A-PDF MERGER DEMO

République Algérienne Démocratique et Populaire

Ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche scientifique

Université de M'sila

Institut de Gestion des Techniques Urbaines

Mémoire

Présenté pour l'obtention du diplômes de magistère

Spécialité : Gestion des Techniques Urbaines

Option : Gestion des Villes

Préparé par : Hadji Abdelkader

Sujet :

L'Espace -Rue Entre Conception et Pratique

Cas de la ville d'El- Eulma

Soutenu publiquement le : …./……/2008 **devant le jury composé de :**

ZEROUATI Rachid …… Pr Université de M'sila …… Président.

KHALFALLAH Boudjemaa ...MC Université de M'sila ……..Rapporteur.

DIB Belgacem ……..MC Université de Batna…… Examinateur.

KHOUDOUR Malek……..MC Université de M'sila……....Examinateur.

Table des matières

- Résumé……Page…..…….
- Listes des tableaux et illustrations…….....
- Table des matières…… …...0,...4

Introduction générale.

1 – Introduction……... 05
2 – Problématique……..07
3 – Hypothèses…… 11
4 – Objectifs. ……11
5 – Motivations du choix du thème……11
6 – Justification du choix du cas d'étude……..... 12
7 – Etudes antérieures relatives au sujet de recherche…… 12
8 – Méthodologie de recherche……..16
9 – Présentation du cas étude, le lotissement 20 août (DUBAI)…….. …… 17
10 – Schéma de structure du mémoire…… . . ……... 18

Conclusion…….....21

Chapitre I: Etude de l'espace public et l'espace-rue.

- Introduction…….……23

1) Définition opérationnelle des concepts. (mots clés)……23

2) Espace public.

2-1) Définition de l'espace public……..23,.24
2-2) Historique de l'espace public…….25
2-2-1) Dans la ville grecque.....25
2-2-2) Dans la ville romaine…….25,.26
2-2-3) Dans la ville médiévale……....26
2-2-4) Dans la ville musulmane…….....27
2-2-5) Dans la ville de renaissance…….....28
2-2-6) Dans la ville industrielle …….....29
2-2-7) Dans la ville moderne ……..……..30
2-3) L'évolution du concept de l'espace public……....31

2-4) L'espace public dans les textes juridiques……....32
2-5) Les composantes de l'espace public……33
2-5-1) La forme urbanistique et architecturale de l'espace public. ..33
2-5-2) Le rôle de l'espace public…… . .. 33
2-5-3) Le contexte urbain…….33
2-5-4) L'ambiance et la perception de l'espace public……..34
2-5-5) Les acteurs de l'espace public……34
3) Espace-rue .
3-1) Définition de l'espace-rue.…….34
3-2) Evolution du concept de l'espace-rue.....34
3-2-1) La genèse de la rue……35
3-2-2) Les approches relatives à l'identification de l'espace–rue…....36
– Approche paysagiste…….. .36
– Approche Structuraliste……. ..37
– Approche Culturaliste……. .37
– Approche Moderniste (perte de la notion rue)…….38
3-3) Les différents types de l'espace-rue selon la vocation……38,… 40
3-4) Les composante physiques et visuelles de l'espace-rue…….....40
3-4-1) La chaussée…… ...40
3-4-2) Le trottoir…… ..40
3-4-3) Les façades……41
3-5) Les exigences de la qualité physique et visuelle de l'espace -rue…..41
- Conclusion……...42
Chapitre II : L'espace-rue (gestion, règlement et pratiques spatiales)
-Introduction…….....44
1) l'espace-rue entre gestions et règlements.
1- 1) Définition du gestionnaire……...44
1- 2) Gestion de l'espace-rue……45,.. 46
1- 3) La gestion de l'espace-rue dans la politique urbaine en Algérie.
1- 4) L'espace-rue dans la réglementation urbaine……...47

1- 5) Identification de L'espace-rue dans le lotissement……..47
1- 6) Les obligations du lotisseur……48
1-6-1) La viabilisation du lotissement……..49
1-6-2) Le certificat de viabilisation……..49
1-6-3) Le mode de financement des travaux de mise en œuvre de l'espace-rue……49
1-7) L'antériorité de mise en œuvre de l'espace-rue……50
2) L'espace-rue entre aspect théorique et aspect pratique.
2- 1) Les responsabilités de l'acteur public……..50
2- 2) Les termes inhérents de l'espace-rue……...51
2-2-1) Dégradation du corps de chaussée…….52
2-2-2) Dégradation du trottoir……..52
2-2-3) L'entretien de l'espace-rue……....52
2- 3) Les pratiques spatiales de l'espace-rue……53
2-3-1) La toponymie de la notion pratique spatiale……..53
2-3-2) Les différents types de pratiques de l'espace-rue……...53
2-3-3) Le rôle de la vocation commerciale dans la structure de la rue…….55
2-3-4) L'impact de l'activité commerciale intense et diversifiée sur les Pratiques spatiales de la rue…….56
- Conclusion……..58
Chapitre III : Etude globale sur la ville d'EL-Eulma.
-Introduction…….59
1) Situation de la ville……...59,60
2) Etude climatique……...61,62
3) Etude socio-économique……63
3-1) Population…….....64
3-2) Emplois…….65
3-3) Activités économiques……..65
4) Etude urbanistique et spatiale……65
4-1) Evolution spatiale de la ville d'EL-Eulma…….66

4-2) Evolution historique de la ville d'EL-Eulma……..68,…,71
4-3) Différentes zones de la ville d'EL-Eulma……..72,..73
4-4) Voirie urbaine de la ville d'EL-Eulma……...74,..75
5) L'espace-rue dans le lotissement retenu pour l'étude……...76
5-1) Genèse du lotissement……...76
5-2) Position du lotissement par rapport à la ville d'EL-Eulma….77,.78
5-3) Viabilisation du lotissement……..79
-Conclusion…….80,.81
Chapitre IV : Etude de la structure urbaine et des pratiques spatiales dans la ville d El-Eulma
-Introduction…….82
1) La structure urbaine de la zone d'étude.
1-1) **Cadre bâtis**
1-1-1) Surface……...82
1-1-2) Types de constructions……..83
1-1-3) Etats actuels des constructions……..84,85
1-1-4) Types de façades…….. .86
1-1-5) Forme des lots et des îlots…….87,88
1-2) **Cadre non bâtis :** (rues, ruelles, parking)……..89
1-2-1) Maillage et axes structurants……...…… 89,.,91
1-2-2) Les types de rues existantes selon leurs vocations……92,..,94
1-2-3) Articulations des rues avec l'ensemble de la ville…….95
1-2-4) La forme de l'espace-rue……...96
1-2-5) Le rapport hauteur/largeur de la rue……..96
1-2-6) Etats actuels de l'espace-rue (taux et types de revêtements)…97
1-2-7) Participation des propriétaires dans le revêtement de la chaussée……..……..99
1-2-8) L'entretien et la propreté de l'espace-rue……100
2) Les Pratiques spatiales constatées de l'espace-rue dans le lotissement
2-1) La structure commerciale de la rue dans le lotissement……101,..,102
2-2) Types de commerces existants et leur répartition……...104

2-3) L'impact de l'extension de l'activité commerciale sur les autres rues du lotissement du 20 Août……....105,106
2-4) L'impact de l'activité commerciale sur l'aspect architectural des façades…….107,108
2-5) La cadence de fréquentation durant les jours de la semaine……109,110
2-6) Les types des visiteurs…….111,112
2-7) Les types de pratiques exercées au niveau de l'espace rue……..113,114
2-8) La perception de l'espace-rue …….115,116
-**Conclusion**…….117
Chapitre V : Application des techniques de recherche.
-Introduction……...118
1) Application de la technique de l'entrevue.
1- 1) Présentation des résultats de l'entrevue……..…118,…,124
1- 2) Synthèse des résultats de l'entrevue…..……124,…,126
2) Application de la technique de l'observation récurrente……126,…,127
2-1) Présentation des résultats de l'observation récurrente…….127,…,131
2-2) Synthèse des résultats de l'observation récurrente……..131,…,132
- **Conclusion**…….133,…,134
Conclusion générale……..135,…,137
Bibliographie

Résumé:

Etant donné que l'espace-rue est un objet qui doit avoir la plus haute importance pour les collectivités urbaines. Il doit aussi assurer les rôles d'usages d'accessibilité, d'identité et de sociabilité.

Dans notre problématique, nous avons abordé l'espace-rue dans son état effectif qui nous parait intolérable et qui est caractérisé par deux aspects:
Le premier est relatif aux pratiques spatiales de cet espace, le second est relatif au processus de sa mise en œuvre.
A ce titre, il nous semblait que l'exemple explicite comme cas d'étude c'est bien la ville d'El-Eulma.
Ces problèmes nous paraissaient comme conséquence, d'une part de l'ambiguïté du concept de l'espace public entre autre l'espace-rue, et d'autre part de la gestion non efficace de l'espace en question.

A ce titre, l'idée de cette étude est que la gestion efficace de l'espace-rue est fonction d'une part de la certitude et de la clarté de ce concept, et d'autre part du niveau d'efficacité dans l'application des législations en vigueur. A ce propos, notre étude avait pour objectifs de chercher les éléments qui mettent en claire le concept de l'espace-rue et de connaître les législations relatives à la maîtrise de la gestion de cet espace afin de les appliquer rigoureusement

Pour atteindre cet objectif, nous avons étudie en premier lieu l'espace-rue autant que espace public qui a pris de la place dans l'histoire des villes est qui vient récemment de retenir l'attention comme espace support de conflits d'usages et de pratiques spatiales multiples.

Physiquement, il est composé d'une chaussée et deux trottoirs qui la bordent. Ces derniers ont pour fonction différente de celle de la chaussée .En second lieu, nous avons fait une étude globale sur la ville d'El-Eulma suivi d'une étude particulière sur la structure urbaine et les pratiques spatiales de l'espace-rue dans le lotissement du 20 Août appelé "Dubaï" tout en appliquant deux techniques de recherches qui sont l'entrevue et l'observation récurrente.

A la fin de cette étude nous avons donné une conclusion générale renforcée de quelques recommandations.

Introduction générale

1- INTRODUCTION :

La rue a pris vraiment sa forme au Moyen Age. A l'époque Antique, il s'agissait plutôt de rues qu on peut observer aujourd'hui dans les centres villes. Les vestiges de ces rues Médiévales, qui ont été un lieu de vie, occupé par le commerce et l'artisanat participaient à son animation. On doit souligner que la rue, était et reste toujours la structure fondamentale, et le filtre de lecture de toutes les villes.
Elle est la forme la plus visible et la plus lisible des espaces urbains, même si les séquences temporelles successives de sa mise en place donnent aujourd'hui des paysages complexes et parfois juxtaposés.

L'unité de la rue est naît de sa longue histoire, des rythmes de vie et des pratiques si dissemblables dont elle a été le champ. Dans l'antiquité grecque par exemple , toute ville fondée à partir d'une ou de plusieurs rues, qui ont pris la forme d'un sillon tracé dans la terre . Allie deux principes, le fixe et le mobile organisé à partir de trois éléments qui sont :
Un espace horizontal, l'ouverture vers le ciel, et les deux façades qui bordent la rue.

Ces espaces bâtis ont été construits au cours du temps. Ils permettent de connaître les principales étapes de l'histoire urbaine. A partir du XIV^{o} siècle la rue connaît ses premiers changements notables, lorsqu' apparaît puis se généralise depuis l'Italie la prise en compte de la perspective, qui transforme la rue en la rendant plus programmée. Une nouvelle phase de l'histoire de la rue a lieu avec l'entrée dans l'ère industrielle. Vers 1850, des travaux importants sont entrepris pour remodeler la ville.

A Paris par exemple où s'attache particulièrement le baron Haussmann aux espaces publics et notamment à l'aménagement de nombreuses rues, qui étaient hétérogènes, et dont le souci d'unité, les formes construites étaient beaucoup moins importantes.

Introduction générale

A Barcelone, elle est l'œuvre de ILDEFONSO CERDA et s'articule à partir du plan en damier qu'il a mis au point.

C'est vers les années 1920-1930 que la rue est ensuite devenue l'objet de nouvelles réflexions urbanistiques très influencées par l'œuvre de le Corbusier dont les principes sont contenus dans la Charte d'Athénes:« il faut libérer la ville de ces contraintes, la rue est bannie, elle est l'ennemi, en quelques années on a gommé des décennies de fonctionnement social, oŭ on voit le résultat, même si dans le années 1960, un certain retour vers une forme traditionnelle de la rue s'observe »[(1)].
C'est plus tard, en 1970 qu'on a commencé à s'interroger sur la notion d'espace public et notamment la rue dans les milieux urbanistiques. Alors que l'on tente de réintroduire des rues dans les grands ensembles ou réaménager celles des centres villes pour un meilleur partage entre piéton et Transport en commun et automobile.

En Algérie, la croissance rapide de nos villes illustré par l'accroissement de la population et le développement extensif d'un tissu urbain incohérent tout autour de ces villes, sans aucune articulation spatiale avec la ville mère, et une viabilisation des rues généralement inachevée .

Etant donné que « la rue est un espace public, construit dont la vocation et d'être habité par la communauté des hommes »[(1)], La constatation montre qu'on se retrouve alors devant un espace public dénaturé et pollué visuellement.

En effet, ce n'est pas pour rien si, dans les représentations collectives de la ville, les expressions comportant le mot rue sont nombreuse « être à la rue », « l'homme de la rue », « la pression dans la rue ». Ceci témoigne du fait que l'on reste attaché à cet espace traditionnel, et à son sens collectif. Ceci est précisément ce qui fait disparaître l'urbanisme moderne

[(1)] Luis Canizares,la rue :formes et usages,htt://www.google.com/ tire le 8/11/2006

Les voies situées dans les lotissements n'ont de rue que le nom, elles n 'en ont pas la forme et ne donnent pas lieu aux mêmes usages ni aux mêmes représentations. Ce qui nous permet de poser la question suivante :
Comment va être la rue de la ville de demain ?

2-PROBLEMATIQUE:

En recherchant la mise en forme de l'espace public, la composition urbaine fait de celui-ci un composant fondamental et épine dorsale de la forme urbaine. Actuellement le terme d'espace public est devenu une notion clé dans le débat sur l'urbain. Par ailleurs il s'agit d'une notion qui se trouve employée dans plusieurs disciplines (philosophie, sciences sociales et politique, urbanisme) avec une signification chaque fois différente.

En sciences techniques (architecture , urbanisme, géni urbain) les espace publics constituent des enjeux d'aménagement urbain, des « creux » et des « vides » du tissu urbain construit, et ceci dans une « relation de causalité entre ordre spatial et ordre social » [1].

Ici la notion d'espace public prend une forme matérielle et mesurable qu'est caractérise par des rapports directs entre les types d'usagers, les formes de l'espace et les catégories d'objets aménagés dans cet espace. Ces rapports ont à avoir avec l'utilité de ces espaces publics urbains sur le plan fonctionnel, esthétique et social. Dans les villes historiques, l'espace public, notamment la rue était une entité autonome et close produisant des effet esthétiques particuliers, alors que dans les

(1) Toussaint et zimmermann in :Marcus Zepf et AL, concerter,gouverner, et concevoir les espaces publics urbains, PPUR, Paris,2004,Page 11

Principes de l'urbanisme moderne, cet espace est devenu résiduel à l'intérieur de zones d'habitat, et apparaît comme conséquence logique de l'implantation de constructions isolées ou collées les unes aux autres et sans relation signifiante avec les battisses.

En Algérie. IL nous parait que l'espace public est marginalisé dans la plupart des villes, nous avons constaté aussi le grignotage continu de cet espace à des fins commerciales (sauvages) est devenu une pratique dominante sur la rue, et que la conception de l'espace piéton n'a était objet d'un aménagement réfléchi au préalable que rarement.

La ville d'El-Eulma, est de taille moyenne qui n'a pas pu échappée à ce phénomène, qui ne cesse de prendre de l'ampleur. Dans cette optique, notre problématique s'articule autour de deux aspects :

a) L'aspect relatif aux pratiques spatiales de l'espace-rue.

L'observation montre que, la rue commerçante à El-Eulma est n'est pas déclarée piétonnière, mais elle est caractérisée par deux types de trafic souvent en conflit : le trafic véhiculaire public et privé, et le trafic piéton. L'espace destiné aux piétons est littéralement occupé par des étalages qui concurrencent l'usage piétonnier et, qui font que cet espace extraordinaire de la vie sociale, est presque totalement occupé par la grande distribution dans les activités commerciales.

Cette pratique de l'espace-rue à tendance de le rendre clore et de le privatiser . IL est évident que l'utilisation de l'espace public à des fins commerciales est temporaire (journalière) , et la propriété publique est préservée, mais le détournement d'usage dont l'espace public est l'objet, ne cesse de le fragmenter et le réduire à un « couloir » très étroit étouffant et encombré par une activité commerciale envahissante, en plus vient s'ajouter l'absence totale d'une gestion vigilante de la part de la collectivité locale et des pouvoirs publics qui doivent considérer ces espaces comme priorité primaire.

b) L'aspect relatif au processus de mise en œuvre de l'espace-rue.

La recherche d'un projet urbain qui répond aux exigences de qualité multiples de l'espace public et le doter d'une conception équilibré et cohérente, était et demeure le grand absent dans les discours des responsables locaux et dans les interventions urbaines. Cela se manifeste à travers l'incompréhension et l'imprécision des différents enjeux de la connaissance et de la programmation prospective de l'espace public dans ses dimensions fonctionnel, technique, environnemental, et aussi sa production évolutive dans la durée et dans le temps.

Dans cette circonstance, l'espace rue a toujours était caractérisé par :

- le morcellement constaté dans sa réalisation selon des tronçons (par tranche) généralement chaussées sans trottoirs ce qui ne favorise pas son articulation fonctionnelle et spatiale avec les autres espaces à caractère public.

- l'intervention des résidents pour raccordement aux différents réseaux sans remise à l'état initial de cet espace.

- l'accaparement d'une surface du trottoir de la part de quelques résidents a pour but de créer un espace tampon entre le privé et le public.

Introduction générale

- l’aménagement à titre bénévole de la surface du trottoir devant la propriété de chez-soi avait pour toujours un aspect exogène du reste de l’espace trottoir et son plan sol.

En effet, dans la ville d'EL-Eulma, il parait qu' on est arrivé à sentir le malaise naître à cause du décalage entre ce que représente la rue comme espace doux, de sociabilité, d’échange et ce que l’est effectivement .Une question devient évidente, comment gérer l'espace-rue, pour qu il puisse émaner le confort visuel et sensoriel aux usagers, et constitue par suite l'issue de connaissance de la ville de demain ?

Et pour avoir une réponse à notre question, il est nécessaire d’entamer notre recherche à partir de deux hypothèses . La première tourne autour du concept équivoque de l'espace public, entre autres l'espace-rue, aux seins des différents acteurs et qui va constitue un sujet d'investigation à travers une recherche bibliographique.

Et comme les différentes études concernant la rue avaient pour but de trouver une conception qui émane le bien-être de l’homme, le vécu de la rue, constitue un enjeu plus sérieux issu d’une réflexion non prospective de la part des collectivité, qui considèrent la rue comme espace résiduel et non pas comme espace construit, qui doit être habité.

Ceci, nous amener à formuler notre deuxième hypothèse qui s'articule autour de la gestion de l'espace- rue, sous l'effet des pratiques informelles et intensives,et sa signification auprès de l'ensemble des collectivités en y concernées. Cette phase sera l'objet d une investigation à travers l'entrevue, renforcé par l'application de la technique d'observation récurrente sur les différentes pratiques spatiales de l'espace-rue.

3-Hypothèses :

Afin de mener cette étude, nous avons commencé par formuler des hypothèses comme suit:

1)-Le vécu intolérable de l'espace-rue est la conséquence logique du concept équivoque de l'espace public entre autres l'espace-rue.

2)-La gestion non efficace de l'espace-rue avant et après sa mise en oeuvre, revient aux mêmes causes.

4-Objectifs:

Cette étude se fixe d'atteindre les objectifs suivants:

1)- Eclaircir le concept de l'espace-rue en mettant en évidence la relation entre les différents acteurs.

2)- Mettre en avant les éléments nécessaires pour une gestion efficace à travers la connaissance et la mise à jour des textes législatifs en la matière.

5- Motivations du choix du thème :

Le choix de notre thème de recherche résulte de la préoccupation capitale que nous portons du vécu de l'espace public notamment la rue et qui prend référence aux :

-Différentes approches de l'espace public qui se sont élargies au cours de ces dernières décennies.

-Constat d'échec de l'espace-rue dans les extensions de la ville objet d'investigation dont les Aspects sont à la fois conceptuels et pratiques spatiales.

6-Justification du choix du cas d'étude :

Notre choix du cas d'étude est justifié par le faite que la ville d'El-Eulma constitue actuellement un pôle commercial pour toute la région Est de l'Algérie et même un pole nationale. Cette activité qui vient de s'élargir dans les nouvelles extensions de la ville, notamment le commerce de gros qui se pratique dans l'espace-rue, à travers les différents étalages de marchandises, qui ne respectent plus les Fonctions de l'espace public.

IL est certes que la rue n'est pas liée qu'au commerce, nous insistons sur ce facteur, afin de mettre à l'accent sur le problème du développement massif de la grande distribution du commerce de détail et de gros, dont les conséquences sur l'espace-rue à EL-Eulma peuvent rendre les personnes violentes.

Puisque cette activité semble avoir un impact positif sur les aspects esthétiques des façades et non pas sur l'espace-rue, l'équilibre entre les usages demeure un des aspects pour gérer ces conflits

7-Etudes antérieures relatives au sujet:

1ere Etude [1]

Cette étude se compose d'une introduction qui s'articule autour de l'importance de la rue et de sa fonction, en passant par l'exemple concret de la rue Belouizdad. Boudjeriou à Constantine comme cas d'étude caractérisé par des pratiques de flânerie et d'intenses pratiques marchandes formelles et informelles.

L'auteur a soulevé l'aspect unique et multiple de la rue comme des éléments pour une problématique de l'espace en question, caractérisé par une présence continue d'une densité importante de population, ce qui impose de connaitre les pratiques

(1) Ben Saad Nadia, la rue: formes urbaines et pratiques sociales, cas de la rue Belouizdad-Bdjeriou à Constantine, Magistère, Option: urbanisme,Constantine, 2001.

relatives à cet espace de rue. En suite il s'est posé la question sur le mode d'utilisation et la logique qui régit l'occupation de l'espace-rue dans une ville Algérienne comme Constantine.

Les hypothèses se sont présentées sous formes de plusieurs questions. Dans la première hypothèse, l'auteur a signalé que l'appropriation des rues actuelles peut révéler de sérieuses convergences avec celle des rues traditionnelles, autour de ça, il s'est posé la question suivante : N'est-il pas un simple phénomène de reconduction de comportements limités par les niveaux d'appropriation qui ont longtemps présidé à l'usage des espaces collectifs dans les médinas ?

Le travail a été divisé en trois parties, dans la première partie théorique, l'auteur a étudié quelques repérages historiques de la rue, à travers l'approche conceptuelle à partir des origines anciennes de la rue, en passant par la rue médiévale, arabo-musulmane, la renaissance, les mouvements modernes, la crise des CIAM, et le retour à la rue comme espace de vie. Et à la fin de cette partie, l'auteur a présenté quelques éléments de définition de la forme de la rue.

La deuxième partie a était consacrée à l'approche fonctionnelle, dans laquelle il a présenté la rue en question à travers les cheminements préférentiels à Constantine.

La troisième partie représentait à une étude analytique du cas d'étude (la rue-Belouizdad – Boudjeriou) à travers le rapport espace/société.

En fin. La conclusion a été tirée sur la base des différents moyens de techniques de mesure et d'observation utilisés afin d'approcher l'appropriation d'une rue a vacation commerciale par le biais du concept de « pratiques », et dans cet optique, la rue objet d'étude se trouve animée d'une véritable vitalité à la fois du commerce et des pratiques de l'espace.

