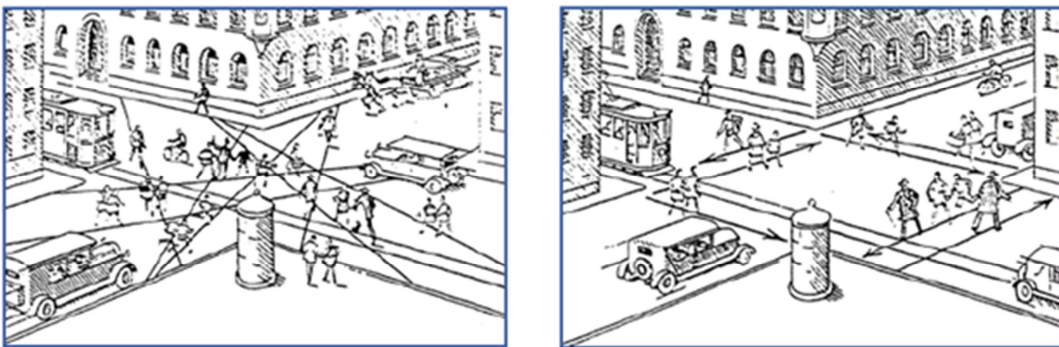
<sup>71</sup> Le petit Larousse, 2005.

<sup>72</sup> Vodoz L, Jemelin C, *Les territoires de la mobilité: l'aire du temps*, PPUR presses polytechniques, 2004.

<sup>73</sup> Choay Françoise, *Espacements : essai sur l'évolution de l'espace urbain en France*, Groupe de l'Immobilier-constructions de Paris, 1969.

Cette nuance faite entre les deux acceptions du terme « marcher » donne lieu, ou du moins explique, les divergences quant à l'approche de la rue et du trottoir comme espaces de la marche à pied. Certains intervenants du territoire, ingénieurs, urbanistes ou architecte considèrent cette pratique uniquement d'un angle utilitaire. Certains spécialistes de l'urbain et de la mobilité la considèrent par contre, comme un temps vécu : les individus seraient de véritables acteurs de leur mobilité et par conséquent, circuler n'est pas le contraire d'habiter<sup>74</sup>.

Avec l'apparition de l'automobile, l'essor économique et la croissance démographique des villes classiques occidentales, marcher en tant qu'expérience quotidienne et libre que l'on pratiquait au temps des rues médiévales a changé. Compte tenu de la complexification des circulations que connaissent ces villes à l'époque de l'essor de l'automobile, gérer les flux d'une façon rationnel était devenu une nécessité, d'autant plus que la cohabitation devenait de plus en plus difficile et désormais beaucoup plus dangereuse pour les piétons. Les trottoirs qui commençaient à être utilisés et appropriés par les piétons sont devenus un outil qui s'est naturellement imposé comme solution pour la ségrégation des deux flux ; S'en est suivit une batterie de règles et de restrictions auxquels les piétons doivent s'en tenir pour éviter le chaos. Ces règles se sont peu à peu assimilées dans les comportements des piétons. La scène des foules de piétons aux coins des trottoirs attendant le changement des feux est très commune et l'exemple le plus emblématique d'un tel respect des règles est illustré par le célèbre passage piéton de Shibuya au Japon<sup>75</sup>, où une réelle marée humaine traverse le carrefour au changement des feux et qui se dissipe aussitôt.



Source : Manuel Zurichois, cité dans D. Hättenschwiler centre de documentation cedec EPFL

**Figure 1.14 : Canalisation des piétons**

Marcher sur le trottoir, traverser au passage protégé et traverser au feu rouge sont des règles qui peuvent nous paraître aujourd'hui évidentes. Ceci ne l'était pas autant à l'époque de leur mise en place pour la première fois. Elles ne sont d'ailleurs jamais systématiquement respectées. Le jaywalking, terme anglo-saxon qui désigne le fait de traverser la rue en dehors des passages protégés, est une pratique courante et typique dans plusieurs villes du monde<sup>76</sup>. « Les New Yorkais sont des incorrigible jaywalkeurs »<sup>77</sup>. Une autre pratique tout aussi

---

<sup>74</sup> Sansot Pierre, *Du bon usage de la lenteur*, Payot & Rivages, 1998.

<sup>75</sup> Dominique A, Auzias D, Labourdette J.P, *Le Petit Futé Tokyo*, Petit Futé, 2009.

<sup>76</sup> Wikipédia, *L'encyclopédie libre*.

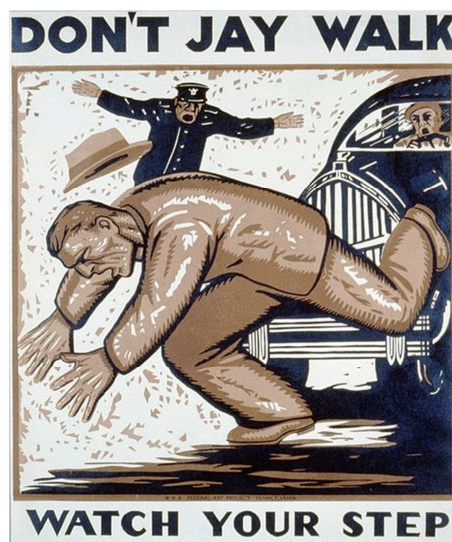
<sup>77</sup> Whyte W, *City : rediscovering the center*, Anchor, 1988.

problématique est celle de marcher sur la chaussée au lieu du trottoir. Certaines villes, trouvent encore beaucoup de difficulté à contenir les flux de piétons. Dans de nombreux pays du Sud, l’empiètement sur la chaussée par les piétons est un problème fréquent<sup>78</sup>. Cependant, lorsqu’ils se sentent en danger, même les piétons indisciplinés se réfugient instinctivement sur les trottoirs. Cet espace reste en effet une solution durable qui continue à remplir jusqu’à l’heure sa fonction de protection.



Source : Google image

**Figure 1.15 : Traversée des piétons au carrefour de Shibuya aux Japon**



Source : Wikipedia

**Figure 1.16 : Affiche de 1937 de la Work Progress Administration visant à inciter les piétons à ne pas traverser là où ils n'en ont pas le droit**

---

<sup>78</sup> Nations unies, conseil économique et sociale, commissions économiques et sociale pour l’Asie et le Pacifique, grande questions concernant les transports et la société, 2009.

### II.3.1.B *Un outil de partage des modes de circulation*

Le trottoir est un aménagement utilisé pour partager la voirie entre ses utilisateurs. La bordure délimite à la fois la chaussée et le trottoir, elle constitue un élément important car « sa mise en œuvre sert à définir le profil en long de la chaussée et son tracé »<sup>79</sup>.

En isolant les piétons, les trottoirs les protègent des dangers de la circulation motorisée. La possibilité ou la nécessité de l'existence de ces derniers est déterminée en fonction des catégories de rues qui les supporte et dans certains cas aussi, de la nature des établissements bordiers. Selon AASHTO dans *Geometric Design of Highways and Streets 2004*, l'aménagement de trottoirs est nécessaire dans les artères et les voies collectrices. Dans les rues locales, les trottoirs peuvent être aménagés dans un seul côté sur une courte section. La présence des trottoirs est obligatoire dans certains lieux : devant les écoles, aux arrêts (changement modal), les parcs et stades, les zones commerciales, les promenades, les maisons de retraites, hôpitaux et complexe médicaux et tous les bâtiments publics.

### II.3.1.C *Un outil de régulation des flux*

#### *Le trottoir traversant*

Lors de leurs déplacements, les piétons doivent régulièrement descendre des trottoirs et traverser la chaussée : les cheminements des véhicules sont continus, alors que ceux des piétons sont interrompus. La philosophie du code de la rue<sup>80</sup> inverse cette tendance : les trottoirs peuvent être continus. Nommés trottoirs traversant, ils sont notamment utilisés comme éléments de ralentissement des véhicules. Ils sont situés généralement au débouché de rues secondaires.

Ces trottoirs permettent aux piétons d'avoir un cheminement régulier, de plain-pied, non interrompu par les rues perpendiculaires. Il est également confortable pour les personnes en chaise roulante ou poussant une voiture d'enfant, ces dernières ne devant plus en permanence s'adapter aux différences de niveaux. Au passage, les jeux d'enfants, ainsi que l'arrêt des piétons, sont possibles, comme sur tous les trottoirs, à condition de ne pas gêner la circulation des véhicules de manière non justifiée<sup>81</sup>.

#### *Les avancées de trottoirs*

Le concept de « *traffic calming* » renvoie à des éléments physiques intégrés à la conception des rues. Ces derniers modifient le tracé des voies et perturbent le champ visuel des conducteurs dans le but d'induire une réduction de la vitesse de circulation<sup>82</sup>. Les avancées de trottoir en sont des exemples.

---

<sup>79</sup> Réunion d'ingénieurs, *Notion de voirie urbaine*, Eyrolles, 1979.

<sup>80</sup> *Le Code de la rue tel qu'il est conçu en Belgique, place au centre de la réglementation la rue et le contexte urbain ainsi que les usagers fragiles. Il s'applique précisément aux rues qui se situent dans des zones sociales et qui ont une autre vocation que les « routes ».*

<sup>81</sup> Institut Belge pour la Sécurité Routière, *code de la rue*, octobre 2005.

<sup>82</sup> Great Britain Department for Transport, *Traffic calming*, the Stationery Office, 2007.



Source : Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR), brochure à l'attention des gestionnaires de la voirie 2008.

**Figure 1.17 : Exemples de trottoirs traversants**



Source : Cours de von der Mühl D, La ville à pied, Centre de documentation sur l'environnement construit, 2007.

**Figure 1.18 : Avancées de trottoirs formant une chicane (rue résidentielle)**

### *II.3.1.D Infrastructure pour déplacement et stationnement des cycles*

Les trottoirs sont utilisés comme cheminement pour les cycles en cohabitation avec les piétons. Ils peuvent également faire l'objet d'espace de stationnement pour les deux roues.



Source: FHWA study Tour for Pedestrian and Bicyclist Safety, Angleterre, Allemagne et Nouvelle Zélande.



Source: Wikipedia.

**Figure 1.7 : Trottoir utilisé par les piétons et les cyclistes**

### II.3.1.E *Un point de changement modal*

Les trottoirs servent de lieux où s'effectuent les changements dans le mode de déplacement (du mode pédestre au mode motorisé ou le contraire). Ces espaces sont communément conçus et aménagés pour accueillir les usagers des autobus, et tiennent compte de l'importance de l'opération du passage véhicules - trottoir, particulièrement pour les personnes à mobilité réduite.

### II.3.2 *Des fonctionnalités et des usages de la place trottoir*

#### *La Flânerie*

Le déplacement peut être sans but utilitaire ou professionnel, dans ce cas-là, le piéton prend la figure d'un flâneur, un promeneur, un touriste. Baudelaire définit le flâneur comme une personne qui marche dans la ville afin d'en faire l'expérience<sup>83</sup>. L'individu dans cette situation ne s'occupe, outre de marcher, que du regard sur la vie urbaine. Un regard orienté notamment vers les objets qui l'entoure, et à cet effet, les trottoirs sont des espaces qui se prêtent à l'observation : on s'arrête, ou bien on progresse avec lenteur devant les vitrines qui exposent des marchandises et des services offerts par la ville. Un regard porté aussi, sur les autres et où le flâneur est « un observateur exceptionnel dont le regard investigateur est aiguisé par le mouvement de la foule »<sup>84</sup>, un véritable rituel d'exposition auquel ce piéton s'adonne comme le fait remarquer Domosh, dans le sens où les gens observent et sont en train d'être observés<sup>85</sup>, lorsqu'elle s'exprime sur l'activité la plus étudiée de la ville du 19<sup>ème</sup> siècle selon elle.

A cette époque, cette activité est devenue une pratique quotidienne : « les gens dans leurs plus beaux habits et manières affichaient leur statut social à travers la différence »<sup>86</sup>. Cette pratique était commune dans les villes occidentales notamment aux Etats Unis et particulièrement à Paris, où elle prenait place dans « Les passages parisiens ». Ces galeries couvertes, construites dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle et situées aux alentours des grands boulevards de Paris, illustrent une architecture vouée à la déambulation, des espaces que Benjamin<sup>87</sup> considère comme « l'architecture la plus importante du 19<sup>ème</sup> siècle »<sup>88</sup>.

#### *La marche collective*

Les fonctions ordinaires du trottoir sont transcendées quand les gens descendent dans les rues pour célébrer, protester et manifester, que ce soit d'une manière planifiée ou spontanée. Goffman<sup>89</sup> (1980) a noté « le décor du sérieux de la vie quotidienne est typiquement subverti momentanément par les marches de manifestation, mariage, les processions funéraires ». La victoire d'une équipe de football peut engendrer célébration de la joie. Les manifestations sont des processions linéaires d'un mouvement de foule ordonné avec un sens de direction, de

---

<sup>83</sup> Wikipédia, l'encyclopédie libre.

<sup>84</sup> Montandon A, *Promenades et Ecriture*, Presses Univ Blaise Pascal, 1996.

<sup>85</sup> Op.Cit., p1.

<sup>86</sup> Rendell J, Penner B, Borden I, *Gender space architecture: an interdisciplinary introduction*, Routledge, 2000.

<sup>87</sup> Benjamin alter Bendix Schönflies est un philosophe, critique littéraire, critique d'art et traducteur (notamment de Balzac, Baudelaire et Proust) allemand de la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle.

<sup>88</sup> Liu Bo, *Les "Tableaux parisiens" de Baudelaire*, Le Harmattan, 2003.

<sup>89</sup> Goffman Evering, *La mise en scène de la vie quotidienne*, Les Editions de Minuit, 1984. Cité par Loukaitou, p1.

but et d'une signification cérémonielle, qui procurent les moyens pour qu'une identité sociale pour soit portée et affichée en public (Brown)<sup>90</sup>. Les événements de protestation éphémère utilisent la visibilité des trottoirs pour élargir l'audience nationale ou mondiale. Les individus s'affichent pour attirer l'attention en utilisant leurs corps, les bannières... Quentin Stevens<sup>91</sup> argumente que de tels « ruptures » sont publiquement tolérées parce qu'elles sont perçues comme temporaires<sup>92</sup>.

### *II.3.2.A La sociabilité*

Selon Whyte<sup>93</sup>, le comportement des piétons est sensiblement le même à travers les villes du monde, malgré les différences culturelles des sociétés et celles des urbains. La pratique de discussions causant l'auto congestion est universelle. « Schmoozing » est un rituel social, observé à New York qui prend lieux dans les coins des trottoirs.

Les conversations se localisent la plupart du temps à cet endroit précis où les gens attendent pour traverser. Les intersections des rues sont les lieux où la probabilité de rencontrer une connaissance est la plus élevée.

### *II.3.2.B Le commerce de rue :*

A travers les activités économiques dont ils sont le support, les trottoirs se font espaces de promotion de l'auto-emploi et de la mise au travail des citoyens les plus vulnérables économiquement : ces espaces sont utilisés dans les stratégies de survies<sup>94</sup>. Ces activités peuvent servir notamment de tremplin pour diplômés comme c'est le cas en Algérie, « ceux qui luttent contre la pauvreté et le chômage »<sup>95</sup>.

L'utilisation des trottoirs par les commerçants de rue ne fait pas l'unanimité au sein des sociétés. Cet usage économique peut paradoxalement être contesté et apprécié dans une même société, par une même municipalité.

On peut constater que dans certains pays, à certaines époques, les représentations sociales en font un ensemble d'activités floues liées à l'illégalité, à l'archaïsme et au sous-développement<sup>96</sup>. Une représentation attestée par les ordonnances et arrêtés interdisant la pratique ou du moins la contraignant fortement. Ces activités étaient un réel problème, par exemple, aux Etats Unis. Elles représentaient une source de conflits aussi bien avec les habitants qui se battaient pour maintenir l'image de leur quartier qu'avec les commerçants riverains qui luttaient essentiellement contre la concurrence déloyale<sup>97</sup>.

---

<sup>90</sup> Brown-May A, Melbourne Street Life: The Itinerary of Our Days, *Australian Scholarly / Arcadia and Museum Victoria*, 1998; Cité par loukaitou, p 1.

<sup>91</sup> Stevens Quentin est un docteur en aménagement urbain, connu pour ses travaux sur la théorie sociale critique.

<sup>92</sup> Franck K. A, Stevens Quentin, *Loose space: possibility and diversity in urban life*, Taylor & Francis, 2007; Cité par loukaitou, p 1.

<sup>93</sup> *Op.cit.*, p27.

<sup>94</sup> *Op.cit.*, p24.

<sup>95</sup> *Ibid.*

<sup>96</sup> Monnet Jérôme, *L'ambulantage : Représentations du commerce ambulant ou informel et métropolisation*, Cybergeog, N°355, 2006.

<sup>97</sup> *Op.cit.*, p1.

Dans le cas où la vente ambulante se fait sans autorisation, on parle de vendeur à la sauvette. Ces derniers sont pourchassés par la police et la confiscation des marchandises est l'ultime sanction qu'ils risquent<sup>98</sup>. Ils ont développés des stratégies pour s'enfuir rapidement, comme l'observe White dans les rues des villes américaines : « vendors are very adept at quick dispersal ».

Par ailleurs, les vendeurs de rue peuvent également contester et revendiquer leur droit d'accès à l'espace public trottoir, parfois par la violence. Les scènes d'émeutes ne sont pas exceptionnelles comme en témoigne celle de Dakar<sup>99</sup>, et plus récemment celle de Mostaganem<sup>100</sup> où les trottoirs, se trouvent occupés par les émeutiers, les débris de verres et autres déchets de la casse.

Les villes reconnaissent tout de même la valeur économique du commerce de rue, il apporte un soutien économique et sociale surtout lorsque le pays souffre de difficultés économiques plus ou moins persistantes. Au Cameroun, par exemple, les statistiques concernant les métiers de la rue en générale, témoignent de l'importance des usages des trottoirs dans l'économie et le développement sociale urbain<sup>101</sup>. En Algérie, le commerce non sédentaire présente un impact économique et social positif, notamment par la satisfaction des besoins des ménages, et particulièrement en milieu rural : « sa mobilité et souplesse fournit une réponse adaptée aux problèmes d'accès et de desserte dans les zones isolées »<sup>102</sup>. Le commerce de rue est devenu omniprésent vers la fin du 19<sup>ème</sup> siècle dans les trottoirs de New York. En réponse à la pénurie de produit alimentaire que cette ville a connue pendant la première guerre mondiale, on décide de légaliser et même d'étendre le commerce de rue perçus comme une source de produit alimentaire de bon marché.

### *II.3.2. C « Street characters »*

Whyte a observé pendant les études menée sur les rues de New York ce qu'il appelle les « street characters » : personnages de la rue. Mr paranoid, Tambourine woman, ... des personnes qui ont des déficiences mentales, et dont les habitants se sont habitués à rencontrer et trouvent parfois un divertissement à les observer.

### *II.3.2. D Les sans-abris et les mendiants*

Les trottoirs constituent un habitat accessible, parmi les seuls d'ailleurs pour les marginaux et les exclus. Les activités associées aux sans-abris sont commune et ordinaires : s'asseoir, parler, dormir... Les trottoirs des grandes villes indiennes par exemple servent de dortoirs aux nombreux sans-abri et où familles entières y vivent dans le dénuement, dormant, cuisinant et s'y lavant.

---

<sup>98</sup> *Op.cit.*, p30.

<sup>99</sup> RFI avec AFP, *Violences urbaines à Dakar*, Article publié le 21/11/2007 disponible sur [www.rfi.fr](http://www.rfi.fr)

<sup>100</sup> Alim Y, *Des manifestants ont saccagé hier des édifices publics : Une émeute paralyse Mostaganem*, Article publié le 11/05/2009 disponible sur <http://www.elwatan.com>

<sup>101</sup> *Op.cit.*, p24.

<sup>102</sup> *Instruction interministérielle de rappel relative aux conditions et aux modalités d'application du décret exécutif n°93.237 du 10 octobre 1993, relatif à l'exercice des activités commerciales artisanales et professionnelles non sédentaires.*

Plusieurs villes assument que causer l'inconfort pour d'autres individus est un mal suffisant pour prohiber des activités ordinaires pratiquées par les sans-abris. Ils sont perçus comme un problème dans le sens où ils engendrent des interactions indésirables dans l'espace public. Mais au cours du 21<sup>ème</sup> siècle ces usagers génèrent un débat public dans leur revendication du droit de pratiquer une activité vitale, celle de dormir.

### II.3.2.E *Les trottoirs-terrasse*

Dans nos sociétés modernes, le débit de boissons est un des lieux les plus fréquentés. Il est commun à la ville comme à la campagne. Le premier café extérieur a été créé en l'an 900 à la Mecque, à souk okad où les poètes se regroupaient en buvant du café importés du Yémen.



Source : Wikipedia

**Figure 1.20 : Peinture, Van Gogh « Terrasse du café le soir ».**

Le café-terrasse aujourd'hui, est une zone de séjours en plein air, située sur le trottoir et adjacente à un établissement (un restaurant, débit de boissons) et aménagé par les propriétaires. Son utilisation ne se limite pas au café, sa portée s'est élargie pour englober une variété d'autres services : manger ou boire, se détendre, observer...

La première terrasse café Parisiennes (le café de Foy) est apparue au 18<sup>ème</sup> siècle<sup>103</sup>. Les terrasses se sont généralisées depuis et ont connu un âge d'or sur les grands boulevards au 19<sup>ème</sup> siècle. Aujourd'hui, le paysage urbain des villes du mode est ponctué de cafés-terrasses qui sont quelques fois bâchés, fermés et chauffés.

---

<sup>103</sup> Bihl-Willette Luc, *Des tavernes aux bistrots: histoire des cafés, l'âge d'homme*, 1997

### *II.3.2.F Un espace vert : Les arbres d'alignement de rue*

Les arbres d'alignement sont couramment plantés de manière linéaire et régulière le long des routes et des rues<sup>104</sup>, utilisés pour l'embellissement des villes. Le Baron Haussmann en a pourvus ses promenades et en a doublé le nombre pendant son administration de Paris<sup>105</sup>.

Ils sont souhaitables, pour leurs vertus apaisantes, d'amélioration de la qualité du cadre de vie, ou encore pour leur valeur écologique ou paysagère. L'intérêt qu'on leur porte varie à travers l'histoire et les villes, il varie aussi parce qu'on veut différentes choses de l'espace public trottoir.

Les priorités données aux infrastructures urbaines conduisent souvent à négliger le trottoir en tant que paysage, en particulier dans les quartiers pauvres. Avec les trottoirs asphaltés, les arbres recevaient de moins en moins d'eau. De plus en plus de câbles électriques et téléphoniques sont installés et on se trouvait souvent dans l'obligation d'arracher les arbres. De nombreux alignements d'arbres ont été coupés ces dernières décennies le long des routes, pour permettre d'élargir les chaussées ou des rectifications de tracé, ou pour des raisons de sécurité<sup>106</sup>.

Une vision verte des trottoirs urbains aspire à créer des villes plus écologiques et plus saines. Ces arbres positionnés entre bâtiment et rue ont notamment l'avantage d'ombrager la rue et de réduire la température ambiante des bâtiments adjacents, créer une zone tampon physique et perceptible entre circulation piétonne et mécanique (Jacobs 2002)<sup>107</sup>, réduire la vitesse du vent, et réduire la température globale d'une ville ou sa production de carbone. En 2006, Plusieurs Villes des Etats-Unis (Los angles, Denver, Chicago, Baltimore) ont lancé le projet de « la ville aux millions d'arbres » à planter au cours des années qui suivent.

### *II.3.2.J Un support de mobiliers urbains divers*

Les trottoirs sont des espaces aménagés pour satisfaire plusieurs fonction : accompagner et faciliter les usages des piétons (bancs, kiosques, postes de téléphone, toilettes publiques), ou proposer des services (boîtes aux lettres, distributeurs) ou encore contribuer à la sécurité et le fonctionnement urbain : service de la voirie (panneaux et feux de signalisations, bouches d'incendie, l'éclairage, poubelles)

### *II.3.2 F Un lieu de manifestation des arts de la rue*

Sujet à des appropriations de la part de certains artistes, le trottoir est investi par leurs peintures au grand bonheur des habitants de la ville. Connus sous le nom de « sidewalk chalk art » littéralement l'art de la craie de trottoir, ces créations se base sur la perspective et l'anamorphose en trois dimensions.

---

<sup>104</sup> Vacherot J, *Les parcs et jardins au commencement du XXème siècle: École française (Barillet-Deschamps), O. Doin, 1908.*

<sup>105</sup> Haussmann G E, *Mémoires du Baron Haussmann: grands travaux de Paris, G. Durier, 1979.*

<sup>106</sup> *Federal Highway Administration, University Course on Bicycle and Pedestrian Transportation, July 2006.*

<sup>107</sup> *Op. cit., p1.*



Source: <http://blog.gamekult.com>

**Figure 1.21 : Bouches d'égout de Sao Paulo, Brésil**



Source: Julian Beever, *Pavement Chalk Artist: The Three-Dimensional Drawings of Julian Beever*, Firefly Books, 2010

**Figure 1.22: « Sidewalk art ».**

Les trottoirs sont aujourd'hui ces parties de la voie qui protègent leurs usagers des véhicules. Parce que le trottoir et la rue sont des espaces publics au destin lié, les trottoirs n'ont pas échappés aux conséquences des transformations qu'a subi la rue dans le cadre de l'évolution des villes. Les fonctions qu'on leur assigne évoluent, l'utilité de leur existence a été tantôt remise en cause par l'urbanisme moderne, tantôt défendue par les sociologues urbains mais ils restent des éléments pérennes dans l'organisation des fonctions de la voirie et sont appropriés par les différentes sociétés depuis leur apparition.

La publicité des trottoirs se traduit par ses nombreuses utilisations par le public des piétons, par des personnes pratiquant des activités quotidiennes, événementiels ou domestiques à travers le monde.

## **Conclusion**

Les espaces publics sont des objets de plus haute importance pour les collectivités urbaines. Ils remplissent des rôles divers qui peuvent devenir des enjeux pour les villes . Ce sont des éléments primordiaux du développement social, environnemental et économique de la ville .

Les trottoirs sont des espaces publics urbains, ils en ont les mêmes caractéristiques : ce sont des espaces de relations sociales, des espaces de l'usage public, élément de la voirie et du paysage urbain, ils font partie du domaine public et donc soumis aux règles de la propriété. Cependant, ces territoires s'en distinguent essentiellement par le fait qu'ils soient souvent subordonnés aux constructions et propriétaire des espaces limitrophes.

Le trottoir a une longue mais interrompue histoire. Si cet espace a pour fonction principale la protection de ses usagers des véhicules, il assume en même temps d'autres fonctionnalités liées à la mobilité et la sécurité en milieu urbain. Il est aussi le support de plusieurs usages quotidiens et événementiels que les sociétés acceptent, font promouvoir, ou interdisent.

L'étalement et la fragmentation de la ville engendrés en partie par la dépendance à l'automobile influencent les espaces publics urbains et particulièrement la rue. Ces derniers ont été largement déterminés par la conception de la voirie aux seules fins de fluidité et de circulation en réduisant considérablement leur rôle de lieu de sociabilité. Le développement durable des villes pose comme solution l'organisation de l'espace urbain alliant densité et mixité fonctionnelle afin de (re)créer la proximité géographique et l'urbanité. Les espaces publics urbains constituent dans cette optique le socle où peuvent se structurer ces stratégies, et ce par leurs rôles tant fonctionnels que sociaux.

La voirie dans le contexte du développement durable des villes devra assurer une harmonisation entre la culture de quartier (de proximité) et la culture circulatoire, cela donne lieu à des voies polyfonctionnelles qui supportent une multitude de modes de déplacement. En outre, les activités diversifiées que sera amené à accueillir la rue, s'exerceront en grande partie sur ses espaces latéraux: « footways » ou chemins piétonniers.

C'est par leurs rôles tant fonctionnels que sociaux que les espaces publics urbains et particulièrement les rues constituent un enjeu de durabilité. Dans un contexte de mixité des modes de circulation, la présence des trottoirs permet la cohabitation de ces usagers vulnérables avec les modes motorisés.

Les trottoirs, territoires appropriés par les différentes sociétés depuis leur apparition restent des espaces pérennes et durables dans l'organisation des fonctions de la voirie.

## Partie 2 : Le trottoir, l'espace de l'usage public

### Introduction

L'objectif de cette deuxième partie est d'avoir les outils nécessaires pour évaluer la qualité de l'espace public trottoir d'une façon intégrée. Ils seront ainsi passés en revue des facteurs différents entrant en jeu dans la détermination de la qualité d'usage des espaces publics et des trottoirs et également, des outils pour leur évaluation, et ce, dans différents champs disciplinaires.

### Chapitre I : La qualité d'usage des trottoirs

Ce chapitre expose les principaux facteurs entrant en jeu dans l'évaluation de la qualité d'usage offerte par les espaces trottoirs. Ceci en abordant deux points : les dimensions fonctionnelles de l'espace public, et les paramètres qui entre en jeu dans la détermination de l'accès à l'espace et de son bien fonctionnement.

#### I.1 Le confort et la cohabitation des usagers

##### I.1.1 *L'espace trottoir et les besoins de l'usager*

##### I.1.1.A *Les conditions de confort pour la mobilité*

##### *L'espace personnel des piétons en déplacement*

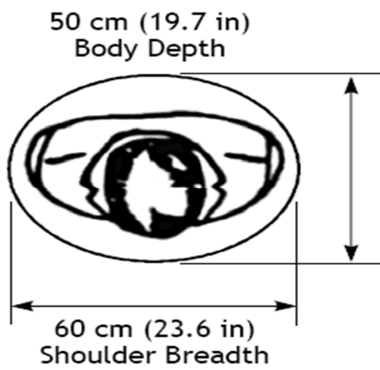
L'espace qu'occupe une personne dans une position debout est représenté par une ellipse corporelle simplifiée de 50 cm fois 59.9cm<sup>1</sup>. Le piéton au cours de son déplacement nécessitera une zone tampon de 0,8 m<sup>2</sup> par rapport au corps (bulle corporelle)<sup>2</sup>.

Le mobilier urbain en porte-à-faux (les auvents, les plantes suspendues, les signes, ou des branches d'arbres) ou toute autre saillie sur l'espace de cheminement doit laisser un passage libre d'au moins 2,20 mètres de hauteur.

---

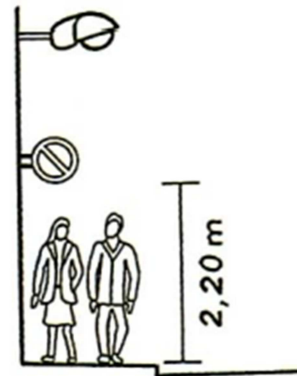
<sup>1</sup> University Course on Bicycle and Pedestrian Transportation, Pedestrian and bicycle safety, Federal Highway Administration, July 2006.

<sup>2</sup> Hummer N J, Milazzo J, Allen P, "Literature Synthesis for Chapter 13, Pedestrians" of the Highway Capacity Manual, Federal Highway Administration, Washington, DC, 1998.



Source: FHWA, "Literature Synthesis for Chapter 13, Pedestrians" HCM, Washington, 1998.

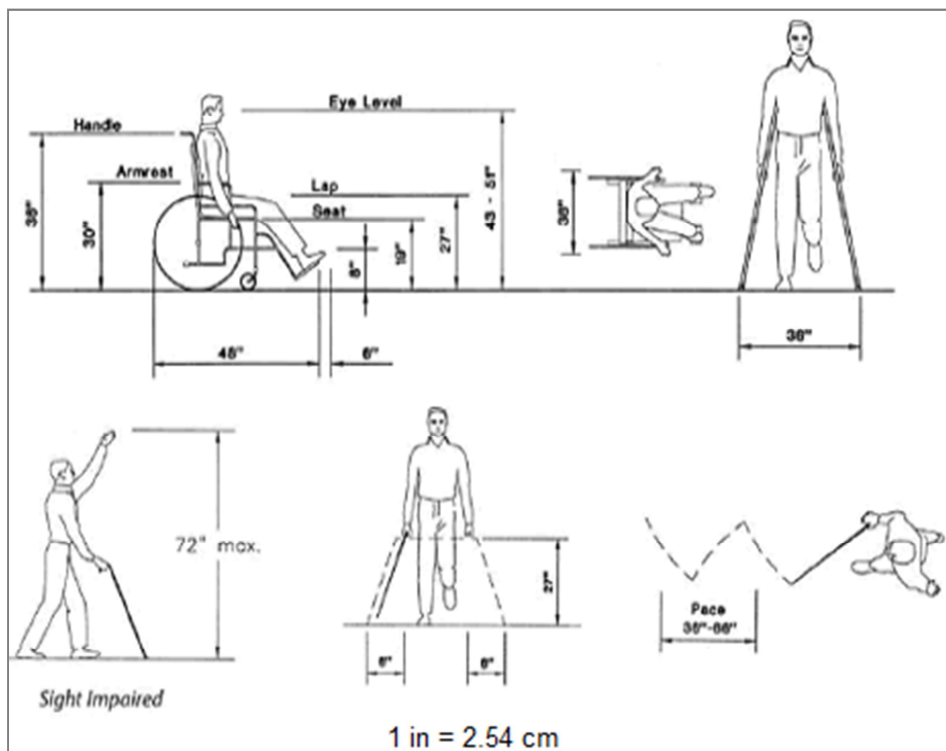
**Figure 2.1 : L'ellipse corporelle d'un piéton**



Source: CERTU

**Figure 2.2 : Hauteur libre minimale d'un cheminement piétonnier**

L'espace requis pour les personnes à mobilité réduite dépend de la nature des appareillages qu'ils utilisent. L'espace dimensionné pour ces personnes est généralement considéré comme fonctionnel et avantageux pour tous les autres piétons. La figure ci-dessous, illustre l'espace nécessaire pour un usager de fauteuil roulant, un usager de béquilles, et une personne non-voyante qui utilise la technique de la canne.

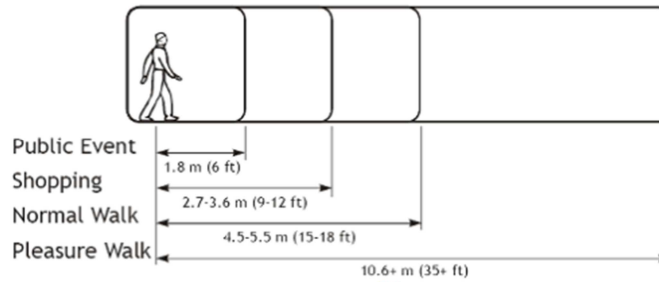


Source : Pedestrian Facilities Guidebook

**Figure 2.3 : Dimensions spatiales pour les usagers des appareillages pour personne à mobilité réduite**

Les piétons, dans leur parcours, nécessitent une certaine distanciation vis-à-vis des objets fixes comme les murs, les clôtures, les arbustes, les bâtiments. Cette distance est évaluée suite à une série d'observations, aux alentours de 0,3 m.

Des études ont démontré qu'un piéton souhaite avoir au cours de son déplacement un certain champ visuel dégagé vers l'avant. La distance de ce champs est appelée « bulle spatiale ». Elle est évaluée pour un déplacement normal de 4,50 à 5,50 m. Pour les événements publics tels que les manifestations, les rassemblements elle est estimée à 1,80 m.