Le commerce joue ici un rôle de « spectacle » de ce fait, la rue est moins appréciée pour des raisons utilitaires liées à l'usage directe de son appareil commercial, que pour les raisons d'agrément. Comme elle prend ainsi une place dans la vie urbaine tant en terme de pratique que symboliquement.

Le choix de cette étude était sur la base, quelle traite un des aspects de notre problématique de recherche qu'est l'aspect relatif aux pratiques de l'espace rue.

2eme Etude[1]

Cette étude est devisée en trois parties:

La première partie : Se compose de 03 chapitres. Elle a pour objectif l'introduction de l'importance et de besoin de représentation mentale de la rue. Cet objectif réparti comme suit :

- Introduction de l'espace duquel fait partie la rue, l'espace public.

Il introduit des travaux fait dans le sens de la représentation mentale de cet espace. Ces chercheurs se sont intéressés spécialement à la rue.

- Les différentes approches et définitions de la rue, afin d'aboutir à la définition d'un concept de l'espace-rue.

- Après la définition du concept rue, le travail se concentre sur l'étude de l'identification visuelle (dimensionnelle et sensorielle) et l'orientation spatiale.

La deuxième partie : Se compose de 03 chapitres.

- La définition et l'étude des rues caractérisées visuellement par leurs étroitesses.
- L'analyse de la rue caractérisée par rapport proportionnel entre ses caractères Géométriques visuels. Dégager les principes de leurs conceptions et le mode de

(1) Bouzaher Soumia, la participation des éléments visuels de la rue (les façades, le plan sol et le profil) à la conception des schémas d'identification visuelle et d'orientation spatiale, Magistère, option:architecture,Biskra, 2004.

travail des concepts d'étude.

-L'étude de l'opposée de la rue étroite.

La troisième partie: Consiste à dégager les principes de conception et surtout voir comment sont travaillés les concepts d'étude pour arriver aux éléments les plus mobilisés pour caractériser visuellement la rue.

En suite ces éléments sont appliqués dans la conception de schéma de rue pour tester leur efficacité dans la contribution à une identification visuelle et une orientation spatiale.

Enfin l'auteur est arrivé à conclure que l'homme perçoit la rue, il en construit des schémas. Et comme cette dernière est un environnement exploité par l'homme, elle doit être extrêmement communicatrice d'informations et expressive pour fournir à l'homme toutes les conditions nécessaires à sa bonne conduite.

Les recommandations de l'étude se résument dans la valeur qu'il faut donner à chaque composante de l'espace-rue.

Le choix de cette étude était sur la base, quelle traite un aspect de nos hypothèses relatives au concept de l'espace-rue.

8- Méthodologie de recherche :

En se basant sur le livre intitule initiation pratique à la méthodologie de recherche en sciences humaines comme l'a initie un chercheur[1], et après avoir définit le problème de cette recherche envisagé, nous avons opté pour la méthode qualitative.
Pour approcher son objet ou son enquête, on a utilisé la technique directe qui est, **l'entrevue,** qui permet d'écouter en profondeur les différents acteurs concernés par la gestion directe ou indirecte de l'espace-rue.

En suite pour construire un cadre d'observation et mieux comprendre les pratiques spatiales de l'espace en question, on a utilisé l'instrument de collecte de données de l'observation ouverte renforcée par la technique d'**observation récurrente** qui se résume en:
Une approche d'analyse qualitative et sensible qui repose sur des observations directes factuelles et monovalentes, elle consiste à soumettre des documents photos ou vidéo à l'interprétation d'experts en les faisant également réagir sur les commentaires ou interprétations de ceux qui les précédé (récurrent).
Nous avons choisi cette technique comme outil de base pour comprendre l'appropriation de cet espace par le biais du concept de «pratiques spatiales».

. .

(1) Maurice Angers, initiation pratique a la méthodologie des sciences humaines, Casbah édition, Alger , 1997.

9- Présentation du cas d'étude, le lotissement 20Aout (DUBAI).

Notre cas d'étude est celui de l'epace-rue dans le lotissement du 20 Aout (DOBAI) dans la ville d'EL-Eulma. Ce choix a été justifié par des raisons déjà citées auparavant.

Le lotissement dont l'espace-rue objet d'étude, est presenté par la zone 7H et situé actuellement dans la partie Ouest de l'extension et de l'entrée de la ville d'EL-Eulma, et limité par:

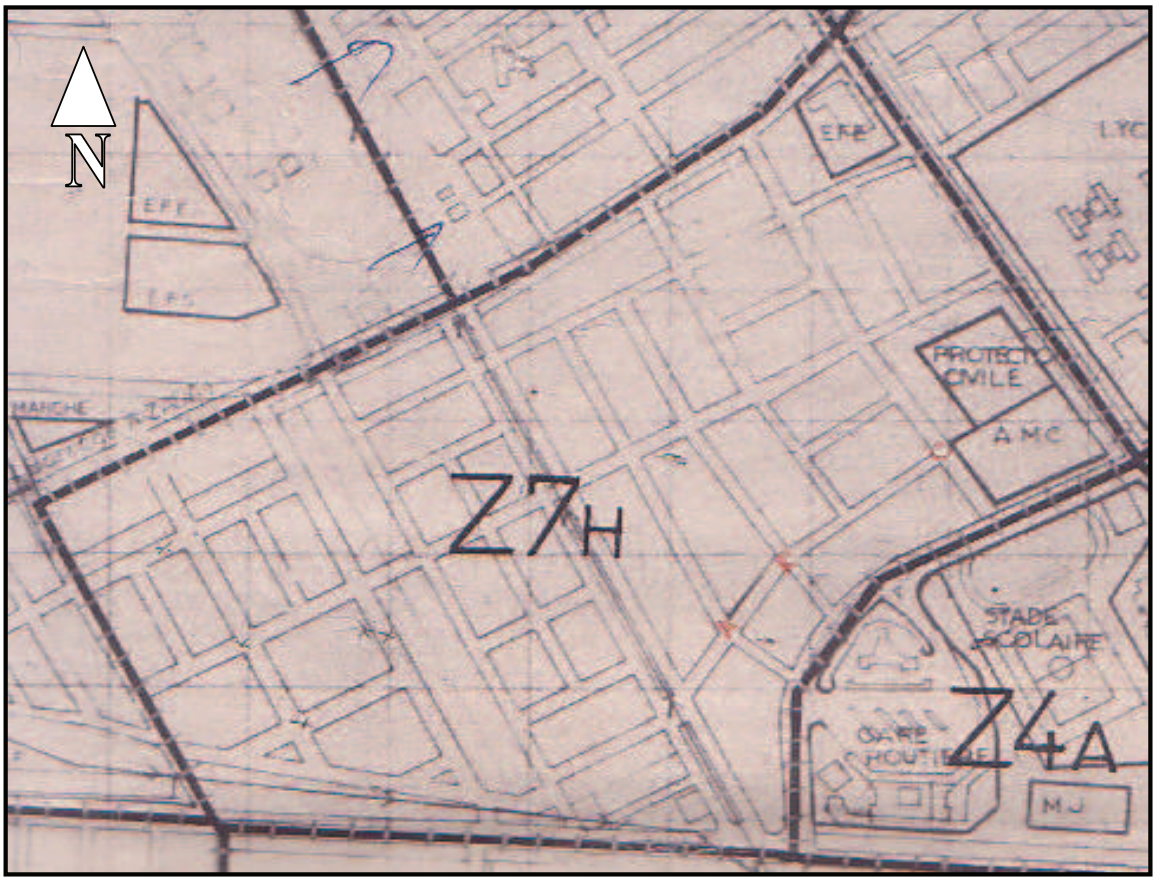
-Du nord par les zones 16 et 7G.

-Du sud par le zone7B1

-De l'Est par les zones 4A, 06 et 7^{E}.

-De l'Ouest par une partie de la zone 16

Le lotissement 20Aout (DUBAI) **Z7h**.



Source : C.E.R.U. (PDAU de la commune d'El-Eulma) Sétif 1998. ECH : 1/5000

10- Schéma de structure du mémoire:

Notre mémoire est composé d'une introduction générale et cinq chapitres. Chaque chapitre se termine avec une conclusion.

L'introduction générale comprend :

- une introduction sommaire suivi d'une définition de la problématique de recherche.
- Deux hypothèses, dans lesquelles nous avons estimé l'état intolérable de l'espace-rue comme conséquence logique de la gestion non efficace et de l'ambiguïté du concept de l'espace public entre autres l'espace-rue
- Objectifs: notre étude a pour objectifs d'éclaircir le concept de l'espace-rue et de mettre en avant les éléments nécessaires pour la compréhension et l'application des textes législatives en la matière.
- Motivation du choix du thème:cette motivation résulte du constat d'échec de l'espace-rue dans la ville objet d'étude et les différentes approches relatives à l'espace en question, qui se sont récemment élargies.
- Etudes antérieures : la première étude a été choisi sur la base quelle traite l'un des aspects de notre problématique qui est l'aspect relatif aux pratiques de l'espace-rue. La deuxième étude,a été choisi comme étude antérieure par ce qu'elle traite la rue comme composition de plusieurs éléments qui participent dans l'identification de cet espace.

Le premier chapitre : ce chapitre a pour sujet l'étude de l'espace public et l'espace-rue.

Le deuxième chapitre: s'articule autour de la définition de la gestion, ainsi le règlement et les différentes pratiques spatiales qui peut avoir l'espace-rue.

Le troisième chapitre: dans ce chapitre nous avons fait une étude globale sur la ville d'El-Eulma afin de mieux connaître l'état effectif de l'espace-rue

Le quatrième chapitre, a été consacré pour l'étude de la structure urbaine et des pratiques spatiales de la ville d'El-Eulma.

Le cinquième chapitre, a été consacré pour l'application des techniques de recherche qui sont l'entrevue et l'observation récurrente.

A la fin de ce mémoire nous avons donné une conclusion générale dans laquelle nous avons proposé quelques recommandations.

Introduction générale

Schéma de structure du mémoire:

11-CONCLUSION :

L'espace public est le composant fondamental, et l'épine dorsal de la forme urbaine de la ville. En effet, l'espace-rue est l'espace public par excellence, il constitue l'élément le plus structurant de la morphologie de la ville, et l'essentiel de toutes les cultures urbaines. Depuis l'antiquité, il y présent des aspects et y joue des rôles différents. Les étapes de son histoire coïncident avec celles de l'histoire des villes et de l'urbanisation.
A ce titre, la réflexion authentique à ce type d'espace, ne s'est commencée qu'à partir des années 1970, ou l'approche fonctionnaliste a été remise en question.

Les décalages entre ce que représente l'espace-rue comme espace de coexistence des différentes pratiques spatiales, qui doit les avoirs, et son état effectif sous l'effet de ces pratiques d'appropriation, ce qui nous a conduit dans notre problématique de recherche, à se poser la question sur le devenir de cet espace, et de chercher la réponse à cette question à travers l'étude de deux hypothèses, qui se résument d'une part : dans le concept équivoque de l'espace-rue, et d'autre part: dans la mauvaise gestion aussi bien dans sa mise en œuvre. Comme dans ses pratiques spatiales.

Et pour mieux cerner et préciser notre sujet de recherche, l'exploration des études antérieures relatives à cet espace était primordiale. Dans cette optique, nous avons choisi deux études qui traitent l'identification de l'espace-rue et les différentes pratiques qui peut les avoirs.

Les objectifs de cette recherche se résument dans la compréhension du concept de l'espace-rue et ses différents enjeux pour mieux le gérer.

Le choix de la ville d'El-Eulma entre autres le lotissement du 20 Aout (Doubaï), est motivé par le décalage constaté entre ce que doit être l'espace-rue dans ce

lotissement et son vécu intolérable qui nous a suscité à chercher de le comprendre et de lui approcher des recommandations relatives à la maîtrise de sa gestion.

Chapitre I : Etude de l'espace public et l'espace-rue

L'espace public et l'espace-rue:

Introduction :

Le concept de l'espace public, est récent, il était au centre des préoccupations et des réflexions d'acteurs multiples, suite à l'ambiguïté de son statut juridique, qu'est relégué à un statut d'espace extérieur résiduel dans l'idiologie du mouvement moderne, et au vocabulaire non commun des urbanistes (Cerda, Lynch et Camillo Sitte).

Au cœur de ce débat, l'espace public était le facteur de jugement le plus important dans l'échec ou la réussite de toute forme d'urbanisation, et constitue par excellence la vitrine de la ville, et l'espace citadin support de pratiques multiples.

1)-Définition opérationnelle des concepts :

Dans notre recherche, nous entendons par les concepts utilisés, ce qui est suit:

-Conception : mise en œuvre.

-Gestion de l'espace-rue : toutes les opérations, techniques, administratives et législatives, relatives à la conception, l'entretien et le contrôle de l'espace-rue.

-Pratiques spatiales : selon le dictionnaire petit Larousse : le terme pratique : c'est l'usage ou la coutume.

Nous entendons par ce terme L'usage intensif, multiple et continu de l'espace-rue, et qui constitue à travers le temps une coutume ou habitude approfondie qui devienne par suite une pratique spatiale.

2)-L'espace public :

2-1) définition de l'espace public : « L'espace public est l'épine dorsale de toute production urbaine »[(1)]. C'est à travers lui que s'assure l'homogénéité du tissu urbain, et se réalise la cohésion sociale. Son évolution historique est généralement le fil conducteur, selon lequel est décrite l'histoire urbaine. Il

[(1)] Michel Bassand, vivre et créer l'espace public, PPUR, Paris, 2001, Page 187.

présente dans les sociétés humaines, en particuliers urbaines, l'ensemble des espaces de passages et de rassemblement, qui sont à l'usage de tous, soit qu'ils n'appartiennent à personne, soit qu'ils relèvent du domaine public.

Comme cette définition implique un état de droit, qui garantisse droits et libertés des citoyens dans le domaine public, les autorités qui le gèrent et les réglementations ou restrictions qui encadrent le statut ouvert et anonyme de l'espace public, (parcs, places, rues…etc) relèvent du domaine public, sont placés sous la responsabilité des collectivités locales de la ville.

Simultanément, l'espace public forme la structure voirie qui relie les parcelles privées en ilots, favorise leur relation et leur commerce, et par nature constitue l'espace de conflits sociaux, de rencontre, d'échange, pour l'ensemble des citadins.

On note aussi que « Les espaces publics donnent sens à l'urbain, c'est par eux que les citadins -étant donné leur diversité- prennent conscience de leur coexistence et de leur place dans le monde »[(1)].

Comme structure, il détermine le développement naturel ou l'extension de la ville. D'après le dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, « l'espace public est formé par une propriété et une affectation d'usage, dont deux notions se dégagent, l'une relative aux droits, et l'autre liée aux usages relatives au comportement » [(2)]

L'exemple de l'espace-rue est définit à travers deux critères combinés : d'une part il est libre de constructions (n'a pas fait l'objet d'une appropriation), d'autre part, il permet la rencontre de tous les acteurs urbains et leur accès à cet espace public, « la rue est un espace saturé par les techniques »[(3)].

---

(1) Michel Bassand, vivre et créer l'espace public, PPUR, Paris, 2001, Page 18.
(2) Pierre Merlin,Dictionnaire de l'urbanisme et de l'amémagement, P.U.F, Paris,.2°édit,Page 320
(3) Vivane Claude, Espace public et cultures urbaines, Paris, 2002, Page 78.

2-2) Historique de l'espace public :

2-2-1) L'espace public dans la ville grecque :

Dans l'antiquité grecque, trois lieux déterminaient culturellement la ville : L'acropole (lieu divin), Le théâtre (lieu de réflexion ou de décision), enfin, L'agora, première forme de l'espace public, concentrant les activités religieuses, commerciales et administratives, (lieu de raison et de communication). Parmi les agoras les plus connues, on peut citer celle de Millet qui était un endroit vaste, ouvert sur la ville et bordé par les bâtiments publics.

Les villes grecques comme Samos ou Millet, furent reconstruites suivant un plan régulier dont les rues étaient disposées en damier, constituants des îlots identiques.

Photo n° 1: Agora d'Athènes, première forme de l'espace public

Source: Encarta ® 2007. © 1993-2006 Microsoft Corporation

2-2-2) L'espace public dans la ville romaine:

L'espace public dans la ville antique romaine est incarné par le forum, qu'est considéré comme élément fondamental et ordonnateur de la cité. Il est dans sa forme la tradition de l'agora. Situé au milieu de la cité où convergent les grands axes structurants. Il est entouré par une série de bâtiments publics. Ses dimensions sont importantes (superficie de plus de 8 Hectares). Il continue, à l'époque, d'assurer des fonctions analogues à celle de l'agora, comme lieu d'expression sociale et politique.

Le plan de la ville est caractérisé par des rues étroites, sans alignement et désordre dans les ilots.

photo n° 2: Forum romain, Rome (Italie) élément fondamentale de la cité

Source: Encarta ® 2007. © 1993-2006 Microsoft Corporation.

2-2-3) L'espace public dans la ville médiévale :

Dans la ville médiévale, l'importance de l'espace public est restée évidente à travers son organisation qu'est fortement liée aux usages multiples et variés. Chaque édifice public est doté d'une place publique, la place du Marché, de l'église du palais royal.

La ville est insérée dans ces remparts, son plan est relativement régulier et se rapproche de celui de l'antiquité.

« Les rues médiévales sont généralement sinueuses, irrégulières, épousant les accidents des terrains et reflétant les vissitudes de l'histoire. Elles sont étroites, dépourvues de trottoirs, traversés par un caniveau central. Le pied des maisons est protégé de grosse borne en pierre. L'ouverture des échoppes où ateliers sur la rue font de celle-ci l'espace public par excellence. Les miniatures du XV^{e} siècle,

notamment, nous en ont conservé l'image. La vie urbaine se passe dans la rue, espace de communication et des contrats sociaux » (J. Haillairet, la rue Saint-Antoine, Paris 1970).

Photo n°3: l'espace-rue dans la ville médiévale d' Avignon au XVII^{e} siècle

Source: Encarta ® 2007. © 1993-2006 Microsoft Corporation.

2-2-4) L'espace public dans la ville musulmane :

L'organisation hiérarchisée dans la ville musulmane, se manifeste à travers l'espace public, entre autres l'espace-rue qui assure la séparation graduelle, allant du plus public au domaine le plus privé : public (rues), semi-public (ruelles), semi privé (impasse). Ces espaces sont insérés dans un système d'organisation généralement radio-concentrique, fondé sur la séparation entre la fonction commerciale et cultuelle qui occupent souvent le centre, et la fonction

résidentielle située sur la périphérie, la ville de Samarkand est l'exemple le plus explicite.

photo n°4: L'espace public dans la ville islamique Samarkand (voies irrégulières, impasses)

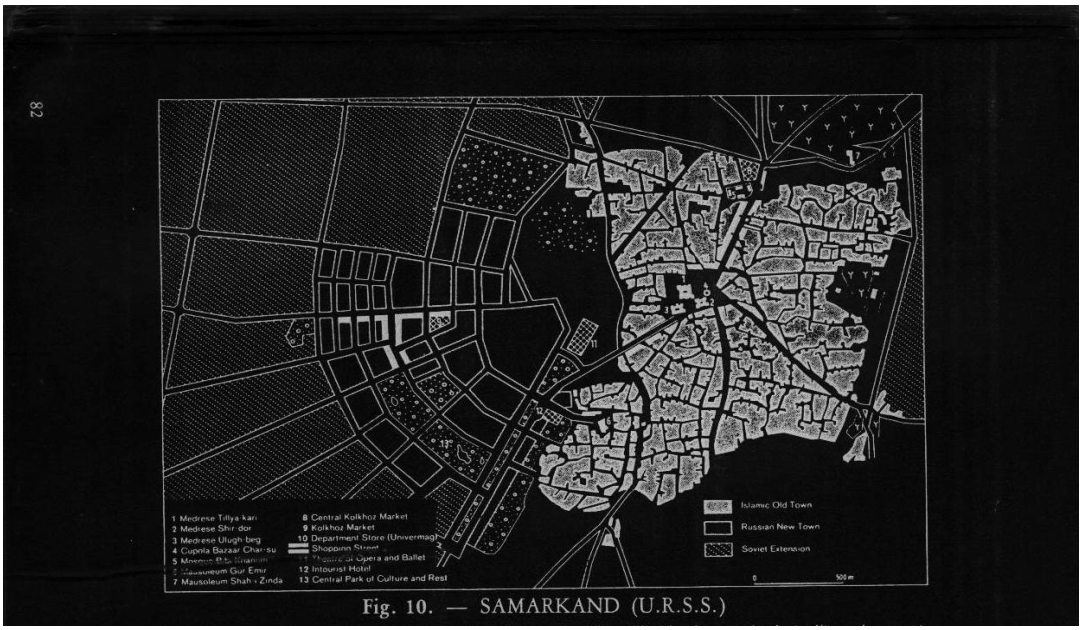


Fig. 10. — SAMARKAND (U.R.S.S.)

Source: Piere LABORDE,les espace urbains dans le monde,Paris,Armand,2005,Page82.

2-2-5) L''espace public dans la ville de renaissance:

La ville de renaissance a vraiment placé l'espace public au centre de son organisation. Cet espace qui est traité comme un objet d'arts dans sa forme et dans son architecture, avait pour but de mettre en valeur les édifices publics tels que théâtres, palais et constructions monumentales et symboliques, la place de Michel Ange est l'exemple le plus édifiant. Les rues étaient en opposition aux rues étroites et irrégulières des villes médiévales, l'urbanisme de la renaissance accentuait les rues larges, régulières, en étoiles ou en circonférence (certaines rue formaient des cercles concentriques autour d'un point central, et d'autres étaient disposées en étoile à partir de ce point comme les rayons d'une roue), mettant en perspective l'espace urbain.

Une ville comme Ferrare, en Italie, souvent considérée comme la première ville européenne moderne, présentait ainsi des rues droites et des angles droits, mais intégrées dans des blocs de construction asymétriques liés à la dynamique et à l'histoire ancienne de la cité.

photo n°05: La place du capitole à Rome.

t

Source : Encarta ® 2007**.** © 1993-2006 Microsof Corporation.

2-2- 6) L'espace public dans la ville industrielle:

Avec l'avènement de la révolution industrielle dans la deuxième partie du XIX^{ème} siècle. Voit s'hypertrophie la fonction circulatoire de l'espace-rue. Et pour adopter la ville aux conditions de l'ère industrielle et résoudre le problème d'hygiène, le préfet Haussmann, a fait des transformations globales de grande envergure sur la ville de Paris, en créant des grandes percées nord-sud, et mettant en relation tous les points névralgiques de la ville. Ce plan avait traité

l'ensemble de l'espace parisien comme une totalité, et servé comme œuvre modèle à l'Europe entière. Mais l'envahissement de l'espace public entre autres l'espace-rue par les nouveaux modes de transport, avait participé à l'exclusion des piétons, et en parallèle au déclin de cet espace.

photo n°6: La Place de l'Étoile (Paris)

Source : Encarta ® 2007. © 1993-2006 Microsoft Corporation

2-2-7) L'espace public dans la ville moderne:

La doctrine de l'urbanisme progressiste fut élaborée lors des (CIAM), la charte d'Athènes définissait les critères de la ville moderne. Le logement était privilégié, la rue « corridor » bannie. Appliquant à la ville un fonctionnalisme radical (travail, habitat, loisir...etc). A partir des années 1960, les échecs de l'urbanisme du mouvement moderne, joints aux analyses d'un courant critique de la sociologie urbaine, depuis les travaux de D. Riesman, R. Gutmann, J. Jacob publiés dans le livre « The death of American cities » attirent systématiquement la réflexion sur le rôle des espaces publics dans la vie citadine et corrigent à la fois les erreurs commises durant les années cinquante.

photo n°7: la Cité radieuse (Marseille)

Source : Microsoft ® Encarta ® **2007.** Microsoft Corporation.

2-3) L'évolution du concept de l'espace public :

Le concept d'espace public est très utilisé en sciences humaines et sociales. En science sociale, il connait un grand engouement depuis les années 1960, son évolution a pris deux sens.

Le premier a pour fondateur. J. Habermas (1978) dans sa thèse intitulée l'espace public : archéologie de la publicité comme dimension de la société bourgeoise. Il définit l'espace public comme « un débat à l'intérieur d'une collectivité, d'une société, ou entre l'une et l'autre. Le processus au cours duquel le public constitue d'individus faisant usage de leur raison s'approprie la sphère ou la critique s'exerce contre le pouvoir de l'état »[(1)].

Mais le développement de l'urbanisation et l'évolution de l'espace public ont fait de cette définition objet d'une critique par plusieurs historiens, tel que le

[(1)] Michel Bassand, vivre et créer l'espace public, PPUR, Paris, 2001, page 11.

passage de Arlette Farge (1979) dans son livre intitulé : vivre la rue au 18ème siècle « l'espace public n'est pas seulement constitué par une bourgeoisie ou des élites sociales cultivées mais aussi par la grande masse de la population »[(1)].

Le deuxième sens, revendiqué par les urbanistes, affirme que l'espace public est matériel, et définit comme tout espace extérieur non bâti, qui peut prendre plusieurs formes géométriques et avoirs des limites, donc il est le vide mis en valeur par le plein. Il implique « un territoire concret qui se situe dans une collectivité urbaine ou non »[(2)].

2-4) L'espace public dans les textes juridiques en Algérie :

Sur le plan juridique, l'espace public fait partie du domaine public non bâti, destiné à usage public. En Algérie le domaine public est définit à travers la loi domaniale n° 90-30 du 1er Décembre 1990.
Selon l'article (12), le domaine public comprend les droits et les biens meubles et immeubles, qui servent à l'usage de tous, et qui sont à la disposition du public usager, soit directement soit par l'intermédiaire d'un service public pourvu qu'en ce cas, ils soient par nature ou par des aménagements spéciaux, adapté exclusivement ou essentiellement au but particulier de ce service.

L'article (16) de la loi citée ci-dessus stipule que les espaces publics (routes, parcs aménagés, monuments, jardins publics…) relèvent du domaine public, et ne peut faire l'objet d'appropriation privée ou de droits patrimoniaux.

IL est nécessaire de souligner que la gestion et l'entretien de ces espaces par la collectivité locale propriétaire, n'est pas explicitement définit dans les textes

(1) Arlette Farge, vivre la rue au 18 ème S. Paris, Gallimard, 1979 selon vivane Claude espaces publics et cultures urbaines, Lavoisier, Paris, 2002, page 71.
(2) Sennet, 1979. Joseph, 1992 selon Michel Bassand, vivre et créer l'espace public, PPUR, Paris, 2001, Page 11.

Réglementaires y compris ceux relatifs aux instruments d'urbanisme (P.O.S, P.D.A.U) et tout les documents ayant relation avec le permis de construire. On note aussi qu'on utilise dans les textes le terme "espace libre" et non pas espace public.

2-5) Les composants de l'espace public :

Pour arriver à définir précisément l'espace public, « il faut la faire en fonction de cinq dimensions à savoirs, la forme urbanistique et architecturale, Les rôles (enjeux), le contexte urbain, les ambiances et les acteurs » [(1)].

2-5-1) La forme urbanistique et architecturale de l'espace public :

Elle est définit par le réseau des rues, ruelles, boulevards, places…etc, qui innerve l'urbain. Ce réseau irrigue des quartiers, des zones, et des équipements dont l'architecture s'impose avec force à l'espace public. Ce réseau se trouve régie par le droit public.

2-5-2) Les rôles (enjeux) de l'espace public :

Les rôles se résume dans : l'accessibilité à ces espaces par tous les citadins et dans n'importe quand, ces différents usages, et la sociabilité et l'identité de ces espaces.

2-5-3) Le contexte urbain :

Les espaces publics innervent la totalité de l'agglomération urbaine ou de la métropole, mais ils sont différents selon l'ambiance qui caractérise chaque espace. Une rue dans un quartier populaire aura une ambiance différente d'une autre dans une zone industrielle ou d'affaire.

[(1)] Michel Bassand, vivre et créer l'espace public, Paris, PPUR, 2001, page 12.

2-5-4) L'ambiance et la perception de l'espace public :

Pour qualifier leur ambiance, d'une part, les temporalités définies par les heures nocturnes et diurnes, les fins de semaine, d'autre part, le sensoriel (le visuel, le sonore, le tactile, l'olfactif), la combinaison du sensoriel aux temporalités fait l'ambiance de ces espaces.

2-5-5) Les acteurs de l'espace public :

Pour ce terme nous entendons l'individu ou le groupe, ou l'organisation qui initie une action et qui a des effets directs ou indirects sur son entourage et son environnement. On peut distinguer quatre types d'acteurs, les acteurs économiques, politiques professionnels et habitants (usagers et citoyens).

3)-Espace-rue:

3-1) Définition de l'espace-rue:

Selon le dictionnaire petit larousse «la rue:est une voie publique aménagée dans une agglomération » [(1)].

Tandis que pour le dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, l'espace-rue: «est une voie bordée de maisons ou de murailles dans une ville ou un village» [(2)].

Dans le même contenu, une autre définition à savoir que : « La rue est une voie de communication à l'intérieur d'un espace urbain » [(3)].

3-2) Evolution du concept de l'espace-rue :

Pour arriver à définir l'objet d'étude, qu'est l'espace-rue, il fallait étudier la genèse du concept et les différentes approches relatives à son identification, et trouver les points d'ententes entre elles.

---

(1) Larousse/SEJER,Dictionnaire Larousse,Manchecourt, Maury-Eurolives,2004, Page 379.
(2)Pierre Merlin, Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, P.U.F, Paris, Page 704.
(3) Pierre LABORDE, les espaces urbains dans le monde, Armand , Paris, 2005,Page 96.

3-2-1) La genèse de la rue :

La rue est un élément essentiel de toutes les cultures urbaines, depuis l'antiquité, elle y présente des aspects et y joue des rôles différents.
Dans le monde occidental, son évolution morphologique est fonctionnelle, elle a suivi celle des sociétés et des techniques.

En Amérique, et au début du 19ème siècle, la standardisation du bâtiment a participé dans la constitution des villes en bâtiments dispersés et sur de grands espaces libres. Les grands tracés ont remplacé les rues.

La deuxième partie du XIXème siècle voit s'hypertrophier la fonction circulatoire de la rue. En France, ce nouveau rôle est illustré par l'œuvre de Haussmann, qui sert de model à l'Europe entière, mais la réflexion sur la ville restée contingente et partielle jusqu'au XXème siècle. C'est la période de croissance démographique importante à travers le monde, et de mutation économique de la ville marchande à une ville industrielle, caractérisé par l'échec de l'architecture autonome à travers ses grands ensembles, et la désagrégation de l'espace-rue par la simple utilisation de la voiture. Cette situation place la rue dans une problématique nouvelle.

Dès les années 1920, le Corbusier a rejeté les rues pleines de bruit en créant son œuvre (la ville radieuse, Paris, 1933) qui veut remplacer la rue. Dès lors inscrite au cœur du débat sur l'urbanisme, la suppression de la « rue corridor », devenue symbole d'archaïsme, souvent même de danger moral et social. Cette situation préconisée par la doctrine du CIAM est restée jusqu'à la deuxième moitié du XXème siècle, ou les pamphlets du poste modernisme militant au nom d'un éternel urbain, à travers les travaux de (R. Krier) [(1)].

[(1)] R. Krier, l'espace de la ville, 1975: in Pierre Merlin, Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, P.U.F Paris, Page 706.

C'est dans ces circonstances que les espaces publics, entre autre l'espace-rue, ont tiré l'attention, et que le retour à la rue semble, en partie, acquis, et l'intérêt à ce type d'espace est réellement commencé.

3-2-2) Les approches relatives à l'identification de l'espace rue :

-L'approche Paysagiste:

Cette approche se base sur les aspects de qualités de l'espace-rue, aussi bien physique que sensorielles, car elle définit l'espace-rue, comme espace de configuration formelle et spatiale. Les composantes physiques et visuelles de cet espace (chaussées, trottoirs, façades, enseignes et vitrines) constituent la bonne part de son paysage.

Anne-Marie ARNAUNE, a définit la rue comme étant «l'essence même de la ville. Il n'ya ni rue sans ville, ni ville sans rue. Elle est la structure fondamentale de la ville, elle est la forme la plus visible, la plus lisible, des espaces urbains, même si les séquences temporelles successives de sa mise en place et de sa mise en œuvre, donnent aujourd'hui des paysages complexes et parfois juxtaposés» [(1)]

Les adeptes de cette approche jugent que le confort visuel de l'espace-rue est relatif aux qualités physiques constituants le paysage de cet espace.

La recherche de l'appréciation des paysages urbains, était toujours présente, dans les travaux de Kevin Lynch (1982) [(2)] , sur l'imagibilité qui avaient pour objectif, la qualité physique de l'espace urbain, et sa perception par l'usager. Et dans les travaux de P. Panerai (1980) [(3)], à travers les analyses séquentielles des parcours.

C'est dans cette optique que le visuel de l'espace public, entre autres, l'espace-rue est devenu un champ de réflexion sur le paysage urbain de cet espace.

[(1)] Anne-Marie ARNAUNE.la rue: forme et usage:www.google.com / tiré le:8/11/2006.
[(2)] Kévin Lynch,.l'image de la cité, Bordas, Paris. 1976. Pages 53,54, 100,…,1003.
[(3)] P. Panerai, Eléments d'analyse urbaine, Ed. A.A.M. Paris. 1980. P,79.

-L'approche Structuraliste:

Les adeptes de cette approche avaient pour but de mettre l'accent sur l'espace-rue en revalorisant les rues traditionnelles, tout en agissant sur l'aspect spatial de la rue, et parmi ces leaders, les frères Krier qui avaient pour objectif de revaloriser l'espace-rue comme élément d'insertion et de continuité spatiale des quartiers de la ville, en prenant comme source d'inspiration la ville traditionnelle.

On site aussi l'urbanist Candilis qui avait proposé un type de rue qui s'appelle selon lui « la rue solidaire » ou « le passage et la coursive », qu'est considéré pour la ville comme élément de structure urbaine.

Cette approche été la première réflexion révélatrice d'une notion d'espace doux, caractérisé par les ambiances, qu'est la rue traditionnelle.

-L'approche Culturaliste

Cette approche apporte, en revanche, une contribution plus substantielle à l'élaboration de la notion d'espace-rue. D'abord avec les analyses morphologiques de Camillo site (1889), en dénonçant « l'indigence des motifs et la banalité des aménagements urbains modernes » préalablement, Il explique comment et pourquoi les places et le système viaire des anciens villes sont aussi bien proportionnés facilitent tant la circulation, permettent la fantaisie des irrégularités des tracés et combinent harmonieusement les monuments avec le bâti ordinaire. Comme il a condamné la régularité guidée, l'alignement des façades, le tracé rectiligne, l'obsession de la droite, la primauté de la fonction, la priorité de la circulation, tout cela, selon lui, participe à l'appauvrissement du décor urbain et du confort de la ville et de l'aménité de sa voirie.

De sa part, E. Haward avait accentué le point sur l'espace public, entre autres, l'espace-rue, dans son projet de ville-jardin.

Selon cette approche, la rue est un espace qui doit être considéré comme une œuvre d'art d'une ambiance spatiale hiérarchisée.

-L'approche moderniste (perte de la notion rue) :

Cette approche progressiste, codifiée par la charte d'Athènes (1933), rejette la complexité spatiale de la ville traditionnelle, l'opposition radicale de la surface bâtie et de la surface libre composée d'équipements collectifs de plein air (parc, terrains de sport…) établit cette dernière hors de toute échelle conviviale.

Les échecs du mouvement moderne traduisés par : la planification urbaine basée sur le zonage, les tours et les barres dans une approche quantitative du logement, et monofonctionnelle de l'espace-rue, poussée à l'extrême avec les règles de cette charte. L'exemple de « l'unité d'habitation » de le Corbusier à Marseille ou la rue est traduite à un simple couloir.

Dans ces circonstances, une nouvelle approche apparaisse revendiquant le retour à la rue comme espace de vie polyvalent.

Lefebvre, témoigne dans ses analyses relatives à l'espace-rue dans cette époque et cite que « la rue consiste en des fonctions abandonnées par l'urbanisme moderne, les fonctions informatives symbolique et ludique ».

3-3) Les différents types de l'espace-rue selon la vocation :

La fonction de la rue ne s'arrête pas à la distribution des édifices ou au transmit entre quartiers. Elle est le cadre d'activités commerciales, artisanales ou industrielles qui peuvent déborder, de façon variable selon les époques et les cultures, sur l'espace public libre.

Dans certaines villes, l'espace-rue était un cadre pour plusieurs pratiques spatiales de tous les jours et pour des évènements majeurs : fêtes religieuses,

politiques, militaires et historiques, la combinaison de ces facteurs a fait apparaître des types de rues chacune caractérisée par une vocation spéciale, comme rue commerçante, ou rue de corporation. Dans cette optique, pour ZUCCHELLI ALBERTO[1] , « la rue, celle qui assure l'écoulement de la circulation mécanique et piéton a moyen rayon de déplacement, ayant origine et/ou destination dans ses limites, est une rue de service qui se distingue selon sa vocation en : rue commerçante, industrielle, résidentielle et verte».

Vu que notre cas d'étude est un lotissement résidentiel, caractérisé par une activité commerciale dominante, on se limite à deux types de rues, qui sont la rue résidentielle et la rue commerçante, cette dernière selon ZECCHLLI, doit avoir une aire commerçante spécifique devant les magasins, les boutiques et les grandes surfaces de commerce.
Comme elle doit aussi avoir des Parkings, et des aires de stationnement. Leur caractère impose de bien considérer le problème de la circulation des marchandises et des piétonnes aux heures de pointes, afin d'éviter leur superposition possible. A ce titre, la rue résidentielle peut avoir la même vocation, comme elle peut assurer le rôle de desserte locale.

Pierre LABORDE[2], différencie la rue selon plusieurs caractères : physiques, physionomiques, et fonctionnels. Ces derniers qui dépendent de leurs utilisation qui est très diverse, souvent complémentaire, parfois antagoniste : la rue de desserte assure l'accès aux maisons d'habitation ou aux constructions à usages collectif ou économique.

[1] ZUCCHELLI ALBERTO, Introduction à l'urbanisme opérationnel et à la composition urbaine, volume2, OPU Alger, Hydra, 1983, Page 376….408.
[2] Pierre LABORDE, les espaces urbains dans le monde, Armand, Paris, 2005. Pages, 96, 97, 98.

Mais la rue de commerce, est la plus spécialisée, souvent étroite et sinueuse, comme la rue du Sentuer à Paris et la rue d'ancienne tradition commerçante comme Oxford street à Londres. Ainsi, l'avenue des Champs Elysées de promenade qui a 70m de large et 4 Km de long, est devenu une voie commerciale par excellence. Ce qui témoigne que la largeur des rues n'était pas toujours constante.

3-4) Les composantes physiques et visuelles de l'espace-rue :

L'espace-rue, se compose de la chaussée et les deux trottoirs qui la bordent. La chaussée se distingue selon la nature de ces matériaux constitutifs, et l'épaisseur de ces couches.

3-4-1) La chaussée :

La chaussée une partie de la voie publique bordée par deux trottoirs, conçue pour la circulation.

3-4-2) Les trottoirs :

Les trottoirs representent des espaces plus élevés que la chaussée, généralement bitumés ou dallés.

Selon le dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement « se sont des banquettes pratiquées le long des rues pour la commodité des gens à pied, généralement séparées de la chaussée par un caniveau » [(1)]

[(1)] Pierre Merlin, Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, P.U.F, Paris, Page 803.

IL faut citer aussi que«Leur physionomie, est matérialisée par leur largeur, leur mobilier (lampadaires, bancs…) et des plantations (arbres, arbustes, pelouses, fleurs…) qui quelquefois les agrémentent »[(1)].

En France, la conception des premiers trottoirs qui date depuis 1782, a été le premier moyen de sortir des désordres du flux, et de protéger le piéton. « Pour ces trottoirs, il fallait attendre jusqu'à 1845 pour qu'une loi réglemente leur installation dans toute la France, et la répartition des coûts d'établissement entre la commune et les propriétaires des constructions délimitants l'espace-rue»[(2)].

3-4-3) Les façades :

Le croisement du plan du sol de la rue quelque soit (Horizontal, en pente, convexe ou concave), avec les plans verticaux délimitant l'espace-rue en lui donnant des façades, à travers lesquelles se dégagent des perspectives plus au moins lointaines. Et selon Kevin Lynch, cet espace de rue, ne se lit, ne se vit et ne se comprend qu'en relation avec celui qui le borde, qui le précède et celui qui le suit.

3-5) Les exigences de la qualité physique et visuelle de l'espace-rue

Pour que l'espace-rue soit en bonne qualité, il faut que les composantes de cet espace (chaussée, trottoirs et plan sol) répondent aux exigences de qualité technique, esthétique et sécuritaire.

-Sur le plan technique : l'espace-rue répond aux qualités techniques à travers sa conception qui doit être faite dans les règles de l'art, et selon les prescriptions des textes réglementaires.

-Sur le plan esthétique : selon Kevin Lynch, l'espace public, entre autres l'espace-rue « est un environnement offert à l'homme, il doit être significatif comme il doit posséder une forte expression. Il doit avoir des agréments pour le sens perceptif »[(3)].

---

(1) Pierre LABORDE, les espaces urbains dans le monde, Armand, Paris, 2005, P, 97.
(2) VIVANE Claude, histoire d'espace public (et de ses métiers) in, Michèle JOLE, espaces publics et culture urbaines, Lavoisier,Paris, 2002. P.77.
(3) kévin Lynch, l'image de la cité, Dunod, Paris,1976

-Sur le plan sécuritaire : la physionomie de l'espace-rue, doit émaner le confort psychologique qui implique une profonde satisfaction en matière de sensation psychologique et de facultés perceptives (Adolphe L, 1998).

CONCLUSION :

L'absence de nuance entre les différents types d'espaces publics, qui prétendent au qualificatif de public, est porteuse d'amalgames, et donc sujette à de multiples interprétations. L'ambiguïté est aggravée par une autre tendance, celle de vouloir retrouver les qualités et les conceptions de la ville ancienne en lui empruntant des qualificatifs des espaces qui la composaient, tel que la place du marché dans la ville médiévale, le forum dans la ville grecque, et la rue marchande dans la ville islamique.

Cependant, il n'est pas rare de constater que, devant l'absence de gestion et de contrôle des espaces publics, en l'occurrence l'espace-rue, qui devient le support de plusieurs pratiques spatiales à caractères privées.

L, Billid juge que « le schéma idéal d'un espace public et de celui de n'avoir aucune fonction particulière, d'être accessible au plus grand nombre de rôles et de conduites possibles » [(1)]

A ce titre, l'espace-rue semble être exclusivement public. Il n'en demeure pas moins qu'il est le théâtre d'une multitude de pratiques individuelles ou collectives qui empiètent sur l'espace qu'il couvre. Or cette définition se trouve critiquée par plusieurs urbanistes, tel que Mohamed Ghomari, qui précise que «la qualité de cet espace est très souvent remise en cause par des pratiques d'appropriation tendent à le clore et à le privatiser » [(2)]

(1) L. Billid in Pierre Merlin,Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, P.U.F, Paris. Page, 803 ,
(2) M. Ghomari, l'espace public entre univocité et contraduction dans la ville arabo-islamique,in, Vincent Berdoulay, l'espace public à l'épreuve: régressions et émergences, MSHA France.2004.Page124.

Chapitre I : Etude de l'espace public et l'espace-rue

IL est évident qu'à la lumière de ce qu'est développé précédemment, aucune définition de l'espace-public ne peut se suffire à elle même et qu'il est difficile d'en privilégier une en particulier.

En théorie, l'espace-rue est sensé d'être mise en œuvre en fonction d'une part, d'une dimension politico-urbaine qui témoigne de l'efficacité des gestionnaires politiques, et, d'autre part, d'une dimension socio-spatiale qui lui procure les attributs d'un espace de cohésion à caractère doux, et non pas de conflits de pratiques multiples et intenses.

Chapitre II : L'espace-rue:(gestions , règlements et pratiques spatiales)

1) L'espace-rue entre gestion et règlement.

Introduction:

Dans le chapitre précédant nous avons constaté que l'espace-rue est un composant fondamental de l'espace public. A ce titre, la lecture attentive de l'historique de l'espace-rue nous a montré que ce type d'espace était l'espace public par excellence et le support de pratiques spatiales multiples.

Il est évident que l'espace-rue s'est trouvé dans toutes les villes du monde et dans tous les temps. A cet effet, il est important d'affirmer que la réglementation qui encadre ce type d'espace public doit être explicite et uniforme.
Dans le processus de mise en œuvre de l'espace-rue, les disponibilités financières et la mise à jour des législation en vigueur à travers leur application stricte afin d'améliorer les modes de gestion et remédier aux carences dans l'entretien et la maintenance de l'espace en question, ont constitué pour toujours des enjeux pour les autorités de la ville.

Dans ce chapitre, nous avons fixé comme objectif, la compréhension de la gestion du processus de mise en œuvre de l'espace objet d'étude, et les différentes pratiques qui peut avoir cet espace et leur impact sur ses qualités physiques et visuelles.

1-1) Définition du gestionnaire:

Le gestionnaire« est le gérant ou celui qui est chargé de gérer un travail quelconque» [(1)].
Pour l'urbaniste Michel Bassand«il représente l'acteur qui gère l'espace public de la façon la plus efficace possible» [(2)].
Dans notre recherche on vise par le terme gestionnaire. L'acteur qu'est chargé de la gestion directe ou indirecte de l'espace-rue.

[(1)]Larousse/SEJER, Dictionnaire Larousse, Manchecourt, Maury-Eurolives, Paris, 2004. P, 191.
[(2)] (Michel Bassand ET AL, op, cit. p115).

1-2) La gestion de l'espace-rue:

« La gestion des espaces publics met en scène une série de collaborations, permettant de « dessiner » une structure de pouvoir spécifique à ce domaine, cette configuration qui doit prendre en considération le poids et la position institutionnelle des acteurs, les ressources à leur disposition, et les stratégies déployées pour mener à bien les divers objectifs »[(1)].