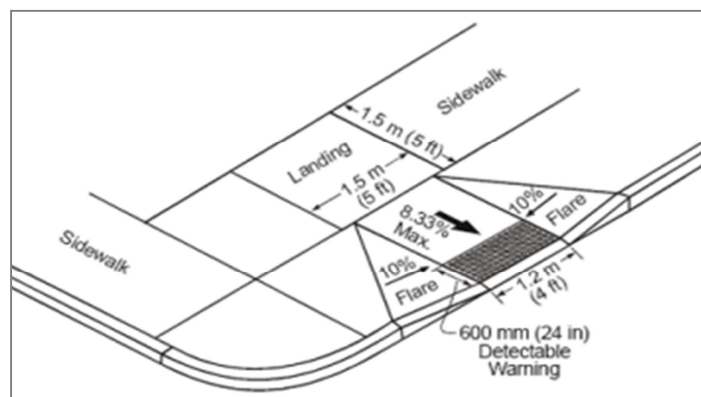
Source : Pedestrian Facilities Guidebook

**Figure 2.4 : Besoin des piétons en champs visuel dégagé**

### *Aménagements de l'espace et personnes à mobilité réduite*

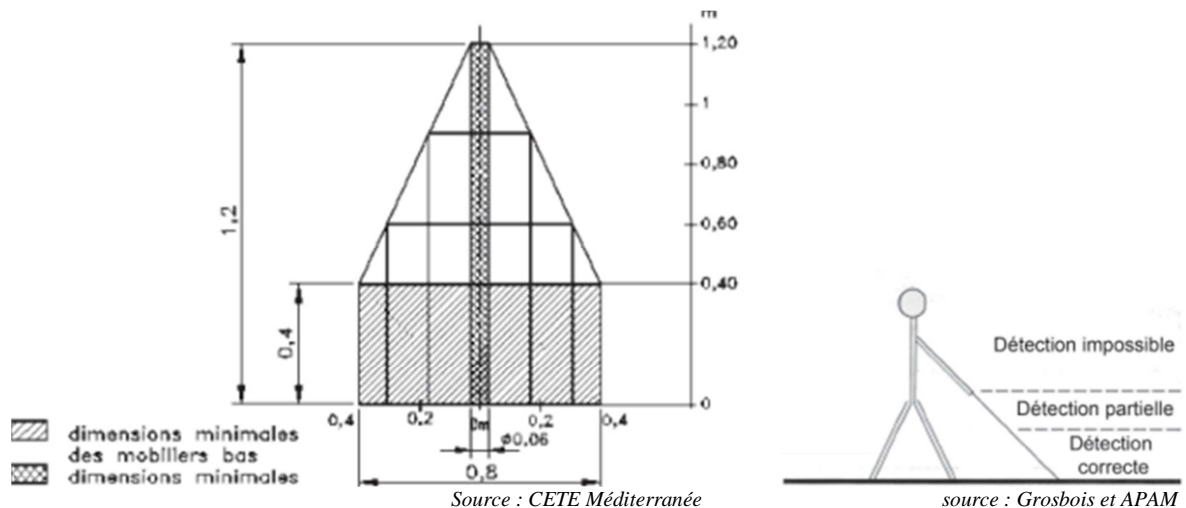
Les trottoirs comportent des bateaux au droit de chaque traversée. Cet aménagement est prévu pour les personnes en fauteuil roulant, mais il est également profitable pour les personnes âgées et celles qui poussent des poussettes et des chariots. Son efficacité dépend de son implantation qui doit correspondre autant que possible au trajet naturel des piétons. La présence de deux bateaux à chaque intersection est préférable, ceci permet de fournir d'avantage de renseignement pour les déficients visuel lors des traversées : la rampe mène directement vers le passage protégé, ce qui n'est pas le cas du bateau unique au coin.

Afin de permettre une détection complète des obstacles par les utilisateurs malvoyants ou de canne, on doit assurer les conditions indiquées dans les figures ci-dessous.

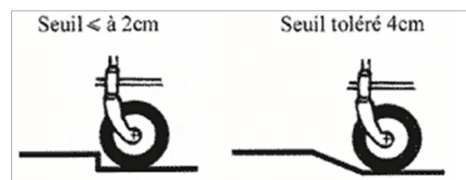


Source: American Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO)

**Figure 2.5: Bateau de trottoir**



**Figures 2.6 : Abaque de détection d'obstacles bas et détection des obstacles à canne longue**



**Figure 2.7 : Les ressauts des trottoirs**

### *Besoins en sécurisation des déplacements*

Jusqu'à l'âge de dix ans, les enfants ont souvent des difficultés quant à la perception du risque, ils sont inattentifs et impulsifs, ce qui les rend vulnérables. C'est une des nombreuses raisons pour lesquelles le taux d'accident est relativement élevé chez les jeunes piétons<sup>3</sup>. A cet effet, des dispositifs pour canaliser et protéger ces piétons sont aménagés (barrières de sécurité, chaînes, haies...) notamment aux abords des écoles.

### *Besoin en efficience des déplacements*

Les piétons qui veulent rejoindre leur travail ou leur occupation recherchent essentiellement l'efficacité dans leur déplacement<sup>4</sup> (écoliers, les étudiants, les personnes se rendant au travail ...). Les plans de déplacement d'établissements scolaires (PDS), sont un exemple de mesures visant à assurer en priorité l'accessibilité et la sécurité de ce type de parcours, en l'occurrence, les déplacements domiciles / écoles. En conséquence, Les vitesses de marche prise en compte lors des conceptions des trottoirs sont relativement élevées (1.3 m/s à 2.4 m/s<sup>5</sup>).

<sup>3</sup> Peden M, Oyebite K, Ozanne-Smith J, Rapport mondial sur la prévention des traumatismes chez l'enfant, World Health Organization, 2009.

<sup>4</sup> Op. cit., p23.

<sup>5</sup> Op. cit., p33.

### *Besoins psychologique de sécurité*

Par sa différence de niveau, le trottoir est un élément qui garantit dans une certaine mesure la sécurité du piéton. Les zones de protection ou zones tampons se situant entre la chaussée et l'espace du cheminement participent également à élever le niveau de sécurité lors des déplacements.

### *Besoins en espace pour les autres modes de déplacement*

Les usagers qui se déplacent à des vitesses élevées tel que les cycles et les rollers exigent un espace plus important que les autres piétons pour s'arrêter et tourner. Par exemple, les patineurs peuvent occuper une plus grande largeur de piste que les autres utilisateurs en raison de leur mode de propulsion « kick-out ». Les utilisateurs qui se déplacent à des vitesses élevées, comme les cyclistes, nécessitent des distances d'arrêt et de manœuvre plus longues. La largeur recommandée de la piste cyclable est de 1,50 m, dans le cas où la circulation est en un seul sens.

### *Besoins des usagers lors du changement modal*

Les arrêts de bus sont aménagés d'un espace abrité où l'on peut s'asseoir et d'équipements publics, généralement situés à proximité. Les arrêts d'autobus sont munis d'un panneau d'arrêt de bus pour les passagers en transit et les conducteurs de bus.

#### *I.1.1.B Exemples de besoins des usagers du trottoir tant que place*

##### *Besoin en équipements publics*

Les piétons qui ne sont pas dans une situation où ils recherchent une efficacité dans le déplacement, peuvent tout simplement faire les parcours utilitaires de la vie quotidienne. Ils recherchent habituellement l'accessibilité aux services, satisfaire leurs besoins vitaux<sup>6</sup> comme par exemple : boire, dormir, respirer, se réfugier, se repérer, s'orienter, aller aux toilettes.

##### *Besoin de détente et d'attrait*

Le repos, les congés, les temps libres concernent chaque individu à tout moment de sa vie. Ces piétons sont plus sensibles à l'esthétique de l'espace et à l'attractivité visuelle. Les attentes portent essentiellement sur la « mobilité agréable ». La bulle spatiale pour les flâneurs est estimée à 10,6 m et plus. Dans le contexte de l'architecture et de l'urbanisme moderne, la conception pour les flâneurs est une façon d'aborder les questions des aspects psychologiques de l'environnement bâti. L'architecte Jon Jerde, par exemple, a conçu le projet de Horton Plaza au Universal City Walk à San Diego autour de l'idée de produire des surprises, des distractions et des séquences d'événements pour les piétons.

---

<sup>6</sup> *Op. cit.*, p23.

Les usagers qui observent les vitrines ont également besoin d'un certain espace pour pouvoir s'arrêter et observer. Dans les zones commerciales, par exemple, les trottoirs doivent garantir un espace suffisant pour accueillir des chalands et des piétons qui transportent des achats. La bulle spatiale pour les chalands (définie plus haut) est évaluée de 2.7 à 3.6 m.

Les trottoirs sont parfois aménagés en arcades offrant une protection contre le soleil et la pluie. Les rues couvertes sont une caractéristique commune des zones commerciales de nombreux pays.

### *Besoins pour les activités liées à la sociabilité*

L'étude des relations sociales par l'observation dans les rues menée par Whyte met en lumière les préférences et besoins des usagers. Les trottoirs où a lieu la pratique du « Schmoozing » sont généralement sans arbre, ces piétons qui s'alignent pour regarder les gens passer ont tendance à préférer les trottoirs aux jardins en tant qu'espaces de sociabilité et de détente<sup>7</sup>.

## *I.1.2 Les inter influences des usagers et les dispositions pour la cohabitation*

### *I.1.2.A Interaction des usages*

Les interactions entre les usagers des trottoirs sont imprévisibles et aléatoires. Les manifestations décrites comme des pratiques périodiques, peuvent bloquer la circulation ou pousser ceux qui circulent, à devenir des observateurs ou même à y participer. Discuter en marchant est une pratique qui peut imposer un rythme lent aux autres piétons. Les mendiants incitent des donateurs, qui s'arrêtent et qui quelques fois font demi-tour. « street characters » peuvent déclencher des conversations entre les personnes qui observent. Les marchands, les artistes de rues attirent les clients et les spectateurs...

### *I.1.2.B Les conflits d'usage*

Les conflits d'usage qui prennent naissance sur les trottoirs peuvent être dus à l'obstruction de la circulation des piétons par des objets divers, tels que mobilier urbain, étals, les accès aux bâtiments ... mais aussi par les piétons eux même. Whyte nomme l'activité de discuter au milieu du trottoir comme un phénomène d'auto congestion. Le conflit peut également être la conséquence de la compétition autour de l'espace.

La perception des usages par les habitants est quelque fois source de conflit. Dans une étude faite sur les sentiers à usages multiples<sup>8</sup>, l'équitation et l'utilisation de VTT peut accélérer l'érosion du sol, il devient plus difficile à pratiquer pour les autres utilisateurs, les randonneurs perçoivent souvent ces utilisations comme « ravageuses » des sentiers ou de la nature.

---

<sup>7</sup> *Op. cit.*, p 27.

<sup>8</sup> FHWA, *Conflict on multiple use trails*, disponible sur [www.fhwa.dot.gov](http://www.fhwa.dot.gov)

Quelques fois, c'est le manque de communication qui est à la base de nombreux accrochages, lorsque les personnes ignorent les règles d'usage de l'espace (lever le bras pour tourner concernant les cyclistes).



Source : Paul de Kock, *La grande ville: nouveau tableau de Paris : comique, critique et philosophique*, BC N, 1842

**Figure 2.8 : « Auto congestion » des piétons**

Les vitesses de déplacement et les différences d'allures provoquent des conflits. Les piétons à mobilité réduite, ou les piétons qui marchent en discutant ont une vitesse de circulation inférieure à la moyenne et peuvent gêner les autres usagers<sup>9</sup>.

L'écart entre les attentes des usagers peut également provoquer des conflits. Plusieurs personnes désirent un moment de répit et de calme à travers leur activité de marche. D'autres s'attendent à un lieu où ils peuvent chercher l'aventure et faire du bruit. Les groupes d'enfants peuvent perturber les besoins de relaxation d'autres usagers. L'espace de l'usage de « Schmoozing » selon Whyte rend des trottoirs des espaces bruyants pollué par la fumée ce qui risque de gêner les autres usagers.

### I.I.2.C *L'agencement des différentes activités*

#### *Dispositions contre « l'auto congestions » des piétons en déplacement*

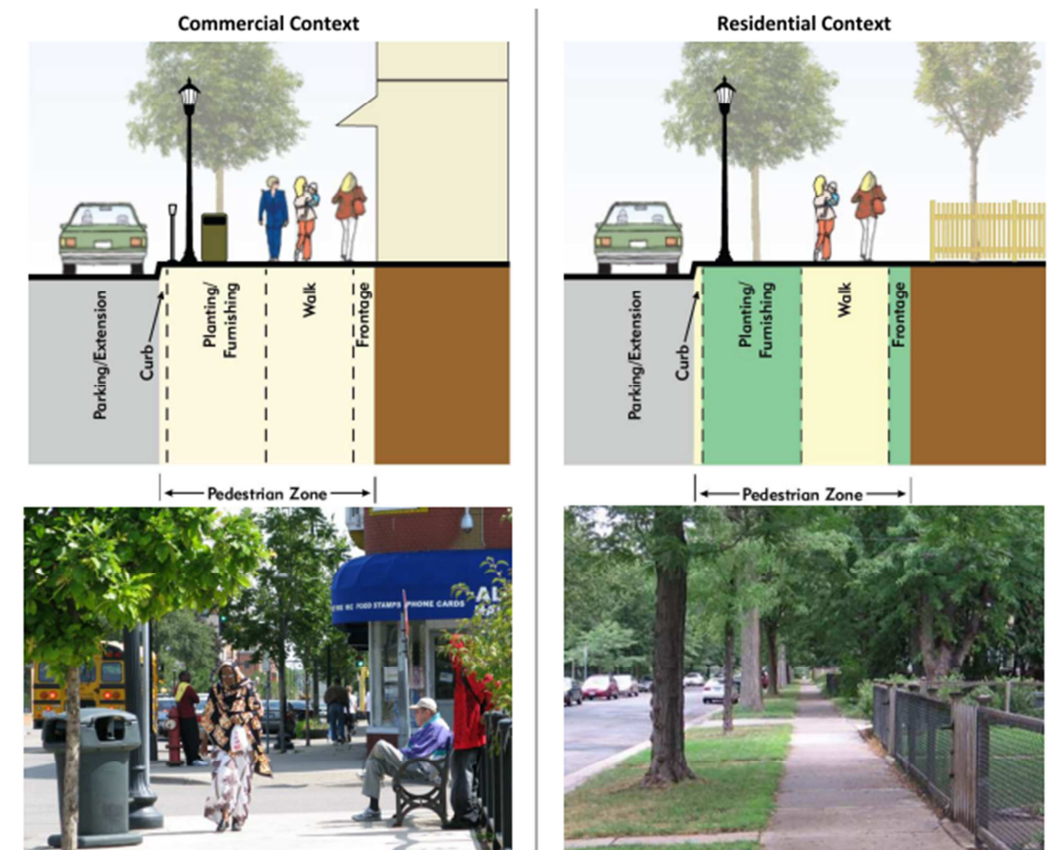
La dimension de base commune pour les trottoirs, utilisée dans les manuels de conception et établie selon les études « pedestrian level of service », qui doit permettre le croisement sans conflit de deux personnes adultes circulant dans des directions opposées.

---

<sup>9</sup>Op. cit.,p 44.

*Dispositions pour la cohabitation d'utilisateurs multiples*

Les différentes fonctions auxquelles est sujet le trottoir sont organisées par la séparation en plusieurs zones spatiales pour éviter les conflits d'usages. Ces zones peuvent être classifiées en deux types selon la nature des activités qu'elles regroupent : la zone de déplacement proprement dite (réservée à la circulation) et les zones d'arrêts (réservées aux différents objets et activités liées à la fonction de place du trottoir : attente, repos, observer les vitrines, services, équipement...)



Source: *access Minneapolis: Design Guidelines for Streets & Sidewalks, Pedestrian Facility Design*

**Figure 2.9 : Aménagement en zones du trottoir**

*La zone du déplacement*

Cette zone du trottoir doit nécessairement être libre de tout obstacle physique susceptible de bloquer ou de gêner le flux pédestre. La continuité de cet espace est souvent remise en question par les entrées charretières ou les bateaux. On pense à réduire en amont lors de la conception des bâtiments adjacents, le nombre de ces points conflictuels. Par exemple, les escaliers et rampes d'accès aux bâtiments adjacents peuvent être intégrés à la construction. Les accès pour les véhicules regroupés aux milieux de la parcelle.

### *La zone de la façade*

Toutes les voies sont en général bordées de bâtiments qui, dans leur spécificité ont souvent des incidences sur l'espace piétonnier. La zone de façade est destinée à accueillir les activités variées liées à la propriété et à la façade. Sa largeur de base est évaluée à 0.3 m, elle est augmentée selon les besoins : aménagement de terrasses-cafés, sièges, bancs, plantations, vitrines...

La prise en compte dès le début du projet du type d'utilisation qui aura lieu dans cette zone permet d'adapter la voirie pour conserver l'espace nécessaire à l'accessibilité de la zone de déplacement.

### *La zone d'équipements et de mobilier urbain*

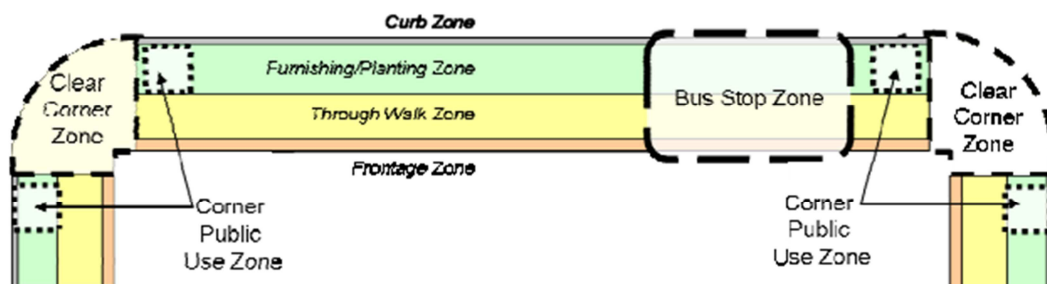
Cet espace est prévu pour contenir les arbres, les panneaux de signalisation, les lampadaires, les boîtes utilitaires, les aménagements paysagers, les jardinières, les abribus, les dispositifs de stationnements pour cycles et autres mobiliers urbains. Autant d'objets qui, lorsqu'ils sont mal alignés constituent des obstacles à la circulation et plus particulièrement pour les piétons à mobilité réduite ou les mal voyants. La largeur communément recommandée est celle de 1.50 m.

### *La zone bordure*

Cette surface est nommée également la bordure du trottoir. Elle permet le drainage des eaux urbaines et décourage l'accès des véhicules à la zone de circulation, en évitant ainsi le conflit entre véhicule et piéton. Elle est d'une largeur de 0,15m. Cette zone est élargie pour devenir un espace tampon, nommé également buffer, utilisé à des fins de sécurité et de protection des piétons contre le bruit et la fumée de la circulation motorisée.

### *Les zones spécialisées du trottoir*

La circulation peut être obstruée par les autres activités de la rue tel que les rassemblements de piétons pour la traversée, rassemblement aux arrêts de bus ou encore les commerçants ambulants et leurs clientèles. À cet effet, des zones spécialisées sont aménagées pour garantir la fonctionnalité des activités de place sans provoquer de conflits avec les flux de circulation des piétons.



Source: Access Minneapolis: Design Guidelines for Streets & Sidewalks, Pedestrian Facility Design

**Figure 2.10: Exemple d'aménagement de zones spécialisées**

*La zone coin (clear corner zone)*

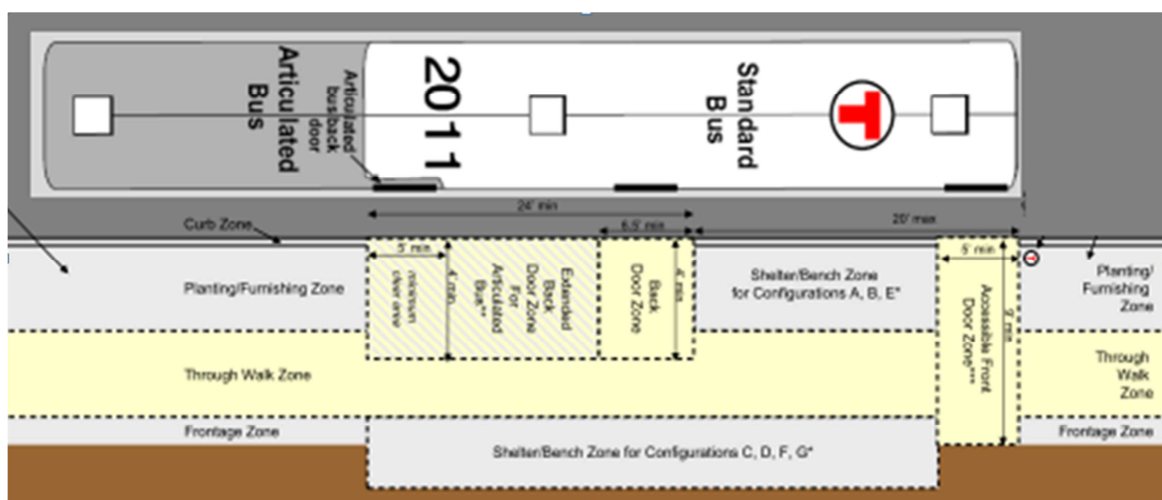
C'est un espace réservé exclusivement aux rampes d'accessibilité et les boutons d'appel piétons. Des dimensionnements suivant le PLOS<sup>10</sup> des coins permettent de garantir un espace pour l'attente sans gêner la circulation. En calculant le débit des piétons et le temps de changement des feux.

*La zone d'utilisation publique (publique use zone)*

Cet espace est affecté aux services publics et les dispositifs de contrôle du trafic routier ; Sont compris les bouches d'incendie, feux de circulation, les lampadaires, et les armoires de service. Cet espace ne peut être utilisé pour le mobilier urbain ou pour des usages privés temporaires tels que terrasse-café, distributeurs de journaux, ou les vendeurs ambulants.... A proximité des arrêts d'autobus, il est parfois commun de placer une poubelle dans cette zone afin de maintenir un accès libre aux portes avant et arrière de l'autobus et pour faciliter la collecte par les camions benne.

*Bus Stop Zone*

Cette zone est conçue pour accueillir l'attente des passagers en transit sans gêner le flux des passants. L'espace nommé Bus Stop Clear Zone est réservé à la montée et descente des passagers et notamment ceux en fauteuils roulants pour ne pas occasionner de gêne ou d'empiètement vis-à-vis des autres utilisateurs du trottoir.



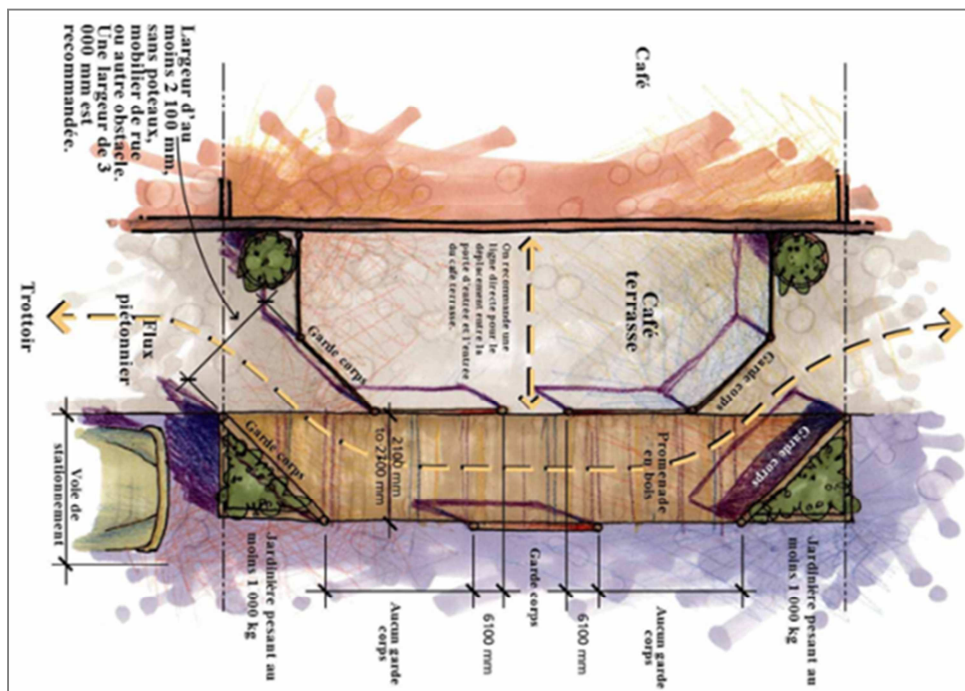
Source: Access Minneapolis: Design Guidelines for Streets & Sidewalks, Pedestrian Facility Design

**Figure 2.11: Exemple d'aménagement d'un arrêt de bus**

<sup>10</sup> Le PLOS (Pedestrian Level Of Service) est un outil de mesure de la performance de l'espace piéton, il se définit comme une mesure globale des conditions de marche sur un itinéraire donné.

### *Dispositions pour aménager des café-terrasses*

La zone café-terrasse est séparée de la zone piétonne du trottoir. On peut retrouver des objets tels que les auvents et parasol. De nombreux autres paramètres entrent dans la conception d'un café-terrasse : l'occupation de l'espace et l'emplacement de la terrasse, l'orientation et l'exposition, les techniques de séparation, la surface et la densité de l'occupation, et le mobilier.



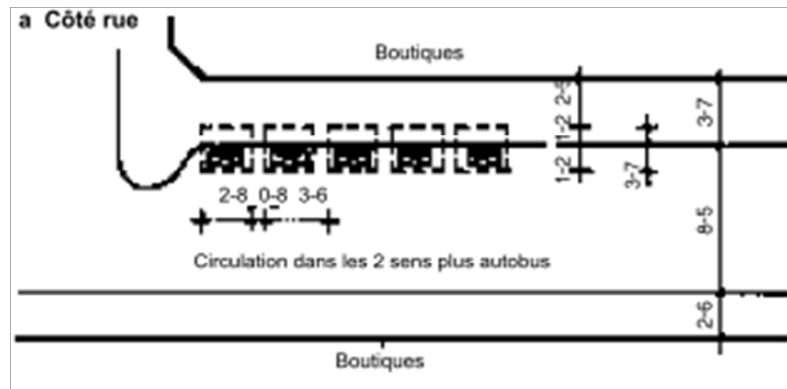
Source: Kim Livingston, mémoire, *sidewalk cafés and streets for all !*, Avril 2004

**Figure 2.12 : Exemple d'aménagement d'un café-terrasse**

### *Dispositions pour aménager des stands de marché*

Les stands de vente sont des lieux où des vendeurs et des acheteurs peuvent se trouver réunis durant un laps de temps déterminé. D'une manière générale, les magasins, y compris les grandes surfaces, disposent d'un espace de vente, de vitrines où sont exposés les articles, et d'une arrière-boutique où se font la réception des marchandises, leur confectionnement et leur mise en dépôt. Dans un stand de marché, toutes ces fonctions sont réunies en un seul et même endroit.

Le côté rue peut parfois partiellement être protégé par un muret, une palissade ou des bancs. Les dimensions et la disposition usuelle des stands de marché installés au bord d'une rue ou d'une route ou en plein air sont montrés dans la figure ci-après. La partie en bordure de trottoir est réservée aux activités les plus intenses: marchands ambulants et stands. La largeur idéale serait 5,2 m, soit 2,5 m pour le libre passage des piétons, 1,2 m d'espace libre devant les éventaires pour les clients et 1,5 m pour les stands eux-mêmes.

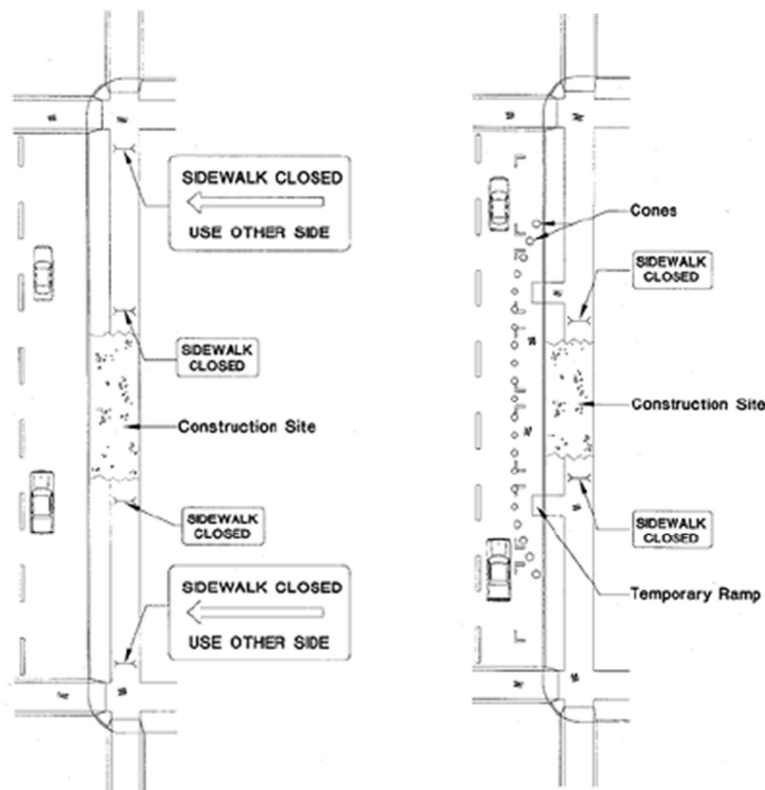


Source: Tutt, P & Adler, *New metric handbook*. The Architectural Press Ltd, 1979

Figure 2.13 : Dimensionnement type des stands et des largeurs de rues à respecter

### *Dispositions pour aménager le cheminement piétonnier lors de travaux*

Il n'est généralement pas souhaitable de fermer les trottoirs ou des voies en cours de construction. Cela devrait être la dernière option. Si ceci est nécessaire, les chantiers de construction devraient fournir d'autres voies piétonnières, les passages sûrs de l'autre côté de la rue, et facile à lire et à distinguer.

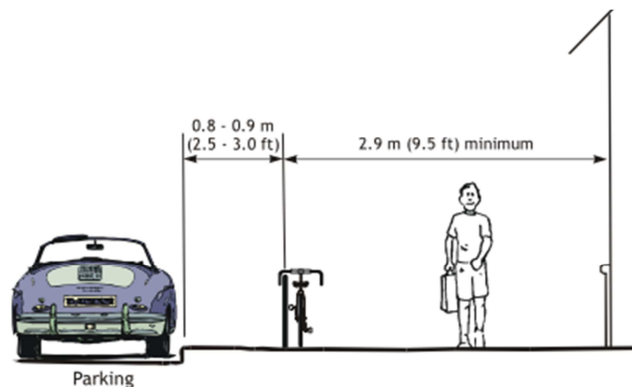


Source: *Pedestrian and Streetscape Guide*

Figure 2.14: Chemin piétonnier temporaire

*Dispositions pour aménager un espace de stationnement pour les cycles*

Les arrêtés pour le stationnement de vélo indiquent le nombre de places nécessaires, quelques fois en fonction du type d'occupation du sol (commerces, bureaux, résidences, ...). Ces lieux doivent être aménagés le plus proche possible des entrées d'immeubles ou des parkings. Les exigences peuvent également porter sur l'éclairage et la protection contre les intempéries des cycles.



Source: City of Philadelphia Bicycle Parking Specifications

**Figure 2.15 : Exemple d'aménagement d'un trottoir muni de dispositif de stationnement pour les cycles**

## **I.2 Paramètres d'usage de l'espace public trottoir**

### *I.2.1 Le contrôle des usages de l'espace public*

#### *I.2.1.A La restriction de l'accessibilité*

##### *Outils réglementaires pour l'interdiction d'accès*

Quand ils ne sont pas acceptables, les usagers constituent le plus grand problème quand à la production d'un espace public qualitatif. Whyte nomme cette catégorie d'usagers « les indésirables » de l'espace public.

Ces personnes sont considérées comme marginales, du fait qu'elle se trouvent en rupture avec les institutions censées porter l'ordre social comme la famille, le travail ou la propriété<sup>11</sup>, et donc pénétré de défauts psychologiques, comme l'oisiveté et la paresse, voire la malveillance.

Le traitement du mendiant, du vagabond ou du sans abri, en tant qu'indésirables est récurrent dans l'histoire. Depuis le code pénal napoléonien de 1810 en France, la mendicité exercée par une personne valide et le vagabondage sont interdits<sup>12</sup>. La décennie 1990 a vu émerger dans ce même pays, une répression de l'activité de mendicité au niveau local. Elle s'est traduite par les arrêtés municipaux interdisant la posture allongée dans les rues ou la pratique de la

---

<sup>11</sup> *Op. cit.*, p 24.

<sup>12</sup> Sayah Jamil, *Le mendiant, un citoyen exclu, Droit et société* n°39, 1998.

manche<sup>13</sup> et aussi, par la loi de la sécurité intérieure de mars 2003 en France créant le délit de la demande de fonds sous contrainte (dit de mendicité agressive).

La forme répressive quant à la restriction de l'accessibilité à l'espace public consiste à déplacer les populations qui gênent les usages considérés comme légitimes. La solution pratiquée et légalisée par les textes réglementaires est la mise en circulation. Les mendiants et les sans-abris sont chassés des trottoirs (soit sur demande de requérant, soit par jugement en situation).

#### *Aménagement pour l'exclusion des usagers*

Les espaces publics, pour décourager certaines pratiques acquièrent un caractère défensif. Les bancs sont écourtés pour empêcher les sans-abris de s'y allonger, des barrières sont installées sur les murets pour empêcher les gens de s'y assoir trop longtemps.

Les espaces conçus à des fins de sécurité peuvent faire aggraver la situation. L'exemple le plus emblématique d'un tel espace public à New York est Bryant Park. Il a été initialement séparé physiquement des rues qui l'entourent par trois dispositifs : une différence de niveau, une clôture métallique et une zone tampon constituée par des arbustes. L'espace n'attirait pas les visiteurs et il est devenu le territoire des marginaux et notamment des dealers de drogue. Une association de quartier et de groupes de citoyens ont tenté de réhabiliter la place en y aménageant des kiosques, des bancs et en prévoyant une série d'événements musicaux. Mais la clé du bon fonctionnement de l'espace était son ouverture vers l'extérieur.

#### *I.2.2.B La réglementation des conditions d'exercice des activités*

L'exercice de certaines activités (le commerce ambulancier, installation de terrasse ou d'étals...) se fait sous contraintes réglementaires. Ces activités requièrent une licence ou permis de stationnement ou de voirie et doivent respecter des règles de conduite et d'aménagement spécifiques.

Suite au nouveau regard qui émerge à partir des textes fondateurs de Wilson et Kelling (1982). Les SDF ne sont pas systématiquement exclus de l'espace, ils peuvent y avoir accès mais sous condition. Les forces de l'ordre guettent seulement les « mauvais inter actants » : buvant de l'alcool à la vue du public, bruyants, se disputant ou interpellant d'une manière agressive les passants<sup>14</sup>.

#### *I.2.2 La privatisation et le détournement d'usage des trottoirs*

Les trottoirs sont à la fois public ouvert à tous et un espace sur lequel un certain groupe se sent propriétaire : les riverains. Les trottoirs sont étroitement liés aux bâtiments attenants, et la façon dont ils sont perçus et utilisés affecte les propriétaires et les utilisateurs de ces

---

<sup>13</sup> *Op.cit.*,p 24.

<sup>14</sup> *Op.cit.*,p24.

bâtiments<sup>15</sup>. Les habitants sont responsables de maintenir les trottoirs libres de tout obstacle, ils exercent un contrôle important sur eux. Les commerçants utilisent souvent les trottoirs, ce qui profite tant à eux qu'aux autres utilisateurs du trottoir.

En réalité, interdire l'accès à l'espace public d'un certain nombre d'usagers, ne signifie pas forcément qu'en en soient réellement débarrassés. L'ordre urbain géré et réglementé par les mairies n'est pas toujours respecté à la lettre. Ceci donne lieu aux occupations illicites et aussi aux multiples formes de détournements, qui sont parfois l'expression de la contestation de l'ordre que l'on veut imposer.

Les détournements des usages des espaces-trottoirs relève de l'usage autonome de l'espace public. Il y a détournement lorsque l'appropriation s'opère sur un espace déjà approprié et qu'elle en change la fonction ou la finalité, quand le « vécu » refuse les injonctions du « conçu » (Lefebvre, 2000)<sup>16</sup>.

Le stationnement des véhicules ou le commerce informels (trabendou) dans les rue de Constantine et dans certaines villes africaines représentent quelques-unes des nombreuses formes de détournement observées. Cette pratique est quelques fois socialement légitimée et participe au « développement d'un urbanisme de débrouillardise et de laisser-faire »<sup>17</sup>. C'est le cas des pays du Sud où ces pratiques peuvent avoir lieu à cause d'une défaillance ou une insuffisance des procédures de contrôle.

Des dimensionnements, aménagements et équipements sont prévus pour satisfaire les besoins en mobilité des individus (piétons en déplacement, personne à mobilité réduite, cycliste) pour satisfaire également des occupations diverses de l'espace (stations de bus, parking pour des cycles, terrasse de café, la promenade...).

L'aménagement et les dimensionnements adéquats peuvent contribuer à la cohabitation sur les trottoirs (la séparation en zones) tout comme la promotion d'un comportement responsable et la communication entre les acteurs-usagers.