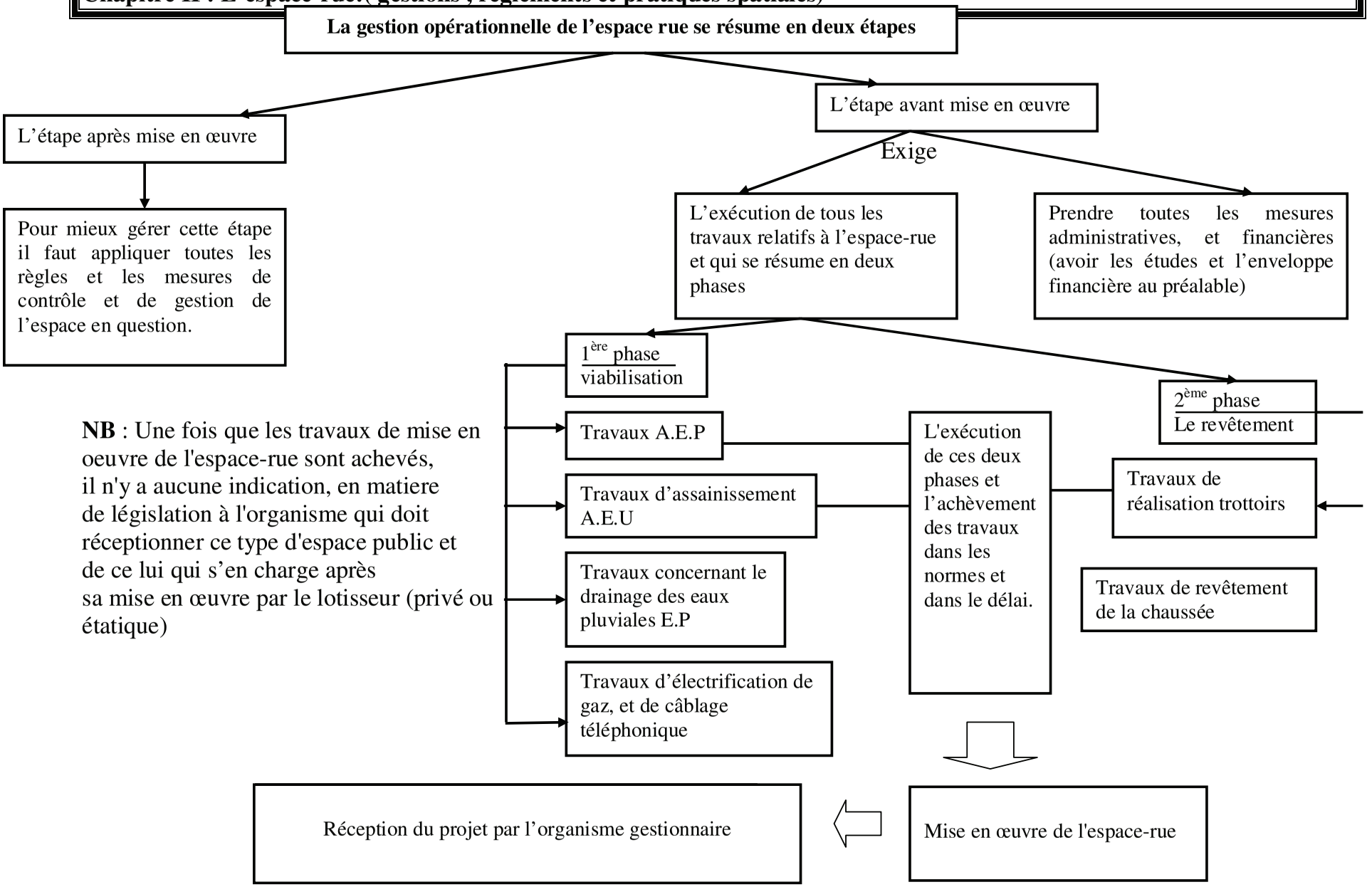
Comme l'espace-rue, est « un lien où l'on vit »[(2)], son occupation est devenue source de conflit qui nécessite une législation pour la maitrise de sa gestion, l'exemple de traité de police de Délmare (1705,1738) pour la ville de paris, fait la synthèse de toutes les mesures et les modes d'organisation mise en place. On y retrouve les règles de contrôle et de la gestion des conflits, le traité met en évidence, la propreté des rues, l'éclairage, la circulation, le respect des règles d'hygiène et de silence.

1-3) La gestion de l'espace-rue dans la politique urbaine en Algérie:

La gestion de l'espace-rue est relative à toutes les opérations effectuées par le gestionnaire, à partir des travaux de viabilisation (A.E.P, A.E.U, EP) comme 1ère phase. Et le processus de sa mise en œuvre et de son entretien comme 2ème phase.

Puisque on va aborder en cas d'étude l'espace-rue dans le lotissement du 20 Aout d'EL-Eulma, il est souhaitable de le traiter uniquement dans les lotissements. A ce titre, le concept gestion que nous visons dans notre recherche, c'est toutes les opérations administratives, techniques, et législatives, qui ont pour but de faire la mise en état du viabilisation du lotissement, entre autres la mise en œuvre de l'espace-rue avant toutes autorisations aux bénéficières de construire leurs maisons, tout en assurant le contrôle permanent de cet espace par les services concernés, et veiller contre toutes pratiques informelles ou travaux illégales de raccordement ou d'embellissement.

(1) (Michel Bassand ETAL, vivre et créer l'espace public, Lausanne, Paris. 2001. p115).
(2) VIVANE Claude, Espace public et culture urbaine, la voisier, Paris, , 2002.p72.



NB : Une fois que les travaux de mise en oeuvre de l'espace-rue sont achevés, il n'y a aucune indication, en matiere de législation à l'organisme qui doit réceptionner ce type d'espace public et de ce lui qui s'en charge après sa mise en œuvre par le lotisseur (privé ou étatique)

1-4) L'espace-rue dans la réglementation urbaine:

L'urbanisme réglementaire français c'est promulgué depuis 1967 à travers les plans d'occupation des sols et des plans de protection des zones d'environnement protégé. Qui ne sont rendus publics qu'à partir du 1er juillet 1978, mais l'espace public n'était guère présent en tant que tel dans ces plans.

Si la physionomie est modelée par les règlements urbains, depuis les plus anciens (alignements, prospects, par exemple), seuls l'espace-rue et l'espace vert font l'objet de dispositions générales spécifiques dans la loi d'orientation foncière française du (30/12/1967) suivie du décret N° 69-551 du 28/05/1969.

En Algérie, la loi n° 90-29 du 1er décembre 1990 relative à l'aménagement et l'urbanisme. Article (31) relatif aux droits d'usages des sols et de construction, le plan d'occupation des sols, traite la délimitation de l'espace public, autant que espace libre en précisant les rues ainsi que leurs caractéristiques et leurs tracés.

Il faut noter que cette référence à l'espace public n'est pas explicite et peut aboutir à toute forme d'interprétation très préjudiciable à cet espace. Dans cette optique la qualité de l'espace-rue perdure l'enjeu de gestion le plus important pour la collectivité.

1-5) Identification de l'espace-rue dans le lotissement :

Le rôle de l'espace-rue a évolué au cours des siècles bien qu'il ait toujours assuré un ensemble complexe de fonctions.

En effet «cet espace concourt à l'identification du lotissement et de la ville qu'il traverse. Sert de point de repère, facilite la reconnaissance des pratiques du lotissement et de la ville» [(1)]

[(1)] Ministère de l'Urbanisme et de la construction, L'aménagement des lotissements, O.P.U, Alger, 1999. P 27.

Dans l'urbanisme de détail, les prescriptions techniques sont édictées pour créer l'espace-rue dans les lotissements mais cet aspect parait insuffisant pour identifier l'espace en question.

Dans cette optique, et à travers les travaux de Kevin lynch sur la perception de l'espace , il semble que l'animation de l'espace-rue augmente en fonction de son contrôle par la population, ce qui peut contribuer à déterminer l'identité de cet espace.

A ce titre, des méthodes et des moyens doivent être formulés pour que cet espace soit mis en œuvre dans un souci permanent d'économie, d'efficacité, de sécurité et de qualité.

1-6) Les obligations du lotisseur:

Le permis de lotir porte obligation de la réalisation par le lotisseur, des travaux de mise en état de viabilisation du lotissement par la création :

- Des réseaux de desserte et de distribution du lotissement en voirie, en eau, en assainissement, en éclairage public, en énergie et en téléphone.
- D'aires de stationnement, d'espace vert et de loisir. (Voir article 20, du décret n° 91-176 du 28 mai 1991).

L'article 09-5 du même décret cité ci-dessus précise que la demande de permis de lotir doit être accompagnée d'un programme des travaux indiquant les caractéristiques techniques des ouvrages, réseaux et aménagement à réaliser, et les conditions de leur mise en œuvre, avec une estimation de leur coût, tout en précisant le cas échéant, les tranches de réalisation et leur délais.

L'article 58 de la loi 90-29 du 1er décembre 1990 précise les conditions de cession des lots et les prescriptions urbanistiques, architecturales et autres auxquelles devront satisfaire les conditions à édifier.

1-6-1) La viabilisation du lotissement:

Se sont tous les travaux exécutés par le lotisseur pour la mise en œuvre de l'espace-rue, et qui sont travaux de (A.E.U, A.E.P, E.P, chaussée et trottoir).

1-6-2) Le certificat de viabilisation:

La délivrance du certificat de viabilisation, relève de la compétence du président de l'A.P.C une fois que l'exécution des travaux de viabilisation et de mise en œuvre de l'espace-rue par le lotisseur sont achevés dans les délais et les règles déjà prescrits, conformément aux disposition du décret exécutif n° 91-176 du 28/05/1991 (voir article 20).

Il faut noter ici que le certificat de viabilisation est une pièce maitresse dans la publication du lotissement auprès des services de conservation foncière.

1-6-3) Le mode de financement des travaux de mise en œuvre de l'espace-rue

Suite au décret n° 90-405 du 22 décembre 1990, fixant les règles de création et d'organisation des Agences locales de gestion et de régulation foncière urbaine.

Vu l'article (09) du cahier de charges model, arrêté par le ministère de l'intérieur dans le circulaire n°56 du 16/02/1991, portant fixation des prix de vente par l'Agence foncière. A ce titre, les prix de cession et de vente, sont arrêtés sur la base du marché foncier, et des coûts de revient induites par l'exploitation de

l'Agence. C'est dans ce cadre, que les prix des travaux de mise en œuvre de l'espace-rue (chaussées et trottoirs), doivent êtres estimés au préalable (établissement d'un devis quantitatif et estimatif), et inclus dans les prix de revient du mètre carré (m^2) dans la vente des lots à bâtir.

1-7) L'antériorité de mise en œuvre de l'espace-rue:

Pour assurer aux piétons une réelle sécurité et rendre le trajet le plus plaisant possible, il est conseillé dans les études techniques relatives aux VRD, d'exécuter les travaux de mise en œuvre de l'espace-rue avant toute construction de bâtiments à usage d'habitation ou industriel, car ce type d'espace public n'a pas uniquement un rôle de circulation mécanique, il participe de façon importante à la perception de l'espace, et facilite la cohabitation des piétons et des voitures. A ce titre, le lotisseur est obligé à travers le permis de lotir, de concevoir l'espace-rue avant toute attribution des permis de construire.

2) L'espace-rue entre aspect théorique et aspect pratique:

2-1) Les responsabilités de l'acteur public:

L'espace-rue offre la possibilité à ceux qui régissent la ville de l'améliorer pour le mieux-être de ses usagers. Sa transformation permet d'agir sur les comportements de ses derniers, de favoriser la combinaison de pratiques multiples qui peuvent paraître contradictoires, et de diversifier les modes de déplacement.

Comme propriétaire de ce domaine public, la collectivité, par son représentant, et dès lors légitime pour agir sur les composantes de l'espace-rue (chaussée et trottoirs), et pour investir, réglementer, fiscaliser, contrôler, entretenir, inciter…etc, les attributions et les responsabilités de l'acteur public se déclinent sur plusieurs domaines qui interfèrent les uns sur les autres, et qui révèlent de la politique urbaine d'ensemble poursuivie par la collectivité.

Les champs de ces responsabilités doivent-être précisés, et tous sont nécessairement concernés, d'une manière ou d'une autre, pour gérer l'espace-public par excellence qui est l'espace-rue.

2-2) Les termes inhérents de l'espace-rue:

Dans ce point, on cherche à comprendre les aspects de dégradation de cet espace à travers quelques termes inhérents à l'espace-rue.

La dégradation est un système dans lequel se trouve l'espace-rue, sous l'effet du conflit de la circulation motorisée et la circulation piétonnière.

Le facteur prépondérant du processus de dégradation est la négligence de prendre en charge l'opération de mise en œuvre et de contrôle de cet espace par les collectivités concernés.

Cette dégradation se manifeste à travers les situations suivantes :

Selon les pratiques spatiales : Cette dégradation peut être appréhendée comme le résultat de l'appropriation intensive et mauvaise de cet espace par les usagers, et la carence dans son aspect physique et visuel.

Selon la situation sécuritaire : «la dégradation contribue à détériorer matériellement l'environnement et participe à l'émergence d'un sentiment d'insécurité »[(1)] .

Selon la gestion : la dégradation de l'espace-rue peut-être le résultat de « la dégradation des conditions de gestion, de l'entretien et de la maintenance de l'espace en question »[(2)].

[(1)] (Michel Bonetti, op.cit. 1988. P, 95).
[(2)] (M. Ouled Hocine, revue construire. Ed .Univ, Alger. 1987. P, 4).

2-2-1) La dégradation du corps de chaussée

La chaussée se compose techniquement de trois couches, de fondation, de base et de roulement. Dans l'absence d'un fonds utile, ou la volonté de réaliser les deux couches restantes (de base et de roulement), la chaussée sera constituée seulement avec une couche de fondation, cette dernière va subir une dégradation rapide, sous l'effet des précipitations, du manque de drainage et de l'usage intensif.

2-2-2) La dégradation du trottoir :

Pour remédier aux problèmes de conflits d'usages et de gestion, le trottoir doit être conçu en parallèle avec la chaussée. Sa dégradation est le résultat de plusieurs facteurs à savoir :

-L'appropriation du trottoir à travers un ensemble d'obstacles (rampes, murets, marches).

-Le stationnement des voitures sur le trottoir.

-La disposition de marchandises sur le trottoir sous forme d'étalage.

2-2-3) L'entretien de l'espace-rue :

L'entretien se résume dans les travaux qui visent à maintenir cet espace dans son état propre et fonctionnel sans changer son aspect physique ou son usage. Sur le plan sécuritaire « L'entretien courant est important d'une part, parce qu'il permet de maintenir certaines qualités de sécurité tel que visibilité, qualité esthétique de la chaussée et de trottoir, dune autre part, l'entretien est l'occasion de relever certaines anomalies tel que, obstacles ou mobiliers urbains créant des masques à la visibilité » [(1)] .

[(1)] T. Brenac, livre sécurité des routes et des rues, Edition : la voisier, Paris, 1992, P, 362.

2-3) Les pratiques spatiales de l'espace-rue:

2-3-1) La toponymie de la notion « pratique spatiale :

Dans les espaces urbains, la pratique spatiale a pris de l'intérêt comme mesure de transformation d'un espace urbain défini en tant que transfiguration physique en un espace investi, qualifié, produit et nommé, dans la plus part du cas, toutes ces actions aboutissent à un type d'appropriation de cet espace qui peut prendre la forme d'une pratique spatiale.

Dans cette optique, les rues héritées des villes anciennes gardent une polyvalence des activités et une richesse des pratiques spatiales qui leur sont liées, ce qu'était à l'origine de l'intérêt accordé à cet espace, en permettant à ce type de pratique de survivre, ce qui est disparue dans les rues des projets urbains de l'urbanisme moderne.

La réflexion sur la rue commerçante comme outil urbanistique pertinent pour la promotion des modes doux, est d'actualité, en rejetant tout type de conflit entre pratique passante, piétonnière ou motorisé, et pratique spatiale d'appropriation sous forme d'étalage de l'activité commerciale sur l'espace-rue.

2-3-2) Les différents types de pratiques de l'espace-rue:

Tandis qu'à la périphérie des villes, l'espace-rue ouvert est envahi par la circulation automobile au détriment des autres usages, dans les centres de villes les rues s'ouvrent à des pratiques diversifiées qui se résume comme suit :

-Les pratiques quotidiennes de déplacements (piétons et véhicules) : se définissent comme étant des pratiques ordinaires qui se répètent quotidiennement. A titre d'exemple, le déplacement pour besoins de courses, les déplacements vers les lieux de travail, la flânerie…etc.

-Les pratiques circonstancielles journalière : telles que, manifestations publics, politiques ou militaires, ou investissement de l'espace-rue par le public pour revendications et émeutes.

-Les pratiques circonstancielles nocturnes : durant les nuits du mois de ramadhan ou les nuits chaudes de l'été, l'espace-rue devient source d'animation à travers plusieurs pratiques, entre autres la pratique de l'activité commerciale.

-Les pratiques exceptionnelles : se sont des pratiques rares relatives aux évènements bien précis, généralement organisés ou conviés par les pouvoirs ou les collectivités locales.

2-3-3) rôle de la vocation commerciale dans la structure de la rue:

Le rôle de l'activité commerciale est prépondérant dans la structuration des espaces à caractère public, et notamment l'espace-rue, à travers une attractivité relative à l'existence d'un appareil commercial diversifie et spécialisé.

L'importance économique de cette activité est révélée par sa définition, comme étant l'achat ou la vente des biens ou de services, d'une part, et par son organisation, qui a été depuis toujours selon des itinéraires spécifiques et accessible par tous les citadins, d'une autre part.

Cette accessibilité est prouvée par l'existence au maximum de commerce au rez-de-chaussée des constructions, ce qui produit à l'espace-rue, un effet de cohabitation ornemental et doux entre les différentes pratiques.

En effet, cet aspect effectif est à l'origine de toute réflexion sur la rue à vocation commerciale.

Photo n°8s (scannée) : Une rue commerçante très animée dans le quartier château-rouge de la ville de Paris.

Source : De M. Jean TIBERI, Paris projet N° 32-33, imprimerie nouvelle, Paris 1998, page 153.

2-3-4) L'impact de l'activité commerciale intense et diversifié sur les pratiques spatiales de l'espace-rue:

L'importance et la mise en avant d'une rue par rapport à d'autres, sont fortement liées à la diversité de l'activité commerciale, qui attire le public. Ce caractère a toujours été de manifeste, et perpétuel dans les pratiques spatiales de la rue médiévale. En effet, l'urbanisme progressiste influencé par les consignes de la charte d'Athènes et l'administration qui tient un rôle de servitude à l'égard de cet espace, ont imposé sa détérioration.

Dans plusieurs villes du monde actuel, l'étalement de l'activité commerciale intensive sur l'espace-rue, comme type d'appropriation, est devenu un champ de réflexion de plusieurs chercheurs. Michel de Certeau dans son ouvrage intitulé

l'invention du quotidien, où il s'intéresse non pas à ce qui est utilisé mais à la manière de l'utiliser, non pas à l'espace-rue lui-même et ses territoires mais aux multiples pratiques qu'ils accueillent conjointement. Selon lui «ce type d'appropriation sous forme d'étalage sur l'espace-rue, est jugé comme pratique sauvage» [(1)] .

De sa part l'architecte urbaniste Lilia MAKHLOUFI. Elle cite «le commerce informel-illicite, déstructuré et non programmé, reconnu à son caractère aléatoire, entraînant une concurrence irrégulière et déloyale entre commerçants par des pratiques frauduleuses et malhonnêtes. Les trottoirs et les chaussées sont accaparés par les étalages de marchandises et de voitures stationnées. C'est une problématique de détournement puis de réappropriation des espaces publics qui se pose, mettant en évidence une image négative de la ville pour la municipalité» [(2)] .

Dans cette optique, il semble que l'espace-rue est devenu un enjeu de gestion et de mise en ordre des différentes pratiques, pour la collectivité et l'ensemble des acteurs en y concernés.

[(1)] (Michel De Certeau, Etditorial, espaces publics,n°346,Urbanisme, HTML ,Pris, 2006.
[(2)] Lilia MAKHLOUFI,Costantine:espaces publics et commerce informel,entre appropriation et détournement,htt//www.google.com/ tiré le 11/11/2006.

CONCLUSION

La gestion continue, et la maitrise des conflits d'usages et des pratiques d'appropriation de l'espace-rue, se résument dans l'importance donnée à toutes les phases relatives à l'étude, la réalisation et la mise en œuvre de cet espace.
Mis à part l'étude qui doit-être conforme aux normes techniques. La gestion de cet espace qui allie le processus de sa mise en œuvre, et ses différentes pratiques spatiales, est dépendante d'une réflexion globale et collective, qui sollicite la participation active de tous les acteurs urbains, car cette participation est la condition sine qu'à non de la réussite d'une telle démarche.

Pour définir les relations entre les différents acteurs concernés par l'espace-rue, la promulgation et l'application des textes de lois, précisants les responsabilités et les mécanismes d'une gestion conséquente de cet espace, sont indispensables. C'est dans ces conditions qu'on peut avancer à l'espace-rue une telle réussite.

Chapitre III : Etude globale sur la ville d'El-Eulma

Introduction:

Pour mettre en lumière l'état de fait de l'espace-rue dans la zone d'étude, il nous paraissait primordial de consacrer ce chapitre à l'étude du contexte climatique, socio-économique, urbanistique et spatiale dans lequel se trouve le lotissement du 20 Août dite "Dubaï".

Cet objectif ne sera atteint qu'à travers une étude globale sur la ville d'El-Eulma.

En plus des constatations que nous avons effectué sur le terrain, il nous fallut consulter le parcellaire du lotissement du 20 Août et les documents graphiques (plans) et écrits (Règlements) du P.D.A.U. de la ville d'El-Eulma afin de clarifier l'état effectif de l'espace en question.

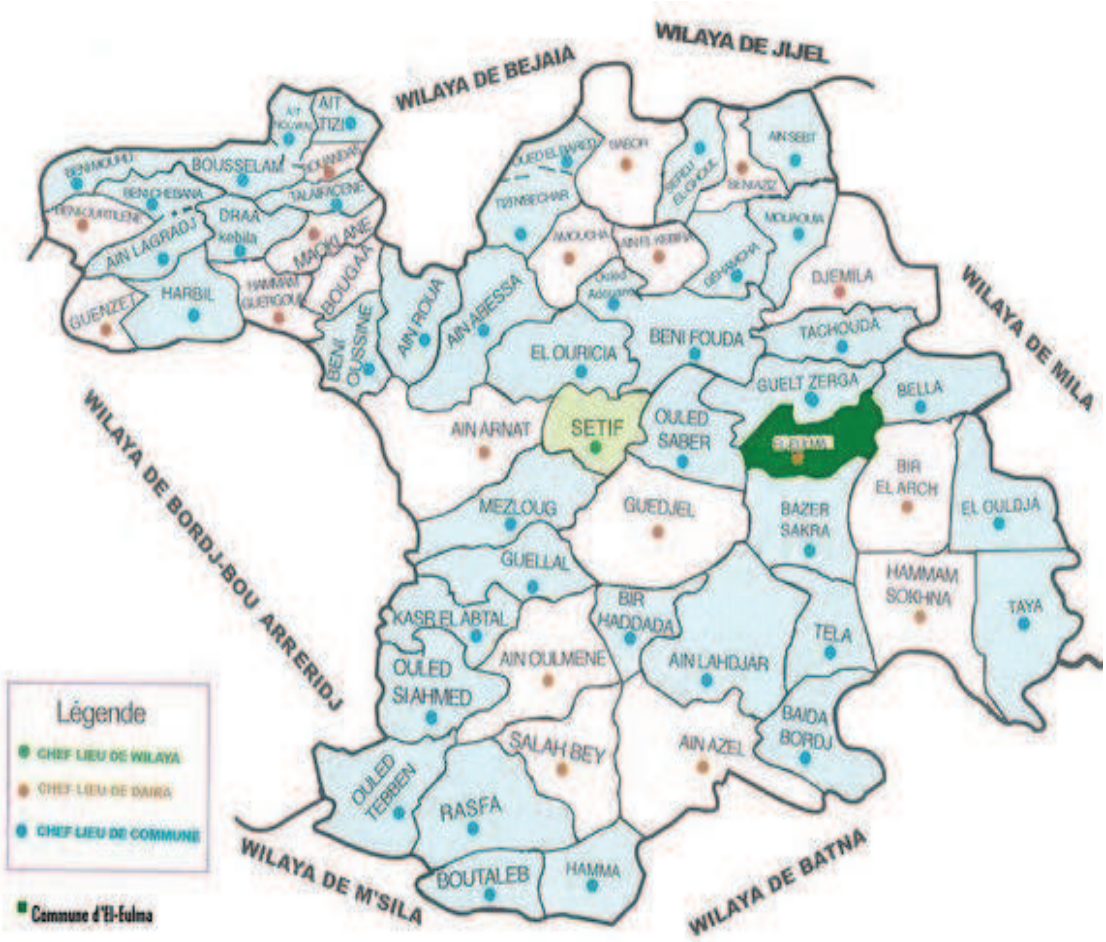
1) Situation de la ville :

La ville d'El-Eulma est située au centre du périmètre de la commune sur une artère, qu'est l'axe routier Est-Ouest reliant les deux villes importantes Alger-Constantine (RN 5), et, El-Eulma-Batna (RN 77)

En 1991, elle fut maintenir comme chef lieu de la daïra, actuellement elle s'étale sur une superficie de plus de « 1565 ha »[(1)] pour une population de plus de « 120.000 hab»[(2)]. Actuellement le nombre de population de la ville est estimé à «180.000 hab » [(3)]

[(1)] Centre d'étude et de recherche (P.D.A.U de la ville d'El-Eulma). Sétif 1998.
[(2)] Centre d'étude et de recherche (P.D.A.U de la ville d'El-Eulma). Sétif 1998.
[(3)] Bureau de recensement de l'A.P.C d'El-Eulma. Fev. 2008.

-Situation de la ville d'El-Eulma:



Ech 1/10000

2) Etude climatique:

La ville d'El-Eulma fait partie du climat méditerranéen à étage bioclimatique, semi aride et sous étage frais.

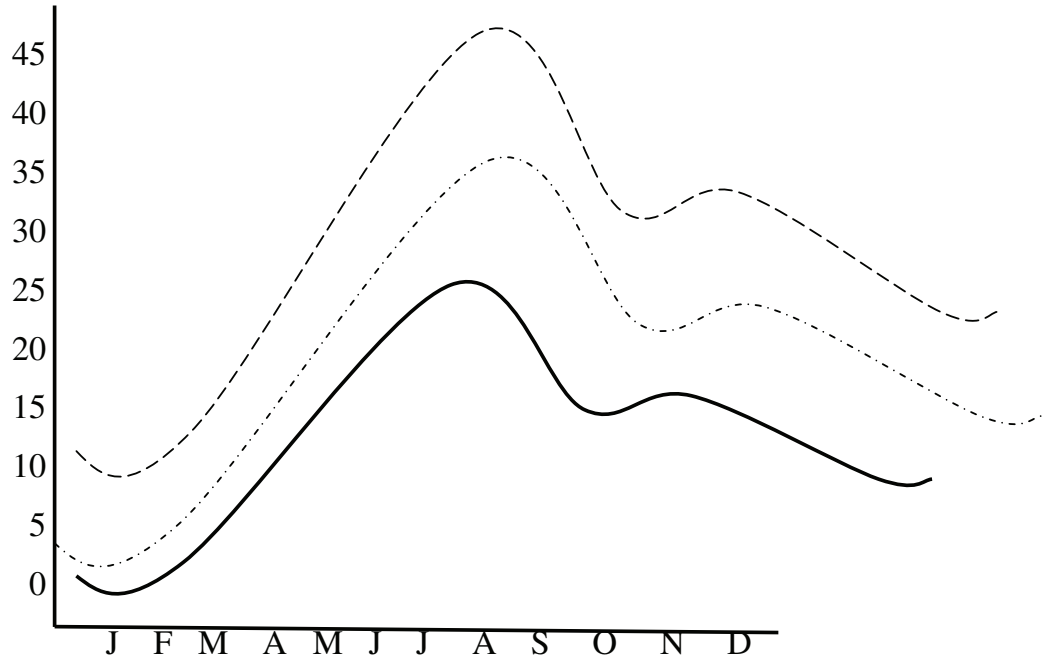
Les précipitations peuvent varier en moyenne entre 434 et 450mm avec une période sèche allant de Juillet à Août.

La température caractérise deux périodes distinctes :

- Une période chaude qui s'étend du mois de Mai à Septembre (max 33° en Août).
- Une période froide où les gelées sont à craindre allant du mois de Novembre au mois d'Avril.
- Les principaux vents sont, le Gharbi (vent froid) et le sirocco (vent chaud).

(voir graphe n°:01)

Graphe n° 01: Variation annuelle des températures



Source : C.E.R.U. PDAU de la commune d'El-Eulma, Sétif 1998.

Légende :

– – – – – – – – – Température Max

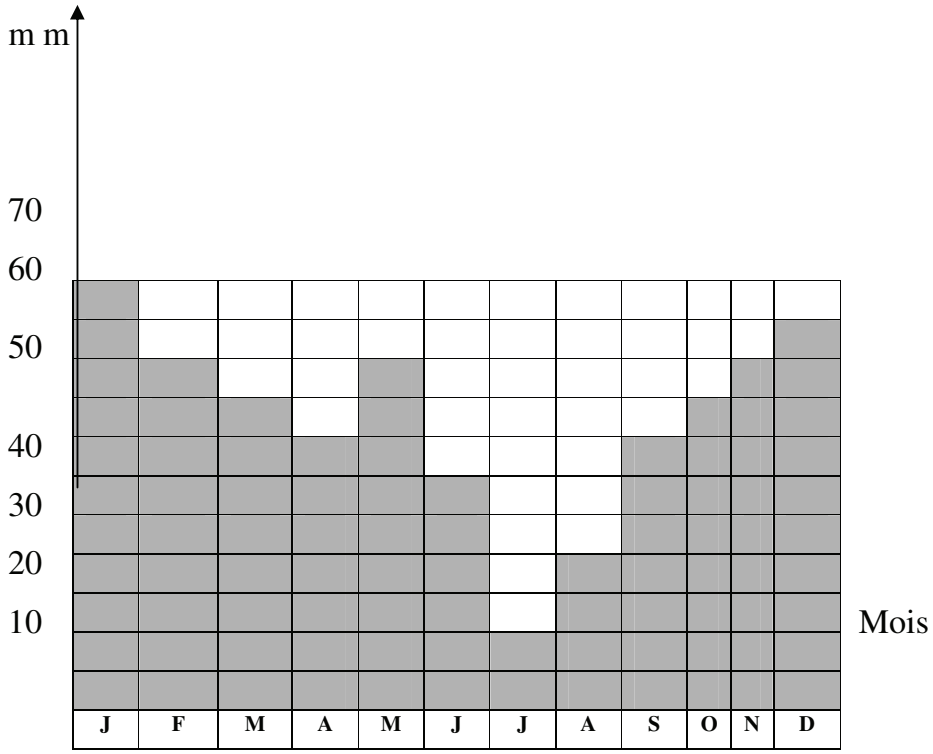
-·-·-·-·-·-·-·- Température Moyenne

_____ Température Mini

Les précipitations :

Les précipitations peuvent varier en moyenne entre 434 et 450mm, avec une période sèche allant de Juillet à Août.

Graphe n° : 2 : La précipitation durant toute l'année.



Source : C.E.R.U. (PDAU de la commune d'El-Eulma) Sétif 1998.

3) Etude socio-économique :

La commune d'El-Eulma abritait une population de plus de 120.000 habitants (4ème RGPH 1998).En 2007.

Tandis que la ville d'El-Eulma abrite 92% de la population, et regroupe la quasi-totalité des équipements existants de la commune.

Chapitre III : Etude globale sur la ville d'El-Eulma

3-1) La population :

La population actuelle de la ville a connu une évolution régulière durant la période coloniale. Ce n'est qu'après l'indépendance qu'elle commença a se stabiliser pour suivre une courbe ascendante sous les effets conjugués d'un taux de croissance naturel élevé, et d'un apport migratoire appréciable.

Tableau n° 01: Evolution chiffrée de la population.

ERE	Actes administratifs	Année de Référence	Population
COLONIALE	Décret de la commune mixte	1862	40 feux (500 personnes)
	Recensement colonial	1872	322 habitants dont 162 européens
	Recensement colonial	1905	6942 habitants dont 922 européens
	Dernier recensement colonial	1960	21234 habitants dont 891 européens
NATIONALE	Découpage administratif	1963	El-Eulma chef lieu de la daïra
	1ère Recensement national	1966	33.472 habitants
	2ème Recensement national	1977	50.758 habitants
	3ème Recensement national	1987	79.406 habitants
	Actualisation URBASE	1993	112.830 habitants
	Rapport statistique DPAT et prévision PDAU	2007	176.405 habitants

Source : C.E.R.U. (PDAU de la commune d'El-Eulma) Sétif 1998.

3-2) Emplois:

En ce qui concerne l'Emploi, et mis à part le secteur primaire (Agricole). Les deux autres secteurs (secondaire et tertiaire) se résument comme suit :

Tableau n° 02: L'emploi

Secteur	Nombre d'emplois	% de l'ensemble des emplois
Secteur secondaire	6707	33.33%
Secteur tertiaire	11911	59.19 % ≈ 60 %

Source : services A.P.C d'El-Eulma 2007.

3-3) Activités économiques:

En plus de la zone industrielle implantée au sud de la ville depuis 1976, El-Eulma dispose d'une grande zone d'activité, accentuant ainsi son attractivité surtout avec l'investissement privé. Avec la prolifération de l'activité d'échange commercial. La ville d'El-Eulma est devenue un centre économique important à l'échelle régionale et même nationale.

4) Etude urbanistique et spatiale:

L'emprise spatiale de la ville d'El-Eulma est évoluée à 1565 ha, occupant un site qui présente un relief favorable à son développement et des facteurs endogène (axes, équipements de bases…), qui peuvent servir de locomotive à son épanouissement.

4-1) Evolution spatiale de la ville d'El-Eulma :

Le développement spatial de la ville d'El-Eulma, à travers le temps est caractérisé par une extension démesurée, déclenché par plusieurs facteurs à savoir, l'exode rural, la mutation sociale et la prolifération de l'activité commerciale qui a fait de cette ville un pôle commercial important.

Tableau n° 03 : L'évolution spatiale de la ville

Période	Surface totale en ha	Evolution ha	Consommation Moyenne/an	Population	Ratio m²/hab	Remarques
Avant 1962	86	86	…	21234	40m²/hab	Habitant colonial, habitat dispersé
1962-1966	110	24	6 ha/an	33476	33m²/hab	
1966-1977	176	66	6.6 ha/an	50758	35m²/hab	Programme d'habitat et équipements
1977-1987	735	559	56 ha/an	79406	92m²/hab	Application programme (ZHUN) dans le PUD 78 et la création de la Z.I
1987-1993	1047	312	31.2 ha/an	102000	102m²/ha	Programme d'habitat (lotissement, habitat collectif, promotionnel et illicité)
1993-1998	1565	-	-	118.304	-	

Source : C.E.R.U. (PDAU de la commune d'El-Eulma) Sétif 1998.

Chapitre III : Etude globale sur la ville d'El-Eulma

4-2) Evolution historique de la ville d'El-Eulma :

Tableau n° 4 : Historique de l'évolution de la ville d'El-Eulma

Période	Les constructions de l'agglomération d'El-Eulma
1862-1900	Les quarante feux, les services des ponts et des chaussées, l'église et un bloc de bâtiment (la mairie, la justice, l'école).
1900-1906	En plus de constructions citées ci-dessus, des constructions nouvelles ont été réalisé, qui sont : - Commissariat de police. - Les docks. - La mosquée. - L'école maternelle. - L'usine électrique.
1919-1934	Mis à part la période (1900-1906) des constructions nouvelles ont été réalisé à savoir : le monument, le théâtre, la salle des fêtes, le bureau de poste et télégraphe. Le stade du club sportifs, l'école, un groupe scolaire et la gare.
1942-1953	Des nouveaux édifices ont été réalisé à savoir le marché couvert, la villa des médecins.
1962-1980	L'extension de la ville était relativement faible, mais à partir de la parution de la loi relative aux réserves foncières, l'évolution de la ville s'est intensifiée dans plusieurs directions.

Source : C.E.R.U. (PDAU de la commune d'El-Eulma) Sétif 1998.

Il est constaté, à travers la lecture historique de l'évolution de la ville jusqu'à 1962, que tous les constructions ont été réalisé sur la partie Sud de l'axe routier (Sétif-Constantine).

Chapitre III : Etude globale sur la ville d'El-Eulma

Chapitre III : Etude globale sur la ville d'El-Eulma

Chapitre III : Etude globale sur la ville d'El-Eulma

4-3) Différentes zones de la ville d'El-Eulma:

Le développement de la ville d'El-Eulma s'est effectué selon les directives du PDAU en plusieurs zones (voire tableau n°04)

Tableau n°04 ….les différentes zones constituantes la ville d'El-Eulma

Zone	Affectation de la zone
Z1.Z2……	Zone de centre ville ……..
Z3.A.B.C…….....	Zone de centralité …….
Z5……..	Zone tertiaire ……
Z6……..	Zone d'habitat collectif ……
Z7(A.B1.B2.C1.C2. D.E.F.G.H.I1.I2.K)	Zone d'habitat individuel …….
Z8.A.B.C.D……..	Zone d'habitat mixte (Individuel-Collectif)
Z4.A.B.C.D.E.F	Zone d'équipement collectif ……
Z10……	Zone industrielle ……..
Z9.A.B.C……..	Zone d'activité …….
Z16 à 20	Zone urbaine résidentielle ……

Source : C.E.R.U. (PDAU de la commune d'El-Eulma) Sétif 1998.

Chapitre III : Etude globale sur la ville d'El-Eulma

4-4) Voirie urbaine de la ville d'El-Eulma:

La ville d'El-Eulma est considérée actuellement comme un important carrefour d'échange commercial entre le Nord et le Sud, l'Est et l'Ouest.

Les prolongements de la RN5 et des chemins de wilaya et communaux au sein du tissu urbain constituent le principale réseau primaire de la ville, dont le rôle est d'assurer les liaisons inter-quartiers et de drainer le plus grand flux de circulation dans la ville.

En plus de l'étroitesse des trottoirs et l'inexistence de parkings et des aires de stationnement, la plupart de ses voix traversent la voie ferrée et constituent un bouchon de circulation lors de passage de train.

Cette état de fait accompagné d'une extension non maîtrisable et multidirectionnelle de la ville, avait intensifie le problème de circulation, ce qui a poussé les responsables locaux à créer un échangeur de la RN5 (Est-Ouest) dans la partie sud de la ville afin de minimiser l'intensité de circulation à l'intérieur de la ville.

Selon les services techniques de l'A.P.C d'El-Eulma, la plupart des opérations relatives aux revêtements des chaussées se sont limités dernièrement dans les grands axes de la ville et n'ont touché que 40%des dessertes des quartiers nouvellement crées, ce qui oblige les usagers de véhicules à éviter ses dessertes, ces derniers qui sont jugées impraticables.

Chapitre III : Etude globale sur la ville d'El-Eulma

5) L'espace-rue dans le lotissement retenu pour l'étude:

Notre étude va se consacrer à l'espace-rue dans le lotissement du 20 Aout, constitué de 426 lots et d'une surface de 24 ha. Appelé actuellement (Dubaï), et désigné par la zone ZH dans les documents cartographique et réglementaire du PDAU.

A ce titre, il est utile de donner un aperçu sur l'historique et les conditions réglementaires dans lesquelles a été crée le lotissement objet d'étude.

5-1) Genèse du lotissement:

Selon notre enquête auprès des services de l'A.P.C (Services des Propriétés communales et des affaires foncières). Le lotissement objet d'étude, a été crée par l'A.P.C d'El-Eulma en 1988 avec un parcellaire de 276 lots, dont l'origine de propriété de l'assiette foncière est domaniale. Cette situation a été régularisée par l'A.P.C conformément aux dispositions du décret n° 86-2 du 07 Janvier 1986, relatif à l'acquisition de la cession de la parcelle à bâtir, pour l'intégrer dans les réserves foncières de la commune.

Lors de l'apparition de la loi 90-25, et selon l'article 86, le lotissement est transféré au profit de l'Agence Foncière de la commune d'El-Eulma, et qui va subir par suite une densification en augmentant le nombre de lots à 426 lots.

En date du 02 Novembre 1993, le lotissement est soumis à une publication auprès de la conservation foncière sous le n°47, livre n° 158.

Chapitre III : Etude globale sur la ville d'El-Eulma

5-2) Position du lotissement par rapport à la ville d'El-Eulma:

L'accès au lotissement du côté Est, est assuré par plusieurs pénétrantes qui débouchent sur une voie intra-urbaine (Prolongement de la RN5 dans la ville) qui mène à son tour vers la gare routière, cette dernière s'ouvre sur une grande placette autour du quelle s'articule l'ensemble des voies desservants la ville.

De la même importance se caractérise le débouché Sud de l'ensemble des pénétrantes au lotissement du 20 Aout (Dubaï) à partir du prolongement de la RN5 dans la ville.

Pour cela vient s'ajouter l'activité commerciale intense et diversifiée qui se pratique dans l'espace-rue, et qui constitue un élément attractif des flux des différentes directions. C'est probablement cette situation particulière qui renforce l'intérêt de l'espace-rue étudié dans le lotissement du 20 Aout, et par conséquent la position considérable du lotissement dans la ville d'El-Eulma.

5-3) Viabilisation du lotissement:

Les travaux de viabilisation (A.E.P,A.E.U,E.P) ont été effectué par l'Agence Foncière, sauf les travaux de revêtement de la rue, qui sont restés sans réalisation jusqu'à la fin de l'année 2006, où l'A.P.C a pu engager un montant de 14.648.376.60DA afin de revêtir la chaussée, d'une surface de 36620,94 m² soit 0.57% de la surface totale des chaussées en béton bitumineux avec une participation de la moitié des propriétaires estimée à plus de 20 % du montant engagé.

On signale que les trottoirs n'étaient pas pris en charge par l'A.P.C dans cette opération.

Tableau n° 05: Etat actuel des chaussées et des trottoirs dans le lotissement 426 lots (20Aout)

Espace	Surface Totale en m²	Surface revêtue en m²	Type de revêtement	observations
Chaussées	63850	36620.94	Béton bitumineux	57.35% de la surface totale de la chaussée revêtue. Source de financement : budget communal avec un montant de 14.648.376.60 DA et une participation des propriétaires estimée à plus de 20 % du montant engagé.
Trottoirs	15962.50	7183.12	Dallage en béton	45 % de la surface totale des trottoirs revêtés. Source de financement : propriétaires et locataires.
Aires de stationnement	00	00	-	Inexistantes
Parkings	00	00	-	Inexistants

Source : Enquête sur terrain et entrevue avec service de suivi de l'A.P.C d'El-Eulma

CONCLUSION :

Pour conclure ce chapitre, il est intéressant de présenter, ce qui est constaté dans le rapport du PDAU sur la croissance de la ville et sa voirie urbaine, et qui se résume comme suit :

Le développement multidirectionnel et la croissance déstructurée du tissu urbain de la ville ont fait apparaître cette dernière comme un ensemble amorphe composé de plusieurs parties distinctes, et que cet état de fait est la conséquence logique de la non maitrise des mécanismes de la gestion du foncier et de la mauvaise gestion urbaine.

Pour remédier à ces problèmes, certain nombre de solutions sont envisagés dans le rapport du PDAU à savoir :

- La requalification des quartiers anciens et spontanés qui peuvent servir comme une force motrice à tout développement futur.
- L'application des scénarios de développement accompagnés de modèles d'aménagement exprimé dans le PDAU, peut aider dans la maitrise de tous les types d'extensions urbaines.

En ce qui concerne la voirie urbaine, il est signalé dans ce rapport que les prolongements des routes nationales, chemins de wilaya et chemins communaux, au sein du tissu urbain, sont les principaux constituants du réseau primaire de la ville. La plupart de ces voies traversent la voie ferrée et constituent lors de passage de trains, des bouchons de circulation. Ces voies primaires dont le rôle est d'assurer les liaisons inter-quartiers et de drainer le plus grand flux de circulation, débouchant au niveau de la RN5, mais leur interruption au niveau de la RN5 constitue un handicap à un développement urbain harmonieux de la ville.

Cet état de fait, crée un blocage entre véhicules et piétons du à l'étroitesse des espaces piétons, aux manques d'aires de stationnement le long des voies principales et l'inexistence de parkings.

Il été constaté également que la circulation est devenue très difficile durant les heures de pointes, et en particulier le jour du marché hebdomadaire au niveau du centre ville, et généralement le long de la voie principale (ex. RN5) et les voies qui sont en parallèles.

Sur le plan économique, il est évident à travers ce qu'est développé que l'activité commerciale a pris l'ampleur à l'égard des autres activités, ce qui a fait de la ville d'El-Eulma un pôle commercial dans l'Est Algérien.

Chapitre IV : Etude de la structure urbaine et des pratiques spatiales

Introduction:

Après avoir fait une étude globale sur la ville d'El-Eulma dans le troisième chapitre, il parait utile de circonscrire la zone d'étude pour mieux entamer le quatrième chapitre, tout en construisant un cadre d'observation qui s'appuie sur la définition opérationnalisée de la problématique de recherche, et des concepts qui se sont dégagés à partir de nos hypothèses précédemment fixées.

A ce propos, nous allons étudier la structure urbaine et les pratiques spatiales constatées de l'espace-rue dans la zone d'étude afin d'éclaircir son état de fait, et par conséquent mieux l'approcher.

1) la structure urbaine de la zone d'étude:

1-1) Cadre bâtis :

1-1-1) Surface :

Le lotissement appelé Dubaï est constitué initialement de 276 lots (voir genèse du lotissement) et densifié à 426 lots. Ce lotissement est situé à l'Ouest de la ville d'El-Eulma sur un terrain désigné par la zone ZH dans le PDAU de la commune d'El-Eulma, il s'étend sur une superficie de 24 hectares.

Situation : La zone d'étude est limitée par :

- Au Nord par la zone 16 et la zone 7G.
- Au Sud par la pénétrante de l'exe RN5.
- A l'Est par la zone 4A et la zone 7E.
- A l'Ouest par la zone 16.

1-1-2) Types de constructions :

Mis à part les équipements (EFE. Protection civile et AMC), l'assiette foncière est attribuée aux bénéficières pour construire des habitations individuelles. Mais d'après les visites que nous avons effectué sur les lieux nous avons observé que la plupart des constructions sont en (R+3), dont le rez-de chaussée est pratiquement réservé au commerce en laissant uniquement l'accès à l'étage à travers la cage d'escalier. Les trois autres niveaux sont conçus pour habitations.

La qualité technique de ces constructions est satisfaisante. Elles sont réalisées en dur avec des façades généralement agrémenté par des éléments architecturaux, constituants leur décoration.

Photo n° 08 : Types de constructions dans le lotissement du 20 Aout

Source : Etablit par l'auteur 2007

Photo n° 09 : Façade urbaine qui donne sur la placette de la gare routière.

Source : Etablit par l'auteur 2007.

1-1-3)Etats actuels des constructions :

Après notre enquête auprès des services concernés de l'A.P.C (Services des propriétés communales et des affaires foncières), nous avons constaté que la majorité des constructions ont été réalisé dans la fin des années 1988 et début des années 1990, en utilisant des matériaux de remplissage (parpaing et briques à trous) et des éléments décoratifs avec un taux d'avancement dans la réalisation estimé à 95%, ce taux considéré élevé est la conséquence logique des prix de location des fonds de commerces qu'est arrivé à 4000 DA/m² (selon un commerçant), et qui était le facteur essentiel dans l'achèvement de la plus part des constructions.

Photo n° 10: Façades achevés à 100%

Source : Etablit par l'auteur 2007.

Photo n°11: Façade non achevée

Source : Etablit par l'auteur 2007.

1-1-4) Types de façades :

La lecture urbanistique des façades nous a montré qu'il y a une discontinuité évidente dans le traitement qui ne respecte pas le rythme déjà existant.

A ce titre, nous avons constaté que certaines constructions ont crée des effets de rupture dans le paysage urbain existant soit par le rythme de leurs percements –en particuliers les baies et les balcons horizontaux- soit par saillies accusés en façades, soit encore par l'utilisation de matériaux comme le verre réfléchissant, la pierre agrafée ou de parement, ou les enduits au ciment gris, soit encore par l'emploi de couleurs agressives et la faïence colorée, ce qui est traduit dans l'absence d'une lecture d'identité et de continuité urbaine. Mais l'ouverture de ces façades sur l'extérieur est relativement importante, vis-à-vis l'animation de l'espace-rue.

Photo n°12 : L'utilisation du verre Réfléchissant dans les façades

Photo n°13 : L'utilisation de la faïence dans la façade

Source : Etablit par l'auteur 2007.

1-1-5) Forme des lots et des îlots :

Les îlots constituants le lotissement sont produits par un découpage généralement orthogonal, ce qui est traduit par leur formes rectangulaires évidentes, mais la limite sud de la zone d'étude en donnant sur la gare routière est constitué d'un axe courbe, le long de ce dernier sont étirées les parcelles en façade urbaine en produisant des ilots en formes irrégulière ce qui induit à conclure que les ilots ne sont pas tous identique, et leurs dimensions sont variables avec des longueurs de 50 à 190m et des largeurs de 25 à 60m.

Le découpage de l'ilot en lots obéit à un principe que chaque lot est tracé à la perpendiculaire de la rue, avec une forme généralement rectangulaire et une surface qui varie entre 200 et 300m².