L'interdiction d'accès ou l'exclusion de certains usagers de l'espace public est une des solutions pour garantir l'ordre dans l'espace public. Ceci par le biais des procédés réglementaires mais également par le biais des aménagements qui font acquérir un caractère défensif aux espaces publics. La gestion de ces derniers implique l'interdiction d'accès des usagers et de pratiques de certaines activités mais aussi la régulation des conditions d'exercice d'autres, par exemple les terrasses de café, le commerce ambulante et les étals de commerces. Cependant, les trottoirs connaissent de multiples formes de détournements, de privatisation ainsi que de contrôle des usages, particulièrement par les habitants et les commerçants limitrophes.

---

<sup>15</sup> *Op.cit.,p1.*

<sup>16</sup> Cité par Ripoll F et Veschambre V, *L'appropriation de l'espace : sur la dimension spatiale des inégalités sociales et des rapports de pouvoir*, Norois n° 195 ,2005.

<sup>17</sup> *Op.cit.,p24 .*

## Chapitre II : Etudes empiriques sur les usages de l'espace public

Ce chapitre aborde des études faites sur les espaces publics dans différents champs disciplinaires. Sont exposés des outils utilisés dans l'analyse des usages et des pratiques de ces espaces ainsi que dans l'évaluation de leurs qualités. Sont exposés également des études qui concernent l'évaluation de la qualité de l'environnement piétonnier et plus particulièrement des trottoirs.

### II.1 Les études sur le fonctionnement et les usages des espaces publics urbains

#### II.1.1 Décrire le fonctionnement de la voie publique

##### II.2.1.B La voirie, lieu de la mobilité

###### *Demande et offre de l'infrastructure*

L'approche communément utilisée dans l'aménagement de la voirie et dans la sécurité routière est axée sur la demande et l'offre de l'infrastructure. La première étape consiste en l'analyse du cadre urbain (étude éco descriptive du territoire), à l'aide de plans détaillés pour faire apparaître les caractères pertinents du lieu. Par exemple la vocation des rues (commerçantes, commerce orienté vers l'habillement, résidentielles, établissement bancaire...).

La deuxième étape est l'analyse des besoins et la demande de déplacements en liaison avec la voie étudiée : étude des flux (déplacement et stationnement), étude macroscopique de la population (déplacements et variations diurnes et hebdomadaires). Des relevés de flux par comptage échantillonné permettent de mettre en évidence les variations significatives. Ces dernières sont complétées par des observations qualitatives portées par exemple sur la variation de la nature de la population selon les heures et les jours.

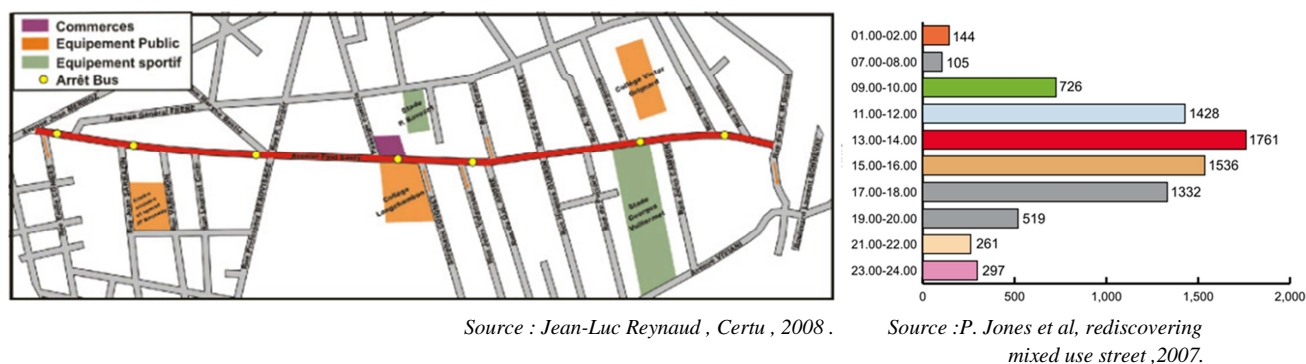


Figure 2.16 : Exemple d'analyse de la voirie comme lieu de la mobilité (pôles générateurs de déplacement et flux piédestre journalier)

*Diagnostic d'accessibilité des espaces publics*

Cette étude, élaborée dans certaines petites et moyennes communes de France, consiste à réaliser un état des lieux des espaces publics en observant les sites un par un, afin de diagnostiquer l'état de leur accessibilité pour des personnes à mobilité réduite. Les axes et itinéraires des cheminements piétons sont examinés sous l'angle du respect de la réglementation et aussi la notion de l'ergonomie du déplacement.

La figure ci-dessous regroupe des données techniques et des informations réglementaires constituant un support pour la préparation du diagnostic et pouvant accompagner l'observateur des terrains in situ.

**Tableau 2.1 : Quelques mesures déterminant l'accessibilité de l'espace public**

		FICHES à CONSULTER						Repérage des obstacles					Manipulation			
		Largeur, aire de manoeuvre	Pente longitudinale	Dévers	Ressaut, abaissement, bordure	Marches	Nature du revêtement de sol	Eclairage	Détection d'obstacle	Bande d'éveil	Marquage, contraste	Mains courantes	Répétiteur de feux de signalisation	Repérage tactile	Distance d'atteinte	
		Géométrie du cheminement														
		MESURES														
CHEMINEMENT																
Espaces piétons																
		B1														
Trottoirs, cheminements piétons	B1															
Jardins, terrains de jeux, places	B1															
Terrasses de café, étalages	C2															
Plages																
Zone de chantier																
Seuil	C2															
Rampe	B1															
Escalier	B1															
Grilles, plaques...	B2															
Mobilier urbain																
Lampadaires, panneaux, bornes, poteaux	B2															
Obstacles en porte-à-faux, penchés	B2															
Barrières, garde-corps	B2															
Autres mobiliers, végétation...	B2															

Source : M. Dejeammes et B. Fiolo sous la direction du Certu, *Accessibilité de la voirie et des espaces publics, Éléments pour l'élaboration d'un diagnostic dans les petites communes*, 2006.

Le tableau récapitulatif est accompagné de fiches-repères. Les fiches B, par exemple correspondent à l'espace réservé aux piétons (B1 : trottoirs et cheminement, B2 : mobilier, plantation, réseau), les fiches C concernent l'espace transitoire où se mêlent véhicules, vélos et piétons, traversée de chaussée... Ces fiches comportent des éléments repères (description des usages, éléments de dimensionnement, rappel des règles...) qui apportent plus de précision pour le diagnostic de l'espace.

### II.1.1.A *La voirie, lieux de divers usages sociaux*

#### *L'observation, un outil privilégié des sociologues urbains*

Les travaux de Jane Jacobs (*Death and life of great american cities* 1961) au nord des Etats unis, ceux de Jan Gehl's (*Life between Buildings* 1971) en Scandinavie consistent en l'observation des relations qu'entretiennent les usagers avec l'espace, leurs comportements et leurs interactions. Whyte a étudié les rues de New York et quelques parcs publics. Pendant plusieurs années, il a analysé les comportements de leurs usagers: « street people », les piétons, les marginaux, les artistes.

L'observation implique le recours à des enregistrements phoniques ou vidéoscopiques et quand cela est impossible, à quelques clichés photographiques. Whyte a principalement utilisé l'observation directe, en complémentarité avec l'observation participante ainsi que des données existantes. Dans une étude qui porte sur la connaissance des différents usagers et usages de trois rues à Londres, la collecte des données a été réalisée par trois moyens : l'analyse des vidéos, les données existantes et les enquêtes in situ.

#### *Une approche intégrée de la voirie : un espace de circulation et une place*

L'approche de la rue à la fois comme étant un lieu d'activités économiques et sociales et comme étant également une artères de communication a été développée par Jones et al (2007), en s'appuyant sur les travaux du projet de l'UE ARTISTES ([www.tft.lth.se / artistes](http://www.tft.lth.se/artistes)). Les rues sont des espaces publics regroupant un large éventail de fonctions qui peuvent être regroupés sous les rubriques principales du «lien» et «lieu».

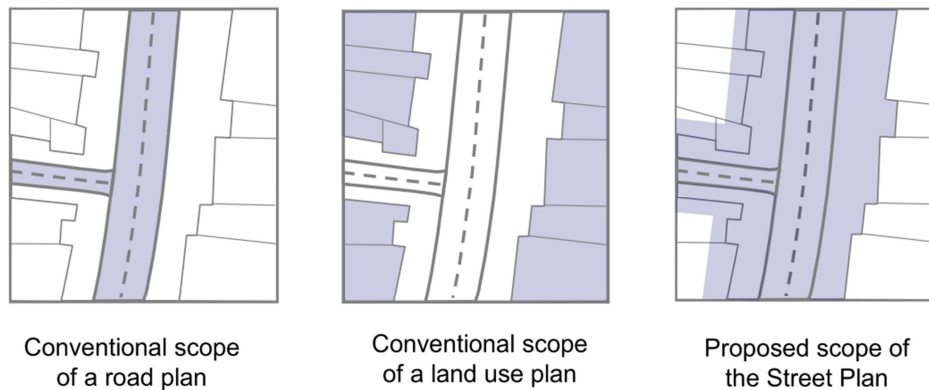
Comme lien, la rue est une voie faisant partie du réseau urbain qui assure la distribution et la circulation au-delà de la zone urbaine. Les fonctions de liaison sont pris en charge par les voies de circulation prévoyant le mouvement (véhicule, bus, vélo, piétons...) et par le mobilier urbain associé (feux de circulation, panneaux de signalisation...).

Comme place, la rue est un important lieu d'attraction et de destination en soit, offrant généralement un large éventail de commerces et autres services publics, qui forment un intérêt pour les communautés locales. Les fonctions de places sont principalement liées aux bâtiments adjacents, et ont lieu sur les esplanades le long de la rue et sur le trottoir. Le stationnement des véhicules et de changement modal sont également des activités liées à la fonction de place de la rue. Ces usagers peuvent être des employés, consommateurs, résidents, visiteurs, des personnes stationnant des véhicules ou chargeant de la marchandise...

La plupart des groupes utilisateurs exige un certain espace pour mener à bien leurs activités et les besoins des utilisateurs sont susceptibles de varier (jours de semaine, week-ends, le jour et la nuit). Les activités varient aussi par endroit le long de la rue.

Le conflit peut être prévu entre les différents aspects des pratiques dans la rue. Le premier type de conflit consiste en la compétition pour l'espace ou la capacité. Cela inclut la

concurrence pour l'espace chaussée, entre les autobus et les voitures, ou entre le chargement et la circulation. Cela inclut aussi et la concurrence sur le trottoir, par exemple, entre les vendeurs et les gens pressés. Le deuxième type est celui des contraintes de compatibilité : même si l'espace est suffisant, certaines utilisations de la rue ne peuvent pas être en mesure de coexister confortablement.



*Source: Peter Jones, 'link' and 'pace' : a new approach to street planning and design, Centre for Transport Studies, UCL, London 2007.*

**Figure 2.17 : Reconnaissance de la totalité des activités de liaison et de place de la rue en intégrant les conventionnels plans d'occupation du sol et ceux de la voirie**

## II.1.2 *L'expérience des lieux par les usagers-acteurs*

### II.1.2.A « *Le diagnostic partagé* »

Cette approche est systémique au sens où elle ne cherche pas à décrire l'objet espace public mais à identifier ses dysfonctionnements. Elle est basée sur « un diagnostic participatif » dans la mesure où il implique les usagers eux même dans ce processus<sup>18</sup>.

Ce diagnostic est centré sur les disfonctionnement et les conflits principaux repérés par certains publics et usagers représentatifs. Ces derniers identifient les usages empêchés, contraints, interdits ou dégradés. Il peut s'agir par exemple de : blocage des poussettes par voiture, véhicule sur une place réservée handicapés, blocage de piétons par motos garées...

La méthode consiste à établir un diagnostic en observant un type de public ou d'utilisateur : piéton âgé, adulte, enfant, badaud, usager de bus, commerçant, marchand de journaux, cycliste, automobiliste, livreur, motard,... On observe aussi les stratégies des policiers en charge de faire fonctionner l'espace public et respecter les règles. Une synthèse est effectuée par type de public ou d'utilisateur en se centrant sur la question : « Le service rendu est-il conforme aux attentes de ce type de public ou d'utilisateur ? »

---

<sup>18</sup> *Op.cit.*,p23.

### II.1.2.B *Enquête de satisfaction auprès des usagers*

Les données observées sont enrichies d'entretiens plus systématiques avec des informateurs choisis pour leur représentativité ou leur compétence (commerçants, policiers, vendeurs). Les chercheurs font eux même l'expérience des espaces étudiés (bancs, terrasses de café...), et c'est au cours de ces explorations que se feront les recueils d'entretiens qui ont plus souvent une allure de conversations spontanées ou semi provoquées que de questionnaires d'enquêtes sociologiques traditionnels.

Dans une étude visant à évaluer la qualité d'usage de trois rues à Londres, on a procédé à une enquête de satisfaction auprès des usagers de la rue en tant que place. Les questions posées concernaient plusieurs thèmes : les services et le confort offerts par la rue, qualités des services et l'amabilité du personnel, le degré d'accessibilité de la rue, les aménagements et équipement que les utilisateurs voudraient avoir ou non, la propreté des lieux et les effets du trafic routier.

Pour ces rues, des enquêtes d'évaluation des aspects visuels et de facilité de mouvement pour les piétons ont également été assignées au « community street audit ». Ce dernier est une technique permettant l'évaluation de la marchabilité des rues, lotissements, parcs et squares, et ce, d'un point de vue des usagers au lieu de celui des gestionnaires. Elle a été développée par Living Streets UK en 2002.

## **II.2 Méthode d'évaluation de la qualité d'usage de l'environnement piétonnier**

### *II.2.1 La « marchabilité »*

#### *II.2.1.A Approche quantitative appliquée aux trottoirs*

La « marchabilité » renvoie à la qualité de la marche, qui est représentée par des conditions particulières liées à la sécurité, au confort et à la convenance des espaces prévus pour les usagers de la rue Litman<sup>19</sup> (2004)<sup>20</sup>. Elle représente une mesure de performance de l'espace piéton. Celle-ci peut être évaluée à différentes échelles. A l'échelle des quartiers, mais aussi à l'échelle de la rue. Elle peut être appliquée aux trottoirs.

Les manuels d'ingénierie de conception des routes se basent sur les méthodes d'estimation de la demande (nombre de piétons) et de l'offre (infrastructure, largeur des trottoirs notamment) qui ont été développés par Fruin, 1971; Pushkarev et Zupan, 1975. L'objectif principal de leurs recherches est de maintenir un niveau optimal de service, permettant la libre circulation des piétons. Ces études ont influencé les manuels de conception des routes, qui comprennent des normes de conception pour les installations pour piétons (AASHTO, 1984; ITE, 1989). L'accent qui est mis par ces manuels sur le niveau de service et la sécurité conduit à ignorer les autres besoins des piétons.

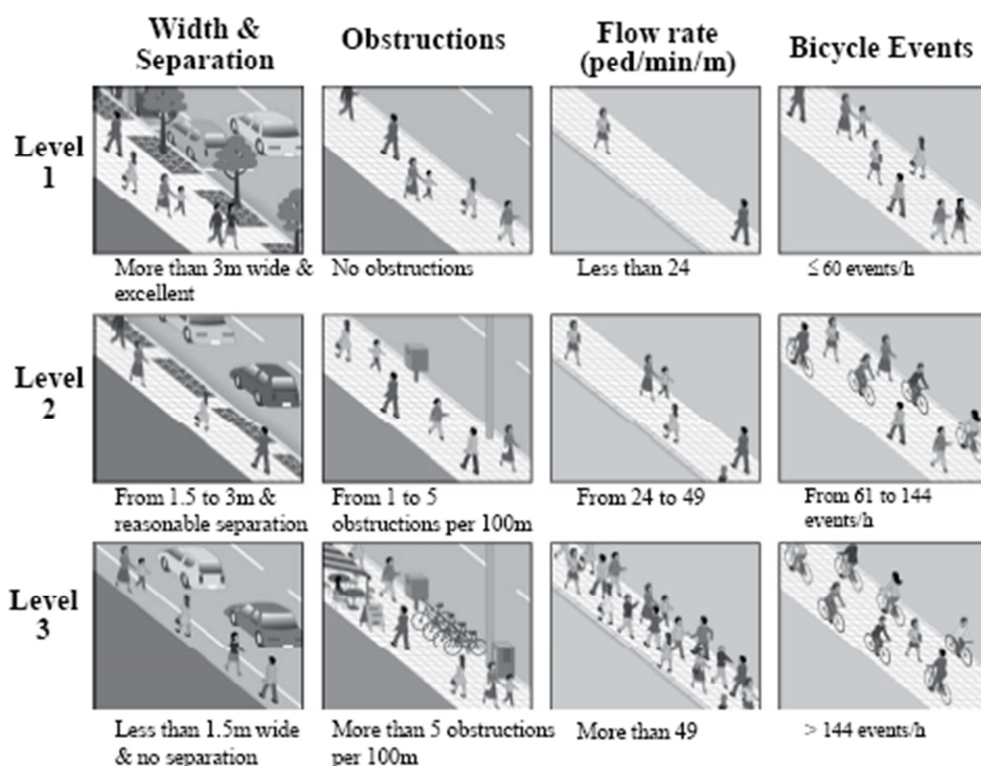
---

<sup>19</sup> Litman Todd est le fondateur et directeur exécutif du Victoria Transport Policy Institute, un organisme de recherche indépendant dédié au développement de solutions innovantes pour les problèmes de transport.

<sup>20</sup> Gabrio Baldi, mémoire de licence : *Pedestrian Level Of Service, un modèle d'évaluation pour l'espace piéton, un outil de planification pour l'aménagement urbain*, université de Lausanne, 2006.

Le plos (pedestrian level of service) est un modèle d'évaluation des cheminements piétonniers. Différents facteurs entrent en jeu dans son élaboration, par exemple : capacité de charge et espace requis (HCM), facteurs liés aux usagers (volume piétonnier, sécurité personnelle), aménagement permettant la résolution des conflits (Dixon), environnement le long des cheminements (largeur, séparation des flux, obstruction, conflits vélo piéton)

L'analyse conjointe par exemple, choisie huit attributs pour l'étude du cheminement piétonnier, dont quatre caractérisent les trottoirs : largeurs et séparation, obstructions, débit (piéton/min/m), passage de vélo.



Source : Muralee-Tharan et al. 2004

**Figure 2.18: Les facteurs utilisés pour la définition du niveau de service d'un cheminement piétonnier**

Chaque facteur se voit attribuer des points selon soit sa présence ou absence, soit sa qualité. Certains facteurs se révèlent plus importants que d'autres, les chercheurs ont recours à des poids relatifs pour les pondérer, le plus souvent par consensus ou par consultation des usagers (Gallin). Une fois les scores attribués et pondérés pour chaque facteur, leur addition permet d'obtenir le score total pour chaque famille de facteur. Ces scores totaux sont alors distribués en rang, chacun d'entre eux correspondant à un grade dans l'échelle LOS qui est généralement comprise entre A et F (DIXON, Landis et al 2001).

Les méthodes de récolte de données pour constituer les « échelles de marchabilité » varient selon les auteurs.

Certains expérimentent directement sur le terrain en invitant les usagers à se déplacer à pied dans les rues, d'autres préfèrent des questionnaires par courrier. Certains propose moins de contact direct avec les usagers ; ses chercheurs mesurent les facteurs en utilisant les données existantes à disposition (statistiques officielles, données géoréférencées) et n'ont recours à des visites sur le terrain que lorsque l'information est lacunaire.



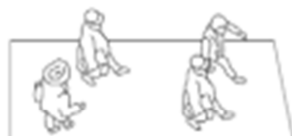
**NDS A**—Les piétons se déplacent où ils veulent sans avoir à contourner d'autres piétons. Leur vitesse de marche n'est pas gênée, et les risques de concurrencer avec d'autres piétons sont peu probables.



**NDS B**—Il y a assez d'espace pour que les piétons puissent marcher à leur propre rythme, dépasser et éviter d'avoir à contourner d'autres piétons. Les piétons constatent de plus en plus qu'ils sont en présence d'autres piétons et réagissent en choisissant un parcours.



**NDS C**—Il y a assez de place pour marcher à un rythme normal et pour dépasser d'autres piétons dans un axe unidirectionnel. La rencontre à sens inverse peut gêner quelque peu. La vitesse de circulation et le débit sont sensiblement ralentis.



**NDS D**—La liberté de marcher à son propre rythme et de dépasser d'autres piétons est restreinte. La rencontre d'autres piétons et la circulation à sens inverse sont plus gênées, de sorte que les piétons doivent fréquemment ralentir et se déplacer sur le trottoir. Le débit de circulation demeure assez fluide, toutefois les piétons doivent interagir entre eux.



**NDS E**—La vitesse de marche normale est gênée pour pratiquement tous les piétons, qui doivent ajuster fréquemment leur démarche. Les piétons peuvent avancer, en se déplaçant latéralement. Il n'y a pas assez d'espace pour dépasser. La rencontre et la circulation à sens inverse sont très difficiles. Les volumes de conception atteignent la limite de capacité du trottoir; des arrêts et des ralentissements sont nécessaires.



**NDS F**—Toutes les vitesses de marche sont fortement restreintes et les piétons peuvent avancer en se déplaçant latéralement. Le contact avec les autres piétons est inévitable et fréquent. La rencontre et la circulation à sens inverse est pratiquement impossible. Le débit est sporadique et irrégulier, et il s'apparente davantage à une file qu'à une circulation piétonnière.

*Source : Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa, 2009*

**Figure 2.19 : Niveau de service des trottoirs extrait du Highway Capacity Manual, 2009.**

### *II.2.1.B Approche qualitative*

La « marchabilité » peut être envisagée comme une notion sur la marche à pied comme construction sociale. Elle est déterminée par des facteurs physiques du cheminement piétonnier mais inclus aussi, les dimensions sociales et culturelles.

Des recherches se sont basées sur les aspects qualitatifs de la marche. Particulièrement en sociologie urbaine. Les travaux de Jane Jacobs dans le début des années 1960 et de nombreux théoriciens de l'aménagement urbain ont apporté des contributions créatives pour les théories de l'environnement et de la « marchabilité » (Jacobs 1961). Ils ont essayé de répondre à la question: Qu'est-ce qui rend la marche à pied plus agréable ? Ils ont examiné des aspects non fonctionnels de la marche, comme le sentiment de sécurité et l'intérêt visuel. La marchabilité est ici définie par les piétons à travers leurs perceptions, leurs préférences et par leurs comportements.

L'éthologie<sup>21</sup>, démarche utilisée pour différentes études portées sur les rues et les places est une approche particulièrement adaptée à l'analyse des pratiques et comportements des personnes évoluant dans l'espace public. Elle est le prototype des approches naturalistes : elle part de l'observation de situations naturelles, c'est-à-dire d'observations de terrain (en usant de caméra discrète ou en notant directement les comportements observables mais également les déplacements et stationnements, les rythmes de fréquentation ...) et se constitue un corpus le plus complet et objectif possible d'éthogrammes (relevés systématique, enregistrement phonique...). La pertinence de cette approche vient du fait qu'elle met à profit les ressources qu'offre l'espace urbain : « l'observabilité » des conduites sociales.

La qualité d'usage des espaces publics peut être évaluée par les enquêtes de satisfaction auprès des usagers. Le diagnostic partagé est également une méthode qualitative d'évaluation des voies publics mais centrée uniquement sur les dysfonctionnement et les conflits principaux repérés par certains publics et usagers représentatifs. Ces derniers identifient les usages empêchés, contraints, interdits ou dégradés.

L'évaluation de la qualité de l'environnement piétonnier est effectuée par deux méthodes. La première est quantitative et se base sur l'estimation de la demande (nombre de piéton) et les largeurs de l'espace disponible et aussi sur des facteurs tels que les séparations vis-à-vis du trafic routier, les obstructions, le débit (piéton/min/m), les passages de vélo. La deuxième méthode, qualitative, se base quant à elle sur la perception et les comportements des piétons dans leur environnement.

---

<sup>21</sup> Grosjean M, Thibaud J-Pl, *l'espace urbain en méthode, Parenthèses, 2001*

## **Conclusion**

Les qualités fonctionnelles de l'espace trottoir sont directement liées au dimensionnement de ce dernier ainsi que de son aménagement. Usuellement, une largeur et une hauteur libre sont nécessaires pour la circulation et la première varie selon plusieurs facteurs, notamment, l'intensité du flux pédestre et l'intégration des personnes à mobilité réduite. Face à la multiplicité des occupations, l'espace est aménagé en différentes zones, suivant la fonction de la voie à laquelle il appartient et suivant quelque fois la nature de l'activité pratiquée. Plus généralement, la conception des espaces publics se focalise sur le confort des usagers pratiquant des activités plus diversifiées de loisir, de détente ou de consommation par exemple.

Le degré de cohabitation qu'offre le trottoir est quant à lui liés à la nature des relations qui existent entre les usages (conflit, interdépendance, incompatibilité, gênes, vulnérabilité ...). Les inters influences entre les usages des trottoirs sont nombreux : les différentes occupations peuvent bloquer la circulation piétonne, congestionner, imposer un rythme au flux. Certains usages en engendrent d'autres (certains poussent ceux qui circulent à s'arrêter, à devenir des observateurs, les marchands attirent des chalands, les artistes de rue attirent des observateurs), les usagers peuvent être tolérants, divertis, ravis, attirés. Ces relations peuvent être des gênes, tensions, conflits quand il y a divergence dans les buts des usagers dans leur utilisation de l'espace. Ces conflits d'usage peuvent prendre origine dans les différences de vitesses de déplacement, les écarts entre les attentes des usagers, un manque de communication entre les différents utilisateurs, le nombre d'utilisateur, mais généralement la capacité de l'espace et l'incompatibilité entre les usagers est en cause. L'aménagement et les dimensionnements peuvent contribuer à la cohabitation sur les trottoirs (la séparation en zones) tout autant que la promotion d'un comportement responsable et la communication entre les acteurs.

L'interdiction d'accès ou l'exclusion de certains usagers de l'espace public peut être la solution pour arriver à réduire les conflits. Ceci implique des outils réglementaires mais peut aussi impliquer des aménagements qui font acquérir un caractère défensif aux espaces publics. La régulation des usages passe -outre l'interdiction- par la réglementation des conditions de leur exercice. Cependant, les trottoirs connaissent de multiples formes de détournement, de privatisation ainsi que de contrôle des usages, particulièrement par les habitants et les commerçants limitrophes.

C'est à partir de méthodes quantitatives que s'effectue le calcul de la capacité des trottoirs à satisfaire l'usage de circulation. C'est à partir de procédés tels que l'observation, l'observation participante, les entretiens auprès des personnes qu'un ensemble de chercheurs analyse les interactions et les perceptions des usagers de leurs espaces et des usagers avec lesquels ils partagent leur espace.

## **Partie 3 : Les trottoirs de Mostaganem, des espaces publics différenciés**

### **Introduction**

Cette troisième partie met en lumière la différenciation entre les trottoirs qui existent à Mostaganem ainsi que la multiplicité de leurs usages. On abordera sans s'approfondir le cadre géographique et urbain dans lequel s'insèrent les trottoirs de la ville ; ces paramètres déterminent pour une grande part la nature des usages des espaces publics trottoirs. Une étude de terrain permettra ensuite de classer les trottoirs de la ville, leurs usages ainsi que les conflits liés à leurs utilisations.

### **Chapitre I : Mostaganem présentation et évolution de la ville**

Ce chapitre montre la nature essentiellement rurale de la population de la ville. Il expose également les modes d'urbanisation qu'elle a connus impliquant des infrastructures viaires spécifiques et qui à leur tour, conditionnent l'existence et les caractéristiques des trottoirs.

#### **I.1 La région et la population de la ville**

Mostaganem est la deuxième ville côtière de l'Ouest Algérien. La wilaya s'étend sur une superficie de 50 km<sup>2</sup> et est limitée à l'EST par le Dahra qui s'étend de la mer aux hautes plaines steppiques du Sud, et à l'Ouest par l'embouchure du Macta (al Magtaa)<sup>1</sup>.

La population de la ville de Mostaganem s'est considérablement accrue depuis l'indépendance, elle atteint 136.997 habitants en 2004, dont plus de 98% habitaient l'agglomération chef-lieu<sup>2</sup>. Cette population est en grande partie d'origine rurale car en effet, la ville entretient d'étroite relation avec sa campagne, une relation d'interdépendance qui remonte assez loin dans l'histoire.

Mostaganem était une ville à vocation agricole et commerciale : les produits agricoles issus de la campagne étaient commercialisés dans et à partir de la ville. Au moyen âge comme le souligne El Bakri « la ville de Mostaganem ... possède plusieurs sources, jardins et moulins à eaux ». Avec l'arrivée des espagnols, installés dès la deuxième moitié du 14<sup>ème</sup> siècle<sup>3</sup> à

<sup>1</sup> Belhamissi M, *Histoire de Mostaganem ; des origines à nos jours*, El wiam, 2004.

<sup>2</sup> BETURE *Etude de plan de circulation de la ville de Mostaganem, rapport de phase n°1 : diagnostic sur les conditions de circulation et scénarios d'organisation du système circulatoire*, APC de Mostaganem 2007

<sup>3</sup> *Op. cit.*, p65.

Mostaganem, de nouvelles méthodes culturelles ont été importées ; Leurs jardins ceinturaient la ville et leurs exploitations agricoles entretenaient notamment la culture du coton. Au début du 19<sup>ème</sup> siècle, la région connaîtra un essor agricole important en conséquence à l'apparition des cultures soignées : « En 1828, les environs de la ville sont encore parsemés de maisons de plaisance musulmanes et de riches cultures » M R Tinthin. Pendant la période coloniale française, plusieurs expériences en matière d'agriculture ont été entamées dans ses régions. Ainsi, la période de 1910 à 1959 s'est caractérisée par l'essor de la viticulture<sup>4</sup> et les exigences techniques du vignoble faisaient de la ville un centre de service spécialisé où se sont fixés laboratoires d'œnologie, ateliers de réparation, marchands d'outillage et de machines et caves.

Aujourd'hui la ville de Mostaganem est entourée de nombreuses communes rurales et sa vocation agricole est jusqu'à l'heure assumée par cette ville comme atteste la mise en œuvre du programme 1999 - 2010 qui touche au domaine agricole et qui a pour objet de promouvoir la vocation de la ville à travers les crédits consentis à ce secteur.

Les données démographiques montrent que la population de la ville a presque doublée de 1954 à 1962<sup>5</sup> : passée de 37 423 à 61 892 habitants. Cet accroissement est dû en grande partie aux vagues de migration dont a été sujette la ville, et notamment celles de la décennie des années 1990, où les populations des douars et villages ruraux se sont réfugiés dans la ville. Selon une étude faite par l'AARDES<sup>6</sup>, concernant l'installation des migrants dans la ville, 83% de la population migrante est issue des zones rurales et 96.36 % des migrants originaires de la wilaya sont d'origine rurale.



**Figure 3.1 : Les types de communes de Mostaganem**

<sup>4</sup>Péchoux Pierre-Yves, Article *Mostaganem, ou la mutation d'une région coloniale en Algérie*, *Persée revue scientifique*, 1975 Numéro 466.

<sup>5</sup>Yamani L, *Urbanisation nouvelle et croissance urbaine de la ville algérienne : cas de Mostaganem*, *Mémoire de magister*, 1991.

<sup>6</sup> Association algérienne de recherches démographiques économiques et sociale.

## **I.2 Le développement urbain de la ville**

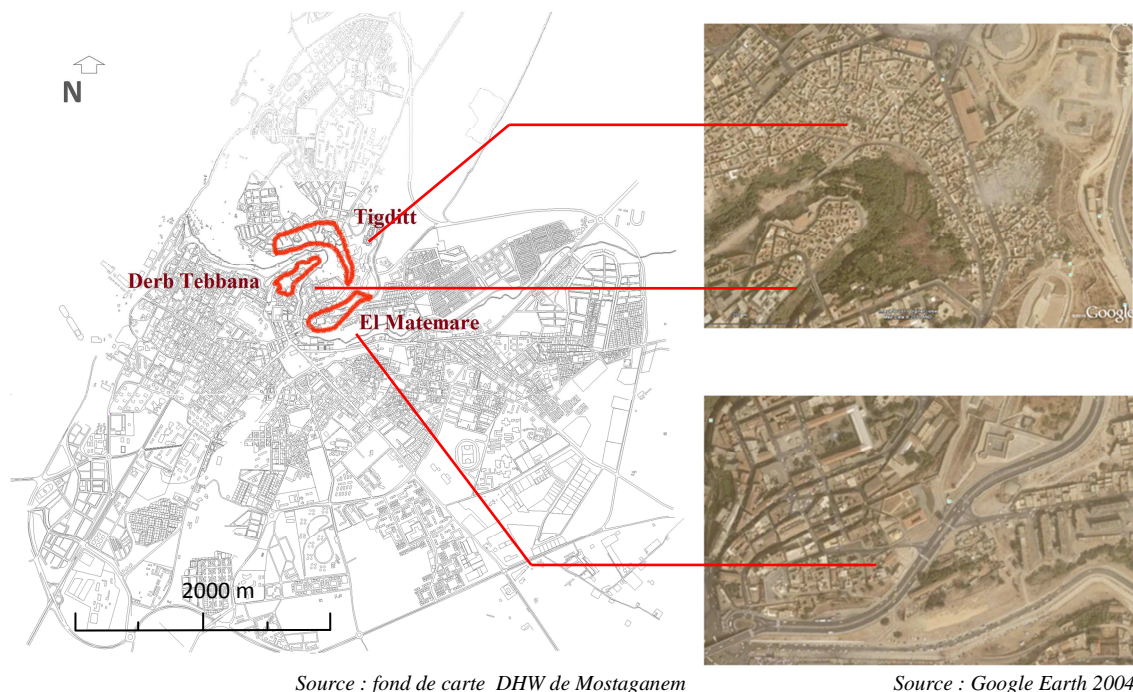
En 1833, la ville se composait de trois quartiers et de quelques constructions appelées par la suite « village des citronniers »<sup>7</sup>. Sur la rive gauche de l'Oued, se situe l'ancien quartier du *Derb el Houd* (quartier juif) et de *Tobbana* (de *Top Haneh*, rappelant la batterie qui surveillait le port). Il était occupé par les *Kouloughlis* et les *Turcs*, groupés autour d'un vieux fort appelé *Bordj el Mehal* (fort des *Cigognes*).

*El-Matemare*, était presque exclusivement occupé par les *Maures* qui se livraient au commerce des grains.

*Tigditt* au Nord qui ne date que de la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle et du début du XX<sup>ème</sup> était la ville berbère en opposition à la ville turque intra-muros<sup>8</sup>.

Durant l'occupation Française, le centre devient de plus en plus important avec l'apport successif de quartiers, résidences et sanctuaires. L'ancienne ville et la ville coloniale formeront par la suite deux entités situées de part et d'autre de l'Oued *Ain El Safra*. Au début du 20<sup>ème</sup> siècle, la ville prit un essor considérable qui se traduit par le développement de tous ses quartiers extérieurs et la création de nouveaux faubourgs<sup>9</sup> ainsi que des habitations à loyer modéré (HLM).

Après l'indépendance, en 1962, la ville éclate en quartiers périphériques et en cités d'habitat collectif et semi-collectif. Ce développement est tantôt régis par la logique des lotissements : l'aménagement est dicté par des dispositions spatiales traduites par des règles d'implantation et d'emprise au sol, tantôt par la logique de densité où la composition n'est plus réglementée pour répondre à l'urgence, elle est caractérisée par le recours à la répétitivité pour produire beaucoup et rapidement.



**Figure 3.2 : Les quartiers de la ville de Mostaganem 1833**

<sup>7</sup>*Op.cit.*, p66.

<sup>8</sup>*Ibid.*

<sup>9</sup>Wikipédia , l'encyclopédie libre .