Chapitre IV : Etude de la structure urbaine et des pratiques spatiales

1-2) Cadre non bâtis

1-2-1) Maillage et axes structurants

La première lecture du plan parcellaire du lotissement 426 lots, désigne qu'il est fait selon un tracé en damier irrégulier, traversé au milieu du Nord-Ouest au Sud-Est par un axe orthogonal de 450 mètres de longueur et de 30 mètres de large, ce dernier a été préservé comme servitude pour la ligne électrique de moyenne tension existait, et qui est actuellement déplacée. Cet axe devise la zone d'étude en deux parties, ce qui donne une discontinuité dans sa maille viaire. L'intersection des dessertes orthogonales avec l'axe du milieu, donne naissance à des ronds points non aménagés. Malgré l'existence de trois axes plus importants constituants les limites (sud, Sud-Est et Nord-Ouest) de la zone d'étude, et quelques équipements périphériques, on peut révéler la carence d'une certaine unité de voisinage ou de repère autour du quelle peut s'articuler la maille viaire et par suite l'ensemble des unités constituants le lotissement.

Chapitre IV : Etude de la structure urbaine et des pratiques spatiales

Photo n°14: Axe central très convoité.

Source : Etablit par l'auteur 2007.

Photo n°15 : La limite Nord-est (double voies)

Source : Etablit par l'auteur 2007.

Photo n° 16 : Limite Sud donnant sur la gare routière

Source : Etablit par l'auteur 2007.

1-2-2) Les types de rues existantes selon leurs vocations.

Mis à part la classification qui fait distinguer trois catégories de rues suivant leurs fonctions à savoir :

Les rues primaires ; secondaires et tertiaires. Une deuxième classification qui distingue trois types de rues selon leurs vocations et qui sont : la rue commerçante, résidentielle et passante.

Dans notre recherche nous nous alignons à cette dernière classification qui concorde avec l'aspect commercial de l'espace-rue dans la zone objet d'étude.

A ce titre, et suivant la répartition, l'intensité et le type de l'activité commerciale dans cet espace, il semble qu'on peut discerner une classification primaire de l'ensemble de rues existantes au niveau de la zone d'étude.

Partant de la limite Sud-Est de la zone d'étude qui donne sur la placette de la gare routière et qui s'achève par une façade urbaine dont l'activité commerciale est prépondérante à 100% au rez-de chaussée, entre habillements et drogueries générales. Avec un étalage de ce type de marchandise sur des surfaces importantes du trottoir, ce qui rend ce type d'espace impraticable et oblige les piétons à marcher sur la

chaussée en mettant leurs vies en péril à cause du risque d'accidents qui demeure important.

A partir de la limite Sud-Est qui donne sur la gare routière, l'ouverture sur la ville est constituée de trois pénétrantes dont l'activité commerciale est frappante et forme le décor immédiat à travers ces dessertes commerciales, mais l'étroitesse du trottoir et l'étalage des marchandises ne permettent pas de séparer aisément flux motorisés et flux non motorisés, ce qui rend difficile de passer d'un trottoir à l'autre et ne favorise pas un dynamisme commercial.

L'axe qui traverse la zone d'étude au milieu à partir de la limite Sud vers la limite Nord est constitué d'une double voies de 30m de large, convoitée par des piétons qui sont également très nombreux et mêlent habitants et passants, attirés par la diversité de marchandise mais de moins en moins en allant vers la limite Nord, l'intensité de cette activité devient faible suite aux travaux inachevés de la plus part des constructions

La majorité des rues restantes ont pour vocation beaucoup plus résidentielle que passante.

Photo n°17: Rue large passante et résidentielle (double voie)

Source : Etablit par l'auteur 2007

Photo n° 18 : Desserte commerciale

Source : Etablit par l'auteur 2007

1-2-3) Articulations des rues avec l'ensemble de la ville:

L'inexistence de places ou placettes à l'intérieur de la zone d'étude a fait que l'articulation de l'ensemble de rues dans la zone d'étude se résume dans les dessertes commerciales constituent par les pénétrantes Sud qui s'articulent autour de la placette de la gare routière, cette dernière qu'est l'élément fondamental et structurant dans l'animation de ces pénétrantes et dans leurs articulation avec l'ensemble de la ville.

1-2-3) Articulations des rues avec l'ensemble de la ville:

L'inexistence de places ou placettes à l'intérieur de la zone d'étude a fait que l'articulation de l'ensemble de rues dans la zone d'étude se résume dans les dessertes commerciales constituent par les pénétrantes Sud qui s'articulent autour de la placette de la gare routière, cette dernière qu'est l'élément fondamental et structurant dans l'animation de ces pénétrantes et dans leurs articulation avec l'ensemble de la ville.

1-2-4) La forme de l'espace-rue

La morphologie de la zone d'étude est structurée par l'orthogonalité du tracé, et la régularité du maillage à travers un réseau viaire, autour duquel s'articulent les éléments bâtis formants un sillon structuré par deux parois de façades et un espace physique qu'est l'espace-rue.

La revitalisation de l'activité commerciale et la mise en valeur des traitements des devantures et des étals non abusifs, renforcent l'aspect formel de cet espace et portent une marque non négligeable au niveau de sa physionomie.

1-2-5) le rapport : hauteur/largeur de la rue.

Dans notre cas d'étude, la hauteur minimal de rez-de chaussée est plus de 3,5mètres, de manière à favoriser l'implantation de commerce et faciliter l'usage des locaux ce qui donne une continuité d'aspect des façades commerciales.

L'attrait de l'espace-rue tient pour parti à la façon dont sont occupés les rez-de chaussées et l'étalage de marchandise à l'extérieur des locaux.

Dans les lotissements résidentiels, le plus souvent, la hauteur verticale maximale (H) des façades sur une rue doit répondre à la formule H=P+2, P (Le prospect) étant égal à la largeur de l'espace-rue.

Dans notre cas d'étude nous avons constaté que cette relation directe entre la largeur de l'espace-rue en question et la hauteur verticale des façades a été relativement conservée.

Photo n° 19 : Rapport hauteur/largeur

Source: Etablit par l'auteur 2007.

Photo n°20: Le prospect de l'hauteur

Source: Etablit par l'auteur 2007.

1-2-6) Etat actuel de l'espace-rue.

Suite aux observations relatives au réseau de voirie, effectuées lors des visites de la zone d'étude, et après avoir fait l'analyse spatiale de ce réseau, nous sommes arrivés à conclure l'état actuel de l'espace-rue dans les points suivants

- L'inexistence des aires de stationnement et des parkings.

- Le mauvais état de la moitié du surface de la chaussée estimée à 27229.06m² non revêtue et présente des nids de poule causés par la stagnation des eaux combinée avec une circulation motorisée forte.
- La surface du trottoir revêtue par les propriétaires est estimée à 45% de la surface totale de l'espace trottoir, exécuté en béton de qualité maigre et non uniforme.
- La surface non revêtue du trottoir est estimée à 8779.38m² et constitue pour les commerçants un endroit idéal pour se débarrasser des emballages de leurs marchandises.

A cet effet, il semble que l'état dégradé du trottoir est loin d'être une préoccupation majeure des commerçants, le seul problème pour eux c'est bien le stationnement, cet état de fait, renforcé par l'étalage excessif constitue un vrai obstacle pour la circulation piétonnière et mécanique à la fois, et considéré comme conséquence logique d'une gestion non maîtrisable.

Photo n° 21 : Etat actuel du trottoir

Trottoir non revêtu constitue un endroit pour se débarrasser des emballages, faisant un obstacle devant la circulation piétonnière (une pratique sauvage de l'espace-trottoir).

Source : Etablit par l'auteur 2007.

Photo n° 22 : Etat actuel de l'espace-rue

Etat dégradé de la chaussée et présente des nids de poule avec un étalage excessif sur ce trottoir.

Source : Etablit par l'auteur 2007.

1-2-7) Participation des propriétaires dans le revêtement de la chaussée.

Suite aux entretiens qui ont été mené auprès des services concernés de l'A.P.C d'El-Eulma, il est intéressant de signaler que les bénéficières de ce lotissement ont commencé de construire leurs maisons au début de l'année 1990, sans tenir compte de la viabilisation qui devrait être réalisé avant toute autorisation de construire.
Cet état de fait est justifié par les sources de financement minimes ainsi que les exigences et les priorités de développement local qui ont fait que la mise en œuvre de l'espace-rue demeure parmi les derniers soucis des responsables locaux.

L'hypertrophie de l'activité commerciale dans la zone d'étude, et les revenus importants de fiscalités accompagnés d'une demande exigeante de la part des propriétaire pour le revêtement de l'espace rue, ont fait que les responsables de l'A,P,C d'El-Eulma pouvaient engager un montant de 14,648,376,60 soutenu par une participation des propriétaires estimée à huit-millions de dinars,(soit 40,000,00 pour ceux qui occupent la totalité de rez-de chaussée) afin de revêtir l'espace en question.

C'est dans ces circonstances et qu'à la fin de l'année 2006 que les travaux de mise en œuvre de la première tranche de l'espace-rue ont été réalisés.

1-2-8) l'entretien et la propreté de l'espace-rue

Suite aux discussions que nous avons fait avec les différents organismes (S.T.P Daïra, services d'hydrauliques) qui peuvent intervenir dans la gestion de l'espace public, nous avons constaté que dans le processus de gestion de l'espace-rue, plusieurs acteurs entre en scène, par foie en position de rivalité et dont les responsabilités ne sont pas toujours clairement définies.

Les services de l'A.P.C concernés par l'entretien et le nettoiement de la chaussée et du trottoir signalent que l'état actuel abîmé de ces espaces résulte de plusieurs problèmes qui entravent le processus de leur gestion à savoir :

- L'affectation d'un montant prévisionnel insuffisant dans le budget communal dans un bit d'assurer un minimum d'entretien relatif aux différentes dégradations qui peut avoir l'espace rue, tel que nid de poule ou décollement du corps de chaussée.
- Le nombre statique des éboueurs de la commune qui ne peuvent pas faire face aux besoins croissants d'une ville dynamique comme El-Eulma. Cette dernière qui a commencé de s'accroitre dans ces dernières années sans cesse et dans toutes les directions accompagnées d'une croissance démographique importante, cet état de fait rend difficile de maitriser la gestion de l'espace en question.

Ce dernier qui doit-être le même en qualité d'entretien et de propreté sur tous les quartiers de la ville. Ainsi Cette dernière doit s'investir sur cet espace dans une zone résidentielle ou mixte, comme sur un quartier du centre ville, dans la mesure du possible, de manière à réaliser une continuité de conception de l'espace-rue dans toute la ville et conforter ainsi l'appartenance de la zone d'étude à l'ensemble de la ville.

Puisque l'espace-rue appartient en premier lieu aux résidents, dont leurs immeubles constituent les deux parois de cet espace, il semble que la grande réussite

de la pratique de gestion, c'est d'avoir formé un milieu d'acteurs dont les propriétaires font partie, cela peut rendre facile d'assurer un minimum d'entretien et de nettoiement pour ce type d'espace public par excellence.

2) Les pratiques spatiales constatées de l'espace-rue dans le lotissement :

2-1) La structure commerciale de la rue dans le lotissement du 20 Aout (Dubaï).

Dans l'historique des établissements humains, l'activité commerciale dans l'espace-rue a été présente sans cesse, depuis la rue médiévale jusqu'à nos jours, mais son évolution a toujours été subordonnée d'une législation en la matière.

Dans certaines villes du monde, les législateurs sont arrivés à instaurer un code de la rue pour leurs villes, afin que l'activité commerciale et les différents usages de la rue soient bien structurés.

En Algérie, la loi de commerce promulgué en date du 26/09/1975 dans une conjoncture économique et politique propre à cette époque, est devenu caduque avec le développement accéléré de l'activité commerciale dans une économie à tendance de devenir libre.

A cet état de fait, il fallait attendre jusqu'à l'année 2004 pour qu'une loi sous le n° 04-08 en date du 14/08/2004 soit promulguée relative aux conditions d'exercices des activités commerciales.

Dans notre cas d'étude, et suite à notre enquête sur le terrain, nous avons constaté que, la non application stricte de la loi n° 04-08 citée ci-dessus, en particulier les articles 20,26,28 et 30 relatifs à l'organisation de la pratique de l'activité commerciale et le contrôle de cette dernière, a fait croitre ce type d'activités dans les constructions nouvellement crées ou qui sont en cours de réalisation, où chaque rue s'est spécifie dans un seul type de commerce par lequel elle porte son nom.

La généralisation de l'activité commerciale sur toutes les surfaces de l'espace à caractère domestique qu'est le rez-de-chaussée et la succession d'étalage de marchandise sur une rue proportionnée de largeur moyenne de 10m ont fait de cette dernière dans cette zone mixte, l'espace de l'activité commerciale par excellence.

A ce titre, il était évident de signaler que la structure commerciale est caractérisé par la dominance de trois types de commerce à savoir ; les articles d'électro-ménagers, de ménages et d'ameublements et les produits d'habillements et de textiles, (voir tableau ci-après).

Ces aspects ont contribué à la formation d'une structure commerciale au niveau de l'ensemble de ses espaces-rues, mais l'intensité du conflit d'usage et l'étalage excessif ont été et demeurent la conséquence fâcheuse d'une rupture entre cette structure commerciale caractérisant l'espace en question et l'image urbaine qui doit y avoir.

Photo n° 23 : Une rue proportionnée de largeur de 10m avec un étalage sur chaussée.

Source : Etablit par l'auteur 2007.

Photo n°24 : Succession d'étalage de marchandise sur la chaussé.

Source : Etablit par l'auteur 2007

2-2) Types de commerces existants et leur répartition :

Suite aux recensements que nous avons effectués sur la zone d'étude, nous somme arrivés à déterminer le type et le nombre de commerces qui existent et qui sont comme suit :

Tableau n°7: les types de commerces.

L'espace-rue	Type de commerce	Nbre	Observation
Pénétrante centrale	-Articles variés. -Commerces multiples. -Cosmétiques. -Opticien (Vente lunette). -Produits artisanaux	18 65 09 05 06	Dominance du commerce multiple avec 63.1%
Pénétrante Nord	-Articles de ménages et de décors. -Restaurant à l'étage. -Produits artisanaux.	102 02 05	Dominance du commerce d'articles de ménagers avec 93.57%
Double voie	-Electro-ménagers. -Ameublements. -Restaurants (01 à l'étage). -Cafétéria. -Quincaillerie.	214 15 03 02 01	Dominance du commerce d'électro- ménagers avec 91.06%
La rue qui donne sur la gare routière	-Electro-ménagers. -Habillement -Quincaillerie. -Vente chaussures. -Cafétéria. -Restaurant	21 19 03 04 02 01	Primauté du commerce d'électro-ménagers et habillement avec un rapprochement du reste de commerces en qualité de détaillants
1ère transversale (Nord-Sud)	-Produits d'habillement. -Cafétéria. -Vente jouets.	95 01 10	Dominance du commerce de produits d'habillement avec 89.62%
2ème transversale (Nord-Sud)	-Produits de décors	102	Exclusivement en produits de décors à 100%

Source: Etablit par l'auteur 2007.

Ce tableau exprime la vocation commerciale explicite de toutes les rues qui existent dans la zone d'étude.

2-3) L'impact de l'extension de l'activité commerciale sur les autres rues du lotissement 20Aout

Malgré l'évolution actuelle des modes de vie et les formes de travail dans un sens favorable aux commerces de proximité, nous avons constaté que ce type de commerce soit alimentaire ou de service, est minime dans la zone d'étude par rapport aux autres types de commerce, et se résume dans les services de restaurations qui sont généralement affectés à l'étage afin de préserver la surface du rez-de chaussée au commerce de détail ou de gros.

Cet état de fait, résulte de la vocation commerciale de l'ensemble des pénétrantes Est de cette zone mixte. A ce titre, il était évident de signaler que l'évolution de la structure commerciale de la pénétrante Ouest de la ville à partir de la RN5 (Alger-Constantine) a eu un impact sur la structure commerciale de son prolongement dans la ville, et dénommée la rue du 1er Novembre, entre autres, sa partie qui donne sur la placette et le parking de la gare routière, et qui est presque totalement affectée à deux types de commerces importants, celui de l'habillement et de l'électro-ménagers. Cette partie constitue actuellement le point de départ de deux pénétrantes de la zone d'étude, et qui se pourvoient d'une activité commerciale très dense et d'une variété de marchandise très importante.

Pour renforcer cette structure commerciale, elle vient de s'ajouter une double voie qui traverse la zone d'étude de l'Est vers l'Ouest et qui semble alors se tourner d'avantage vers une activité commerciale à tendance à la spécialisation en produits électroménagers, et qui vient aussi compléter ceux des deux pénétrantes.

En effet, l'aspect de la pratique spatiale de cette activité est aussi indifférent de celui de ces derniers malgré la largeur de 22m de cette double voie qui constitue aux usagers le seul espace pour garer leurs véhicules.

De ce fait, et mis à part la circulation passante des piétons, la fréquentation de cette dernière est caractérisée par un type de flux constitué d'acheteurs et de vendeurs à la sauvette en occupant presque la totalité de cet espace et lui procurant un aspect dynamique à caractère très encombrés.

Les entretiens que nous avons fait avec des locataires des fonds de commerces qui existent sur les façades des trois pénétrantes, nous ont convaincu de la valeur commerciale de ces locaux dont les prix de location sont arrivés dans certains cas à plus de 200.000.00DA/mois.

La saturation de ces pénétrantes en activité commerciale et l'évolution de cette dernière, ont obligé les nouveaux commerçants de chercher les locaux de commerces dans les constructions de proximité, ce qui a contribu dans l'extension de ce type d'activité sur les débouchés des pénétrantes à partir de la gare routière et les rues transversales de la zone d'étude.

Tous ces éléments, cités ci-dessus ont eu leur impact conséquent sur ce type d'espace public et sur ces pratiques spatiales qui nous semblent irrégulières et qui ne cessent pas de prendre de l'ampleur.

Photo n° 25 : Locaux récemment aménagés pour le commerce.

Source : Etablit par l'auteur 2007.

Photo n° 26 : Rue à tendance de devenir commerçante

Source : Etablit par l'auteur 2007.

2-4) L'impact de l'activité commerciale sur l'aspect architectural des façades :

Le commerçant est l'un des acteurs principaux dans la dynamique urbaine. Ses activités commerciales et l'essor économique de la ville sont la source de rentes qui ont leur impact positif et conséquent sur la physionomie globale de la ville.

A ce titre, il était évident de constater dans la zone d'étude l'apport de l'activité commerciale sur le traitement intérieur des rez-de-chaussées réservés carrément au commerce et par suite sur l'aspect architectural des façades.

Qu'il soit propriétaire ou locataire, détaillant ou grossiste, le commerçant n'hésite pas à doter son magasin avec une belle enseigne, mais l'étalage extérieur de marchandises sur l'espace-rue a fait que ces enseignes qui jalonnent les façades perdent leur attractivité comme lèche-vitrines accueillantes.

Les gains de commerce de gros et les prix excessifs de location ont eu leur impact sur le traitement des façades à travers :

- L'utilisation des éléments décoratifs variés dans la construction des balcons et des loggias.
- L'utilisation des verres opaques comme murs de façades dans quelques constructions.
- Le nombre d'étages qui atteint le deuxième étage et plus dans la majorité des constructions.
- L'aspect hétérogène des couleurs et des matériaux utilisés dans les façades
- Les travaux intérieurs inachevés du deuxième et du troisième niveau dans la plupart des constructions.

Tous ces facteurs constituent un décor en mosaïque des deux parois de l'espace rue.

Photo n° 27 : façade en vitre opaque

Source : Etablit par l'auteur 2007.

Photo n° 28 : Utilisation des éléments décoratifs variés dans la façade

Source : Etablit par l'auteur 2007

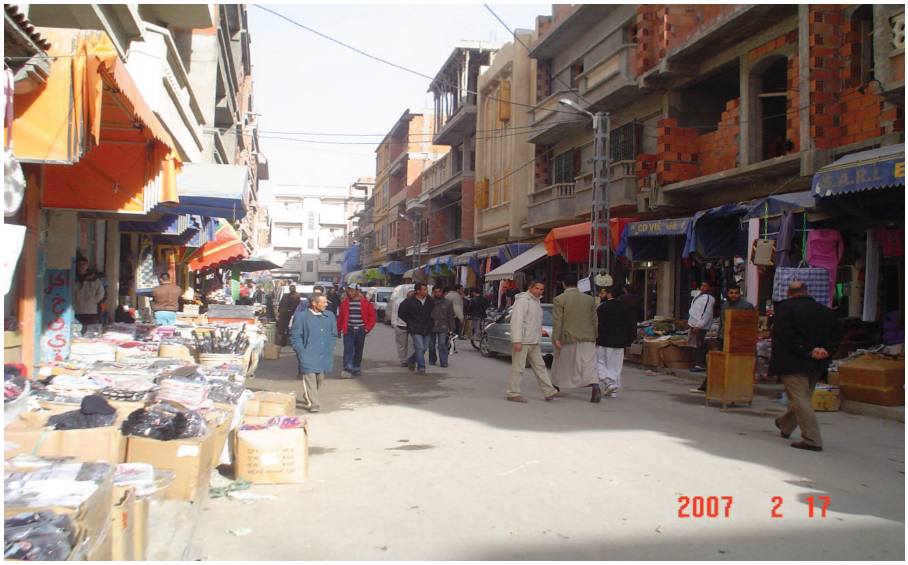
2-5) la cadence de fréquentation durant les jours de la semaine.

La fréquentation des espaces publics se repartissent généralement à travers des intentions précises à savoir, le loisir, l'approvisionnement et le travail. Dans notre zone d'étude, l'entretient avec les commerçants locataires ou propriétaires de magasins, nous à affirmé que la plupart des visiteurs sont pour des achats et non pas pour des pratiques de flânerie.

A ce propos, ces commerçants confirmaient que les jours de fréquentation pour les acheteurs détaillants venants des différentes régions de l'Algérie pour s'approvisionner, sont le samedi, le dimanche et le jeudi. Ce dernier est le meilleur jour de la semaine dans lequel les bénéfices sont importants par rapport aux autre jours, mais le problème qui les préoccupent et qui vient de surgir est celui d'une catégorie de vendeurs frauduleux constituée de personnes généralement jeunes s'appropriant une partie du trottoir ou de la chaussée pour revendre quelques articles de marchandises.

Ce type de pratique spatiale sous forme de vente à la sauvette de la part de ces jeunes est considérée par les commerçants légaux comme lucratives et illicite. Ce conflit d'usage oppose les uns aux autres et met le passant en péril.

Photo n° 29 : Une rue très fréquenté avec des piétons



Source : Etablit par l'auteur 2007.

Photo n° 30 : conflit d'usage entre circulation mécanique et piétonne

Source : Etablit par l'auteur 2007.

2-6) Les types des visiteurs :

Dans ces dernières années, le lotissement du 20 Aout appelé Dubaï, est devenu un important point de rencontre commerciale quotidiennement fréquenté par une clientèle cosmopolite venue de tous les quartiers de la ville et des différentes régions. L'enquête que nous avons menu a montré que les propriétaires de ces constructions louent ou exploitent eux même les rez-de-chaussée, comme nous avons constaté aussi l'existence d'un type de commerçants chinois et syriens qui viennent pour investir dans le commerce de textiles et de l'électro-ménagers.

Bien entendu la zone de Dubaï est desservie par l'existence de la gare routière à travers le nombre assez important de bus qui la fréquentent. Depuis le matin cette zone connaît une grande affluence et attire une masse importante d'acheteurs et des hommes d'affaires, en plus de cette population, il fallait tenir compte de ceux qui font la flânerie.

Lors de nos entretiens avec l'un des commerçants du quartier Dubaï, il affirmait que le nombre de population qui visitent ce dernier durant la journée arrive à des milliers de personnes ce qui contribue à la mise en valeur de ces rues.

Le large choix d'une forte concentration de commerce de rues accaparées en étalage et les prix abordables des marchandises sont des facteurs importants qui attirent cette foule et significatifs de la primauté de cette activité à la fonction résidentielle.

Cet état de fait a crée des difficultés de circulation à l'intérieur du quartier, entre autres, la circulation passante durant le jour, ce qui a fait que les résidents des quartiers limitrophes, surtout ceux qui sont véhiculés évitent de passer à leurs résidence ou leurs lieux de travail par les rues de ce quartier.

Photo n°31 : Une rue très encombré

Source : Etablit par l'auteur 2007.

Photo n° 32 : Rue très convoitée par les jeunes gens

Source : Etablit par l'auteur 2007.

2-7) Les types de pratique exercées au niveau de l'espace-rue.

La fréquentation répété de la zone d'étude à plusieurs fois, et à différents moments de la journée, nous a montré la grande volonté de s'accaparer ou de s'approprier en différentes formes d'étalages les devantures des locaux de commerces par les commerçants légaux, et qui se manifeste à travers le conflit permanent qui oppose ces derniers aux commerçants à la sauvette qui exposent eux aussi leurs marchandises soit sur charrettes mobiles ou par terre.

De leur part, les gens qui sont autorisés pour pratiquer le commerce ambulant tel que tabacs, journaux…etc, ils ont trouvé de cette zone un lieu propice pour exercer leurs activités vu le nombre assez important des gens qui fréquentent chaque jour cette zone, que se soit des hommes d'affaires, des commerçants détaillants ou ceux qui veulent pratiquer de la flânerie. Cette dernière qui semble moins appréciée, pour des raisons d'insécurités et de sensation de gêne étouffante.

Dans cette image d'une rue commerçante avec ses deux rives pleines de va-et-vient, et qui caractérise l'ensemble des rues de cette zone, il vient de s'ajouter les véhicules garés et les transporteurs à la charrette pour charger ou décharger leurs marchandises.

A cet état de fait, peut s'affirmer l'ampleur de l'emprise exercée sur l'espace-rue par cette catégorie de population dont son rapport à l'espace en question se résume dans l'intérêt commun lié à l'usage directe de ce type d'espace public à travers son appareil commercial très important.

Photo n° 33 : Rue très encombrée en usages multiples

Source : Etablit par l'auteur 2007. (Rue transversale).

Photo n° 34 : Des camions garés sur trottoir pour charger ou décharger leurs marchandises

Source : Etablit par l'auteur 2007. (La pénétrante Nord, à partir de la gare routière).

2-8) La perception de l'espace-rue:

La physionomie du réseau viaire est constitué dans la plupart des cas de rues qui ne sont pas longues ; proportionnées et bordées de parois de maisons en ligne continue, qui donne l'impression d'un Bazard à ciel ouvert occasionné par l'étalage excessif sur des surfaces importantes de l'espace-rue, et provoquant une sensation de gêne aussi bien chez les piétons que chez les usagers motorisés.

Observer les pratiques au niveau de l'espace-rue de la zone d'étude de façons répétitives, et à différents moments de la journée, nous a conduit à constater que : à partir de 09 heures jusqu'à midi, l'ambiance dans l'espace objet d'étude atteint son degré le plus élevé à travers les flux allants en différentes directions.

Malgré cette intensité de pratiques spatiale, il est évident de signaler que l'inexistence des indices visuels qui peuvent guider l'usager tel que points de marquages ou perspectives qui lui transmettent des informations, ainsi que l'aspecte homogène d'encombrement de l'espace-rue dans le jour, ont fait que ces indices soient invisibles, ce qui conduit l'usager à ne pas pouvoir les traités.

Le manque de repères qui peuvent jalonner l'espace en question, ajouté aux disparités frappantes dans le traitement des façades, avaient un impact négatif sur la perception de l'espace-rue dont l'usager étranger au quartier se trouve perdu, et la notion de la rue commerçante comme espace deux semble loin d'être envisager.

Photo n°35 : Disparité dans le traitement des façades.

Parois de maisons en ligne continue avec un étalage excessif sur l'espace-rue provoquant une sensation de gène chez les usagers (espace clos).

Source : Etablit par l'auteur 2007. (Carrefour dans la zone d'étude)

Photo n° 36 : Manque de repères ou espace d'articulation.

Le manque de repères ou espace d'articulation font que l'espace en question devient imperceptible.

Source : Etablit par l'auteur 2007. (L'une des pénétrantes de la zone d'étude).

Conclusion :

Dans ce chapitre, l'étude de structure urbaine de la zone d'étude, nous a permis de clarifier l'état actuel de l'espace-rue. Ce dernier est inscrit dans un maillage irrégulier et qui peut-être classifier en concordance avec son aspect commercial.
Autant qu'espace public, l'espace-rue dans la zone d'étude a une physionomie constituée de parois latérales en discontinuité évidente dans leurs percements, et un plan sol relativement régulier.

L'existence de la gare routière près de la zone d'étude a renforcé l'articulation spatiale et fonctionnelle de cette dernière avec la ville. Ce qui a fait de cette gare routière l'élément structurant à partir duquel un flux quotidien d'une population importante qui se répand dans cette zone et qui résulte de l'importance accrue du rôle de ces pénétrantes.

Tandis que, l'espace-rue n'assume pas que le rôle d'accessibilité, mais aussi bien les diverses pratiques spatiales. A ce propos, le vif de son état actuel intoléré à plusieurs niveaux, se résume dans la gestion qui semble non maitrisable de l'espace en question et qui résulte d'une part de la négligence des différents enjeux de son statut juridique à travers ses pratiques spatiales qualifiées d'irrégulières, voire même conflictuelles, et d'autre part de la non application stricte de la loi n° 04-08 récemment promulguée relative aux conditions d'exercices des activités commerciales.

Dans cet état de fait, l'espace-rue devient imperceptible par les différents types d'usages et la notion d'espace public semble loin d'être concrète.

Chapitre V : Application des techniques de recherches

-Introduction:

Dans ce chapitre, nous allons appliquer les deux techniques de recherche que nous avons présenté auparavant, celui de l'entrevue et de l'observation récurrente, lesquelles nous avons jugé utile pour scruter la réalité de l'espace-rue dans la zone d'étude.

A ce titre, pour l'application de l'entrevue nous allons présenter d'une manière synthétique les résultats obtenus pour l'application de cette dernière.

Pour l'application de l'observation récurrente, il parait utile de présenter en premier lieu, le mode d'application de cette dernière, en second lieu, les résultats obtenus par son application.

A la fin de ce chapitre nous allons conclure les résultats de l'application de ces deux techniques.

1) Application de la technique de l'entrevue:

1-1) Présentation des résultats de l'entrevue :

Dans le cadre des entretiens que nous avons effectué avec les différents responsables gestionnaires de la ville d'El-Eulma, nous avons opté pour un formulaire de questions fermées et ouvertes dans un schéma d'entrevue (jointe en annexes) relatives à la gestion de l'espace rue objet d'étude dans la zone du 20 Aout appelé (Dubaï), dans ses deux phases, avant et après mise en œuvre.

A cet effet, les responsables de l'A,P,C d'El-Eulma nous ont orienté à dialoguer avec les chef de services du patrimoine commercial et des affaires financières, de l'investissement et de réalisation, ainsi que les personnes habilités des service techniques.

Chapitre V : Application des techniques de recherches

Après avoir se présenter et exposer les grands axes de notre problématique, et le but de notre recherche, nous avons commencé à s'entretenir avec ses responsables à travers le schéma d'entrevue que nous avons déjà préparé.

Pour aborder notre entrevue, il nous paraissait utile de soulever une question relative à l'historique de ce lotissement afin de connaitre l'état du lieu constaté de l'espace-rue dans cette zone mixte. Les réponses à ce point étaient suffisamment élargies, et s'articulent autour de l'application des lois en la matière et les conditions dans lesquelles ce lotissement a été cree.

Afin de remédier aux problèmes de logements dans les années 90 et faire face aux procédures lentes de publication, en vue d'avoir le permis de construire. Il était autorisé aux bénéficières de construire leurs maisons en présentant aux autorités administratives locales un simple arrêté avec attestation de deux témoins et une étude technique en faisant dérogation à l'article 34 du décret n° 91-176 du 28/05/1991 qui exige l'acte de propriété comme pièce maitresse pour la délivrance du permis de construire. C'est dans ces conditions que la mise en œuvre de l'espace-rue n'a jamais constituée une priorité pour les autorités.

Pour approfondir le débat et aboutir à des réponses explicites, nous avons évoqué la question sur l'organisme qui doit prendre en charge les travaux de mise en œuvre de l'espace en question. La plupart des réponses de ces responsables administratifs étaient d'ordre législatif en se référant à l'article 20 du décret n° 91-176 cités ci-dessus, relatif aux obligations du lotisseur.

A ce titre, il est évident que ce dernier qui que se soit privé ou étatique est obligé d'exécuter les travaux de mise en œuvre avant toute autorisation de bâtir. Et, autant que l'agence foncière est le lotisseur de ce lotissement, elle n'avait pas les moyens

financiers pour exécuter ces travaux. Son rôle effectif autant que l'une des gestionnaires, se limite dans la vente et la publication des lots à bâtir et l'exécution des travaux d'alimentation en eaux potables et d'assainissement dans les lieux des possibles.

Devant cet état de fait, et malgré les priorités exigeantes, il était utile pour les élus de l'A.P.C d'El-Eulma d'engager un montant prévisionnel dans leur budget communal afin de réaliser la première tranche des travaux de revêtement dans la fin de l'année 2006, avec une participation considérée importante de la part de l'association des commerçants de la zone dite Dubaï.

A cet effet, il parait qu'il n'était pas préjudice des dispositions du décret n° 91-176 cité ci-dessus, d'affecter un montant dans le cadre du P.C.D (plans communaux de développement) ou P.B.W (prélèvement du budget de wilaya) afin d'exécuter les travaux de mise en œuvre de cet espace public et le considéré comme un projet urbain qui doit être réalisé dans sa totalité et non pas par tranches, et réceptionné par suite par l'organisme gestionnaire en vue de remédier à la faille juridique de son appartenance dans la phase de l'avant mise en œuvre.

Après l'achèvement de cette dernière, il vient de surgir plusieurs problèmes relatifs à la gestion de ce type d'espace à savoir le contrôle, l'entretien et la propreté de l'espace en question.

Au cours des entretiens que nous avons effectué et nos observations in-situ, il paraissait qu'on doit s'interroger sur le concept d'espace public, entre autres, l'espace-rue pour approcher ce qui représente ce type d'espace pour les différents acteurs publics qui ont la charge du point de vue sa gestion après sa mise en œuvre.

A cet effet, nous avons posé la question à plusieurs responsables et acteurs ayant relation directe ou indirecte avec la gestion de l'espace-rue.

On souligne que pour la plupart des personnes interviewées, le concept d'espace public est ambigu, et qu'ils ne sont pas au courant des différentes approches scientifiques dans le monde qui traitent l'espace public dans ses aspects, politique, spatial et socio-culturel. Mais leurs interprétations à propos de l'espace-rue paraissaient souvent étroites et tirées à partir de leurs références culturelles et des postes administratifs qu'ils occupent et les taches qu'ils exercent.

C'est dans ce contexte qu'ils utilisent un vocabulaire beaucoup plus technique et traitent l'espace public comme étant tout espace à caractère public sans tenir comte de ses différents enjeux.

Pour les élus locaux leurs point de vue à propos de l'espace en question, se résume dans l'intérêt de l'activité commercial intense à travers son apport fiscal accru dans le budget communal, et par suite sur le développement local, sans tenir compte de l'état physique de cet espace, ou des nuisances et des risques déplorable que peut apporter l'anarchie de ce type d'activité aux différents usagers.

A ce stade, il était évident de signaler l'aspect souvent conjecturel d'une telle intervention de la part des collectivités pour améliorer le cadre physique de l'espace-rue ainsi que le rôle des groupes de pression dans ce sens, dont notre cas d'étude est l'exemple explicite.

Pour mieux éclaircir le contexte législatif suivant lequel doit s'exercer l'activité commerciale, il était utile de se référer à la loi n° 04-08 du 14.08.2004 relative aux conditions d'exercices des activités commerciales dans laquelle sont stipulés les articles suivants :

- L'article 20 stipule que l'étalage de marchandise, est une activité commerciale non sédentaire, elle peut être exercée uniquement sur les marchés, les champs de foires ou tout espace aménage à cet effet.
- Suivant l'article 26 il est entendu : par espace commercial, les zones aménagées et équipées en vue de recevoir tout activité commerciale, à condition que le respect de l'ordre public et la sécurité des citoyens seront assurés.

De même et sans préjudice des dispositions de la loi n° 90-29 du 14/12/1990 relative à l'aménagement, l'article 27 de la loi n° 04-08 du 14/08/2004 précité. Stipule que toute activité qui porte préjudice à la sécurité de population n'est autorisée que dans les zones industrielles, ou dans des espaces d'activité retenus à cet effet.

- L'article 28 de la même loi précise que les activités de distribution au stade de gros ne peuvent être implantées qu'au niveau des zones semi-urbaines et/ou dans les espaces retenus à cet effet par les services compétents.
- L'article 30 énonce que les officiers et les agents de police judiciaire prévus par le code de procédure pénale, sont habilités à effectuer les contrôles et à constater les infractions prévues par la présente loi.

Dans ce contexte, il est claire que la règlementation en matière de contrôle et de pratique de l'activité commerciale existe, mais son application qui doit être l'enjeu de tous les responsables, gestionnaires locaux de l'espace-public entre autres l'espace-rue, s'est révélé non effective, ce qui donne l'impression d'un « laisser-faire » dans la gestion publique et explique l'ampleur du rôle de groupe de pression de l'association Dubaï constitué de grossistes patentés qui doivent coopérer et veiller à faire redynamiser ces articles avec les responsables locaux dans un contexte transparent et démocratique.

Chapitre V : Application des techniques de recherches

Pour assurer la tâche de propreté de l'espace-rue. Les responsables concernés de l'A.P.C d'El-Eulma interviennent dans les limites du possible, à travers des moyens humains et matériels jugés insuffisants.

A ce propos, 243 ouvriers dont 183 éboueurs et 60 chauffeurs s'occupent quotidiennement de la propreté des voiries d'une ville qui regroupe 90% de la population de la commune. La collecte des déchets de ménage s'effectué dans les première heures du matin de chaque jours, en utilisant les bennes tasseuses, les camions à bennes et les tracteurs.

A cet effet, et suite aux procédures d'embauchages qui sont devenues dernièrement difficiles, et le besoin croissant de nettoyer les filets d'eau et curer les avaloirs dans les rues afin d'éviter les débordements et les inondations qu'a connaisse la zone dite Dubaï à cause de pluies durant l'hiver passé. C'est pour ces raisons que les responsables de l'A.P.C estiment que leurs moyens affectés pour ce travail sont restés statiques et ne peuvent pas couvrir une ville aussi bien dynamique comme la ville d'El-Eulma.

Etant donné que la propreté de l'espace-rue est l'affaire de tous, et que le travail d'entretien ne peut être effectué correctement qu'avec un partenaire effectif qu'est le résident. C'est dans ce sens que l'assemblé populaire à signaler qu'il a fait appel aux commerçants de la zone dite Dubaï en vue qu'ils fassent la collecte des résidus d'emballages éparpillés sur le trottoir et sur la chaussée à la fin de chaque jour, pour faciliter la tâche de ramassage aux ouvriers de l'A.P.C, mais la réaction favorable à cet appel de la part de ces commerçants n'était que pour quelques jours et puis un laisser-aller commence à s'accroitre jusqu'à qu'il s'est généralisé et devenir un aspect quotidien de cette zone.

A cet effet, il semble que tout acte a pour objectif l'entretien et la propreté de l'espace en question, ne sera jugé comme efficace que s'il est subordonné d'une mission de contrôle permanent.

A ce propos, nous avons constaté in-situ que malgré l'existence de la P.U.P (police d'urbanisme et de proximité) et de la P.J (police judiciaire), l'état de fait de cet espace demeure intolérable sous l'effet d'une hégémonie flagrante de la part des grossistes sur l'activité commerciale, en s'organisant dans une association dite Dubaï, dont la plupart de ses membres sont devenus propriétaires.

Ces facteurs nous semblent effectifs derrière l'absence de tous types de réclamations relatives à l'état anarchique de l'espace-rue. Dans cet état de fait, il était affirmé par les membres élus, qu'ils sont conscients de ces problèmes mais personne ne veut agir pour les empêcher de s'accroitre, car toute action à titre individuel est insignifiante.

Pour affronter ce fléau, il semble que les élus doivent mettre en accent un système répressif permanant dans lequel un groupe d'ouvriers communaux renforcé par des auxiliaires de police doit faire la chasse aux différents dépôts clandestins, et veiller également à éradiquer tous les actes de malpropreté dans le cadre d'une application de la loi en vigueur afin d'assurer une meilleure gestion de l'espace-rue à travers la préservation de la sécurité aux différents usagers et parer et même anéantir ce fléau.

A ce titre, il semble que toute solution à titre occasionnel a pour objectif de remédier à ces problèmes, sans tenir compte des exigences de l'espace-rue et de la sécurité de l'usager piéton, aura comme conséquence l'échec qui se répercutera par suite sur le devenir de l'espace en question

2-2) Synthèse des résultats de l'entrevue :

Le dynamisme des villes est passé en premier lieu par l'attention accrue aux qualités des espaces publics. L'entretien et la propreté de ces espaces pouvaient assurer un cadre de vie attractif pour les activités commerciales et les habitants.

Cependant le concept d'espace public, entre autres l'espace-rue est récent, ce qui révèle son ambigüité. A ce propos, le recours à l'interdisciplinarité pour progresser dans la connaissance et la gestion efficace de cet espace nous parait indispensable.

A ce titre, il nous semble que la gestion efficace de l'espace-rue doit répondre à plusieurs enjeux qui démontrent la place essentielle que doit avoir ce type d'espace dans nos villes.

A cet effet, nous pouvions se limiter à trois enjeux qui nous paraissaient importants:

Le premier enjeu est celui de la sécurité qui doit être géré à travers une administration qui vise l'entretien, le contrôle permanent et efficace, ainsi l'usage de nouvelles techniques et technologiques disponibles.

Le second enjeu d'une gestion efficace est lié aux qualités visuelles, morphologiques et paysagères que doit avoir le cadre de vie de l'espace-rue et de son attractivité économique. A ce stade, il nous semble que la recherche d'un partage équilibré entre les différents usagers peut constituer un paramètre essentiel que tout gestionnaire de l'espace-rue doit prendre en compte dans les travaux de mise en œuvre qu'il entreprend.

Pour répondre à cet objectif, il est important de signaler que la mobilisation d'une enveloppe financière par les élus locaux à titre prévisionnel, et dans les limites des possibles pour améliorer la qualité et la sécurité de l'espace-rue, est un effort qui parait restreint et insuffisant. Pour ceci, les collectivités tiennent à trouver de nouvelles sources de financement sans attendre les subventions de l'état pour

intervenir afin de remédier aux problèmes de qualité et de mise en œuvre de l'espace-rue.

Le dernier enjeu, est celui de la planification qui nécessite une réelle réflexion globale sur la hiérarchisation et la catégorisation des réseaux viaires afin que les travaux de mise en œuvre soient réalisés de manière cohérente et réfléchie.

Pour maitriser les enjeux précités, les gestionnaires de l'espace en question doivent se disposer d'une vision claire et prospective, coordonnée par des moyens techniques, humains et financiers adéquats, seuls ceux-ci peuvent permettre à l'espace-rue de satisfaire les exigences qualitatives des usagers.

2) Application de la technique de l'observation récurrente :

L'observation directe sur le vif de l'espace-rue semble insuffisante et appréhensive, et le volume d'informations recueillis reste aussi secondaire.

Pour mieux comprendre les différentes pratiques de l'espace-rue de notre cas d'étude il fallut utiliser la technique développée par pascal Amphoux[(1)], où il présente cette technique particulière qui s'inscrit comme celle des parcours commentés, dans le registre des méthodes d'approches qualificatifs et sensibles de l'espace public, entre autres, l'espace-rue.

L'auteur de cette approche, s'est posé la question : pourquoi cette technique d'approche ?

Selon lui, à la différence des méthodes quantitatives, qui reposent sur les questions ou les observations directes. Cette technique repose sur des caractéristiques inverses. En premier lieu, il juge que, la question de la qualité sensible d'une rue, avec l'adoption d'une technique classique d'enquête, en demandant directement aux usagers leur avis.

Les réponses sont les plus souvent stéréotypées « c'est bien », « ce n'est pas bien ». Les gens privilégient toujours la nuisance mais ne disent rien sur la qualité ou du moins ne le mettent pas en avant.

[(1)] Pascal Amphoux in Michel jolé, espaces publics et cultures urbaines, Paris, Lavoisier, 2002, P, 271.

On remarque que l'auteur plaide donc pour une approche « indirecte » qui consiste à soumettre des photos ou vidéo à l'interprétation des experts en leur exposant la problématique et évitant un questionnement direct et frontal.

En deuxième lieu, l'approche d'observation récurrente qu'on a pratiqué, est interprétatives à travers laquelle on ne cherchait pas à prouver la véracité de tel phénomène dans une logique hypothético-déductive (Hypothèse → cause → résultat), mais en cherchait à comprendre, à nommer les pratiques spatiales de cet espace qui sont devenues habituelle. La logique interprétative consistait à ce niveau à recomposer des faits récités par les commerçants et les usagers. Donc il s'agit plus d'une compréhension que d'une explication du phénomène des pratiques spatiales de l'espace-rue.

En troisième lieu : pour limiter l'arbitraire de l'interprétation et parvenir à un maximum d'objectivité, il fallut croiser les interprétations différentes, en analysant les redondances.

Dans notre étude, et pour appliquer cette méthode, nous avons exposé à deux reprises espacées notre problématique renforcée avec des photos de l'espace-rue dans la zone d'étude à des experts qui participent dans la gestion de la ville. En suite nous avons pris et analysé leurs différents points de vue afin de mieux comprendre ces pratiques spatiales

2-1) Présentation des résultats de l'observation récurrente :

Suite aux conditions précitées dans lesquelles l'espace-rue objet d'étude a été mis en œuvre, et à son état de fait actuel sous l'effet des pratiques spatiales. Il était convenable de s'interroger sur le contexte général dans lequel s'inscrit l'espace en question.

Chapitre V : Application des techniques de recherches

A vrais dire, vendre dans la rue ce n'est pas nouveau et ce n'est pas propre à un pays dans le monde car c'est une pratique ancienne et universelle. A ce propos, il semble qu'il est utile de rappeler que pour arriver à faire transformer un simple quartier de résidence en un grand centre commercial attirant à la fois des vendeurs et des acheteurs de tous le pays. Ça montre que la volonté croissante de concentration et de regroupement a été ci forte quelle a touché presque la totalité du quartier dit Dubaï en s'étalant sur les quartiers avoisinants.

Aujourd'hui l'espace-rue est au cœur d'intérêt économique considérable. A cet effet, les commerçants de ce quartier sont arrivés à façonner l'espace-rue par leur investissement commercial, et à conditionner en une grande partie ses pratiques spatiales en s'appropriant l'espace public (chaussée et trottoir) au seul profit de leurs intérêts mercantiles, ce qui génère un sentiment d'envahissement de l'espace-rue et faire que ces pratiques cessent de se côtoyer sans difficulté.

La centralité accrue de ce quartier à travers son appareil commercial considérable dans l'électroménager, les produits de ménages, le mobilier et la décoration, attire une clientèle toujours plus nombreuse. En effet, en quelques années l'activité commerciale a envahi les rues adjacentes afin de profiter de la renommée de la pénétrante centrale et de celle qui donne sur la gare routière.

A ce propos, non seulement la chaussée et le trottoir qui ont investis pour un étalage en expansion, mais les façades qui les bordent font la charge d'un mur vitrine, soumis à une accumulation de marchandises hétéroclite par le style et la couleur. C'est dans la mentalité des vendeurs de séduire au mieux les passants, visant à étaler le plus de produits possibles et occuper le plus d'espace voisin, ne laissant pas d'espace libre pour des commerçants illicite (à la sauvette ou ambulant), cela crée une concurrence de proximité entre vendeurs.