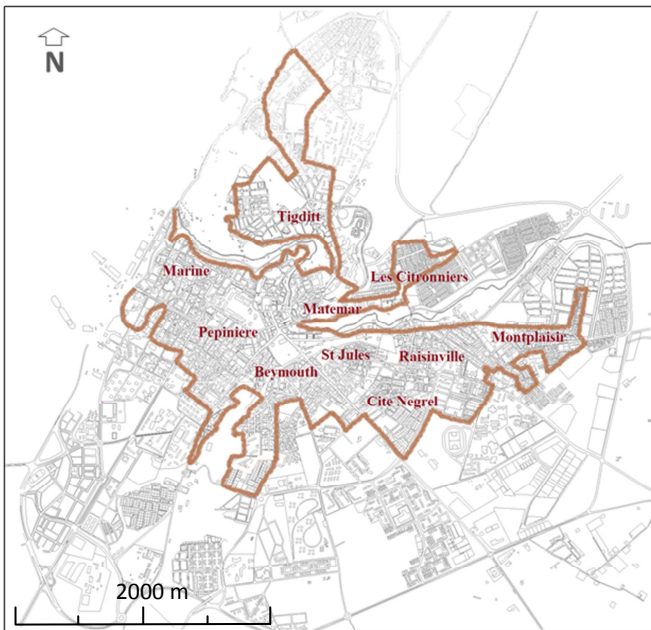


Figure 3.3 : La ville durant l'occupation française

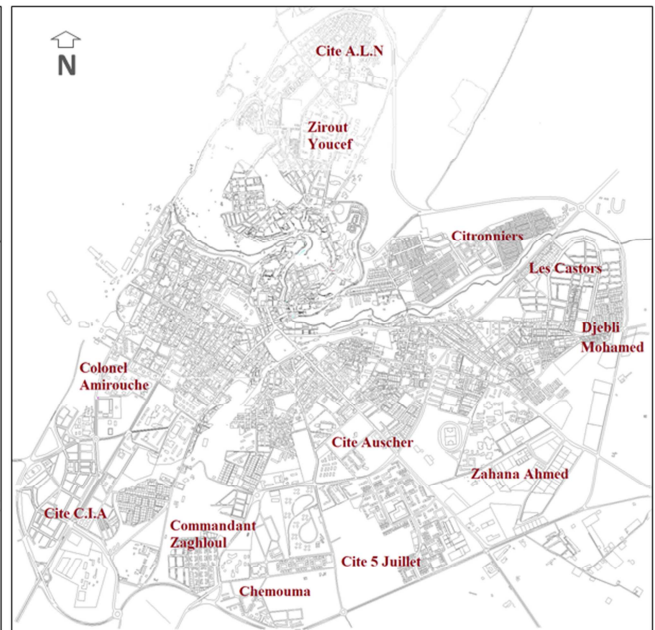


Figure 3.4 : La ville après 1962 (lotissements et ZUHN)

Source : fond de carte DHW de Mostaganem

### I.3 Les rues et routes de Mostaganem

#### I.3.1 Principaux formes et profils des voies de la ville

L'organisation spatiale de la ville précoloniale émane de son contexte local : elle est enracinée dans son environnement naturel tout autant que culturel, à travers les principes de l'intégration au site et de la hiérarchie des espaces publics. Ainsi, sa trame viaire s'organise en rue, ruelle et impasse. Ces rues prennent une forme sinueuse et étroite. Elles sont parfois à forte déclivité, ce qui les transforme en « rues-escaliers », tel est le cas par exemple, dans la « ville » de Tigditt. A l'époque, ces rues étaient animées « d'une vie intense où, presque tous les corps de métiers sont représentés »<sup>10</sup> et hormis les piétons, seules les charrettes à roues parcouraient la ville.

Le tissu urbain de la vieille ville de Mostaganem évoluera selon une configuration radicalement différente pendant la période de l'occupation française. On procède à la restructuration de la trame viaire qui prend la forme du damier ainsi qu'à l'élargissement des rues et à l'aménagement des trottoirs au centre et dans tous les quartiers coloniaux. En 1855, le Conseil Municipal approuve le plan d'alignement des rues, des places et des carrefours de la ville encore enserrée dans ses remparts, ceux-ci s'ouvrent sur l'extérieur par cinq grandes portes : Porte de Mascara, d'Arzew, de la Marine, des Medjahers, du Fort de l'Est.

<sup>10</sup>Op. cit.,p66.

On aménage aussi un certain nombre de places et de jardins, ainsi est créé la première promenade publique (1851) partant des portes de Mascara, pour aller au quartier de Beymouth, en longeant la route de Relizane. De nombreux commerces se trouvent sous les arcades qui la bordent, ce qui en fait le centre des affaires.

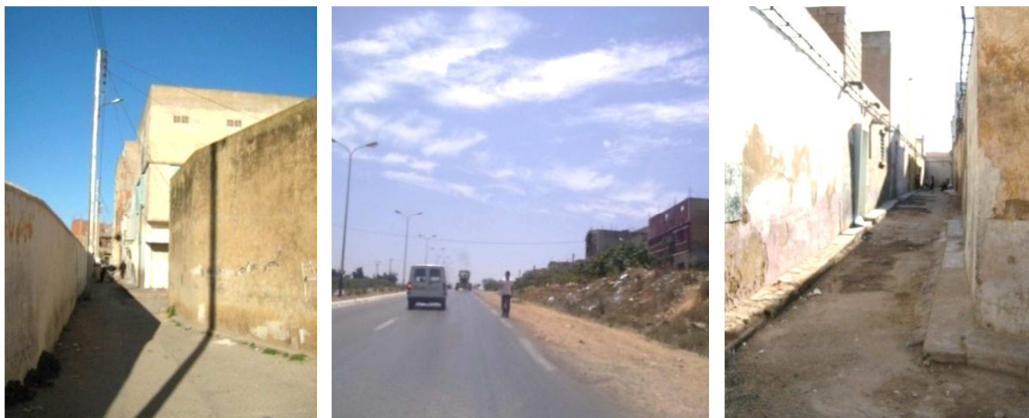


Source : auteur, 2008

Source : cadastre, Mostaganem

**Figure 3.5 : Les rues escaliers de Tigditt**

Toute la ville n'est pas pourvue des rues, de même que toutes les voies de la ville ne sont pas pourvues de trottoirs. Certaines en sont totalement dépourvues, à l'image de certaines rues des quartiers Tobbana, El Matmore, Beymout, Saint Jules, les Citronniers et particulièrement celles de Tigditt, ainsi que dans quelques nouveaux lotissements. C'est le cas aussi dans des sections de routes périphériques, aménagées uniquement de bas-côtés. Certaines rues de la vieille ville (Tigditt, Citronniers) sont cependant aménagées sur leurs côté latéraux le long des maisons d'une bordure surélevée de moins de 0.3m de largeur mais qui avait pour fonction initiale la protection des murs de façade des eaux de ruissellement.



Source : enquête terrain 2010

**Figure 3.6 : Trottoir inexistant ou réduit.**

A l'intérieur des nouveaux lotissements, on observe que les parcelles non bâties peuvent être délimitées de la chaussée par le seul élément bordure qui amorce la création d'un futur trottoir. La construction - partielle ou intégrale - des trottoirs est la plupart des cas effectuée par les propriétaires des parcelles. On retrouve également cette même configuration dans de nombreuses sections de routes périphériques mais contrairement aux trottoirs des lotissements, ces derniers sont considérés comme achevés.



Source : enquête terrain 2010

**Figure 3.7 : Trottoir avec seulement une bordure**

On retrouve également des trottoirs dissociés des constructions, cette configuration est présente dans les périphéries, entre deux voies de circulation et aussi dans les cités d'habitat collectif (cité des HLM, de 5 juillet, Chemouma, Citronnier, des 800 logements et des 400 logements).



Source : enquête terrain 2010

**Figure 3.8 : Trottoir dissocié des bâtiments adjacents**

### *1.3.2 Principales fonctions des voies de la ville*

Selon une récente étude<sup>11</sup>, le classement fonctionnel des voies de circulation actuelles fait ressortir quatre types de voie.

---

<sup>11</sup>Op.cit.,p65.

*1- Les voies d'échange ou le réseau radial*

Ces rues rayonnent à partir du centre. Ce sont les voies artérielles principales de la ville classique développées par la suite avec l'extension du tissu urbain vers les périphéries. Ce réseau permet l'échange entre le centre-ville et les quartiers périphériques et aussi, la liaison entre la commune de Mostaganem et les localités environnantes. Elles revêtent un caractère urbain à l'intérieur de l'agglomération et deviennent, au-delà du réseau de contournement, des routes de rase campagne. Elles traversent les lotissements périphériques, les quartiers de la ville classique en desservant le centre-ville.

*2- Les voies du centre-ville*

Elles se composent, de trois catégories de voies :

Les voies artérielles principales.

Les voies secondaires qui assurent la distribution du trafic à l'intérieur du centre-ville.

Les voies de desserte fine qui débouchent sur les voies artérielles, elles assurent la desserte des îlots qu'elles entourent.

*3- Le réseau de dessertes de quartier*

Ce sont les rues qui donnent accès direct aux bâtiments des quartiers de la ville.

*4- Les voies de contournement*

Ces voies assurent une double fonction : la liaison interurbaine et le contournement de la ville, elles permettent l'évitement total ou partiel de cette dernière.

La ville de Mostaganem a toujours eu une vocation essentiellement agricole et c'est dans son centre qu'à lieu les échanges commerciaux et aujourd'hui aussi, ceux des services qui attirent quotidiennement les migrants à partir de ses régions rurales.

On distinguera, à l'intérieur du périmètre d'étude différents tissus urbains reflétant l'évolution de la ville : la ville précoloniale, celle héritée du colonialisme français et puis les urbanisations post coloniales. La rue au sens de territoire est présente dès les premières époques de la formation de la ville, mais c'est au 19<sup>ème</sup> siècle, avec la généralisation de la circulation mécanique que les rues prennent le sens moderne du terme avec l'introduction des trottoirs. Une introduction progressive effectuée d'abord au centre puis en se généralisant avec la construction des quartiers limitrophes. Ces rues héritées constituent l'essentiel de la voirie urbaine de la ville aujourd'hui. A présent, greffés au tissu ancien, les lotissements et les ZHUN caractérisent les périphéries de la ville.

La trame viaire de la ville se compose de rues et de voies de circulation. Ceci a une influence sur les espaces limitrophes à la chaussée qui prennent des acceptions différentes selon qu'ils soient des trottoirs aux caractéristiques de territoires lorsqu'appartenant à la rue ou des espaces de circulation.

## **Chapitre II : Les trottoirs de Mostaganem**

Le chapitre précédent expose les différentes rues de la ville découlant des modes d'urbanisation différentes. Ce chapitre aborde plus en détail les trottoirs de la ville qui se différencient selon leurs caractéristiques spatiales, selon aussi la densité, la variété et la nature de leurs usages.

### **II.1 Largeurs et aménagement permanent des trottoirs**

#### *II.1.1 Classement et localisation des catégories de largeurs*

##### *II.1.1.A La ville classique et la ville précoloniale : des trottoirs entre 40 et 75 cm*

La catégorie de largeur des trottoirs comprise entre 0.40 m et 0.75 m n'est présente que dans certaines zones de la ville classique. Les plus communs sont ceux de 0.40m et de 0.50 m de large qui se situent dans le centre-ville et dans certaines ruelles de El Matmare et de Tobbana, de Beymouth, de Saint Jules, de Tigditt et de celle des Citronniers.

##### *II.1.1.B Des trottoirs de moins de 1.20m de large*

Les trottoirs du centre-ville sont en majorité d'une largeur de 0.95m, 1.00m et 1.20m .C'est le cas des quartiers Pepinière, Beymouth, cité Negrel, Castors, la Marine, Saint Jules, Raisin ville, cité Aucher. On trouve également cette catégorie dans les artères : Route Ammara Hamida , Avenu Ould Aissa. Elle existe dans les nouveaux lotissements des Citronniers et beaucoup plus rarement dans ceux de cité Negrel, Djebli et le lotissement de la périphérique Sud vers mazagan. Cette largeur existe dans quelques cités d'habitat collectif : les trottoirs limitrophe au bâtiment au Cinq Juillet, cité CIA.

##### *II.1.1.C Des trottoirs entre 1.30m et 1.50m de large*

Les trottoirs des nouveaux lotissements ont des largeurs variables dans le même quartier mais le plus grand nombre d'entre eux, a une largeur qui est égale ou plus à 1.30m. Ce type est présent dans les lotissements de la route d'Oran, cité Hamada, Djebli, Citronnier, cité Negrel, Chemmouma, Pépinière ainsi que dans la partie Nord du quartier de Tigditt et constitue le type le plus commun dans les lotissements Chemouma et Djebli. On retrouve également cette catégorie de largeur dans des sections d'artères principales : khettar, khemisti, route Ammara Hamida et des rues du centre : la Marine et Pépinière.

##### *II.1.1.D Des largeurs entre 1.50m et 2.50m*

Cette catégorie est communément présente dans des sections de rues principales proches de la périphérie: Avenue Khattar Abdelkader, Rue Djebli Mohammed, Route Ammara Hamida, Avenue Khemisti, Avenu Ould Aissa. Elle est présente aussi dans la ville coloniale : Avenu Hamadou Hossine, boulevard Mufti Benkara Mostafa (Pépinière) et l'avenue Raynal (la

Marine), Avenue Beniyahia Belkacem et aussi dans les nouveaux lotissements : Cité Negrel, Rue Aiachi Belhadj au Citronniers et le lotissement de la périphérie Sud vers Mazagran.

#### *II.1.1.E Des trottoirs larges, entre 2.50m et 4.50m*

Les routes du réseau de contournement et les rue principales présentent ce type de largeur : Rue Djebli Mohammed, rue Ghali Ben Zohra, Avenue Beniyahia Belkacem, Rue Benanteur Cheref Rue Tahtati Otmane, Rue Meskin Fellouh (Tigditt), Certaines rues principales du centre (Boulevard Benaïd Bendhiba ,Avenue Khemisti, Avenue Beniyahia Belkacem, Avenue Khattar Abdelkader) et dans certains lotissements : Castors, le lotissement de la périphérie sud vers Oran.

#### *II.1.1.F Des trottoirs larges, de 4.50m et plus*

Cette catégorie concerne les rues des quartiers périphérique (Rue Meskin Fellouh, rue Benabderahman Abdelkader, Rue Djebli Mohammed, Avenue Beniyahia Belkacem ), le Boulevard Benaïd Bendhiba du centre-ville, où les trottoirs de la promenade public sont aménagés d'arcades. On trouve également les trottoirs les plus larges dans les lotissements (route d'Oran et au Castors) et aussi devant les écoles (Avenu Ould Aïssa, Avenue Khattar abdelkader).

### *II.1.2 Aménagement des trottoirs*

#### *II.1.2.A Degrés de continuité (homogénéité des trottoirs)*

Les caractéristiques spatiales du trottoir : bateaux, revêtement de sol, hauteur influence le degré de sa continuité. Les trottoirs sont homogènes au centre et dans les quartiers coloniaux en général. Ceci témoigne d'une certaine maîtrise de la production de ces espaces et plus généralement des rues et des espaces publics à cette époque.

Les pratiques actuelles d'aménagement et de gestions de la voirie font que les propriétaires des constructions adjacentes au trottoir se chargent de leur aménagement et de leur entretien. Conséquence, les trottoirs, malgré que leurs largeurs soit homogène d'une parcelle à une autre, leur aménagement, plus précisément, les accès et les revêtements de sol, présentent une grande hétérogénéité. Ceci est notamment le cas dans les nouveaux lotissements. La topographie est un facteur qui s'ajoute à la complexité de ce type d'aménagement. Le cas des Citronniers illustre bien ce problème : les trottoirs sont une succession d'escaliers et de pentes, tantôt pour l'accès des véhicules et des piétons, tantôt pour l'intégration au site en déclivité.

### *II.1.2.B Trottoirs et mobilier urbain*

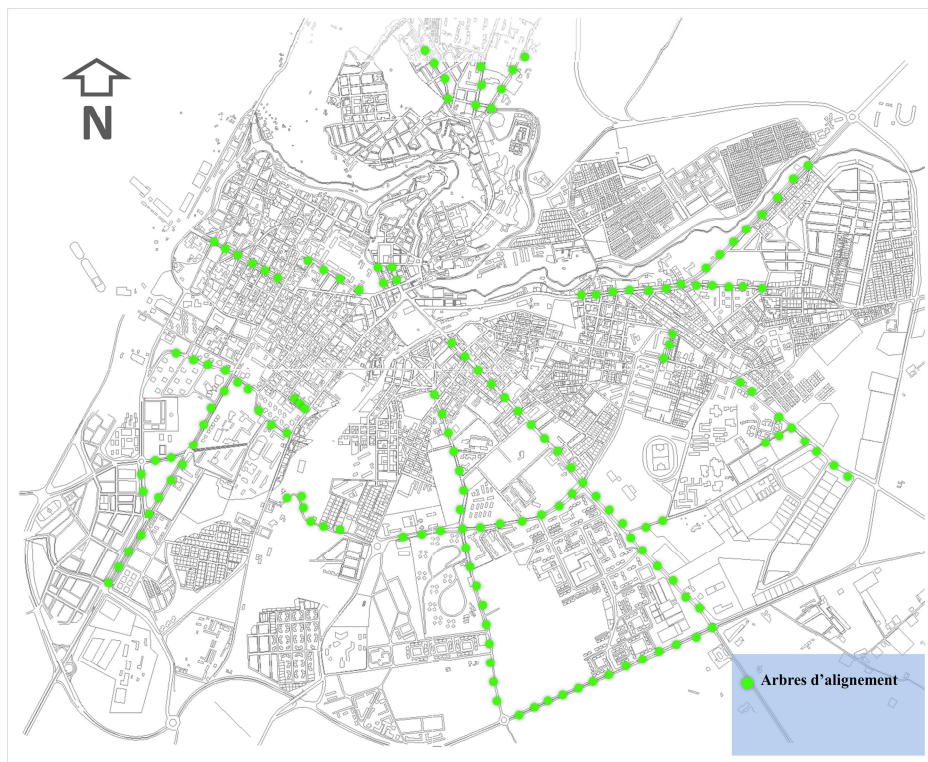
Panneaux de signalisation, panneaux publicitaires, lampadaires, poste d'électricité, abris bus et kiosque, téléphone public et autres mobiliers urbains et objets fixes sont nettement plus présents dans les artères et le centre-ville que dans les autres parties de la ville.

Les supports d'électricité sont présents dans la plupart des trottoirs de la ville. S'ils sont alignés sur la rue, leur position varie d'un trottoir à un autre (au milieu, aux extrémités). Leurs dimensions varient selon leur type (bois, béton, acier, à base circulaire carrée ...), certains sont munis d'appuis ou socle élargissant encore plus leur emprise au sol. Ils constituent un obstacle à la circulation plus ou moins important suivant le type de trottoir dans lequel ils sont implantés.

Certains trottoirs sont aménagés de barrières de protection, communément présents aux abords des écoles de l'époque coloniale. D'autres dispositifs utilisés pour empêcher le passage trottoir-chaussée sont représentés par les potelets et chaînes, présents au centre-ville et dans certaines artères.

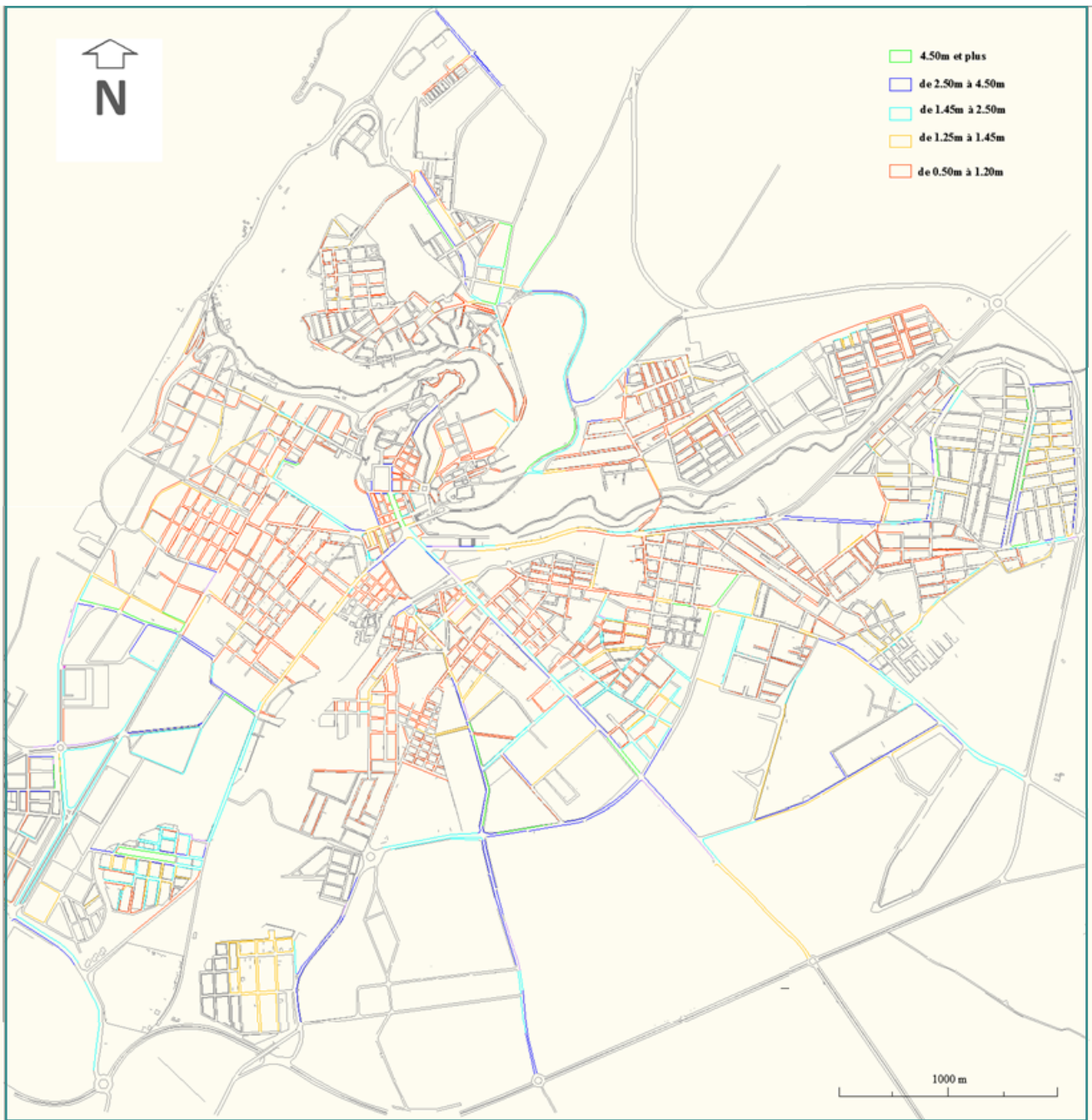
Les postes de téléphones publics sont récemment installés et ce, uniquement dans les trottoirs des artères principales. Les kiosques sont présents majoritairement dans le centre-ville et leur fonction a tendance à être remplacée par les « taxiphones », ces derniers sont des locaux où les présentoirs à journaux sont disposés à l'extérieur, sur le trottoir.

Il existe des trottoirs aménagés d'arbres d'alignement. Ces derniers peuvent être très âgés et appartenir à l'époque coloniale, ils sont principalement situés dans les grandes avenues. D'autres sont de jeunes et même des nouvelles plantations issus des opérations d'aménagement quasi systématiquement opérées, dans les axes et les routes périphériques.



Source : Enquête terrain 2010.

**Figure 3.9 : Les trottoirs arborés de la ville**



**Figure 3.10 : Largeurs des trottoirs de la ville de Mostaganem**

Source : enquête terrain 2010

## **II.2 Types et hiérarchie des usages, des pratiques et des conflits**

### *II.2.1 Classement des pratiques observées*

#### *II.2.1.A Les trottoirs comme lieux de la mobilité*

On croise peu de personnes qui s'accompagnent de déambulateurs, de fauteuil roulant ou de véhicule électrique sur les rues de la ville. Par contre, beaucoup de personnes s'accompagnent de canne : les hommes âgés et même moins âgés, en sont la plupart du temps munis, malgré qu'ils n'aient pas forcément de difficulté pour se déplacer.

Les femmes qui vont au hammam sont facilement repérables dans les rues de la ville, elles se déplacent tabouret et valise en main.



*Source : enquête terrain 2010*

**Figure 3.11 : Les profils des piétons de la ville de Mostaganem**

#### *II.2.1.B Les trottoirs comme lieux d'exposition*

L'usage de l'exposition est lié à la vocation commerciale et quelque fois de service de la construction adjacente au trottoir et par conséquent de la rue. Le centre-ville et les artères principales en sont les lieux privilégiés. Les rues de desserte sont également sujettes à de telles utilisations mais à une densité beaucoup moins importante, on retrouve très souvent le commerce de proximité dans les quartiers résidentiels et aussi dans les cités d'habitat collectif, où les rez-de-chaussée sont aménagés de galeries commerçantes.

Les étals, quelle que soit leur nature, concernent tous les quartiers de la ville (résidentiels, les cités d'habitat collectif, les quartiers du centre ou ceux de la périphérie) mais se concentrent particulièrement dans les rues artérielles et les rues du centre.

Certaines zones présentent une concentration d'un même type de produit. Notamment dans les sections proches de la périphérie de quelques artères. Les étals de pièces détachées (enjolivers, plaques d'immatriculation) dans la Route Amara, les électroménagers dans la rue Khemisti, le commerce de gros des produits alimentaires dans la rue Ghali Ben Zohra, des matériaux de construction et quincaillerie dans la rue Djebli. Une zone entière est

consacrée au commerce de meubles anciens, où la majorité des trottoirs est occupée. C'est le cas aussi, de la zone du Matemore, où des rideaux de robes tapissent les façades.

D'après l'observation des rues (artères, rues de desserte), presque toutes les catégories de largeurs sont concernées par cette forme d'usage. À priori, quelque soit sa largeur le trottoir représente une surface exploitable par les commerçants. Ces derniers peuvent investir tout le trottoir et même déborder sur la chaussée. Quand les trottoirs sont larges les commerçants laissent parfois un dégagement pour le passage du flux piétonnier.

Les produits exposés occupent les devantures des magasins de différentes façons, selon leur nature et selon l'espace libre disponible. La marchandise est suspendue (vêtements, jouets), posée directement sur le sol (les réfrigérateurs) ou posée sur un support d'étalage, les portes vernies sont posées contre le mur, les rôtissoires à moitié dehors ...



Source : enquête terrain 2010

**Figure 3.12 : Exemple d'étals observé dans une rue artérielle**

### *II.2.1.C Les trottoirs comme lieux de l'observation*

Solitaire ou avec des amis, les observateurs représentent une grande partie des utilisateurs des trottoirs. Cette pratique est très largement masculine. Ils se livrent à discuter et observer la rue, les passants, parfois profitant d'un café en plein air. En vue de « passer le temps » et se divertir, cette pratique est particulièrement commune l'été. Pendant de courtes durées, les piétons en situation d'attente sont également sujets à cette pratique.

Ce type d'usager occupe l'espace de différentes manières : assis sur le seuil de l'entrée de sa maison ou de son magasin, sur sa motocyclette, sur une chaise en vendant des cigarettes ou des cacahouètes, ou encore, simplement appuyé contre un mur ou un poteau électrique « *hitist* ».



Source : Enquête terrain 2010

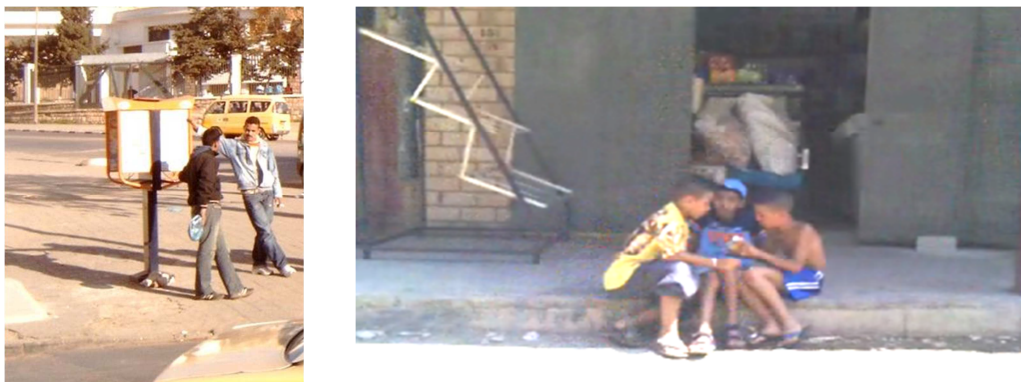
**Figure 3.13: Pratique de l'observation**

#### II.2.1.D *Les trottoirs comme lieux de la sociabilité : discussions et échanges sociaux*

Ces usagers utilisent le trottoir pour rencontrer d'autres personnes pour discuter ou jouer avec les autres. La sociabilité concerne tous les quartiers de la ville et existe dans la plus petite ruelle à la grande artère. Les femmes sont tout autant concernées que les hommes, les personnes âgées et les enfants.

Les discussions peuvent avoir lieu en circulant sur le trottoir, on notera les écoliers, lycéens, universitaires. Ces usagers ont tendance à circuler lentement le long du trottoir. Les discussions ont lieu aussi par des groupes à l'arrêt sur les trottoirs et se forment aux seuils (magasin, maison) à même le sol, le long des murs ou sur les motocycles. Les personnes âgées sont les plus concernées par cet usage et les hommes sont les seuls concernés par ce type de sociabilité.

Les trottoirs sont des lieux de jeux quotidien et périodique (vacances, Ramadan). Les enfants jouent pendant la journée et même la nuit au pas de la porte. Domino et carte sont les jeux pratiqués par les adultes également jusqu'à des heures tardives pendant le mois de Ramadan.



Source : enquête terrain 2010

**Figure 3.14: Discussions et jeu sur les trottoirs**

### *II.2.1.E Les trottoirs comme espace de stockage*

Les trottoirs font l'objet de dépôts divers : matériaux de construction, ordures et déchets, objets de toute nature. Ces lieux sont souvent utilisés comme espace de stockage de sable, graviers sacs de ciment et autre matériaux de construction, un usage lié aux opérations d'aménagement ou de construction des espaces qui leur sont limitrophes ou immédiats. On retrouve ce type d'occupation dans la plupart des quartiers et les nouveaux lotissements sont particulièrement concernés. On peut également retrouver cet usage lors de travaux sur la voirie (réfection des murs de soutènement ou des opérations d'embellissement de la périphérie...) Le trottoir est généralement occupé dans toute sa largeur par ces matériaux. Ceci, pendant une période qui varie selon le rythme des chantiers.

Le dépôt des poubelles s'effectue généralement sur les trottoirs à Mostaganem. Ce sont les ordures ménagères quotidiennes ou les déchets et emballage des commerces. Ils n'occupent le plus souvent que temporairement l'espace. Un temps, qui dépend du rythme des tournées de collectes.

Ces espaces sont rarement aménagés de bacs, ils n'existent que dans les rues principales et dans les cités d'habitat collectif. Ils sont totalement absents dans les quartiers d'habitat individuel. Dans certaines zones, la chaussée et les trottoirs servent de dépotoir, à l'exemple du quartier des citronniers.

Le positionnement d'un bac à ordures sur le domaine public reste souvent aléatoire, notamment en fonction des conditions dans lesquelles se déroule le service. Les détritiques, le plus souvent emballés dans des sacs en plastique sont soit directement posés au sol, soit entreposés dans des conteneurs et des bacs à ordures (sceaux, bidons de peinture). Ils sont parfois directement entassés sur le sol constituant de véritables décharges. Ils sont aussi, occasionnellement répandus au sol par les animaux errants.



*Source : Enquête terrain 2010*

**Figure 3.15 : Dépôts de matériaux de constructions**

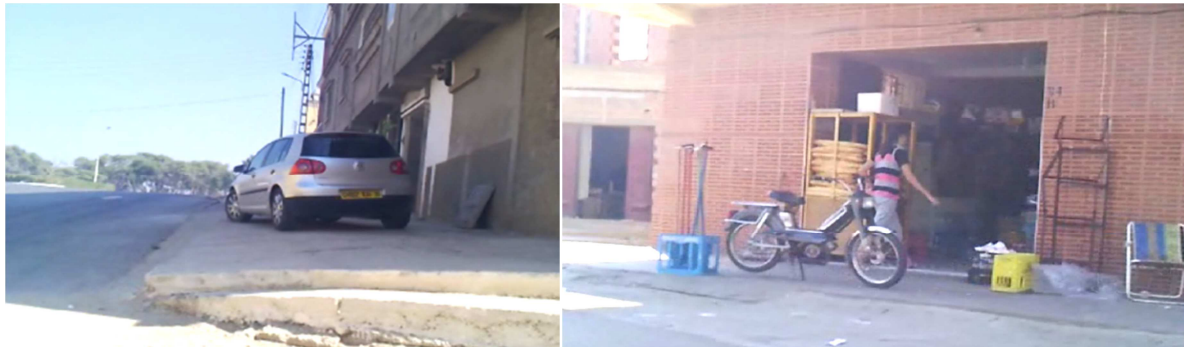
### II.2.1.F *Les trottoirs comme espace de stationnement*

Le stationnement sauvage est une pratique répandue dans les quartiers de la ville, que ce soit pour les deux roues motorisées (les motocycles) ou les voitures et les camions.

Les habitations individuelles, les cafés et les locaux de mécanique et de maintenance des véhicules motorisés sont les lieux le plus souvent en relation avec ce type de pratique. Ce stationnement est souvent plus une occupation qu'un arrêt temporaire. L'emprise du véhicule peut être partielle et parfois totale. Quand les trottoirs sont larges ils sont presque systématiquement occupés par des voitures en stationnement comme c'est le cas des extrémités périphériques des artères.

Les motocyclettes ou « taftafa » sont omni présentes à Mostaganem. Ces « taftafats » demeurent un moyen de déplacement privilégié pour celui qui n'a pas les moyens d'avoir une voiture. Elles permettent en effet d'effectuer des déplacements flexibles de porte à porte, peuvent se conduire dès 14 ans et ne nécessite pas de permis de conduire spécifique. Leurs principaux utilisateurs sont les hommes. Ce moyen de déplacement se gare gratuitement et à peu près n'importe où, particulièrement sur les trottoirs.

Les motocyclettes sont souvent stationner dans les lieux de travail des commerçants. Notamment les taxiphones. On rencontre souvent des files de motos garées devant les cafés, les immeubles d'habitations collectifs. Elles sont parfois soutenues par le mur, attachées aux poteaux et supports d'éclairage. Elles sont même présentes à l'intérieur des locaux commerciaux.



Source : enquête terrain 2010

**Figure 3.16 : Le stationnement sur les trottoirs**

### II.2.1.J *Les trottoirs comme lieux d'attente*

Les piétons peuvent se retrouver à attendre un moyen de transport, un ami qui accomplit une tâche, ou simplement son tour. Ils peuvent attendre en groupe ou en file : devant la cour de justice, pour être payé, pour s'approvisionner chez un vendeur ambulant...

Dans la situation de traversée de la chaussée, on observe, bien que très rarement, des groupes de piétons en attente pour traverser. Cette pratique n'est observable que dans certains endroits au centre-ville, lorsqu'un policier régule la circulation. La plupart des piétons ne respectent pas les lieux réservés à cet effet, ni les feux de signalisation.

On observe souvent l'occupation de l'espace de la bordure du trottoir par les personnes en attente pour le transport en commun qui se mettent parfois même sur la chaussée aux heures de pointes, particulièrement au centre-ville.



Source : enquête terrain 2010

**Figure 3.17 : L'attente sur les trottoirs**

#### *II.2.1.H Les trottoirs comme lieux de loisir et de restauration*

Les terrasses sont une forme d'occupation de l'espace au profit des cafés et restaurants adjacents. Tous les cafés ont tendance à l'expansion extérieure tant que les conditions climatiques le permettent. Certains apparaissent de façon saisonnière à l'exemple des routes du port où se trouvent des terrasses- restaurants. Les trottoirs du boulevard Benaid Bendhiba, sont quant à eux, en tout temps, partiellement occupés par les terrasses de café.



Source : enquête terrain 2010

**Figure 3.18: Terrasses- café et terrasse-restaurant de trottoir**

### II.2.1.I Les trottoir comme lieux de travail

#### *Les vendeurs*

Ce sont des personnes au chômage, pour la plupart des jeunes, ils peuvent être des vendeurs à la sauvette ou des vendeurs non sédentaires. Pour les deuxième ils ont théoriquement un permis de stationnement. Ces usagers se situent principalement au centre-ville, mais on les retrouve également dans la périphérie. Ils occupent d'une façon ponctuelle les trottoirs, souvent les coins et dans certains endroits, notamment du centre, des zones entières.

Les vendeurs de cigarettes, de pain sont présents dans toute la ville y compris les périphéries. Les vendeurs de fruits et de légumes sont observés dans les routes périphériques à proximité des terres agricoles, ceux de poissons dans la route du port.



Source : enquête terrain 2010

**Figure 3.19 : Le commerce de rue**

#### *Mécaniciens et électriciens autos*

Il n'est pas rare de voir dans les rues de la ville plusieurs véhicules stationnant en fil faisant l'objet de l'intervention des mécaniciens et particulièrement les électriciens auto. Cette pratique - réparer le véhicule en panne, en pleine rue - soit sur le trottoir est observable particulièrement dans les rues des quartiers résidentiels. Les trottoirs sont occupés par les pare-chocs, les pneumatiques et les outils de travail constituant de la sorte un véritable lieu de travail notamment lorsqu'il s'agit de remplacer une pièce mécanique, qui ne nécessite pas le démontage entier du moteur, à l'image des tambours, disques de freins, roulements, amortisseurs ...

### *Ferronniers et menuisiers*

On retrouve aussi les ferronniers, dont le gros du travail s'effectue à l'extérieur faute d'espace. Aussi, les portails, grilles, rampes d'escaliers de différentes formes et dimensions sont-ils confectionnés, très souvent, sur le trottoir, idem pour les menuisiers où certains y vernissent les meubles.

### *Le gardiennage*

Le gardiennage informel existe particulièrement au centre-ville où pratiquement toutes les rues sont concernées par cet usage.

### *La mendicité*

Les mendiants de la rue sont souvent des femmes seules ou accompagnées par des enfants, des vieux et des handicapés physiques. Le choix que font les mendiants du type de trottoir n'est pas anodin. Leur nombre est particulièrement élevé au centre-ville, sur les rues principales. Ces dernières connaissent une très forte concentration de piétons. Ils sont généralement sis dans les trottoirs adjacents aux pâtisseries, banque, supermarchés ou galerie, mosquée... On les retrouve également sur les trottoirs des arrêts de taxi. La forme d'occupation du trottoir quant à elle varie. Certains s'installent à même le sol adossé au mur, parfois sur un bout de carton. Ces mendiants-là occupent généralement la même « place » pendant plusieurs jours successifs voir des semaines. D'autres sont ambulants et se déplacent d'un trottoir à un autre en y faisant à chaque fois une halte de quelques minutes.

Les cordonniers, artisans de rue, les passeurs de prospectus, les artistes (karkabous), les bouchers, les coiffeurs, les professionnels responsables de l'entretien des arbres de rues, les responsables de maintenance des réseaux et des trottoirs, chargeurs et déchargeurs sont tous des usagers courants des trottoirs de la ville. Parmi les activités de rue illégales pratiquées, on retrouve le vol et la vente de produits contrefaits.



Source : enquête terrain 2010

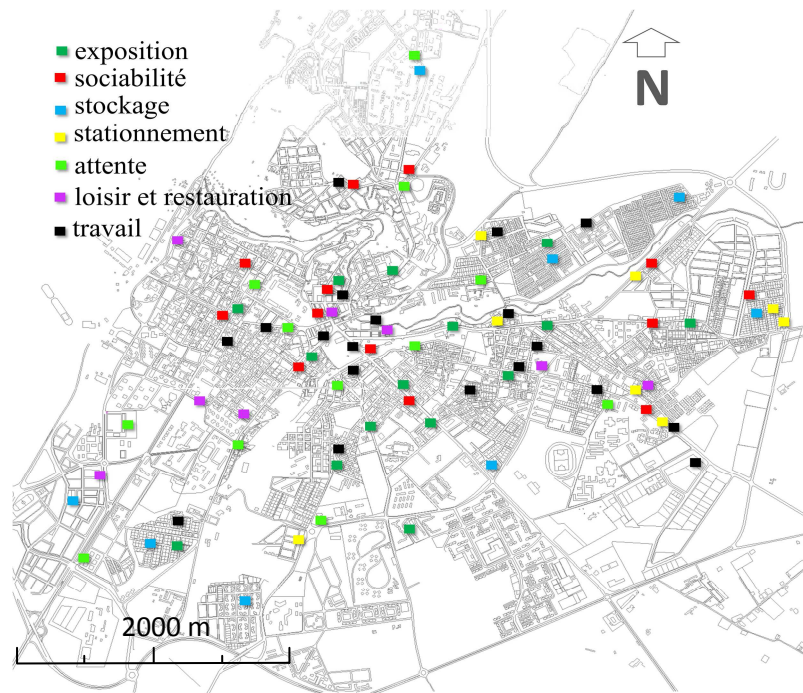
**Figure 3.21 : Activités professionnelles pratiquées sur les rues et les trottoirs de la ville**

### II.2.1.J *Les Animaux*

Les chats, chiens, pigeons font également usage des trottoirs et causent pour les uns un réel problème par exemple concernant l'éparpillement des ordures ménagères.

### II.2.1.K *Des usages évènementiels*

Les trottoirs sont exploités lors des funérailles comme espace de réception.



Source : enquête terrain 2010

**Figure 3.22 : Localisations de quelques occupations des trottoirs dans la ville**

### II.2.2 *Les conflits engendrés par les utilisations du trottoir*

Les conflits les plus courants sont ceux qui surviennent entre les usagers économiques, dont les mendiants. La police pourchasse occasionnellement les vendeurs à la sauvette. Les voisins se plaignent des groupes de jeunes aux coins des trottoirs et des joueurs de carte au Ramadan. D'autre se plaignent des ferronniers et des mécaniciens à cause du bruit, mais aussi à cause des regroupements de personnes que ceci engendre, faisant intrusion dans les pratiques domestiques et l'intimité familiale.

L'observation des comportements des piétons montre qu'il n'existe pas de disputes entre eux et les usagers qui causent l'encombrement partiel et parfois total des trottoirs, malgré le sentiment de gêne. Ce fait est confirmé par les enquêtes menés au près d'un certain nombre d'entre eux. Leurs réponses au départ étaient qu'ils se sentent mal à l'aise mais qu'ils sont tolérants envers ceux avec lesquels ils partagent l'espace. Certains d'entre eux, ceux qui connaissent bien la rue et l'état d'encombrement de ses trottoirs, choisissent de faire un détour. Pour les autres, marcher sur la chaussée est la seule alternative.

Cependant, des gênes importantes sont exprimées par les piétons envers les groupes d'observateurs : les jeunes filles et les femmes évitent de circuler sur les trottoirs ou sont aménagées les terrasses de cafés. La plupart d'entre elles se sent gênée, et ceci se traduit en changeant de trottoir voir de rue.

### II.2.3 *Privatisation de l'espace trottoir*

Le trottoir est propice à des aménagements permanents effectués par les riverains, commerçants et même institution publiques.

Les trottoirs des nouveaux lotissements sont caractérisés par leur aménagement en espace vert : on y plante des arbres ou l'on y dispose des pots et des bacs à plantes. Certains trottoirs sont aménagés en jardins et clôturés. Cette pratique concerne également les abords des immeubles d'habitat collectifs. Dans certains quartiers, la Marine et les Citronniers par exemple, le trottoir est bâti et intégré à l'habitation.

Les trottoirs peuvent être munis de dispositifs pour réguler ou interdire son usage. Ils sont complètement clôturés par des barrières légères ou des dispositifs en dur. On observe cette pratique aux abords des chantiers et des postes de police et de gendarmerie, dans ce dernier cas ils sont définitivement interdits d'usage.

Les propriétaires de commerces s'approprient leurs devanture, ils interdisent leur usage par les vendeurs à la sauvette, les mendiants... et parfois louent l'espace à des vendeurs de rue.

L'usage multiple concerne une grande partie des trottoirs de la ville. Ceci est constaté du fait de la disparité des différents types de leur occupation à travers la ville. Sont concernés en effet tout autant les trottoirs de zones de différentes densités (proches ou lointaines du centre), ou ceux de différents types de voies (artères, de desserte ou périphériques)

On utilise les trottoirs pour la mobilité, la sociabilité, le loisir et pour aussi des fins lucratives. Ces derniers constituent des catégories d'usages quotidiens les plus visibles. Des usages événementiels tels que les funérailles font également partie des occupations de cet espace. Ces derniers font souvent l'objet de privatisation particulièrement dans les nouveaux lotissements.

Certaines activités pratiquées sur les trottoirs causent des tensions et quelques fois des conflits dans les quartiers d'habitation avec les habitants limitrophes. Ces conflits sont relatif à la l'incompatibilité des attentes vis-à-vis de l'espace : les usages en question sont considérés la plupart du temps par les voisins comme des nuisances. D'autres conflits sont repérés et sont liés quant à eux à la concurrence pour l'espace et ceci concerne particulièrement les usages économiques.

## **Conclusion**

La ville de Mostaganem connaît une croissance démographique importante, cependant son infrastructure viaire et particulièrement celle du centre-ville est restée telle qu'héritée de la ville coloniale. Plus on s'approche du centre-ville, moins le tissu urbain et la voirie paraissent adaptés à supporter un trafic motorisé et piétonnier important.

Certains trottoirs de la ville sont relativement peu utilisés. Ce sont ceux appartenant aux rues dissociées des constructions adjacentes tel que ceux de la périphérie et les ZHUN, mais également celle délimitées par les « murs blancs » ou murs aveugles. Les trottoirs dans ces cas-là ne sont pas utilisés par un grand nombre de piétons parce qu'ils ne relient pas des destinations de proximité d'une part et de l'autre, ne pouvant faire l'objet d'appropriation des riverains. On constate cependant des usages isolés liés à l'environnement dans lesquels les trottoirs se trouvent tels que les vendeurs de fruits et légumes dans les routes périphériques et l'attente de transport en commun par les habitants des cités par exemple.

Les voies de desserte des quartiers strictement résidentiels tendent à devenir des voies à mixité d'usages sans en avoir les capacités. On retrouve très souvent des activités commerciales mais aussi de mécanique et de menuiserie. Dans certains nouveaux lotissements d'habitations collectives, des rues commerciales sont prévues, par l'aménagement de galeries commerciales au rez-de-chaussée des bâtiments.

La densité des activités pratiquées sur les trottoirs est observée dans le centre et dans les rues artérielles, et ceci est dû à leur grande accessibilité et à la mixité fonctionnelle de leurs bâtiments bordiers. Dans la quatrième partie nous examinerons en détail l'incidence de ces activités multiples sur l'espace et ses usagers, en étudiant les trottoirs du centre-ville.

## **Partie 4 : Les trottoirs du centre ville de Mostaganem**

### **Introduction**

Le centre ville objet de la quatrième et dernière partie présente les trottoirs les plus diversement utilisés de la ville. Ces derniers acquérant le caractère de durabilité représentent le cas le plus à même de nous informer de la nature des occupations de l'espace et de leurs incidences sur le fonctionnement des trottoirs.

### **Chapitre I : Le centre-ville, ces rues et ces trottoirs**

Sachant qu'il existe un rapport étroit entre la nature de l'occupation du sol d'une zone et le type et la fréquence des utilisations des trottoirs; Sachant aussi que les caractéristiques géométriques de l'espace rue et trottoir ont un rôle à y jouer, ce chapitre, par une analyse du fonctionnement du centre et de ces rues, ainsi qu'un recensement des caractéristiques spatiales des trottoirs nous permet de mettre en lumière les occupations les plus importantes et du même coup, les dysfonctionnements et les conflits les plus repérés.

#### **I.1 Le fonctionnement du centre**

Le centre de la ville de Mostaganem est caractérisé par une forte concentration d'équipement, de service et de commerce ainsi qu'une forte densité d'occupation du sol. Les immeubles haussmanniens dessinent les façades urbaines du centre ; se sont essentiellement des habitations collectives dont les rez-de-chaussée sont quasi systématiquement occupés par les commerces. Les arcades ou « promenade publique » représente un modèle de ce type d'organisation spatiale, pensée à l'époque pour un centre vouée à la mixité fonctionnelle et à la densité spatiale.

Dans cette zones se trouvent les services communaux et administratifs (l'A.P.C, la D.T.P, la Daira) poste, banques et gendarmerie, hôpital et cliniques, université et établissements scolaires, le marché Ain Safra et des marchés couverts et supermarchés. On y retrouve également les principaux points de changements modaux : les deux stations de transport collectifs urbaines (Ain Sefra et Bd. Mokhtari) et de taxi. Le commerce est sans doute la fonction principale des lieux et il est essentiellement de détail. Toutes ces fonctions représentent autant de générateurs d'usages riverains et de mobilité (mécanique aussi bien que pédestre).

Cette centralité par rapport au reste de la ville engendre des migrations pendulaires quotidiennes, à partir des quartiers et banlieues de la ville et à partir aussi, de sa région (Mazagran, Hassi Mamèche, Sayada ...). Ces déplacements sont notamment de type domicile-travail ou d'approvisionnement. L'été, ces lieux connaissent le plus fort taux de fréquentation, notamment par les touristes.

La fréquence et la simultanéité des usages multiples des trottoirs du centre varient selon plusieurs facteurs, notamment liés au temps et à l'environnement de la rue et du trottoir. On notera pour le facteur de temps des variations selon les heures du jour (articulé par les deux heures de pointes ainsi que le soir), les jours de la semaine et les conditions climatiques. L'animation caractérise les rues du centre, mais ceci ne dure que le temps de la journée : le soir à partir de 18h, le centre se vide et laisse place à de rares usagers.

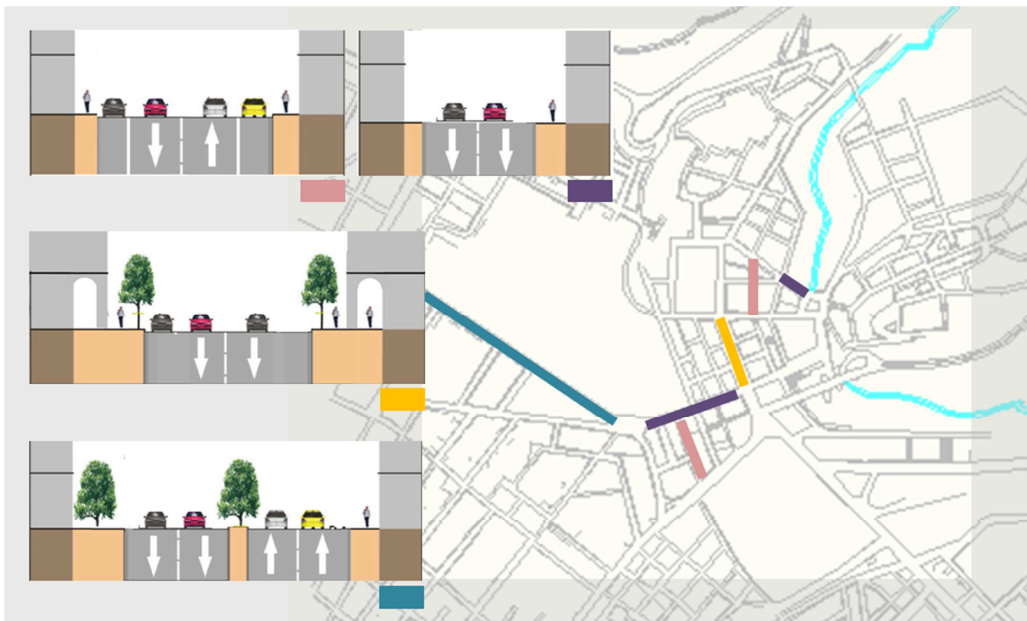


Source : Schémas fait par l'auteur du mémoire sur fond de carte Google Earth 2004

**Figure 4.1 : Principaux services et équipements publics générateurs de déplacements et d'activités riveraines.**

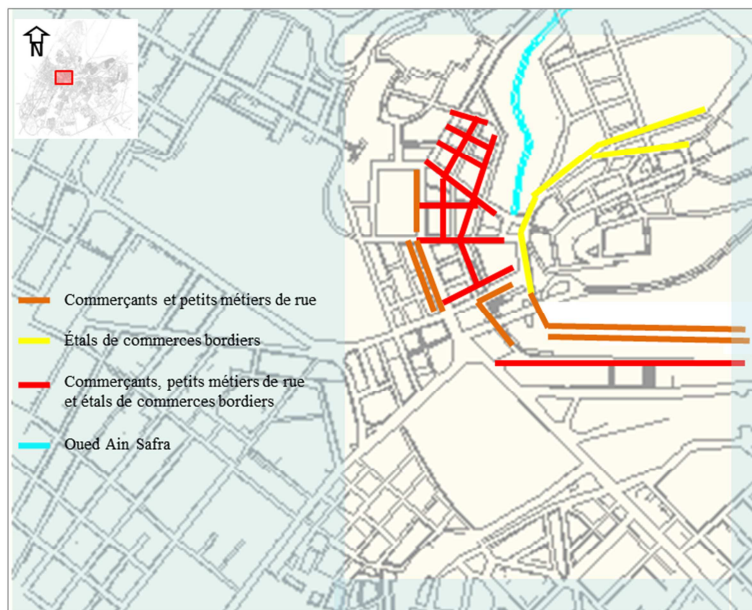
## **I.2 Forme et fonction des rues du centre**

Les rues haussmanniennes selon leurs largeurs et fonction, sont hiérarchisées en boulevards, artères, rues principales et rues secondaires. Sauf quelques exceptions, ces rues sont « flanquées » d'habitat collectif et d'équipements ponctuels, leurs rez-de-chaussée sont occupés de divers services et commerces.



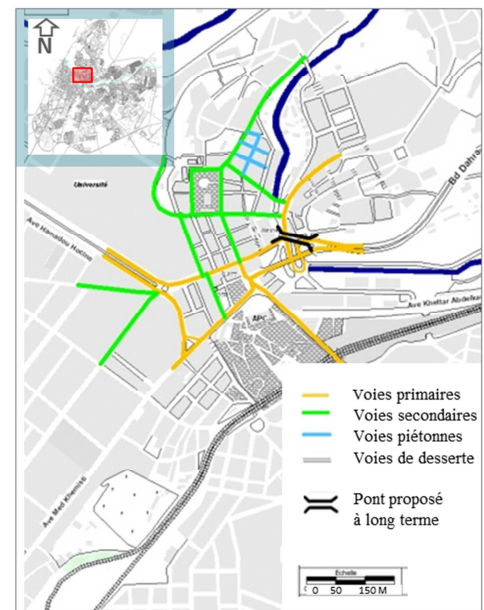
Source : Enquête terrain 2010.

**Figure 4.2 : Profils des rues du centre ville**



Source : Enquête terrain 2010.

**Figure 4.3 : Lieux de concentration de différents types d'usages économiques du centre-ville**



Source : BETURE, P.C de Mostaganem, 2007

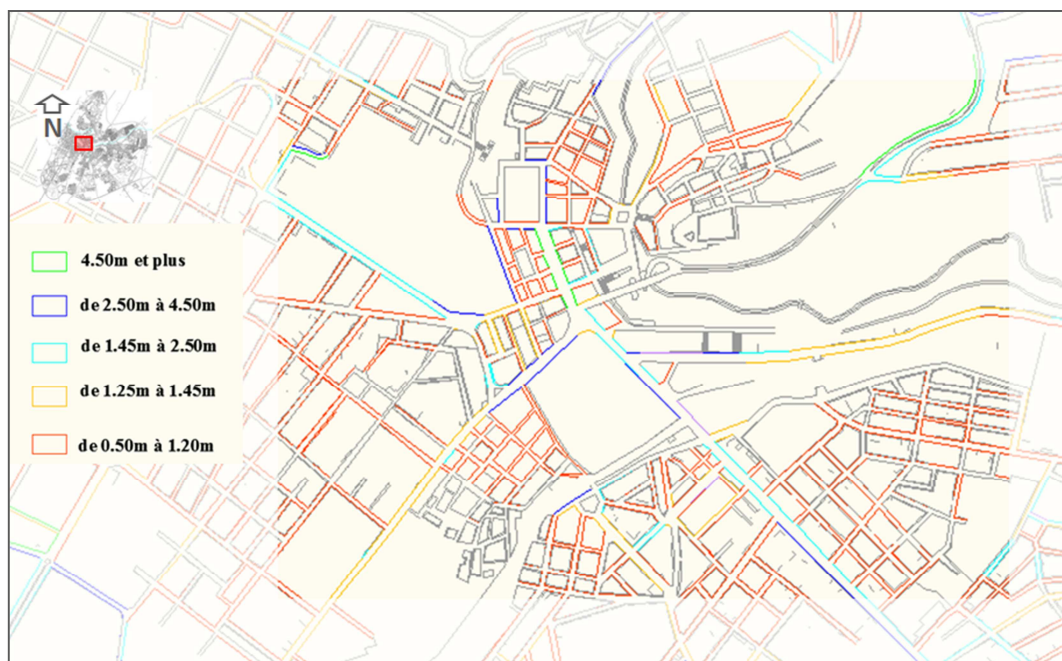
**Figure 4.4: classement fonctionnel des voies du centre-ville**

### **I.3 les trottoirs et leurs usages**

Ce qui caractérise la morphologie du centre, et plus généralement les anciens centres des villes côtières algériennes, est son caractère colonial. Ses rues et ses trottoirs sont d'époque de leur création, et aucune rue ou trottoir n'a été élargi depuis. Quelques exceptions sont cependant à noter, elles se résument aux opérations de réfection des revêtements des trottoirs ou leur équipement en mobilier urbain. On notera celle entreprise lors de la création de la bibliothèque centrale et la nécessité de réaménager l'axe de l'ITA. On notera également celle liée à la création du boulevard de l'université qui produira des trottoirs larges et arborés. Plus récemment (2010), des travaux ont été entrepris pour la réfection des revêtements de quelques trottoirs et l'équipement de certains d'autres avec des lampadaires et des installations liées au nouveau plan de circulation (feux de signalisation, poste de contrôle).

#### *I.3.1 Largeurs, aménagements et espaces limitrophes*

Homogènes en surface et en hauteur, la majorité des trottoirs du centre ont une largeur de 1.20 m. les plus réduits sont à 0.50 m et se trouvent à *Derb Tobbana*. Les plus larges sont la promenade et l'axe de la mairie et de *khemisti*. Aux intersections : aucun trottoir n'est muni de rampe d'accès aux handicapés, et trois intersections sont aménagées de feux de signalisation pour piétons (*khemisti*, *ITA*, *arcades*).



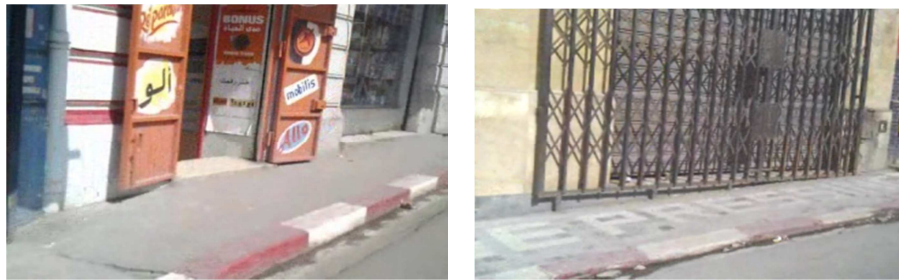
*Source : enquête terrain 2010*

**Figure 4.5 : Largeur des trottoirs du centre ville**

Le cheminement trottoir au centre-ville est caractérisé par une densité de mobilier urbain par rapport au reste de la ville. Quelques trottoirs sont aménagés afin de contenir le flux pédestre. Les dispositifs utilisés sont les chaînes et des barrières situés aux abords des écoles. Les arbres d'alignement quant à eux sont présents dans les deux avenues du centre.

La forme et la fonction commerciale dominantes des bâtiments du centre engendrent des saillies caractéristiques sur les murs de façades des rues. Les encorbellements des balcons, les arcades aussi bien que les portes et rideaux de fer des locaux commerciaux ont une incidence sur l'espace du trottoir. Les portes rabattables par exemple occupent entre 0.10 et 0.50 m de l'espace lorsqu'elles ne sont pas complètement rabattues.

Quelques grands équipements du centre sont aménagés en porche ou sont en retrait par rapport à la rue. Les trottoirs sont alors limitrophes à de larges escaliers que les riverains utilisent pour s'asseoir.



Source : enquête terrain 2010

**Figure 4.6 : Des saillies caractéristiques du centre-ville**

### *1.3.2 Les utilisations dominantes des trottoirs*

Les trottoirs du centre servent à des fonctions différentes : lieux de circulation, d'attente de sociabilité, de commerce, de loisir (café) ... mais leurs utilisations pour le déplacement, pour la sociabilité et pour le profit économique sont les plus remarquables, tant par leurs fréquence que par la durée d'occupation des lieux que certaines d'entre elles impliquent.

#### *1.3.2.A La circulation et les piétons*

Le volume de piéton peut varier considérablement dans une même zone, cependant, les déplacements piétons sont plus nombreux dans le centre-ville que dans n'importe quelle autre partie de Mostaganem<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup>Op.cit., p 65.

Quelques piétons caractéristiques sont fréquemment observés sur les trottoirs du centre. Les personnes transportant des achats, sont particulièrement visibles aux abords des marchés et des zones commerciales. Les groupes d'étudiants sont observés à proximité de l'université et des stations de transport collectif. On observera les promeneurs particulièrement les piétonnes attirées par les vitrines (de plus en plus nombreuses au centre-ville), dans des rues telles que les arcades, les rues de Ain Safra, la rue Ben Sliman Charef et le boulevard Bensayah Salah.

Les piétonnes d'antan contournaient les cafés de la ville, par un cheminement caractéristique passant par les extrémités du centre-ville. Cette pratique est toujours constatée mais à une moindre mesure : les jeunes femmes changent de trottoir ou descendent sur la chaussée.

Les personnes à mobilité réduite sont rares dans le paysage de la ville à part les mendiants présents sur les trottoirs.

### *I.3.2.B De la sociabilité sur les trottoirs*

Lieux où se concentrent les événements et le mouvement, les rues du centre sont autant de scènes de la vie sociale quotidienne dont les « observateurs », essentiellement des hommes, n'hésitent pas à en profiter. Adossées aux murs, aux coins des rues, assis sur les seuils des magasins, parfois à même le trottoir, profitant d'une terrasse de café, aucun trottoir du centre-ville n'échappe à cette pratique.

Ces personnes qui observent sont pour une part, inactives, le plus souvent des jeunes entre 20 et 30 ans mais aussi des vieux, qui investissent les lieux pendant un temps relativement long. Ces observateurs qui utilisent le trottoir précisément pour passer le temps sont repérables régulièrement aux coins des rues, aux abords des jardins et aux cafés terrasses des arcades.



*Source : enquête terrain 2010*

**Figure 4.7 : Types d'occupations fréquentes des trottoirs**

A ces observateurs inactifs s'ajoute également ceux qui ont une activité mais qui prennent quelques instants pour observer la vie urbaine. Les vendeurs de rue ou bien encore les commerçants ne restent jamais bien longtemps à l'intérieur de leur local, « la vie dehors est beaucoup plus intéressante », leurs journées est rythmée par des allées et venues entre leur local et le trottoir.

Enfin, les personnes en situation d'attente s'adonnent systématiquement à l'observation mais sont par contre plus contraintes par le temps. On les retrouve souvent à l'entrée des magasins des équipements publics et dans ce cas-là, les femmes sont concernées également. Des lieux tels que l'entrée de la bibliothèque, l'entrée du centre commerciale appelé Garage Peugeot constituent des lieux repères communs.

Les discussions sur les trottoirs sont très fréquentes au centre-ville, et on peut en distinguer deux types selon la durée de l'occupation de l'espace qu'elles impliquent. Les longues discussions concernent particulièrement les personnes qui se regroupent aux coins des rues, ou les entrées de magasins : les commerçants traversent parfois la rue pour rejoindre leurs voisins et discuter. Les arcades et les café-trottoirs sont les lieux privilégiés pour cette pratique : des groupes de discussions s'y succèdent quotidiennement et les trottoirs sont constamment occupés par ces usagers. Le deuxième type de discussions et celui où les groupes se forment au milieu du flux de circulation. Elles sont relativement plus brèves, on les retrouve dans toutes les rues et particulièrement les plus animées.

### *I.3.2.C Usages à des fins lucratives*

#### *Le commerce de rue*

Quelques zones du centre sont exclusivement dédiées au commerce de rue. Ce sont alors des exemples extrêmes quant à la vocation de leurs trottoirs. Ceux de Ain Safra par exemple, caractérisés par des largeurs réduites (de 0.50m à 1.00 m) ne servent que pour l'installation des tables et des étals appartenant aux petits commerçants de rue et aux propriétaires des boutiques. Ces derniers occupent de grandes parties de l'espace du trottoir si ce n'est sa totalité. Les piétons se sont alors appropriés les chaussées. Ceci en s'ajoutant à l'exiguïté des rues et ruelles en rend la majorité impraticable en voiture.

Le nouveau plan de circulation implique la délocalisation des vendeurs de cette zone. L'appropriation des trottoirs par les vendeurs et les commerces adjacents est grande et la tentative de les délocaliser a provoqué les émeutes de Mai 2009, et jusqu'à l'heure les vendeurs continuent toujours à y pratiquer leur métier.

Certains trottoirs des Citronniers sont occupés en totalité par les commerçants. Cette rue, bordée par le centre commerciale le Colysée et par un marché, est également devenue piétonne: tous les commerçants font sortir leurs marchandises qui s'ajoutent à ceux des « ferracha ».

D'autres zones du centre présentent des trottoirs semblables à ceux de la rue des Citronniers et à celles de Ain Safra, mais qui ne sont pas tout à fait les mêmes ; on peut qualifier les trottoirs de EL Matmare de marché du vêtement féminin : Les murs des rues sont totalement recouverts de rideaux de robes tout le long du parcours ce qui inflige aux piétons des difficultés à se déplacer. Les rues sont pratiquées par un grand flux mécanique, il existe également un itinéraire de bus, et les trottoirs pour la majorité ne dépassent pas les 1.20 m. en conséquence, des conflits entre les automobilistes et les piétons sont très fréquents : les piétons se rabattant inévitablement sur la chaussée. La plupart des commerçants laissant leurs dispositifs de suspension en place, cette situation perdure même après la fermeture des locaux commerciaux, mais à une moindre intensité.

Sous le pont ou sur l'Oued, les trottoirs larges deviennent de réelles places publiques : aménagées par les vendeurs, des parcours entre les étals existent, et les chalands ont plus de libertés pour s'y arrêter, de discuter ou de circuler. Dans cette zone se situe la principale station de bus de la ville on retrouvera constamment des piétons en situation d'attente ; ils circulent principalement sur les chaussées.

Même s'ils ne sont pas exclusivement utilisés pour le commerce, les trottoirs de la majorité des rues s'y prêtent. On citera l'exemple des trottoirs du boulevard Benaid Bendhiba (Les arcades). Ces derniers sont aménagés de kiosques cohabitant avec une multitude d'autres activités commerciales : la vente de livres, de journaux et d'accessoires. Les étals sont à même le sol et quelques fois suspendus aux murs.

De la vocation commerciale des rues découlent des utilisations caractéristiques des trottoirs, tel que la pratique du chargement et de déchargement des camions de livraison le matin et aussi, l'entassement des emballages et déchets dans les coins des trottoirs et parfois sur la chaussée.

#### *Les terrasses-café*

Quelques trottoirs du centre sont aménagés en terrasse-café, l'espace est occupé de tables, chaises et parfois de bacs à verdure. Certaines installations disparaissent une fois le café fermé et d'autres sont faites pour durer, par exemple dans le cas de l'utilisation de délimitations en fer forgé. Ces terrasses occupent dans la majorité des cas la totalité de l'espace du trottoir.

#### *Les petits métiers de rue*

Les petits métiers de rue se concentrent au centre-ville. Les cordonniers, sont présents dans quelques coins de rues telles que celui de la rue Lahouel Cheref et se concentrent sur la route du marché Ain Safra. Les marchands et réparateurs de montres sont présents à proximité du marché couvert, on retrouve les plastificateurs sur les arcades.

Là où le stationnement est possible au centre-ville, un gardien n'est jamais bien loin, même les habitants de la rue ne leur échappent pas.

Les mendiants font également partie du paysage du centre-ville, on peut les observer aux arcades et les rues du marché, de l'université, à proximité des stations de taxi, sur l'avenue khemisti. Beaucoup d'entre eux sont des femmes avec des enfants, ils sont particulièrement visible le mois de ramadan et les jours de Achoura.

#### *I.3.2.D L'attente des transports en commun*

Les personnes qui attendent de prendre un taxi où un bus le font généralement regroupés le long des trottoirs et très souvent au niveau de la chaussée, le cas le plus radicale est un trottoir de 60 cm de largeurs et dans une ruelle de 6m de largeurs où toute la longueur du trottoir est occupées par ces piétons à l'arrêt.

Les services communaux, le commerce de détail, les stations de transport collectif, et les nombreux équipements publics concentrés au centre-ville, engendrent des migrations pendulaires quotidiennes. L'animation caractérise les rues du centre, mais ceci ne dure que le temps de la journée. Ces dernières sont à mixité d'usage et de circulations, cependant quelques rues ne sont bordées que par un seul équipement et d'autres sont transformées en rues piétonnes.

La forme et la fonction commerciale dominante des bâtiments du centre ont un impact sur l'espace des trottoirs par leurs saillies. Les trottoirs homogènes par leurs caractéristiques morphologiques, sont usés mais le revêtement de certains d'entre eux ont été réhabilités (2010, 2011). Leur largeur pour une grande partie est comprise entre 0.95 m et 1.20 m, certains sont de 0.50 m et d'autres de 4.00m, ils sont caractérisés également par la densité de mobilier urbain par rapport au reste de la ville, notamment par l'installation récente de lampadaires (2010 et 2011).

Des usagers spécifiques sont observés sur ces trottoirs, les piétons nécessitant un espace conséquent (transportant des achats, des groupes) et d'autres qui sont absents (les personnes à mobilité réduite). Les trottoirs servent également d'espace de sociabilité par les terrasses de café, par les rencontres et les discussions qui se forment et par les observateurs sis aux seuils, murs et coins des trottoirs. Ces espaces sont des lieux d'activités commerciales et de services proposés par les vendeurs et les petits métiers de rue, on retrouve quelques kiosques aménagés à cet effet mais c'est le sol et les murs des trottoirs qui servent à ces activités. On observe une multitude d'autres pratiques quotidiennes (chargement et déchargement des camions de livraison, l'entassement des emballages et déchets, observation des vitrines et les files d'attente des piétons).

## **Chapitre II: Evaluation de la qualité des trottoirs du centre ville**

Les trottoirs à usages multiples du centre-ville sont des espaces où prennent lieu une grande variété d'usages et d'occupations. Le chapitre précédant démontre la richesse, la diversité des activités repérées dans ces rues et qui tiennent lieu dans des espaces réduits. Ceci provoque inévitablement différents degrés de pressions, tensions et conflits tant en terme de compétition pour les usagers de la rue qu'en terme d'incompatibilité entre les différentes activités.

Ce chapitre explore quelques uns de ces tensions et conflits à partir d'observation et perception de certains usagers. Il examine le besoin des piétons dans leurs pratiques et activités diverses en espace et en aménagement.

### **II.1 Les sections d'étude**

#### *II.1.1 Le contexte urbain*

##### *II.1.1.A Choix des cas d'étude*

Les cas d'études permettent de saisir plus en détail les conflits, les usages et les pratiques des trottoirs à usages multiples pour ensuite évaluer leurs fonctionnements. Ils sont représentatifs des caractéristiques spatiales de la majorité des trottoirs du centre, ils appartiennent à des rues de différentes fonction (nombre et type de commerce et d'activité qui les bordent), et de différentes caractéristiques formelles (deux rues type du centre-ville et une autre bordant un seul équipement). Ce choix est également fait en fonction des possibilités offertes pour l'observation pendant un temps relativement long et de pouvoir filmer.

##### *II.1.1.B Localisation et accessibilité des rues*

La première rue A (Cheikh Ibn Eddin), rue principale, se prolonge du marché couvert à l'Est jusqu'à l'usine SEMPAC à l'Ouest en passant par trois nœuds, dont les intersections avec les boulevards Benaid Bendhiba et Ben sayah Saleh. Cette dernière intersection est un carrefour entouré de plusieurs équipements publics : l'usine SEMPAC, la bibliothèque centrale, l'agence commerciale Algérie-Télécom et la gendarmerie. A quelques mètres du carrefour se trouve la station de taxi menant à la gare routière.

La rue B ( Sajal Djilali), perpendiculaire à la rue A, relie cette dernière avec l'avenue Khmisti. La troisième rue C (Ghobrini Abba) est également perpendiculaire à A, et la relie à une rue de desserte.

La rue (A) est la plus accessible des trois, tant pour la circulation mécanique que pour la circulation pédestre, ceci est notamment dû au fait qu'elle relie plusieurs carrefours importants du centre, augmentant ainsi le nombre de cheminements potentiels affluents. Par comparaison, la rue (C) a le niveau d'accessibilité le plus restreint.