Les acheteurs de leur part essayent de minimiser l'espace parcouru avec un minimum d'effort et plus d'efficacité, ça leur arrange si tout est à côté. On associant les deux critères ça donne nécessairement un étranglement dans l'espace-rue, un désordre dans l'alignement faire sortir et faire entrer les produits des magasins, création de tentes, cacher des fois même de belles façades de maisons par des abris de bâche relies entre eux par des fils ou on suspend indéfiniment des articles.
Les commerçants qui ne préfèrent pas le faire au début le front à la suite, sinon ils seront immergés par une foule de gens qui achète ce qu'elle voit.

Dans le jour, les pénétrantes de ce quartier à partir de la gare routière, constituent un grand centre commercial à ciel ouvert où la pratique du commerce de gros a fait disparaitre tous types de commerces de proximité, ce qui oblige les résidents de chercher leurs approvisionnements quotidiens en dehors de leur quartier. Cela semble à un marché de Bazard hebdomadaire, où les élus responsables de la commune peuvent réserver une esplanade dégagé pour favoriser le regroupement de multiple commerçants et les gens viennent s'acheter leurs besoins, peut importe le terrain, peut importe d'avoir ou non un toit, juste les tables d'étalages et vendre ce qu'est en leur possession.

La pratique de transaction est la même, la différence est dans la stabilité des commerçants dans leurs lieux de travaille et dans la qualité énorme des produits vendus ou stocké, ajoutant à cela un souci majeur celui de l'approvisionnement mécanique de ces locaux et de son acheminement dans les stands destiné à la vente, il est à noter que celui qui peut mieux et beaucoup s'approvisionné et le mieux coté et peut gérer son commerce.

En plus de ces pratiques spatiales relatives à l'exercice de l'activité commerciale, nous avons constaté une pratique que nous avons qualifiée de sauvage tel que le stationnement des véhicules de marchandises sur le trottoir, ce qu'est la conséquence

logique de l'inexistence de contrôle sans laxisme à l'égard des commerçants et la non répression à l'encontre des étales.

L'utilisation de la charrette afin de pratiquer la vente à la sauvette ou de transporter la marchandise d'un endroit à l'autre est omniprésente dans une chaussée proportionnée est large de 6 mètres de moyenne, et un trottoir désordonné avec une largeur variable de 1 à 1,5 mètres complètement occupé et pris d'assaut par l'étalage. A cette image, il vient de s'ajouter le stationnement de véhicules de part et d'autre de la chaussée. La pratique typique fait que la distance restante diminue de petit à petit jusqu'à une largeur égale ou inférieure à un mètre, juste ce qu'il faut pour faire circuler un ou deux personnes à la fois, ce qui entrave la liberté et la sûreté du passage qui devient de coude à coude pour les piétons.

Tandis que le trottoir est un territoire refuge qui appartient aux piétons sur lequel ils se sentent en sécurité à côté de la chaussée lieu de « bruit et de ferreur ». Avec se conflit d'usage infernal cet espace devient dans le jour une denrée rare, ce qui incite les résidents dans les nuits chaudes de l'été, à quitter leurs maisons pour chercher une certaine compensation intermittente de la dispersion et de l'intensité d'encombrement sonore qui caractérise le jour de ce quartier.

Donc, l'espace-rue s'est transformé le jour d'une manière ou d'une autre à des allés de commerce ayant en arrière plan les vitrines des magasins et les stocks pour alimenter les étalages. Dans la plupart des constructions, le reste des volumes demeure inoccupé comme patrimoine physique juste pour l'ombre et le décor.

Pour cela, il paraissait qu'on doit approcher à l'espace-rue beaucoup plus dans sa partie relative aux pratiques spatiales que sociales, car dans la nuit, les pénétrantes de ce quartier à partir de la gare routière deviennent passante et dans la plupart des temps quasi désertes, on peut circuler librement en véhicule ou à pied.

A ce propos, il semble utile de faire appel aux commerçants afin de s'organiser fermement sous la tutelle de leur association et coopérer avec les forces de l'ordre pour faire régner toutes les règles de contrôle et de répression sans cela ce n'est pas l'espace qui manque.

2-2) Synthèse des résultats de l'observation récurrente :

Afin de comprendre les pratiques spatiales de l'espace-rue en synthétisant les différentes interprétations des experts, il nous fallait en premier lieu redécrire brièvement les conditions dans lesquelles a été crée l'activité commerciale dans ses différentes formes d'appropriation anarchique des chaussées et trottoirs de la zone d'étude.

Dans la conjoncture économique qu'a connu l'Algérie dans cette dernière décennie, et en l'absence d'une loi qui pouvait régisser les différentes pratiques spatiales de l'activité commerciale non-sédentaire, la pratique de vente en gros dans la zone mixte dite "Dubaï" à El-Eulma, commençait de s'accroitre et se diversifier.
A cet effet, le recours à l'emprise quasi-totale du trottoir et de la chaussée, par les vendeurs à travers l'étalage excessif de leurs marchandises, afin de séduire le maximum possible d'acheteurs, a constitué l'aspect général de toutes les devantures des locaux de vente.

La parution tardive de la loi 04-08 du 14.08.2004 a donné naissance à des pressions croissantes de l'association des grossistes, ce qui a crée une réalité où le contrôle et la gestion de l'espace-rue échappent aux autorités publiques, d'où toute notion d'espace public se trouve rejetée.

Cet état de fait caractérisé par la prolifération de l'activité commerciale, il s'est arrivé que toute tentation de restituer ou de réprimer brusquement ces pratiques spatiales

qualifiées d'irrégulières, par les autorités publiques sans l'aide des commerçants eux même devient infructueuse voire même impossible.

A ce propos, il était évident de juger qu'une telle diversité dans les formes de ces pratiques spatiales de l'activité commerciales non-sedentaire n'exclus guère leur caractère empiétant, ce qui a transformé l'espace-rue en tant qu'espace de convivialité et de cohabitation entre les différentes pratiques à un champ d'affrontement des concurrences entre les différents types de commerçants où les rapports à ce type d'espace public perdurent déterminés par des intérêts convergents.

La divergence constatée dans les points de vues des responsables locaux relative à la gestion de l'espace-rue après sa mise en œuvre, nous paraissait comme conséquence logique du niveau d'autorité exercée par chacun de ces responsables afin d'y intervenir, ainsi, la nature et le volume des moyens qui sont en leurs possession pour affronter ce fléau.

A cet égard, il semble que la redynamisation des textes législatifs en vigueurs afin de faire face à ces pratiques spatiales qualifiées d'irrégulières, est la mission des élus locaux et les forces de l'ordre qui ont une responsabilité presque totale sur le contrôle et la gestion de l'espace en question.

CONCLUSION :

Comme toute ville se juge à travers la qualité de ses espaces publics. Le regard critique sur l'état actuel de l'espace-rue dans la vile d'El-Eulma, nous a révélé l'incohérence évidente entre ce type d'espace public et les pratiques qui y sont rattachées et qui s'expriment par une logique d'appropriation et d'occupation selon des manières qui illustrent leur caractère paraissait illégal.

A ce propos, juger une telle pratique spatiale de l'activité commerciale dans l'espace-rue sans comprendre ce type de pratique et dénoter l'état de fait effectif de cet espace, nous paraissait inconvenable. A cet effet, il semblait utile de réaffirmer les constatations du conflit d'usage aigu provoqué d'une part par la manière anarchique des différentes pratiques de l'activité commerciale en s'appropriant l'espace-rue par des étalages de marchandises excessifs, et la circulation mécanique et piétonnière d'une autre part.

Cela, ne paraissait abordable qu'à travers l'application de la technique d'observation récurrente afin de comprendre ce type de pratiques, et l'entrevue pour pouvoir évaluer le mode de gestion de l'espace-rue par les responsables concernés, avant et après sa mise en œuvre.

En synthétisant les résultats obtenus par l'application de ces deux techniques, il paraissait que l'ambigüité de ce concept résulte de la référence non explicite à l'espace public à travers la diversité de formes d'interprétations préjudiciables à cet espace, entre autres l'espace-rue, tel que « espace libre », et le raisonnement qui parait insignifiant de la part des commerçants qui considèrent le statut juridique de l'espace-rue comme étant un espace qui n'appartient à personne.

Ainsi, le mode et l'efficacité de la gestion qui dépendent des moyens humains et matériels réquisitionnés à cet effet, et l'ampleur de la force du cadre législatif qui doit être appliquer rigoureusement afin d'assurer une gestion efficace de l'espace en question.

Chapitre V : Application des techniques de recherches

CONCLUSION GENERALE :

Le développement extrêmement rapide des villes et la croissance de la circulation mécanique ont longtemps cantonné la conception de l'espace-rue à une approche essentiellement fonctionnelle, au détriment de la vie locale et du cadre urbain.

Actuellement ce type d'espace fait l'objet de sollicitations nombreuses et pressantes, c'est le lieu des innombrables pratiques spatiales de la vie urbaine : rencontre, détente, commerce, ….C'est aussi une vitrine où la ville doit forger son image et son identité. Comme il constitue aussi, une part de la vie quotidienne des usagers dans un cadre de respect mutuel et de cohésion sociale.

Le cadre de vie est devenue une valeur reconnue comme prioritaire par la collectivité, qui doit répondre aux besoins des usagers en évolution permanente, et de permettre l'adaptation de l'espace-rue aux activités économiques et aux différents services de proximités tout en respectant les autres usages. A ce titre, la mise en œuvre de l'espace-rue se doit maintenant de concilier fonctionnalité, confort, sécurité et esthétique.

Au regard de ses enjeux importants, il est important de signaler que l'espace-rue dans les zones mixtes des villes à savoir les lotissements, a toujours constitué un patrimoine commun entre plusieurs intervenants dont leurs tâches qui ne doivent pas être en relations conflictuelles. A ce propos, le processus de mise en œuvre et l'entretien de l'espace en question nécessitent des moyens humains, matériels et législatifs afin de faire face aux différents problèmes pouvant occasionner sa dégradation et maitriser à la fois sa gestion d'une façon rigoureuse.

A cet égard le cas d'étude qui est l'espace-rue dans le lotissement du 20Aout dite Dubaï à El-Eulma, a été choisi dans l'objectif d'éclaircir plus le concept de l'espace-rue en mettant en évidence la relation entre les différents acteurs à travers la

compréhension des pratiques spatiales qui sont y rattachées, et l'unification des règles de gestion urbaine de l'espace en question

Pour atteindre ces objectifs, nous avons pris comme méthodologie de recherche, la technique de l'entrevue et de l'observation récurrente. Et en plus nous avons recueilli tous les textes législatifs relatifs à l'objet d'étude.

A partir de l'observation en situation, et les entrevues, que nous avons effectuées avec les responsables locaux, en particulier avec ceux de l'A.P.C d'El-Eulma, et à travers leurs réponses aux questions que nous avons déjà préparé dans le schéma de l'entrevue et qui s'articulent autour de la gestion de l'espace-rue avant et après sa mise en œuvre.

Nous somme arrivés à conclure qu'en plus des moyens humains et matériels restreints qui sont consacrés à cette fin. L'inconscience des droits et des devoirs qui se manifeste à travers la volonté évidente de s'accaparer l'espace-rue par les commerçants, et l'application stricte de la loi 04-08 du 14/08/2004, en particulier l'article 20 relatif à l'exercice de l'activité commerciale non-sédentaire et qui paraissait beaucoup plus répressive sans fixer d'une façon claire les mécanismes d'organisation entre les différents intervenants, peuvent guider à l'échec de tout essai a pour but de remédier à ce fléau voire même l'anéantir.

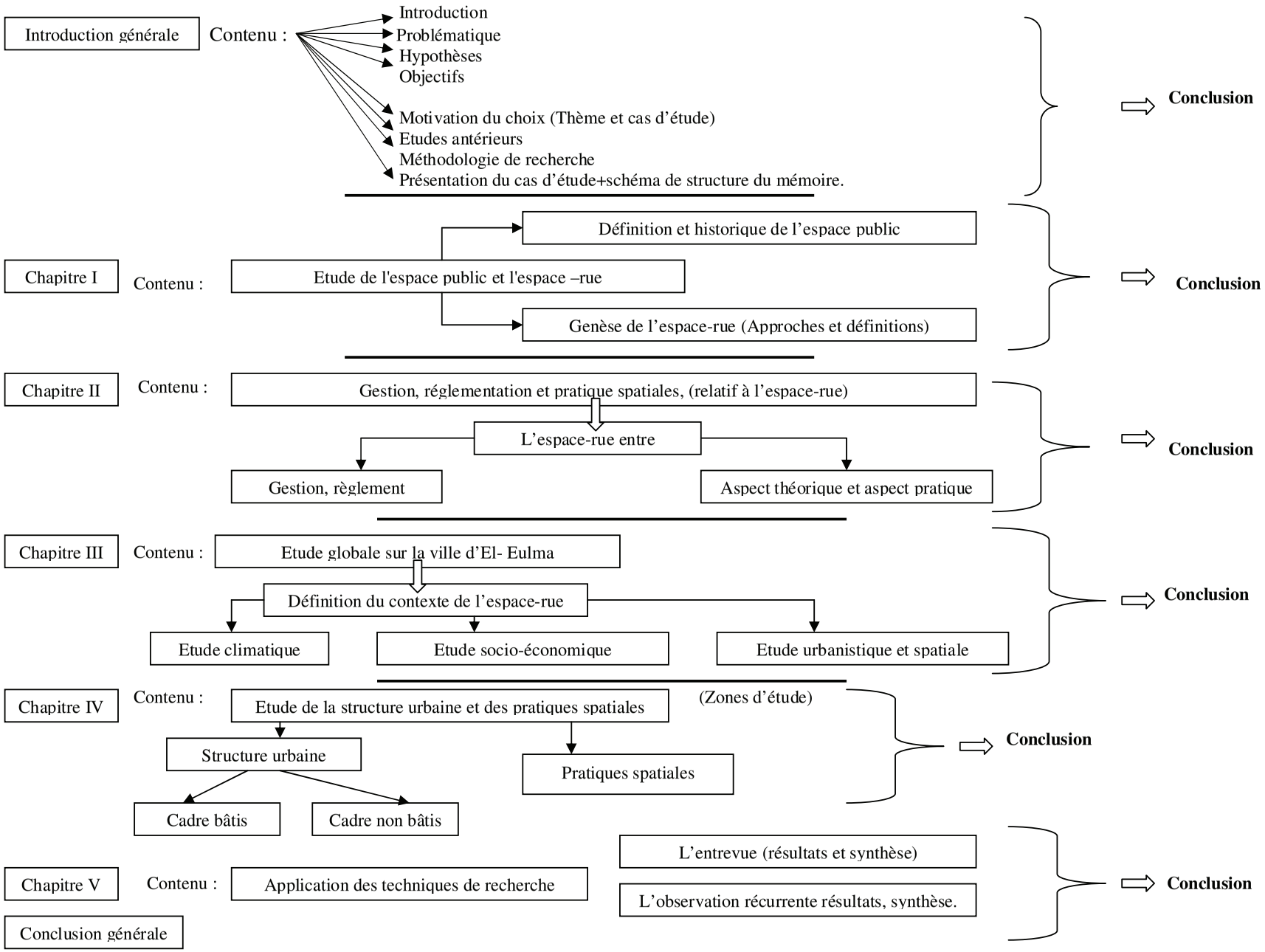
Dans cette optique l'état effectif de l'espace-rue à tendance de devenir déplorable. Cet état est la conséquence logique du concept équivoque de l'espace-rue et qui le considère comme étant un espace qui n'appartient à personne d'une part et d'autre part de la gestion non efficace de l'espace-rue.

Enfin, la gestion efficace de l'espace-rue doit faire face à :

a- La multiplicité des intervenants et aux conflits entre les différents usages.

b- La diversité des sites et à l'état effectif de l'espace en question, ce qui incite à des démarches plus qualitatives à travers une prise de conscience de la part des commerçants et l'instauration d'un urbanisme qui opère par des schémas directeurs d'aménagement commerciale, qui deviennent une nécessité primordiale afin de régler les réparations fonctionnelles, contrôlant les flux, maitrisant les occupations anarchique de l'espace public, et par suite remédier aux propagations d'une logique commerciale qui prend la forme d'un souk à l'espace-rue au détriment de la qualité de ce dernier.

Schéma de structure de Mémoire



Bibliographie :

Livres :

- MICHEL DE Sablet, Des espaces urbains agréables à vivre (places, rues, squares et jardins), Moniteur, Paris, 1988.
- MURET Jean Pierre et autres, les espaces urbains (concevoir, réaliser, gérer), Moniteur Paris, 1987.
- Jürgen Habermas, L'espace public : archéologie de la publicité comme dimension constitutive de la société bourgeoise, Payot, Paris, 1997.
- M. Bassand, A. Compagnon, D. Joye, vivre et créer l'espace public, Presse Polytechnique Romande, Lausanne, 2001.
- M-J Bertrand, Pratique de la ville, Paris, Masson, 1978.
- J.L. Gourdon, La rue, Essai sur l'économie de la forme urbaine, L'aube, Paris, 2002.
- Virgine Picon – Lefebvre, Les espaces publics modernes : Situations et Proposition, Le Moniteur, Paris, 1997.
- Vincent Berdoulay, et, P.C daCosta Gomes et J. Lolive, L'espace public à L'épreuve : Régressions et émergences, MSHA, Pessac, 2004.
- Michèle JOLE, Espaces publics et cultures urbaines, Lavoisier, Paris, 2002.
- Nicole Eleb-Harlé, Conception et coordination des projets urbains, Recherches, Paris, 2000.
- Aldo Aymonio et Valerio Paolo Mosco, Espaces publics contemporains Architecture volume zéro, Skira , Gibellina, 2006.
- Marcus Zepf, Concerter, gouverner et concevoir les espaces publics urbains, Presse polytechniques et universitaires romandes (PPUR), Lausanne, 2004.
- T. BRENAC (SETRA), Des routes et des rues, Lavoisier, Paris, 1992.
- Pierre LABORDE, Les espaces urbains dans le monde, 2ème édition, Armand colin ,Paris, 2005.

- Bernard Gauthiez, espace urbain : vocabulaire et morphologie, édition du Patrimoine, Paris, 2003.
- Kevin Lynch, L'image de la cité, Bordas, Paris, 1976.
- MAOUIA SAIDOUNI, Eléments d'introduction à l'urbanisme : (Histoire, Méthodologie et réglementation), CASBAH, Alger, 2000, page 65.
- Jean-Claude DOUBRERE, Cours d'urbanisme appliqué, EYROLLES, Paris, 1979, page 190-191.
- Frederik Gibberd, Composition urbain, Paris, Dunod, Paris, 1972, Page 250,251, 272, 274.
- Camillo Site, L'art de bâtir les villes, L'EQUERRE, Paris, 1980.
- KHALFALLAH BOUDJEMAA, L'urbanisme et la ville, Ain M'LILA, Algérie, 2005, Pages, 114,115.
- Louis JACQUIGNON, le droit de l'urbanisme, Eyrolles, Paris,1978, Pages de 324,…,342.
- Philippe Panerai, forme urbaines : de L'lot à la barre, Parenthèse, Marseille ,1997.
- Léonardo BENEVOLO, Histoire de L'architecture moderne, Dunod, Paris, 1998.
- ZUCCHELLI ALBERTO, Introduction à l'urbanisme opérationnel et à La composition urbaine, volume 2, OPU, Alger, Heydra, 1983, Page de 376 à 408.

Thèses et memoires :

- Thèse de doctorat en science de H. BOULKROUNE, L'expression de deux architectures à travers deux parcours urbains (ville de Constantine et Annaba). Annaba 2006.
- Mémoire de Magistère en urbanisme de BENSAAD NADIA, La rue formes urbaines et pratiques sociales : cas de la rue BELOUIZDAD BOUDJERIOU à CONSTANTINE, Constantine, 2001.

- Mémoire de Magistère en Architecture de ZAMMOURI MALIKA, identification de l'espace-urbain à Sétif (cas de la rue), Sétif, 2001.
- Mémoire de Magistère en Architecture de Bouzaher Soumia, « la participation des éléments visuels de la rue (les façades, le plan sol et le profil) à la conception des schémas d'indentification visuelle et d'orientation spatiale » BISKRA, 2004.
- Mémoire de Magistère en urbanisme de Hamzaoui Houria, L'appropriation de l'espace extérieur privé des nouveaux lotissements d'habitat individuel cas de koubba, EPAU, Alger, 2004.

Brochures et documents techniques consultés :

- P.D.A.U de la commune d'El-Eulma, révisé le 14 février 1998 (rapport, règlements, plans).
- Jean-Paul ALDUY, les espaces publics urbains : recommandation pour une démarche de projet, Rapport de MIQCP (mission interministérielle pour la qualité des constructions publiques), Paris, 2002.
- URBACO, L'aménagement des lotissements : recommandations, OPU. BEN AKNOUNE (Alger), 1990, pages 25,26 et 27.
- Nicolae Bos, voies de communications : routes, OPU. BEN Aknoun (Alger).
- S.E.T.I, Les types de dégradations de chaussées, étude faite au profit du Ministère des travaux publics. Birmandreïs, 1976, pages 1.2.3.
- René Bayon, Aide mémoire du concepteur sur le V.R.D (voirie réseau divers), EYROLLES, Paris, 5ème éd, 1995.
- Eric CHARMES, Les rues commerçantes : quel rôle pour l'écomobilité ? Le cas de la première couronne parisienne, étude faite au profit du Ministère de l'équipement, des transports et des logements français. DRAST-2001.

Revues :

- Editorial : espaces publics, N° 346/ URBANISME, …
- Vies de villes, architecture urbanisme et société n°01, Février 2007, N°07 Mai, 2007.

Textes juridiques :

- Le décret n°90-405 du 22 Décembre 1990 fixant les règles de création et d'organisation des Agences locales de gestion et de régulation foncière urbaine.
- L'article 09 du cahier de charge Model, arrêté par le ministère de l'extérieur dans le circulaire n°56 du 16-02-1991 portant fixation des prix de vente par l'Agence foncière.
- La loi n°90-29 du 01-12-1990 relative à l'aménagement et l'urbanisme l'article 31 relatif aux droits d'usages des sols et de la construction (plan d'occupation du sol).
- Décret exécutif n°91-176 du 28/05/1991 (article 30) relatif à la délivrance du certificat de viabilisation et l'article 09-5 du même décret relatif à la demande de permis de lotir.
- L'article 58 de la loi n°90-29 du 1er Décembre 1990, qui précise les conditions de cession des lots et les prescriptions urbanistiques, architecturales, et autres, aux quelles devront satisfaire les conditions à édifier.
- La loi domaniale n°90-30 du 1er Décembre, articles 12 et 16 qui déterminent les biens domaniaux meubles et immeubles et définissent les espaces publics.
- La loi n°04-08 du 27 Jomada Ethanïa 1425 correspondant au 14 Aout 2004 aux conditions d'exercices des activités commerciales.

Communications : (Séminaire international sur la gestion des villes, M'sila, 2006).

- CHOUADRA SAÏD : L'espace public entre statut juridique et pratiques sociales.
- MEBIROUK. H : La gestion et la mise en œuvre d'espaces urbains publics, une multitude d'acteurs en interaction.
- Arlette Herat : L'espace public comme utopie de la ville poste-moderne.
- KENTACHE A. et DJEMILI A : L'espace public : domaine public, usage privé (séminaire international, villes et territoire, mutations et enjeux actuels, Sétif 2005).
- KEBAILI. L, SERRADJ.M.L, les nouvelles extensions urbains dans les grandes villes Algériennes, entre planification, réalisation et gestion, cas de la ville de Constantine.

Sites internet :

www. Argonautes. Fr, consommations & sociétés n°7, LILIA MAKHLOUFI, Constantine : espaces publics et commerce informel entre appropriation et détournement. in « c'est ma ville ! », L'harmattan, 2005.

http : //www.urbanisme.fr /numéro/346/Dos éditorial.html, espace (s) public (s).Thiery paquot, pour une ville pleine de rues…

htt : // google.com / la rue : un objet géographique, Antoine FLOURY, La rue : un objet géographique.

htt : // google.com / la rue : formes et usages, Luis CANIZARES, et Anne-Marie ARNAUNE (Université Toulouse –II).