Source : enquête terrain 2010

**Figure 4.8 : Localisation et catégorie des rues comprenant les sections d'étude**

### II.1.1.B Caractéristiques morphologiques et fonctionnels des trois rues

La rue (A) a une largeur de 8m qui s'élargit jusqu'à 12m sur le tronçon Ouest, elle présente une déclivité de 4.6% en descendant du carrefour du boulevard Benaid Bendhiba vers le rond point de l'université, et une autre plus importante 6.1 %<sup>2</sup> dans sa partie Est en descendant du carrefour vers la place du marché. Les deux autres rues ont 9m de largeur et présentent une déclivité de 4 %.

Les trois rues sont composées de façades continues. Malgré que la rue (A) le soit dans une grande partie de sa longueur, elle présente tout de même un fragment qui borde l'espace ouvert des Trois Ponts. En plus de leur continuité, les façades sont homogènes et perméables à la rue (par les entrées donnant sur rue, la présence des balcons et des portes fenêtres) à quelques exceptions près, à l'exemple du fragment de la rue A bordant la bibliothèque. Cette dernière est un bâtiment en retrait de la rue dont l'assiette est délimitée par une clôture en fer forgé.

La circulation automobile est à sens unique dans les trois rues et le stationnement n'est permis que dans les rues B et C. Le trafic est très intense pendant la journée, et de nombreux embouteillages sont observés, notamment à l'intersection des sections 5 et 4, pendant les heures de plus grands flux et particulièrement l'été.

<sup>2</sup> Délégation générale du gouvernement en Algérie, service d'urbanisme, département d'Oran : Plan topographique régulier, 1956 – 1960.

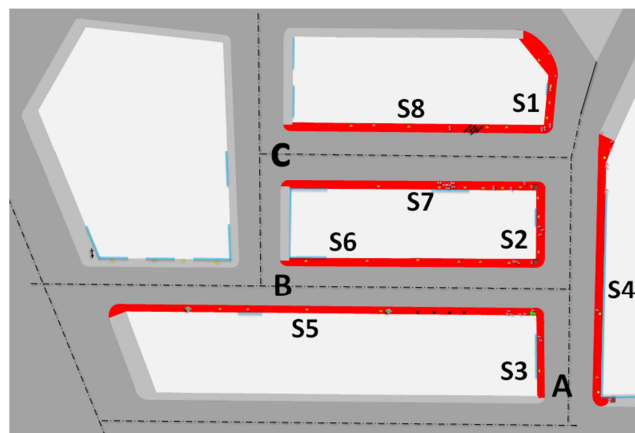
Dans ces rues se combinent services et équipements privés et publics ainsi que de l'habitat collectif à l'image d'ailleurs de la plus part des rues du centre : ce sont des rues à mixité d'usage. La plupart de ces établissements sont ouverts entre 09h et 17h, seuls les cafés et quelques taxiphones ouvrent jusqu'à des heures tardives la nuit.

L'université, la poste, la banque et les services de télécommunication qui constituent les principaux points d'attraction de cette zone se trouvent dans la rue (A). La rue (B) est moins intensément bordée de bâtiments recevant du public mais la probabilité de son épanouissement économique est grande, notamment du fait de son degré important d'accessibilité. Vient ensuite la rue C, la moins équipée en commerces et en services.



Source : Enquête terrain 2010.

**Figure 4.9 : Variété des commerces et des services des trois rues d'étude**



**Figure 4.10 : Limite et localisation des sections d'étude.**

## **II.2 Interaction espaces - usagers - bâtiments et habitants limitrophes**

### *II.2.1 Usages des rues et des trottoirs*

#### *II.2.1.A Les sections de la rue A*

Dans cette rue se trouve les sections 1, 2, 3 et 4 d'étude. La section 4 borde l'université, les autres sections bordent des immeubles d'habitation collectifs et des bâtiments recevant du public. Cette rue est l'une des plus animée du centre ville durant la journée, et l'activité la plus dominante pratiquée sur les trottoirs des quatre sections est celle de circuler, vient ensuite celle des discussions, l'observation puis les usages économique (présentoir à journaux dans section 1, vente à la sauvette et commerce « légal » de rue, le stationnement des motocycles).

#### *Les piétons de la rue*

L'animation de cette rue est tirée en grande partie de l'important flux pédestre qui la traverse. Un flux quotidiennement intense qui diminue cependant les jours de week end. Cette intensité varie aussi en fonction des heures de la journée. La période de grand flux est observée entre 10h et 12h le matin et entre 15h et 16h l'après midi. On observera aussi, que le flux le plus important est toujours situé du même côté de la rue soit dans les sections 1,2 et 3 du côté Sud de la rue.

L'observation du cheminement des piétons montre que le plus grand nombre a pour but de seulement transiter, et ceci est particulièrement visible dans la section 4. Les sections 1, 2 et 3 comportent quant à elles des points de destinations qui font partie du parcours d'un nombre moins important de piétons. La section 3 est à cet effet régulièrement utilisée pour accéder à la banque tout comme les sections 1 et 2 pour accéder aux taxiphones, magasin de lunettes à une moindre intensité.

Les personnes âgées constituent une part importante des piétons de cette rue. La vitesse de leur déplacement, les femmes en particulier, est plus réduite que le flux principal. Les enfants, par contre sont plus rarement observés dans ces sections, sauf pendant la période des grandes vacances, la plupart du temps accompagnés par des adultes de leur famille. Les personnes à mobilité réduite sont quant à elles totalement absentes de ces trottoirs.

Le sens de la descente est sensiblement plus fréquenté que le sens de la montée de la rue. Et on peut noter que le nombre de piétons circulant seul est pratiquement le même que celui des piétons marchants en groupe. Ces derniers sont en compagnie soit de leur famille (particulièrement l'été), et dans ce cas, ce sont des groupes d'au moins trois personnes qui circulent ensemble, soit marchent à deux, ce qui représente la pratique la plus courante. La majorité des piétons sont chargés de sacs d'approvisionnement et quelques fois traînent des chariots.

### *Les usages de place des trottoirs*

Beaucoup de déplacements sont ponctués d'arrêts fortuits sur les trottoirs. Ce sont des personnes qui s'arrêtent un moment, attirées par les services de proximités : choisir un journal, acheter une cigarette, observer les vitrines. Ces personnes sont attirées également par l'environnement social dans lequel elles sont immergées : lors de la rencontre d'une connaissance, donner de l'argent aux mendiants, observer un événement particulier tel une altercation entre deux voitures. On attend également par obligation: traverser (rarement dans la section 1) ou lors d'un encombrement.

Les usages à but lucratif occupent un espace important sur les trottoirs. On note des usagers permanents : des vendeurs aux coins de les sections 2 et 3, le commerçant qui expose son présentoir à journaux sur la section 1 et le mendiant sur le même trottoir. Ces usagers occupent quotidiennement l'espace pendant plusieurs heures de la journée. D'autres usagers sont intermittents mais relativement réguliers, c'est le cas des quelques six mendiants par jour. Il existe ceux qui ne sont que passagers : les vendeurs à la sauvette ou certains mendiants ambulants.

Les observateurs occupent l'espace de plusieurs manières. Certains s'adosent aux murs à la section 2, d'autres debout à l'entrée des commerces, un espace où ils ont également la possibilité de s'asseoir sur l'emmarchement. Communément, ces observateurs se regroupent aux coins des trottoirs et s'adonnent de temps à autre à discuter avec les vendeurs sur les sections 1 et 3. On remarque que les coins des sections 2 et 3 font très fréquemment l'objet de cette pratique.

#### *II.2.1.B Les sections des rue B et C*

Les sections d'étude 5 et 6 sont les trottoirs de la rue secondaire (B) qui connecte l'avenue khemisti à la rue A, les sections 7 et 8 se trouvent dans la rue de desserte (C). Toutes sont bordées principalement par des immeubles collectifs et de quelques commerces et cafés situés en grande partie à proximité de l'avenue khemisti concernant la rue B.

La circulation pédestre est l'usage le plus fréquemment observé dans les deux rues, très fréquent dans la rue B et beaucoup moins dans C. On notera ensuite respectivement, la pratique quotidienne du gardiennage concernant les deux rues, la pratique de l'observation (que l'on remarque le plus souvent près des intersections avec la rue A), la sociabilité qui se traduit essentiellement par les groupes de discussion (particulièrement visible dans la rue C), et enfin, le dépôt d'ordure à même un des trottoirs de la rue B.

### *Les piétons de la rue*

Le flux sur ces rues est moins important que dans la rue A. Dans la rue B, de plus en plus de nouveaux commerces apparaissent et tendent à rendre de cette rue plus attractive. Une part importante des piétons observés sur les sections de la rue C sont les propriétaires des voitures stationnées, et les habitants du quartier.

### *Les usagers de place*

Le stationnement autorisé sur les deux côtés des deux rues, donne lieu à des pratiques telles que le gardiennage de voitures. Deux gardiens se partagent la tâche en sillonnant la chaussée, ils s'arrêtent de courts instants pour discuter avec leurs amis aux coins des trottoirs ou se reposent sur les voitures.

Devant les entrées des immeubles, se forment des groupes d'habitants du quartier, généralement de plus de trois jeunes hommes, et certains d'entre eux s'appuient sur les voitures stationnées, ce type de rassemblement durent relativement longtemps : plusieurs dizaines de minutes.

Les creux (niches) de quelques dizaines de centimètres de profondeurs des façades des rues B et C, et qui constituent les entrée des immeubles ou traitement particulier de la façade sont les lieux privilégiés des observateurs.

Les seuils en forme d'embranchement servent de bancs pour les observateurs mais aussi pour les gens qui veulent prendre l'air en lisant un journal, ces derniers sont la plupart du temps des habitants du quartier. Cet espace sert également de lieu de repos : une femme âgée est observée dans le trottoir 5 faisant des arrêts successifs tout le long du trottoir en s'asseyant sur les emmarchements.

Les stationnements ou l'arrêt des motocycles sur le trottoir ou le caniveau est également une pratique courante et observée dans les sections 1, 5. Dans la section 8, l'entrée du café est exclusivement réservée à cet usage quotidien.

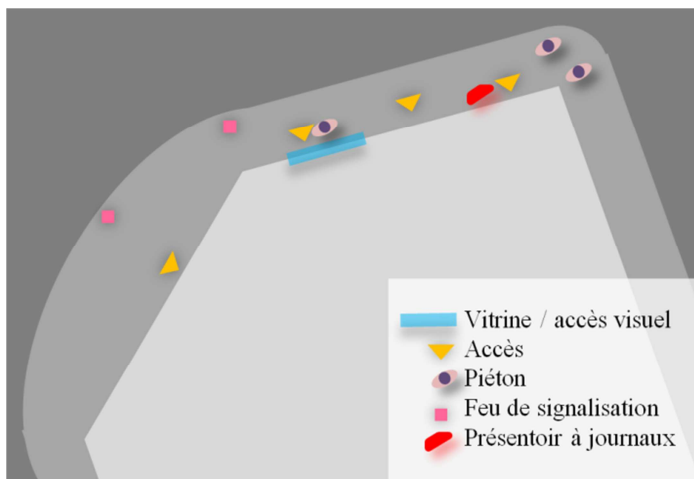
## *II.2.3 Fonctionnement, dysfonctionnement et conflits repérés*

### *II.2.3.A Caractéristiques physiques des trottoirs*

#### *section 1*

La longueur de ce trottoir est de 17m et sa largeur est de 1.10 m. L'état du revêtement est moyen à mauvais, particulièrement au coin Ouest où a eu lieu des travaux de VRD. Il est aménagé de deux feux de signalisation.

L'interface trottoir-bâti se caractérise au niveau du sol par la présence d'entrée des commerces, aménagées de volet rabattable et de porte vitrée, ainsi que la présence de deux vitrines, dont une au coin de la section. Deux des locaux riverains présentent une différence de niveau par rapport au trottoir, et les marches sont aménagées à l'intérieur des propriétés. Aux étages supérieurs, le trottoir est surplombé de portes fenêtres des habitations, un auvent du commerce adjacent et un climatiseur qui appartient au local commercial du milieu de la section.

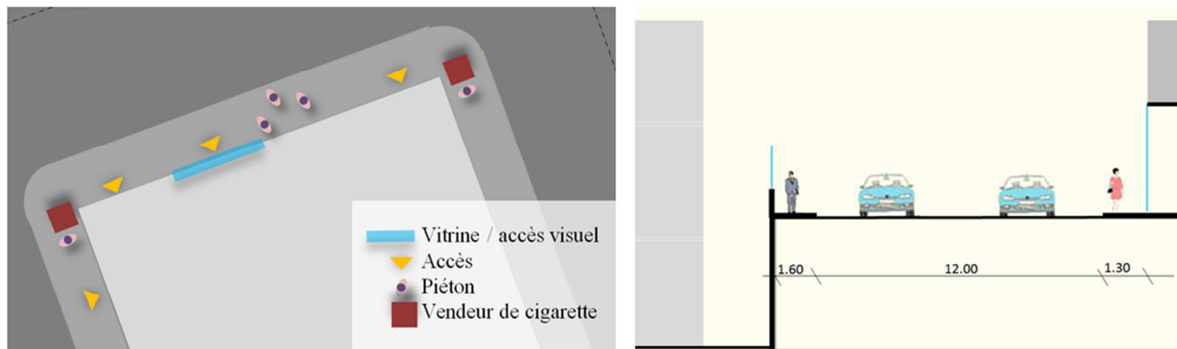


Source : enquête terrain 2010

**Figure 4.11 : Le trottoir 1 et son interface avec le cadre bâti**

## *section 2*

La longueur de ce trottoir est de 17 m, sa largeur est de 1.20 m. Deux des accès aux commerces sont équipés de porte roulantes. A hauteur de ces entrées existent des auvents ou abris de façade, et un balcon filant au deuxième niveau. Cette façade supporte également des climatiseurs.



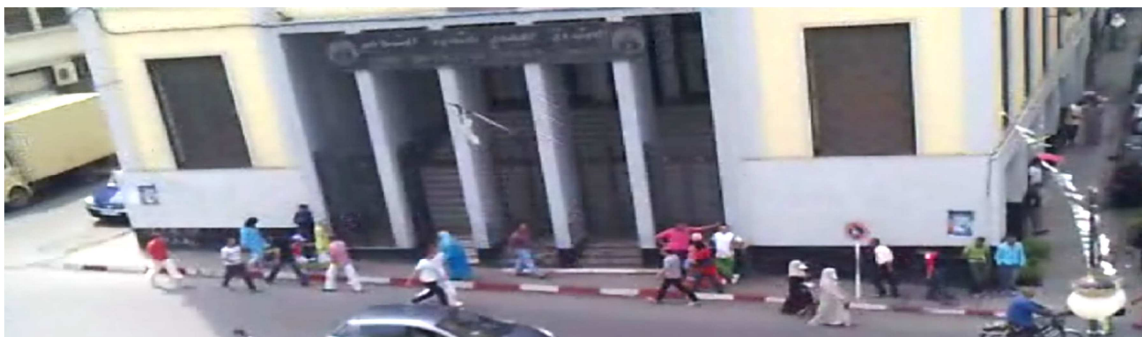
Source : enquête terrain 2010

**Figure 4.12 : Le trottoir 2 et son interface avec le cadre bâti**

### section 3

La longueur de ce trottoir est de 19 m, sa largeur est de 1.30 m. Un panneau de signalisation y est implantée à proximité de l'angle sud.

Ce trottoir est limité dans sa longueur par un bâtiment coloniale, fonctionnant aujourd'hui comme banque. Son entrée est composée d'éléments architectoniques de 0.30m de saillie. Un accès parmi les trois donnant sur le trottoir est ouvert au public, les autres sont fermés avec un barreaudage en fer forgé laissant paraître l'escalier monumental du porche de l'édifice, et dont quelques marches sont tout de même accessibles.

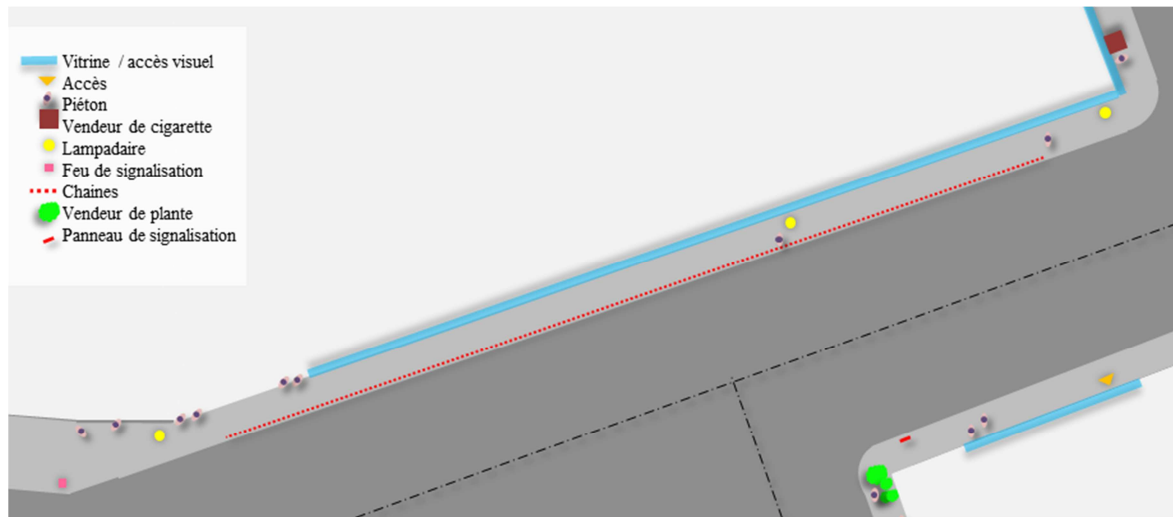


Source : enquête terrain 2010

**Figure 4.13 : Le trottoir 3 et son interface avec le cadre bâti**

#### *Section 4*

Ce trottoir présente une longueur de 52 m et une largeur de 1.60 m. Il est aménagé dans toute sa longueur de chaînes et de supports d'éclairage, et à l'angle d'un support de feu de signalisation. Ce trottoir est délimité par une clôture laissant transparaître l'intérieur de l'université, dont le niveau est très inférieur à celui de la rue (deux niveaux). Le coin sud du trottoir est aménagé d'escaliers menant au porche de la bibliothèque en retrait, ce dernier est également clôturé avec des portes en fer forgé.



Source : Enquête terrain 2010

**Figure 4.13 : Le trottoir 4 et son interface avec le cadre bâti**

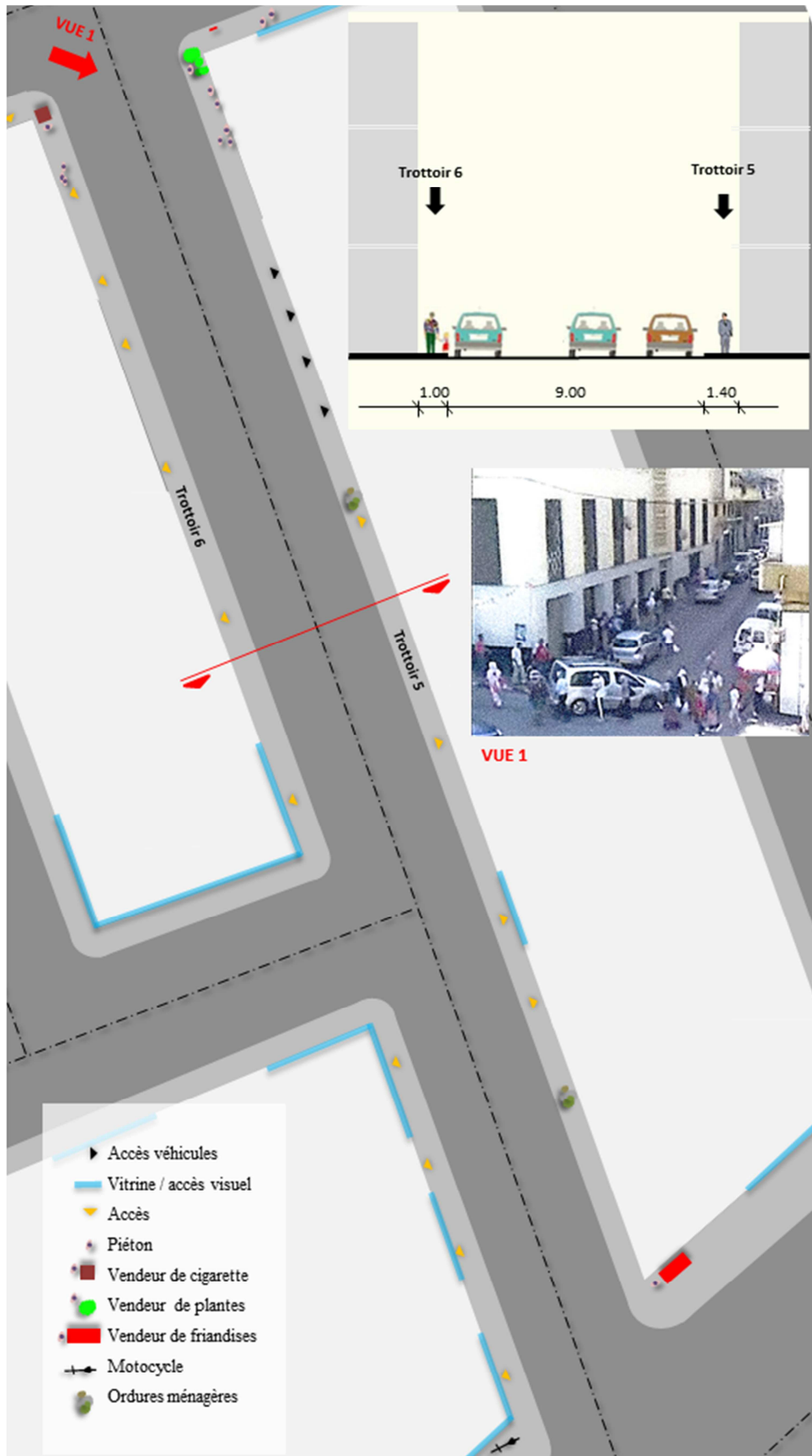
#### *Sections 5 et 6*

Le trottoir 5 présente une longueur de 86 m et une largeur de 1.40m. La façade Ouest de la banque est caractérisée par des accès (fermés la plus part du temps) et en retraits par rapport au trottoir. La section est ponctuée par les accès des immeubles collectifs et de deux commerces munis de portes roulantes. Dans sa deuxième moitié, ce trottoir est surplombé d'un balcon filant.

Le trottoir 6 présente une longueur de 52 m et une largeur de 1.00 m. Le long de ce trottoir, une série de marches d'accès aux immeubles collectifs et à des commerces sont visibles, elles sont situées à l'intérieur des propriétés sauf une. Ce trottoir est également surplombé d'un balcon filant.

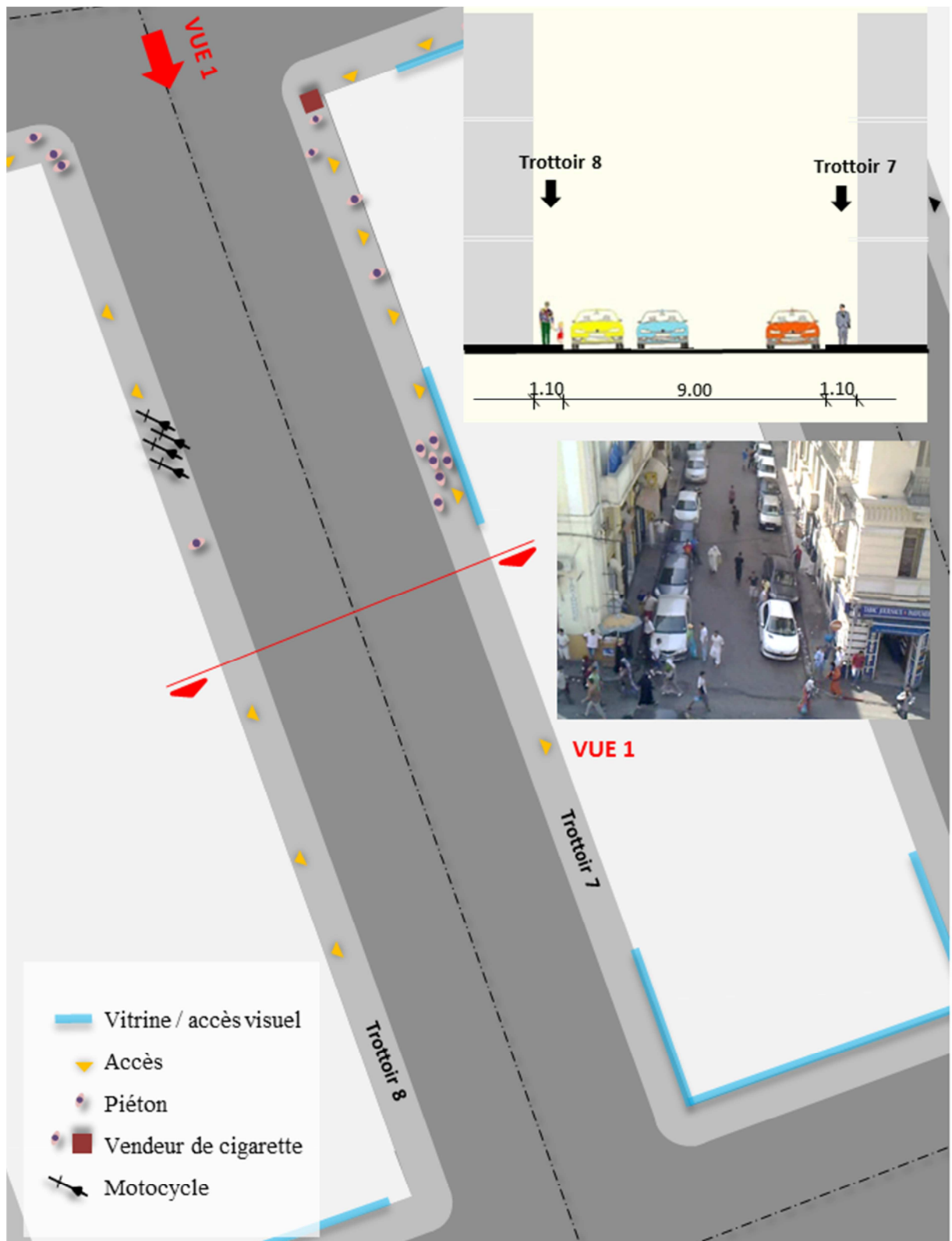
#### *Section 7 et 8*

Ces trottoirs présentent une longueur de 52 m et une largeur de 1.10 m. Le café donne sur le trottoir 7 par une porte rabattable. Sa façade est munie de balcons en saillie au-dessus de la section. Sur les quatre commerces qui bordent la section 8, l'entrée d'un seul d'entre eux est aménagée de porte roulante, les autres étant rabattables. La façade présente des saillie importantes au-dessus de l'espace trottoir : des auvents au nombre de quatre et des balcons.



Source : enquête terrain 2010.

Figure 4.14 : Les trottoirs 5 et 6 et leurs interfaces avec le cadre bâti



Source : enquête terrain 2010

Figure 4.15 : Le trottoir 7 et 8 leurs interfaces avec le cadre bâti

### II.2.3.B *Inadéquation du dimensionnement et de l'aménagement de l'espace*

#### *L'usage de liaison des trottoirs*

##### *Capacité insuffisante et obstruction par les saillies et le mobilier urbain*

Dans les sections 1, 2, 3, 5 et 7, la largeur des trottoirs permet le passage ou le croisement confortable de deux personnes adultes, quant aux trottoirs 6 et 8 le croisement de deux personnes se fait avec difficulté, l'une d'entre elles circulant sur la bordure. La largeur du trottoir 4 permet le passage de trois personnes adultes ou leur croisement, les coins de ce trottoir, beaucoup plus larges, permet le passage ou le croisement de plus de trois personnes adultes (quatre à l'intersection de l'Est et plus de six à celle de l'Ouest).

La largeur de la section 1 est réduite par les portes rabattables qui ne le sont parfois pas complètement, laissant un passage pour une seule personne. Le cheminement présente une obstruction importante au niveau du feu de signalisation, ceci de par sa position au tournant rétréci du trottoir, particulièrement pour les piétons venant du boulevard Ben Sayah avec une vitesse importante. Le trottoir 4 subit également des rétrécissements ponctuels par les lampadaires, en permettant le passage de deux personnes de part et d'autre.

##### *Des types de congestion propres à chaque section*

Dans la section 1, le présentoir à journaux tantôt installé sur le trottoir et tantôt accolé à la porte par le commerçant, cause une congestion double. Ce mobilier réduit la largeur de la section, laissant un libre passage pour une personne adulte. D'autre part, ce présentoir attire régulièrement des piétons dont certains ne restent que quelques secondes, et d'autres prennent leurs temps pour choisir un journal, quelques fois, se regroupent à l'entrée attendant leur tour obstruant complètement le passage.

La vitrine attire régulièrement les passants qui s'y arrêtent et cette pratique cause une congestion de l'espace exacerbée par sa situation à proximité de l'intersection.

Le coin est rarement sujet à une utilisation pour attendre le changement des feux. Quand ceci a lieu, les gens sont alignés sur la bordure et quelques fois regroupés sur la chaussée. Ceci cause un problème important de congestion au niveau du côté étroit du trottoir.

Les sections 1, 2 et 3, sont plus utilisées que la section 4. D'après notre enquête auprès des usagers de la rue, plusieurs facteurs sont apparemment en cause, mais seulement deux sont souvent cités. Premièrement, pour des raisons de confort : se protéger du soleil en se mettant sous l'ombre projetée des bâtiments bordant la face sud la rue. La deuxième raison, se porte en réalité sur l'aménagement même du trottoir : les chaînes sont perçues par les piétons comme limitant considérablement la liberté de leur mouvement, et notamment par ceux qui auraient à traverser au milieu de la section. Tout juste suffisant pour le croisement de trois personnes et par endroit seulement deux, les piétons se retrouvent bloqués par les chaînes au heures de grand flux, ce trottoir est souvent pratiqué en file indienne.

## Le trottoir, espace durable à usages multiples : cas de la ville de Mostaganem.

Les poubelles du trottoir de la section 5 causent l'inconfort de ses usagers, et réduisent l'espace de circulation. Dans cette section, un fort flux pédestre est observé de même que de nombreuses situations de conflit entre les automobilistes sortant de leurs voitures et les passants.



Source : Enquête terrain 2010.

Figure 4.16 : Obstruction courante de la circulation dans le trottoir des sections 1 et 5

Les motos stationnées de façon quotidienne en file devant l'entrée du café obstruent totalement le trottoir 8.

*Des obstructions récurrentes dans l'ensemble des trottoirs*

Dans la section 1, « l'auto congestion » peut laisser un espace de passage uniquement d'une seule personne adulte. Dans le cas d'un groupe de trois personnes, le trottoir est totalement obstrué, les piétons aperçoivent l'obstruction et descendent aussitôt sur la chaussée. Ce dernier cas est exacerbé quand la congestion se trouve à l'intersection, ou à lieu une réduction de la largeur et la présence du feu de signalisation.

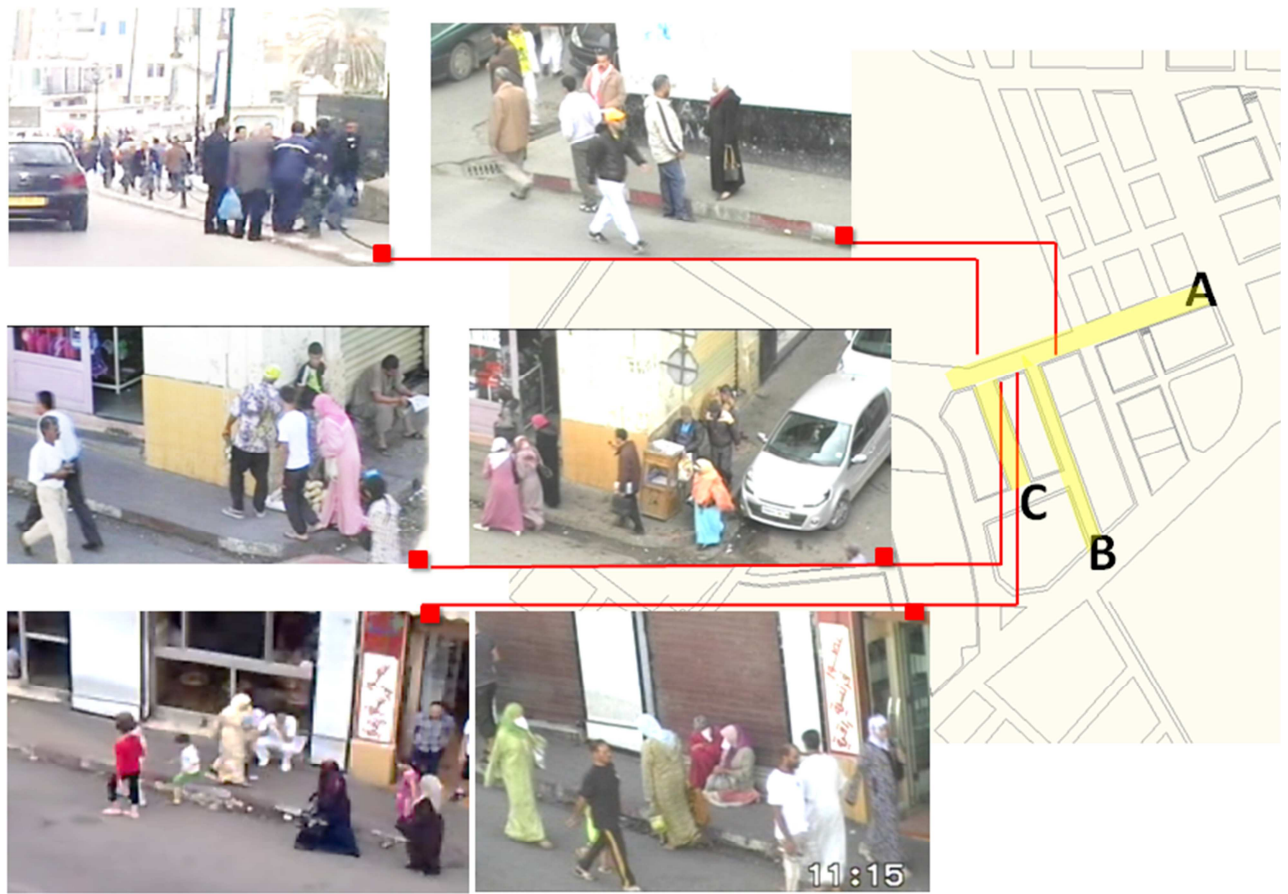
Dans la section 2, des groupes de deux à quatre personnes discutant sont observés. Il y a ceux qui occupent la totalité de la largeur du trottoir, ceux adossés au muret et ceux qui se mettent sur la chaussée. Dans la section 4, les mêmes observations sont notées, cette pratique y réduit généralement le trottoir à un passage d'une seule personne. Dans les sections 5 et 8, se forment des groupes de plus de quatre personnes, souvent des habitants du quartier devant les entrées des immeubles, certains s'appuient sur les voitures stationnées, ces groupes obstruent généralement complètement les trottoirs.

Les observateurs, le plus fréquemment observés sont adossés aux murs et particulièrement aux coins des section 1,2 et 3 et causent une réduction de l'espace libre de circulation dans toutes les sections, mis à part la 4. Cette occupation laisse généralement le passage libre d'une seule personne.

Le trottoir 1 est quotidiennement occupé par un même mendiant. Il s'y installe avec sa chaise aux environs de 10h du matin et repart l'après midi, pour se mettre sur le trottoir d'en face, plus abrité : le porche de l'université. Cette occupation fait réduire le trottoir en laissant un passage libre pour une personne adulte. Les mendiants de la section 2 occasionnent des gênes vis-à-vis de la circulation en réduisant la largeur du trottoir d'une part, et de l'autre les piétons qui s'arrêtent ou du moins ralentissent pour leur donner de l'argent induisent un ralentissement des autres piétons ou l'arrêt de ceux qui viennent en sens contraire. On notera la présence de mendiants dans les sections 3 et 4, le plus souvent avec des enfants.

Un vendeur à la sauvette est observé au coin du trottoir 2 qu'il occupe pendant quelques minutes, et un autre sur le trottoir 3. La clientèle qu'ils attirent cause l'obstruction totale du coin dans le cas de la section 2. Le vendeur de cigarette, sis sur l'autre coin de cette même section, est quant à lui quotidiennement présent et cause les mêmes problèmes.

L'embranchement sert de banc public, ses usagers occupent un espace plus important et pendant relativement plus longtemps que les observateurs adossés aux murs. Ils laissent un libre passage pour une personne.



Source : enquête terrain 2010.

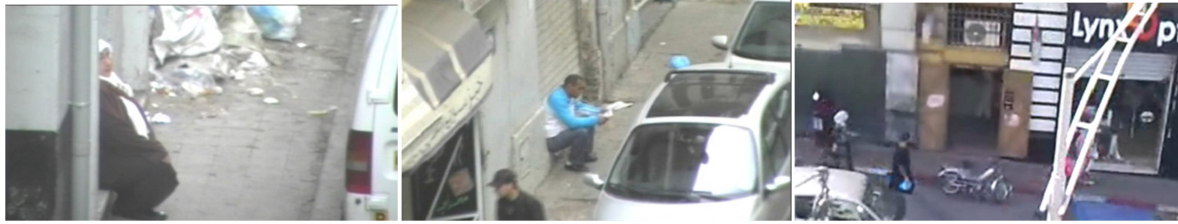
**Figure 4.17 : Types d'obstructions communes dans tous les trottoirs : sociabilité et usages économiques**

### *Les usagers de place*

Plusieurs autres usages nécessitant un aménagement ou de l'espace se produisent dans des conditions d'inconfort. Les rues A et B sont souvent utilisées pour marcher en groupe. Cette pratique est une forme de sociabilité pénalisée par le manque d'espace : des situations sont observées dans les trottoirs 1 et 4 où des personnes sont séparées en pleine discussion.

Regarder les vitrines est une activité nécessairement brève dans la section 1, en conséquence des gênes occasionnées par le flux pédestre important. S'asseoir est également une pratique effectuée dans de mauvaises conditions alors que c'est une nécessité pour les personnes âgées : une femme âgée fait des haltes successives le long de la section 5 en s'asseyant sur les seuils des entrées.

Il n'existe aucun dispositif pour le stationnement des motocycles : les motos sont équilibrées en file devant le café de la section 8. Un usager laisse sa moto pendant quelques minutes sur le trottoir 1 en la tenant devant le magasin, il y reste pendant relativement longtemps.



Source : enquête terrain 2010

**Figures 4. 18 : Manque d'aménagement pour le repos et le stationnement des motocycles**

### *Conflits d'usagers et de voisinage*

Les entretiens menés révèlent l'existence de voisins mécontents du bruit provoqués par les groupes de jeunes. Les trottoirs sont des territoires pour les mendiants et les vendeurs aux coins et des conflits ont lieu lorsque de nouveaux usagers veulent s'y installer. Les vendeurs à la sauvette sont aussi occasionnellement pourchassés par la police. Enfin, des gênes ou inconforts sont ressentis par les piétons et sont surtout vis à vis des observateurs et des groupes de jeunes aux coins des trottoirs.

Des occupations permanentes et temporaires différentes caractérisent les huit trottoirs, quel que soit la fonction de la rue à laquelle ils appartiennent et quelques soit leurs caractéristiques spatiales.

Les largeurs libres des trottoirs sont souvent réduites et la situation la plus courante est celle des blocages par les groupes de discussion. Elle constitue le nombre le plus fréquent pour les sections 1, 2, 3 et le deuxième type d'obstruction concernant les sections 4, 5, 6, 7 et 8. Les obstructions par la pratique de l'observation sont également fréquentes dans toutes les sections. La pratique de la mendicité est la première cause de congestion dans le trottoir 4 et dans une moindre mesure pour les sections 1,2 et 3. Quant aux commerçants de rue, ils causent des congestions importantes au niveau des coins des trottoirs 2 et 3.

Ces trottoirs ne sont pas aménagés pour les usages de place dont ils font l'objet tel que le repos, stationnement des motocycles, dépôt d'ordures, la sociabilité (absence de banc, de bac à ordures, de dispositifs pour le stationnement et d'espace).

## **Conclusion**

Les rues du centre sont majoritairement à mixité d'usage et de circulations. Les piétons y cohabitent avec les véhicules mais aussi avec une multitude d'autres usages liés en partie à l'occupation varié du sol (services communaux, commerce de détail, stations de transports collectifs, équipements publics...).

Des usagers spécifiques sont observés sur les trottoirs du centre-ville : des piétons qui nécessitent un espace conséquent (transport des achats, groupes). Les trottoirs servent également d'espace de sociabilité par les terrasses de café, par les rencontres et les discussions qui s'y forment et par les observateurs sis aux seuils, murs et coins des trottoirs. Plusieurs activités commerciales et de services sont pratiquées sur ces espaces. On observe une multitude d'autres pratiques liées à la fonction des constructions limitrophes dont le chargement et de déchargement des camions de livraison et le nettoyage des magasins et trottoirs le matin, l'entassement des emballages et déchets, observation des vitrines et les files d'attente (arrêts de taxi, achats) et stationnement des motocycles devant les commerces et les cafés.

Selon leurs largeurs et leur situation, les trottoirs sont caractérisés par la discontinuité des trajets qu'ils assurent et ceci par la présence d'obstacles permanents et temporaires. Ils peuvent être totalement ou partiellement obstrués. A certains moments de la journée, ces trottoirs diversement utilisés privilégient la pratique de certains usages au détriment de la circulation. Les plus communs sont les « Auto congestion » des piétons et les obstructions par les usages économiques. Ces obstacles réduisent l'autonomie et la mobilité des personnes âgées ou en situation de handicap et réduisent la capacité de ces espaces aux heures de pointes (support de feux et panneau de signalisation, saillies des façades).

Des situations d'inconfort pour ceux qui circulent sont repérées, traduites souvent par la circulation sur la chaussée et de prise de risque dus à la congestion : plus de la moitié des piétons observés circulent sur la chaussée. Les personnes âgées, particulièrement les femmes montrent par leur comportement plus de difficultés à se mouvoir. On remarque l'absence d'utilisation de poussette, les enfants de bas âge sont pris dans les bras de leurs mères. Des piétons qui transportent des chariots et sacs de provision, les personnes avec leurs cannes sont pénalisées par le manque d'espace.

Il existe un manque d'aménagements des trottoirs pour le confort de leurs usagers de place. On retrouve quelques kiosques aménagés pour les commerçants mais c'est le sol et les murs des trottoirs qui servent à ces activités, et rares sont le mobilier urbain pour le confort des personnes qui veulent s'asseoir, regarder les vitrines, se promener avec des amis, attendre à l'abri ...

On repère des conflits dus à l'appropriation des trottoirs par les usagers, principalement pour des buts économiques de l'espace, que ce soit pour le commerce, la mendicité ou le gardiennage. Mais c'est les groupes de jeunes, sis aux coins et aux entrées des immeubles qui causent régulièrement le mécontentement du voisinage.

---



## Conclusion générale

Les trottoirs, ce sont aujourd'hui ces morceaux de la ville qui protègent leurs usagers des véhicules. Ils constituent avec les chaussées l'essentiel du sol urbain des villes et constituent avec les espaces publics les lieux privilégiés du rassemblement mis à la disposition de tous. Subordonnés quelques fois sans distinction à la rue, ou à la voie de circulation, ils s'en distinguent par le fait d'être des espaces publics à part entière.

A l'instar des rues, les trottoirs assument des fonctions diverses liée à la mobilité pédestre et plus généralement à la vie urbaine, ils font l'objet d'usages universels et différenciés selon les pays et les villes et sont soumis à des règles diverses de délimitation, de protection pénale et d'utilisation. Le caractère public de ces espaces s'apprécie à travers le temps, car les usages dont ils font l'objet ne se produisent pas, ou n'ont pas besoin de se produire simultanément. Ils sont aussi fortement influencés par les propriétaires bordiers, car ces espaces publics sont également des espaces intermédiaires, et des espaces de transition entre les domaines privé et public.

Les fonctionnalités d'une ville, l'image et l'identité de ces habitants entre autres, sont portés par ses espaces publics. Les éléments en creux qu'ils sont lient et séparent en même temps les territoires de la ville et permettent à la mobilité, à la sociabilité et à divers échanges nécessaires au fonctionnement urbain de prendre cours. Les fragments du paysage urbain qu'ils forment participent tout autant à l'embellissement des villes qu'à leur dégradation. Les espaces publics assument en effet des rôles qui peuvent devenir des enjeux pour les villes, des enjeux qui se croisent avec ceux d'un développement urbain durable.

Le développement durable des villes met au cœur de sa stratégie ces rôles de socle pour la sociabilité, de la diversité et de la mobilité pour rétablir une certaine proximité géographique et urbanité. Il vise particulièrement la problématique de l'étalement et la fragmentation de la ville engendrée en partie par la dépendance à l'automobile et qui influencent les espaces publics et particulièrement la rue. Cette dernière est devenue largement déterminée par la conception de la voirie aux seules fins de fluidité et de circulation. L'enjeu aujourd'hui, est d'assurer une qualité de services qui ne se réduise pas à la fonction circulatoire des voies publiques et en même temps, d'assurer un équilibre et une complémentarité entre modes de transport (Wachter 2002) et d'intégrer plus, ceux de proximité<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> *Aménager la voirie urbaine pour une ville durable « Une voirie pour tous », Certu, 2008.*

Les trottoirs sont des territoires appropriés par les différentes sociétés depuis leur apparition et restent des espaces pérennes et durables dans l'organisation des fonctions de la voirie. Ces espaces n'ont pas échappés aux conséquences des transformations qu'a subit la rue. Les fonctions qu'on leur assigne évoluent, l'utilité de leur existence a été tantôt remise en cause par l'urbanisme moderne, tantôt défendue par les sociologues urbains, mais dans un contexte de mixité des modes de circulation promu par un développement durable des villes, la présence de ces éléments, permet la cohabitation de ces usagers vulnérables avec les modes motorisés.

La qualité des trottoirs réside notamment dans l'adéquation de son dimensionnement et son aménagement avec les besoins fonctionnels de ses usagers et leurs activités. La conception des espaces publics se focalise sur le confort des usagers pratiquant des activités plus diversifiées de loisir, de détente ou de consommation par exemple, et dont on retrouve quelques aspects dans la conception des trottoirs.

Les attributs physiques des trottoirs sont usuellement accompagnés de la réglementation de leurs occupations à fin de réduire les conflits d'usages et les tensions qu'ils peuvent y avoir lieux. Pour imposer l'ordre dans les espaces publics partagés, d'autres moyens sont possibles et notamment la sensibilisation des personnes impliquées.

La ville de Mostaganem avec ces époques de formation successives présente une trame viaire qui reflète cette évolution. Cette trame se compose de rues et de voies de circulation et pour celles qui appartiennent à la ville ancienne, elles sont dépourvues de trottoirs. Les rues héritées de l'époque coloniale constituent une grande partie de la voirie urbaine de la ville, et greffés au tissu ancien, les lotissements et les ZHUN caractérisent quant à eux les périphéries de la ville.

Les trottoirs de la ville de Mostaganem sont à usages multiples. Ils sont utilisés pour la mobilité, la sociabilité, le loisir et aussi à des fins lucratives. Ces derniers constituent des catégories d'usages quotidiens les plus visibles dans la ville. Des usages moins fréquents, événementiels et périodiques font occasionnellement partie du paysage urbain Mostaganémois. La densité des activités pratiquées sur les trottoirs varie qu'il s'agisse d'une route, d'une voie de desserte ou une rue du centre ou rue artérielle. Ces deux dernières sont sujettes à la plus forte densité d'occupation.

Plus on s'approche du centre ville, moins la voirie et les trottoirs paraissent adaptés à supporter un trafic motorisé et piéton important. Mostaganem connaît une croissance démographique importante, parallèlement à une infrastructure restée inchangée depuis l'époque coloniale dans ces nombreux quartiers et particulièrement ceux du centre.

La majorité des trottoirs de la zone d'étude ont une largeur égale ou moins à 1.20 m de largeur libre et aucun aménagement pour les personnes à mobilité réduite n'existe (mise à part quelques exceptions à l'entrée de la ville). Les trottoirs ne sont pas homogènes et continus dans la plusieurs rues observées : soit à cause de la topographie (quartier Citronnier), soit à cause du manque de rigueur dans l'exécution des aménagements dans les nouveaux quartiers.

En plus de leurs caractéristiques géométriques intrinsèques, les obstacles permanents et temporaires caractérisent la discontinuité des cheminements en réduisant la capacité des trottoirs d'une majorité des rues observées. Ceci est particulièrement fréquent au centre ville où à certains moments de la journée, les trottoirs diversement utilisés privilégient certaines pratiques au détriment de la circulation.

Les personnes à mobilités réduites sont rares dans le paysage de la ville à part les mendiants pour mendier au centre ville. L'inaccessibilité des trottoirs se traduit aussi par des pratiques telles que marcher sur la chaussée ou changer de rue.

Un manque d'aménagements pour les usagers de place des trottoirs et également constaté notamment celle liées à la mobilité (arrêt de bus), les besoins essentiels (abri, toilettes publiques), le repos, la sociabilité, le commerce de rue et le confort psychologique des piétons.

Certains des usages des trottoirs de la ville engendrent des conflits ou du moins un malaise entre les usagers eux même des trottoirs ou bien ressentis pas les habitants de la ville. Ces conflits sont principalement dus à la compétition pour l'espace, particulièrement au centre ville entre les différentes pratiques à but lucratif (mendicité, gardiennage et commerce de rue). Ils sont dus aussi à des incompatibilités entre les attentes du voisinage et les usagers, et ce type est particulièrement rependu dans les quartiers résidentiels. Des tensions entre les passants et les groupes de jeunes qui se forment sur les trottoirs et particulièrement en leurs coins sont également constatés.

Les trottoirs font enfin l'objet de différentes forme d'appropriation de détournement et même de privatisations à travers la ville et ceci est particulièrement important dans les nouveaux lotissements où les trottoirs font parfois partie de la propriété privé et sont aménagés en extension à l'habitation (le plus souvent en jardin privé). L'extension de l'espace limitrophe au trottoir se manifeste aussi dans le cas des commerces, des cafés et restaurants et de nombreuses activités professionnelles (mécaniciens, menuisiers) à travers la ville. Des appropriations temporaires mais récurrentes concernent également certains lieux où les trottoirs sont des espaces de sociabilité, de commerces ou de mendicité.

## Références bibliographiques

Alim Y, *Des manifestants ont saccagé hier des édifices publics : Une émeute paralyse Mostaganem*, Article publié le 11/05/2009 disponible sur <http://www.elwatan.com>

Allan B. Jacobs, Macdonald E, Rofé Y, *The Boulevard Book: History, Evolution, Design of Multiway Boulevards*, MIT Press, 2003.

*Annales du Conseil central de salubrité publique de Bruxelles, Librairie encyclopédique de Périchon, 1845.*

Bassand M, Compagnon A, Güller P, Joye D, Stein V, *Vivre et créer l'espace public*, PPUR, 2001.

Belhamissi M, *Histoire de Mostaganem ; des origines à nos jours*, El wiam, 2004.

Bernard Eneau, *Aménager la voirie urbaine pour une ville durable, La contribution du programme « Une voirie pour tous »* TP Echanges - Hors-série spécial Route et Ville, 2008.

BETURE, *Etude de plan de circulation de la ville de Mostaganem, rapport de phase n°1 : diagnostic sur les conditions de circulation et scénarios d'organisation du système circulatoire*, APC de Mostaganem 2007.

Bihl-Willette Luc, *Des tavernes aux bistrots: histoire des cafés, l'âge d'homme*, 1997.

Bochet B, *Morphologie urbaine et développement durable : transformations urbaines et régulation de l'étalement*, 2005.

Certu, *Aménager la voirie urbaine pour une ville durable « Une voirie pour tous »*, 2008.

Choay Françoise, *Espacements : essai sur l'évolution de l'espace urbain en France*, Groupe de l'Immobilier-constructions de Paris, 1969.

Conférence européenne des ministres des transports, 16<sup>ème</sup> Symposium international sur la théorie et la pratique dans l'économie des transports, OECD Publishing, 2005.

Conseil National des Transports, *Restitution des travaux du groupe "Partage de la voirie" , Une voirie pour tous, sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage*, France, 2005. Disponible sur [www.certu.fr](http://www.certu.fr)

Crawford J Stephens, *the Byzantine Shops at Sardis*, Harvard University Press, 1990.

Cunha A, Knoepfel P, Leresche J P, Nahrath S, *Enjeux du développement urbain durable: transformations urbaines, gestion des ressources et gouvernance*, PPUR presses polytechniques, 2005.

Cycle art [espace] public, *Dossier documentaire « La ville, comment ça marche ? »*, La Sorbonne, 2008.

Daux G, *Chronique des fouilles et découvertes archéologiques en Grèce en 1965*, *Persée revues scientifiques* <http://www.persee.fr>

Délégation générale du gouvernement en Algérie, service d'urbanisme, département d'Oran : *Plan topographique régulier*, 1956 – 1960.

## **Le trottoir, espace durable à usages multiples : cas de la ville de Mostaganem.**

---

*Dominique A, Auzias D, Labourdette J.P, Le Petit Futé Tokyo, Petit Futé, 2009.*

*Federal Highway Administration, University Course on Bicycle and Pedestrian Transportation, July 2006.*

*FHWA, Conflict on multiple use trails , disponible sur [www.fhwa.dot.gov](http://www.fhwa.dot.gov)*

*Fleury A, article : espace public, encyclopédie électronique en libre accès sur <http://www.hypergeo.eu>*

*Gabrio Baldi , mémoire de licence : Pedestrian Level Of Service, un modèle d'évaluation pour l'espace piéton, un outil de planification pour l'aménagement urbain, université de Lausanne ,2006.*

*Galloy D, Hayt F, Le Moyen Âge jusqu'au XIVE siècle, De Boeck Education, 1996.*

*Gingras A M dans Médias et démocratie : le grand malentendu, PUQ, 2006.*

*Goffman Evering, La mise en scène de la vie quotidienne, Les Editions de Minuit, 1984. Cité par Loukaitou, p1.*

*Great Britain Department for Transport, Traffic calming, the Stationery Office, 2007.*

*Grosjean M, Thibaud J-Pl, l'espace urbain en méthode, Parenthèses, 2001*

*Haussmann G E, Mémoires du Baron Haussmann: grands travaux de Paris, G. Durier, 1979.*

*Hiron B et Baille O, article : Le trottoir ce qui pourrait changer pour les collectivités, [www.certu.fr](http://www.certu.fr), 2008*

*Hossard N, Jarvin M, "C'est ma ville!": de l'appropriation et du détournement de l'espace public, Le Harmattan ,2005.*

*Hummer N J, Milazzo J, Allen P, "Literature Synthesis for Chapter 13, Pedestrians" of the Highway Capacity Manual, Federal Highway Administration, Washington, DC, 1998.*

*Institut Belge pour la Sécurité Routière, code de la rue, octobre 2005.*

*Instruction interministérielle de rappel relative aux conditions et aux modalités d'application du décret exécutif n°93.237 du 10 octobre 1993, relatif à l'exercice des activités commerciales artisanales et professionnelles non sédentaires.*

*Jacobs Jane, the Death and Life of Great American Cities, Vintage, 1961.*

*John N, Greville Pounds, The medieval city, Greenwood Publishing Group, 2005.*

*Jones P, Roberts M, Morris L, Rediscovering mixed-use streets, The contribution of local high streets to sustainable communities, Policy Press, 2007.*

*J O R A D P, n° 46 du 19 aout 200.*

*Kerrou Mouhamed, Public et privé en Islam, Paris, Maisonneuve et Larose, 2002.*

*Kock P, La grande ville, nouveau tableau de Paris, comique, critique et philosophique, Vanderhaege-Maya, 1843.*

## **Le trottoir, espace durable à usages multiples : cas de la ville de Mostaganem.**

---

*Kostof S, The city assembled : the elements of urban form through history, Little Brown, 1992.*

*Kourniati M, La rue dans la pensée architecturale « moderne », Les Cahiers du Centre de Recherches Historiques, 1996, mis en ligne le 27 février 2009 sur [www.revues.org](http://www.revues.org)*

*Laigne Alexandre dans Evolutions des densités, pratiques et images des rives de la RD 992 à Colombes  
Densification et évolution de l'espace vécu en petite couronne parisienne, Magistère Aménagement et Urbanisme, Université Paris 1 - Panthéon Sorbonne, 2008.*

*Laneri N, Shwartz M, Ur J, Valentini S, D'agostino A, Berthon R, Halde MM, The Hirbemerdon Tepe archaeological project A preliminary report on the Middle Bronze Age 'architectural complex' and the survey of the site catchment area, 2006-2007.*

*Le Gal Yan, expert Français en déplacements urbains, cité par Emmanuelle Lambrey, La marche à pied : un mode de déplacement incontournable, disponible sur [www.millenaire3.com](http://www.millenaire3.com)*

*Le petit Larousse 2005.*

*Le ménorel A, Corbin A, La rue, lieu de sociabilité ? : rencontres de la rue, Univ Rouen Havre, 1997.*

*Liu Bo, Les "Tableaux parisiens" de Baudelaire, Le Harmattan, 2003.*

*Loukaitou-Sideris Anastasia, Ehrenfeucht Renia, Sidewalks: conflict and negotiation over public space, MIT Press, 2009.*

*Mission interministérielle pour la qualité des constructions publiques, guide : Les espaces publics urbains, 2001 disponible sur [www.archi.fr/MIQCP](http://www.archi.fr/MIQCP)*

*Mondémé Thomas, Tracés, n°15/2008: Pragmatismes, ENS, 2009.*

*Monnet Jérôme, L'ambulantage : Représentations du commerce ambulant ou informel et métropolisation, Cybergeog,*

*Montandon A, Promenades et Ecriture, Presses Univ Blaise Pascal, 1996.*

*Nations unies, conseil économique et sociale, commissions économiques et sociale pour l'Asie et le Pacifique, grande questions concernant les transports et la société, 2009.*

*Panerai P, Castex J, Depaule J-c, Formes urbaines de l'îlot à la barre, Parenthèses, 2004.*

*Péchoux Pierre-Yves, Article Mostaganem, ou la mutation d'une région coloniale en Algérie, Persée revue scientifique, N° 466, 1975.*

*Peden M, Oyebite K, Ozanne-Smith J, Rapport mondial sur la prévention des traumatismes chez l'enfant, World Health Organization, 2009.*

*Perrin J, Conception entre science et art: regards multiples sur la conception., PPUR presses polytechniques, 2001.*

*Picon Antoine, Espaces publics : espaces dangereux, Géocarrefour, numéro 76-1, 2001, disponible sur [www.persee.fr](http://www.persee.fr)*

## **Le trottoir, espace durable à usages multiples : cas de la ville de Mostaganem.**

---

*Quatremlere De Quincy A, Dictionnaire historique d'architecture, Le Clere, 1832.*

*RFI avec AFP, Violences urbaines à Dakar, Article publié le 21/11/2007 disponible sur [www.rfi.fr](http://www.rfi.fr)*

*Rendell J, Penner B, Borden I, Gender space architecture: an interdisciplinary introduction, Routledge, 2000.*

*Réunion d'ingénieurs, Notion de voirie urbaine, Eyrolles, 1979.*

*Ripoll F, Veschambre V, L'appropriation de l'espace : sur la dimension spatiale des inégalités sociales et des rapports de pouvoir, Norois n° 195 ,2005.*

*Routledge Hill D, A history of engineering in classical and medieval times, Routledge, 1996.*

*Sansot Pierre, Du bon usage de la lenteur, Payot & Rivages, 1998.*

*Sayah Jamil, Le mendiant, un citoyen exclu, Droit et société n°39, 1998.*

*Thomas Rachel, Marcher En Ville, Archives contemporaines, 2010.*

*Toussaint J-Y, Zimmermann M, User, observer, programmer et fabriquer l'espace public, PPUR presses polytechniques, 2001.*

*University Course on Bicycle and Pedestrian Transportation, Pedestrian and bicycle safety, Federal Highway Administration, July 2006.*

*Vacherot J, Les parcs et jardins au commencement du XXème siècle: École française (Barillet-Deschamps), O. Doin, 1908.*

*Vodoz L, Jemelin C, Les territoires de la mobilité: l'aire du temps, PPUR presses polytechniques, 2004.*

*Whyte W, City: rediscovering the center, Anchor, 1988.*

*Wikipédia, L'encyclopédie libre.*

*Yamani L, Urbanisation nouvelle et croissance urbaine de la ville algérienne : cas de Mostaganem, Mémoire de magister, 1991.*

*Zepf Marcus, L'espace public en expérimentation : penser et réinterpréter l'urbain en permanence, Tracés n° 13-14, 2009.*

# Annexes

## Annexe 1 : Le guide d'entretien

Le but des entretiens menés était principalement de détecter les usages des trottoirs qui peuvent causer des conflits ou des tensions, que ce soit pour les usagers eux même ou pour les habitants. Ces entretiens ont permis également de connaître les usages des trottoirs, des plus communs comme ceux des plus insolites et rares, pour compléter ceux qui sont repérés par l'observation in situ.

Les perceptions des personnes utilisant les trottoirs de la ville ou les habitants était en forme de conversations enclenchées quelques fois en leur présentant des photos d'usagers et de situations conflictuelles. Ces conversations étaient recentrées sur les thèmes de la variété des usages des trottoirs à travers la ville et sur l'expérience de la marche des personnes par des questions :

- Pour les résidents : quels usages avez-vous remarqué dans les trottoirs de votre quartier ? Que pensez-vous de tel ou tel usage ?
- Circuler vous avec aisance dans les trottoirs de Mostaganem ? Quel usages du trottoir vous gêne le plus et où ?

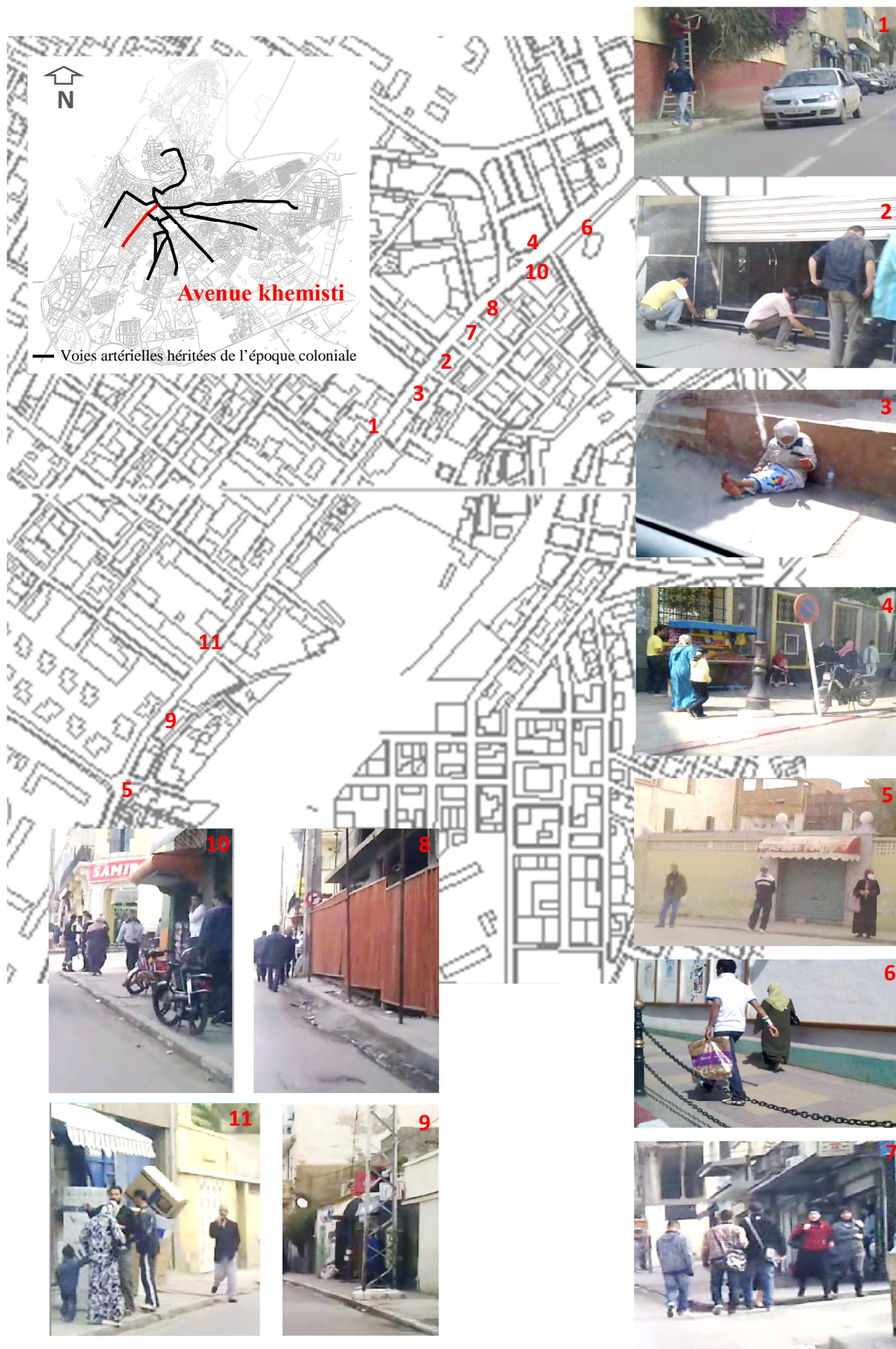
Les informations obtenues par les témoins privilégiés (habitants et personnes travaillant à proximité des rues d'études ou des passants quotidiens) concernent les trottoirs que ces personnes côtoient quotidiennement. De ce fait, des questions plus précises leur ont été posées:

- Avez-vous assisté à de quelconque conflit entre les utilisateurs des trottoirs ?
- Est-ce que ces usagers sont permanents ou intermittents ? En existe-t-il d'autres ?
- Comment est votre expérience de la marche sur ces trottoirs ? Trouvez-vous une quelconque gêne ? Si oui, quelle en est la cause ?
- Que ressentez-vous vis-à-vis de tel ou tel usager ?

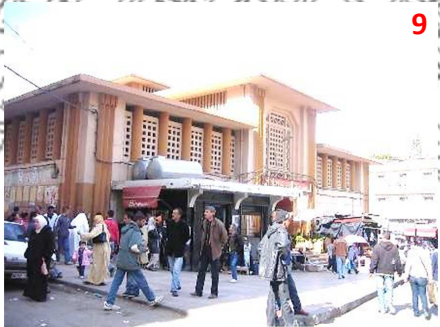
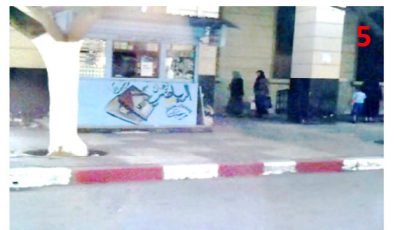
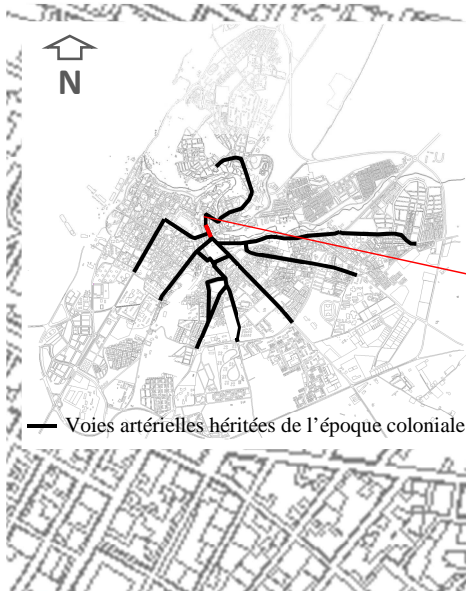
Des informations sur l'application des lois et sur les pratiques illicites, la manière dont les trottoirs de la ville sont construits et la manière dont on y intervient par les services de la commune ont été obtenues auprès de personnes travaillant dans la commune de Mostaganem (élu et responsable des permis de voirie), sous forme de questions ouvertes :

- Que pouvez-vous me dire sur les trottoirs de la ville ?
- Pensez-vous qu'ils soient bien gérés ?
- À votre avis, leurs usagers pour des buts économiques ont-ils le droit de les utiliser librement ?

Annexe 2 : Photographies des trottoirs de Mostaganem et leurs usages



# Le trottoir, espace durable à usages multiples : cas de la ville de Mostaganem.



Source : Google Earth



Source : www.mostaganem.org

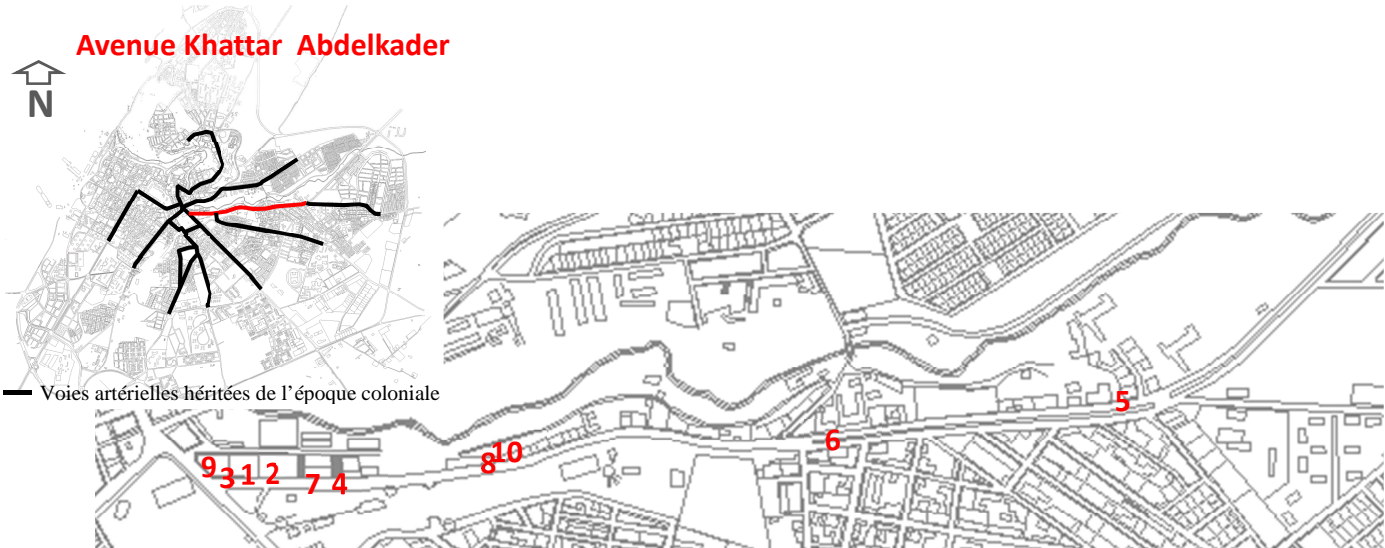


Google Earth

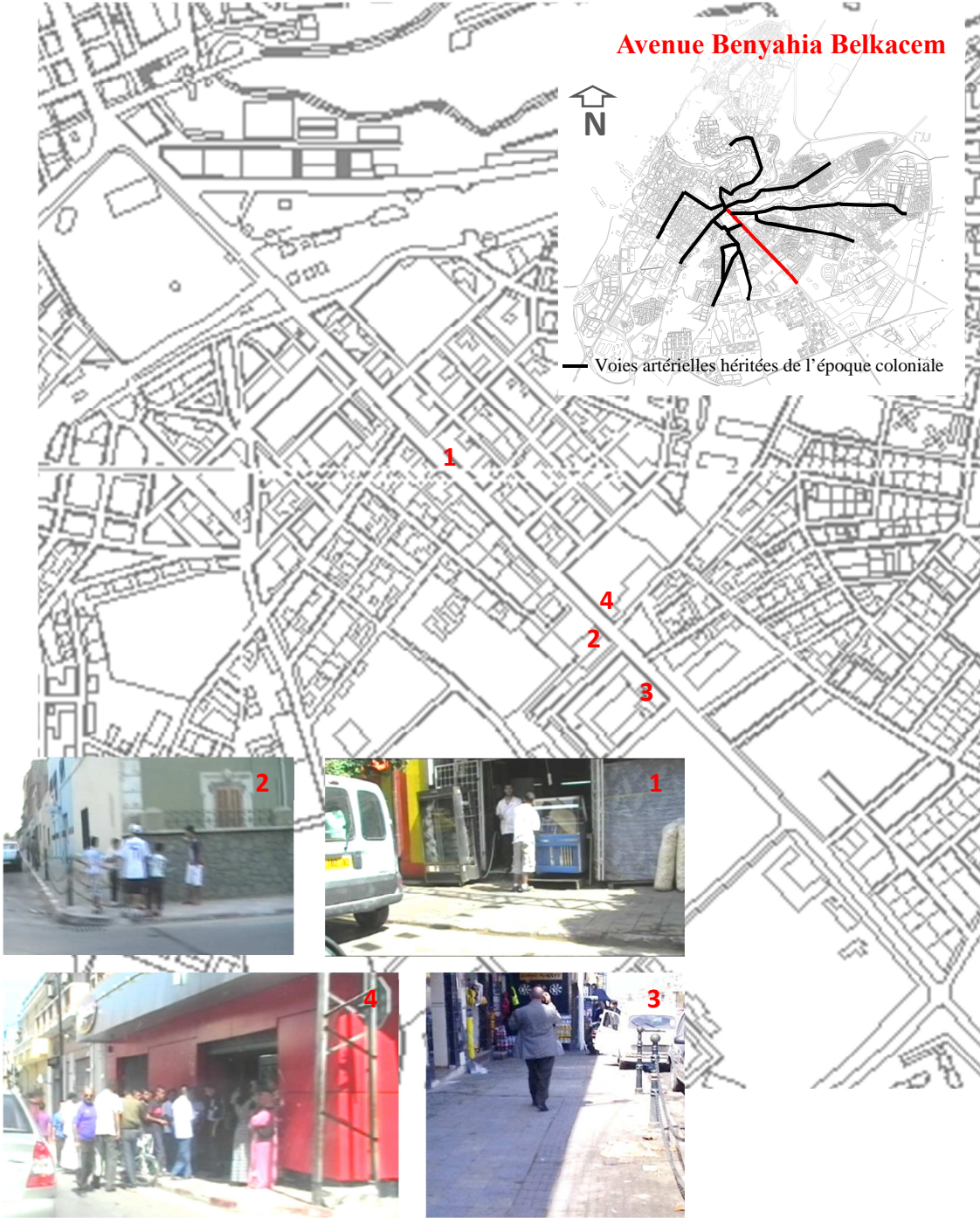


Source : Google Earth

**Le trottoir, espace durable à usages multiples : cas de la ville de Mostaganem.**



**Le trottoir, espace durable à usages multiples : cas de la ville de Mostaganem.**



# Le trottoir, espace durable à usages multiples : cas de la ville de Mostaganem.



# Le trottoir, espace durable à usages multiples : cas de la ville de Mostaganem.



# Le trottoir, espace durable à usages multiples : cas de la ville de Mostaganem.



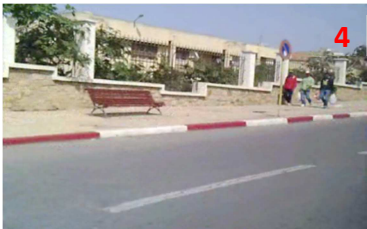
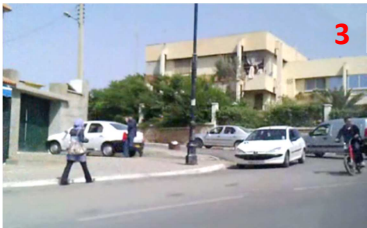
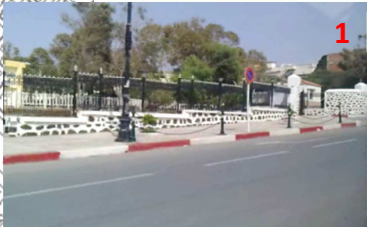
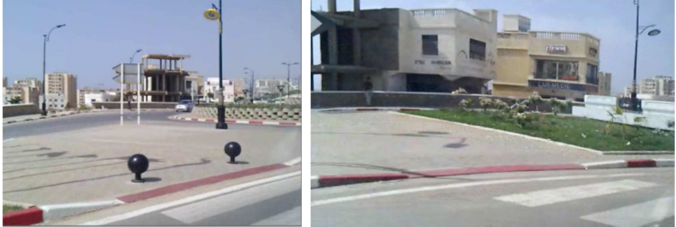
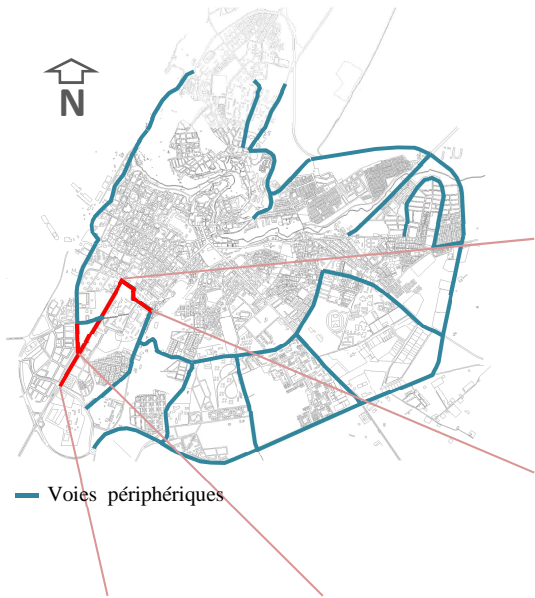
# Le trottoir, espace durable à usages multiples : cas de la ville de Mostaganem.



# Le trottoir, espace durable à usages multiples : cas de la ville de Mostaganem.



**Le trottoir, espace durable à usages multiples : cas de la ville de Mostaganem.**



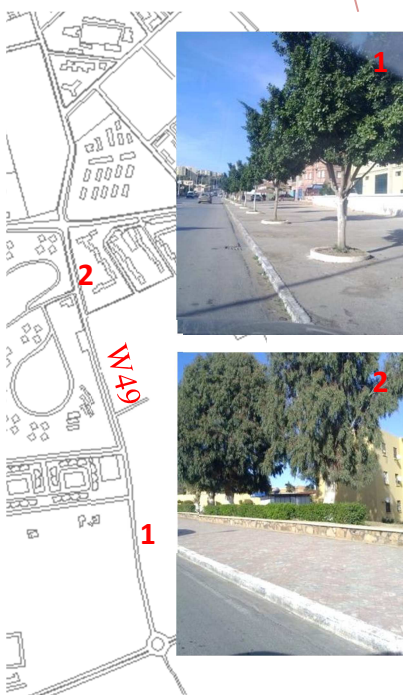
# Le trottoir, espace durable à usages multiples : cas de la ville de Mostaganem.



Le trottoir, espace durable à usages multiples : cas de la ville de Mostaganem.



# Le trottoir, espace durable à usages multiples : cas de la ville de Mostaganem.



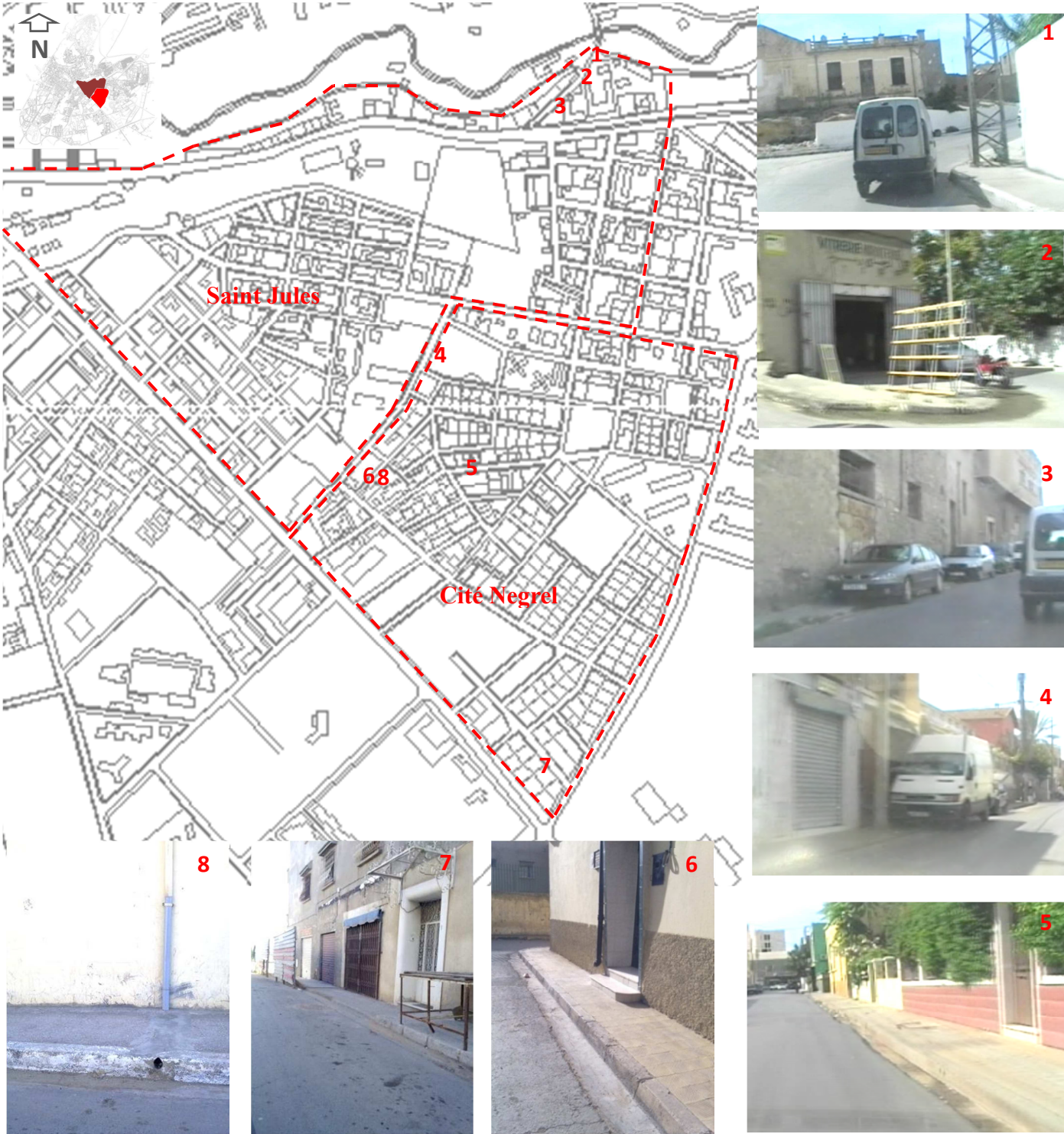
**Le trottoir, espace durable à usages multiples : cas de la ville de Mostaganem.**



**Le trottoir, espace durable à usages multiples : cas de la ville de Mostaganem.**



**Le trottoir, espace durable à usages multiples : cas de la ville de Mostaganem.**



**Le trottoir, espace durable à usages multiples : cas de la ville de Mostaganem.**



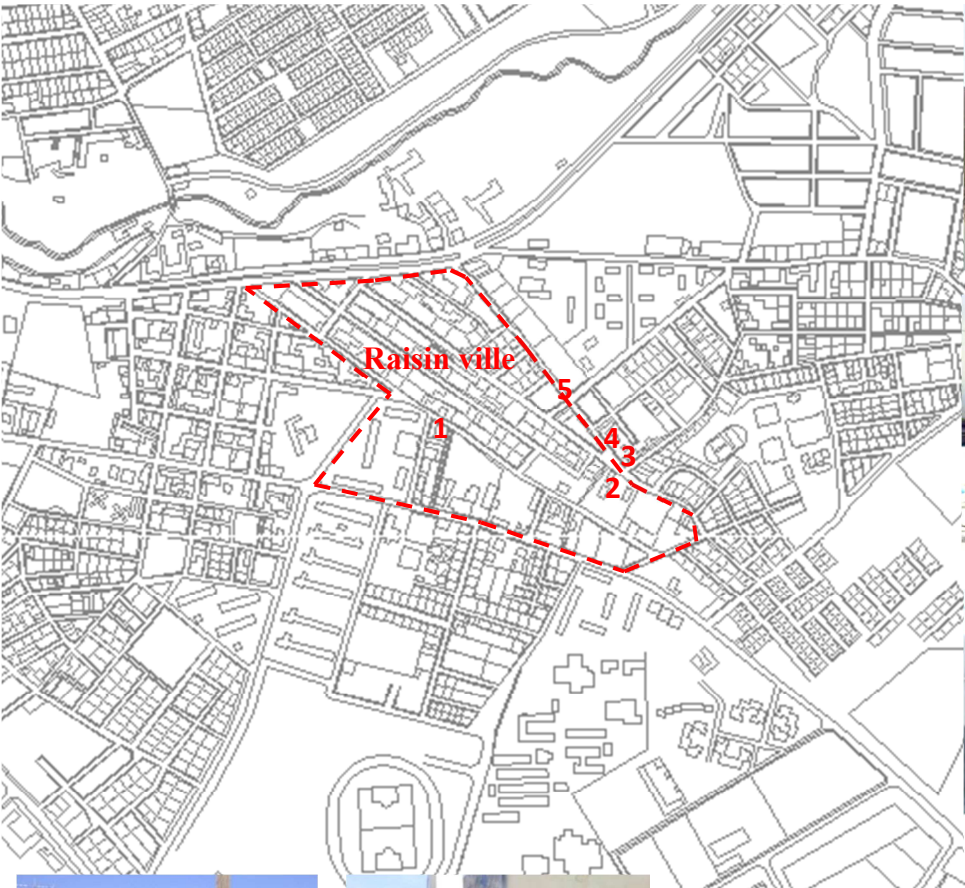
**Le trottoir, espace durable à usages multiples : cas de la ville de Mostaganem.**



Le trottoir, espace durable à usages multiples : cas de la ville de Mostaganem.



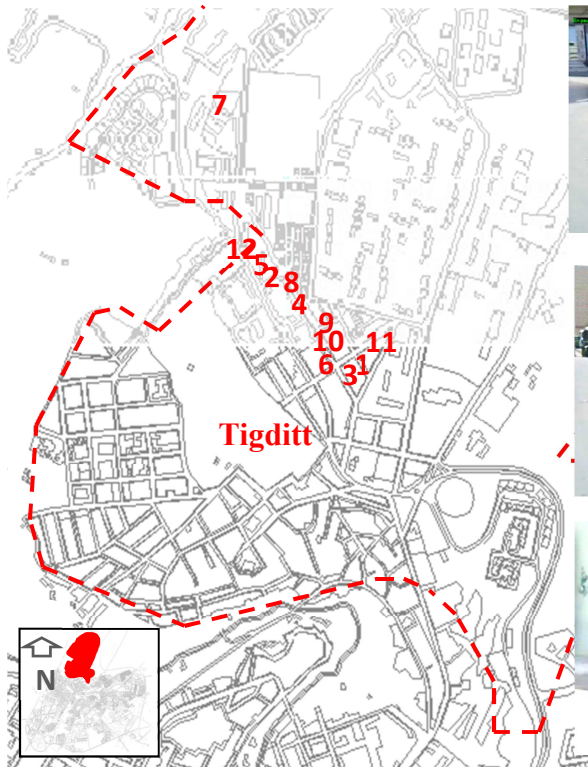
**Le trottoir, espace durable à usages multiples : cas de la ville de Mostaganem.**



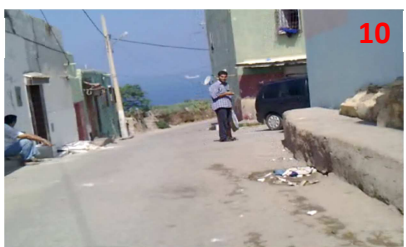
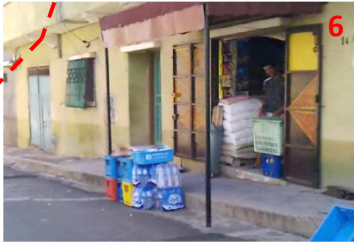
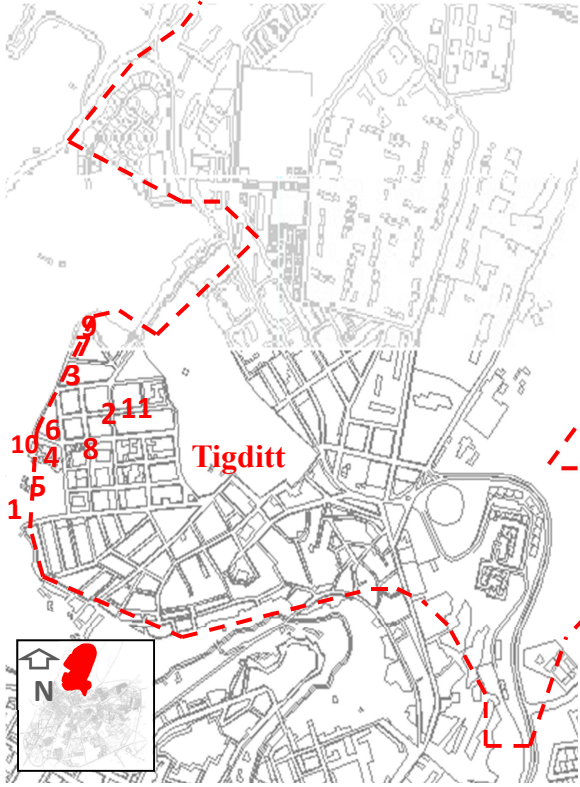
# Le trottoir, espace durable à usages multiples : cas de la ville de Mostaganem.



# Le trottoir, espace durable à usages multiples : cas de la ville de Mostaganem.



Le trottoir, espace durable à usages multiples : cas de la ville de Mostaganem.



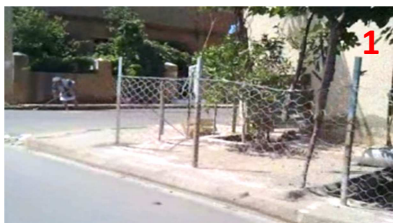
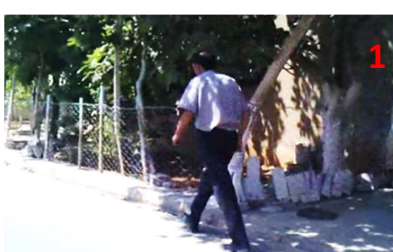
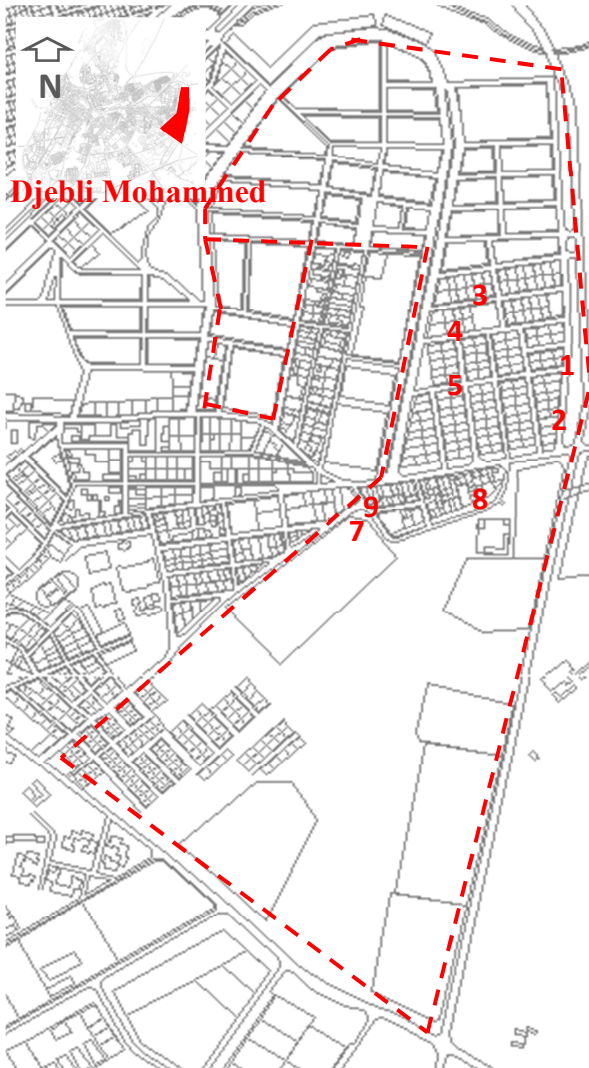
**Le trottoir, espace durable à usages multiples : cas de la ville de Mostaganem.**



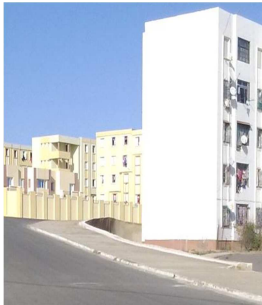
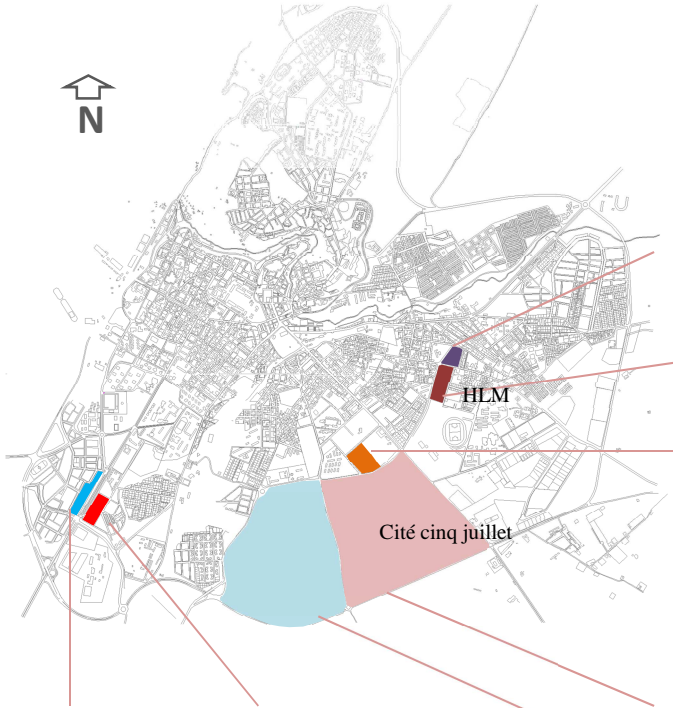
**Le trottoir, espace durable à usages multiples : cas de la ville de Mostaganem.**



Le trottoir, espace durable à usages multiples : cas de la ville de Mostaganem.



**Le trottoir, espace durable à usages multiples : cas de la ville de Mostaganem.**



**Le trottoir, espace durable à usages multiples : cas de la ville de Mostaganem.**



Annexe 3 : Textes réglementaires sur le domaine public routier Algérien

4	JOURNAL OFFICIEL DE LA REPUBLIQUE ALGERIENNE N° 78	22 Chaoual 1425 5 décembre 2004
<p style="text-align: center;"><b>Décrète :</b></p> <p>Article 1er. — En application des dispositions des articles 59, 60, 64 et 67 de la loi n° 90-30 du 1er décembre 1990, susvisée, le présent décret a pour objet de définir les conditions et modalités d'établissement et d'octroi des actes permettant l'utilisation et/ou l'occupation collective ou privative de portions du domaine public routier et autoroutier ainsi que les servitudes applicables au domaine public routier et autoroutier, et aux propriétés riveraines du domaine public routier et autoroutier.</p> <p style="text-align: center;"><b>TITRE I</b> <b>DU DOMAINE PUBLIC ROUTIER ET AUTOROUTIER</b></p> <p>Art. 2. — Le domaine public routier et autoroutier, au sens de l'article 1er ci-dessus, est constitué par :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>le domaine public artificiel de la voirie qui comporte :</b><ul style="list-style-type: none"><li>— en agglomération, la chaussée augmentée des trottoirs, dans les limites définies par le plan d'alignement ;</li><li>— en hors agglomération, la chaussée augmentée des parties accessoires à la constitution de la route tels que les talus de déblai et de remblai, les fossés, les murs de soutènement, les évitements ou refuges en montagne, les ouvrages d'assainissement ;</li><li>— les ouvrages d'art ;</li><li>— les équipements de sécurité et de signalisation routière ;</li><li>— les échangeurs autoroutiers.</li></ul></li><li>• <b>toutes les portions du domaine public naturel intégrées au domaine public de la voirie, en vertu de procédures de délimitation, et comprenant :</b><ul style="list-style-type: none"><li>— les accotements des chaussées en rase campagne,</li><li>— les dépendances et les emprises,</li><li>— les dépendances des ouvrages d'art,</li><li>— les surfaces délimitées par les échangeurs,</li><li>— les plantations.</li></ul></li></ul> <p>Art. 3. — Le domaine public routier et autoroutier comprend, au sens du présent décret l'ensemble des autoroutes, des routes nationales, des chemins de wilayas et des chemins communaux.</p> <p style="text-align: center;"><b>TITRE II</b> <b>DE LA PERMISSION DE VOIRIE</b></p> <p>Art. 4. — Conformément aux dispositions de l'article 64 de la loi n° 90-30 du 1er décembre 1990, susvisée, la permission de voirie est l'acte par lequel est autorisée toute utilisation ou occupation privative ou collective de portions du domaine public routier et autoroutier.</p> <p>Art. 5. — La permission de voirie est un acte administratif établi et délivré à titre précaire et révocable pour un délai déterminé.</p> <p>Art. 6. — La permission de voirie est octroyée sous réserve des obligations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>— de supporter, sans indemnité, les gênes et les frais résultant de certains travaux faits sur le domaine public ;</li><li>— d'entretenir en bon état les ouvrages autorisés ;</li><li>— de réparer les dommages causés au domaine public ;</li><li>— d'une occupation personnelle ;</li><li>— de régler la redevance fixée par la loi de finances ;</li><li>— de remettre les lieux en état à la fin de la permission de voirie.</li></ul> <p>Art. 7. — La permission de voirie peut être assortie de toute autre obligation particulière et notamment celle portant sur des prescriptions de sécurité dans l'intérêt public.</p> <p>Art. 8. — A l'expiration du délai pour lequel elle a été accordée, la permission de voirie peut être renouvelée dans les mêmes conditions que celles qui ont prévalu pour son octroi.</p> <p>Art. 9. — Il est institué dans chaque wilaya une commission de la voirie présidée par le représentant du wali et composée :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>— du directeur des travaux publics ;</li><li>— du directeur des domaines ;</li><li>— du directeur des transports ;</li><li>— du directeur de l'urbanisme et de la construction ;</li><li>— du directeur de l'hydraulique ;</li><li>— du directeur des mines et de l'énergie ;</li><li>— du directeur de la culture ;</li><li>— du directeur de la poste et des technologies de l'information et de la communication ;</li><li>— du directeur de la réglementation et des affaires générales ;</li><li>— de l'inspecteur de l'environnement ;</li><li>— du ou des présidents de(s) l'assemblée(s) populaire(s) communale(s) concerné(s).</li></ul> <p>Le secrétariat de la commission de la voirie est assuré par les services de la direction des travaux publics.</p> <p>Art. 10. — La commission, citée à l'article 9 ci-dessus, est chargée d'examiner et d'instruire les demandes de permission de voirie, de s'assurer que l'occupation projetée peut être autorisée, et d'émettre toutes les conditions ou clauses particulières relatives à cette occupation. Elle s'assure notamment que l'ensemble des désagréments ou dangers pour les riverains et/ou pour les usagers du domaine public concerné, sont pris en charge par les clauses particulières de la permission de voirie.</p> <p>En fonction de son ordre du jour, la commission de la voirie peut consulter toute personne ou toute administration, service ou organisme public ou privé, susceptible de l'éclairer dans ses travaux.</p> <p>Art. 11. — L'instruction de la permission de voirie doit tenir compte de la coordination des interventions des différents travaux projetés sur la voirie.</p>		

Art. 12. — Le contenu du dossier de demande d'une permission de voirie, les conditions et modalités d'examen de la demande, ainsi que les modalités d'établissement de la permission de voirie sont précisés par un arrêté conjoint des ministres des travaux publics et de l'intérieur.

Art. 13. — La permission de voirie est délivrée par arrêté de l'autorité chargée de la gestion du domaine public concerné, soit :

— du président de l'assemblée populaire communale pour l'occupation projetée sur un chemin communal ;

— du wali, lorsque l'occupation projetée porte sur un chemin de wilaya, ou sur une portion de route nationale située à l'intérieur du territoire de la wilaya ;

— du ministre des travaux publics lorsque l'occupation projetée porte sur une autoroute ou sur une portion de route nationale située sur le territoire de plusieurs wilayas.

Art. 14. — Les circonstances suivantes peuvent mettre fin à la permission de voirie :

— en cas d'expiration du délai pour lequel elle a été accordée ;

— en cas de non-utilisation dans le délai de six (6) mois ;

— en cas d'interruption des travaux pendant deux (2) mois ;

— en cas de décès du bénéficiaire ;

— en cas de non-respect d'une des conditions ou clauses fixées par la permission de voirie.

#### TITRE III

##### DES USAGES DE LA ROUTE SOUMIS A PERMISSION DE VOIRIE

Art. 15. — Sont expressément soumis à permission de voirie :

1 - toute intervention, occupation ou travaux sur la voirie ;

2 - le dépôt sur la voie de matériaux, de gravats, d'objets ou autres, pouvant causer une gêne persistante aux usagers ;

3 - la plantation, la taille, ou l'abattage d'arbres plantés à l'intérieur de l'emprise du domaine public de la voirie ;

4 - la pose de supports de lignes téléphoniques ou de distribution d'énergie électrique ;

5 - la traversée en sol ou en sous-sol, par les conduites ou ouvrages de divers réseaux ;

6 - la circulation sur les voies avec des engins à chenilles ou à disques ;

7 - la pose de panneaux ou tout autre dispositif publicitaire.

Art. 16. — Lorsqu'une intervention sur le domaine public de la voirie est rendue urgente par la nécessité de préserver la sécurité des personnes et des biens, les administrations ou organismes publics peuvent entreprendre les travaux, nonobstant les dispositions du présent décret, à charge pour eux de régulariser la situation en introduisant une demande de permission de voirie.

Art. 17. — Aussitôt après l'achèvement des travaux, le permissionnaire est tenu d'enlever tous les décombres, dépôts de matériaux, débris et immondices, de réparer immédiatement tous les dommages qui auraient pu être causés à la voie publique ou à ses dépendances, par leurs travaux et rétablir dans leur premier état les chaussées, trottoirs, talus, accotements, fossés, équipements ou ouvrages divers qui auraient été endommagés.

A défaut, il sera procédé par l'autorité ayant délivré la permission de voirie, à l'exécution d'office et aux frais du permissionnaire, des opérations de rétablissement en son état initial de la portion de voie affectée par les travaux autorisés.

Art. 18. — Les autorités chargées du domaine public routier et autoroutier, sont habilitées à visiter ou à effectuer le contrôle des travaux ou ouvrages chaque fois qu'ils le jugent utile.

#### TITRE IV

##### DES SERVITUDES APPLICABLES AUX PROPRIETES RIVERAINES DU DOMAINE PUBLIC DE LA VOIRIE

Art. 19. — Les propriétés riveraines ou voisines des voies publiques classées sont frappées de servitudes pour des raisons de sécurité, de confort du tracé et de visibilité ; ces servitudes sont notamment applicables à proximité des croisements, virages et points dangereux ou incommodes pour la circulation.

Les servitudes sont :

1 - l'obligation de supprimer les murs de clôture ou de les remplacer par des grilles ;

2 - l'obligation de supprimer les plantations gênantes ;

3 - l'obligation de ramener et de tenir le terrain et toute superstructure à un niveau au plus égal à celui de la route ;

4 - le droit pour l'autorité gestionnaire de la voie d'opérer la résection des talus, remblais et de tous les obstacles naturels de manière à réaliser des conditions de vue satisfaisantes ;

5 - l'interdiction d'implanter des panneaux ou placards publicitaires ou tout dispositif publicitaire sans permission de voirie même sur les propriétés riveraines.

Art. 20. — Les conditions de pose de panneaux publicitaires dans les propriétés riveraines du domaine public routier et autoroutier, sont fixées par voie réglementaire.

Art. 21. — Les aisances de voirie sont les droits dont disposent les riverains du domaine public routier qui sont :

— le droit d'accès, de jour et de nuit ;

— le droit d'égout ;

— le droit de branchement au réseau téléphonique et aux réseaux d'alimentation en gaz, en eau et en électricité.

L'intervention ou les travaux au titre de l'aisance de voirie sont soumis à permission de voirie.

TITRE V

DISPOSITIONS PARTICULIERES

Art. 22. — Sous réserve des dispositions de l'article 6 ci-dessus, toute intervention, occupation, travaux ou pose de panneaux publicitaires sur le domaine public de la voirie sans permission de voirie est sanctionné conformément aux dispositions du code pénal.

Art. 23. — Toute utilisation d'une permission de voirie ou de pose de panneaux publicitaires pour un objet autre que celui pour lequel elle a été établie et délivrée, ou selon les modalités non conformes à celles prévues par la permission de voirie ou par les lois et règlements en vigueur, entraîne le retrait de la permission de voirie, la mise en œuvre des dispositions de l'article 17 ci-dessus ainsi que, le cas échéant, les poursuites judiciaires prévues par la législation en vigueur.

TITRE VI

DISPOSITIONS FINALES

Art. 24. — Les travaux entrepris par l'Armée Nationale Populaire ne sont pas soumis aux dispositions du présent décret.

Art. 25. — Sont abrogées les dispositions du décret n° 83-699 du 26 novembre 1983 relatif à la permission de voirie.

Art. 26. — Le présent décret sera publié au *Journal officiel* de la République algérienne démocratique et populaire.

Fait à Alger, le 18 Chaoual 1425 correspondant au 1er décembre 2004.

Ahmed OUYAHIA.



**Décret exécutif n° 04-393 du 21 Chaoual 1425 correspondant au 4 décembre 2004 portant organisation de la direction générale de l'administration pénitentiaire et de la réinsertion.**

Le Chef du Gouvernement,

Sur le rapport du ministre de la justice, garde des sceaux,

Vu la Constitution, notamment ses articles 85-4° et 125 (alinéa 2) ;

Vu l'ordonnance n° 72-02 du 10 février 1972 portant code de l'organisation de l'administration pénitentiaire et de la rééducation ;

Vu le décret présidentiel n° 04-136 du 29 Safar 1425 correspondant au 19 avril 2004 portant nomination du Chef du Gouvernement ;

Vu le décret présidentiel n° 04-138 du 6 Rabie El Aouel 1425 correspondant au 26 avril 2004 portant nomination des membres du Gouvernement ;

Vu le décret exécutif n° 90-188 du 23 juin 1990 déterminant les structures et les organes des ministères ;

Vu le décret exécutif n° 98-202 du 25 Safar 1419 correspondant au 20 juin 1998 portant création et organisation de la direction générale de l'administration pénitentiaire et de la rééducation ;

Vu le décret exécutif n° 04-332 du 10 Ramadhan 1425 correspondant au 24 octobre 2004 fixant les attributions du ministre de la justice, garde des sceaux ;

Vu le décret exécutif n° 04-333 du 10 Ramadhan 1425 correspondant au 24 octobre 2004 portant organisation de l'administration centrale du ministère de la justice ;

**Décète :**

Article 1er. — En application de l'article 1er du décret exécutif n° 04-333 du 10 Ramadhan 1425 correspondant au 24 octobre 2004, susvisé, le présent décret détermine l'organisation de la direction générale de l'administration pénitentiaire et de la réinsertion.

Art. 2. — La direction générale de l'administration pénitentiaire et de la réinsertion est chargée de :

— veiller à l'application des sentences pénales en vue d'assurer l'amendement des détenus ;

— veiller aux bonnes conditions de détention, à leur humanisation, au respect de la dignité des détenus et à la préservation de leurs droits ;

— mettre en place les programmes de traitement et de rééducation des détenus par le biais de l'enseignement, de la formation et les activités culturelles et sportives dans les établissements pénitentiaires et chantiers extérieurs ;

— veiller à la mise en œuvre des plans d'action pour la préparation à la réinsertion sociale des détenus ;

— encourager la recherche scientifique dans les différents domaines en milieu carcéral ;

— veiller sur la sécurité et le maintien de l'ordre et la discipline dans les établissements pénitentiaires et chantiers extérieurs ;

— contrôler les conditions d'hygiène et de santé dans les établissements pénitentiaires et chantiers extérieurs ;

— d'assurer un encadrement efficace des services de l'administration pénitentiaire par une bonne gestion des ressources humaines ainsi que la gestion des carrières et une formation adéquate, initiale et continue ;

— de pourvoir les services centraux et les services extérieurs de l'administration pénitentiaire en infrastructures et en moyens financiers et matériels nécessaires à leur fonctionnement.

Art. 3. — La direction générale de l'administration pénitentiaire et de la réinsertion est dirigée par un directeur général, assisté de quatre (4) directeurs d'études et auquel est rattachée l'inspection des services pénitentiaires régie par un texte particulier.