

# LE PROJET D'AMENAGEMENT ET D'EXTENSION DE BEJA <sup>(1)</sup>

La Ville de Béja est située sur la route GP. 6 de Tunis en Algérie par Souk-Ahras, à 104 km. à l'Ouest de Tunis.

Cette agglomération de plus de 25.000 habitants s'étage entre 200 et 300 mètres d'altitude sur le versant Nord-Est d'un système de collines qui la dominent en demi-cercle au Nord, à l'Ouest et au Sud, tandis qu'à l'Est s'étend la vallée de l'Oued Béja.

Béja, au centre d'une région agricole prospère et susceptible de développement commande un système de nœuds routiers se ramifiant de part et d'autre de la GP. 6.

Vers le Nord, la route n° 14 vers Djebel Abiod et Tabarka ;

Vers le N.-E., la route M.C. 6 vers Mateur et Bizerte ;

Vers le Sud, l'embranchement n° 68 vers Thibar, Téboursouk et Le Kef ;

Enfin, vers l'Ouest, l'amorce de la future route directe de Tunis à Ain-Draham et Bône par Béja, qui, outre un intérêt touristique certain, réduira à 150 kilomètres la distance entre Tunis et cette station climatique, tout en évitant, en été, la traversée de la chaude plaine de Souk-el-Khemis.

Par ailleurs, la voie ferrée Bizerte-Nebeur traverse Béja et rejoint à 12 km. au Sud de la ville, la voie ferrée Tunis-Alger, non loin du confluent des Oueds Béja et Medjerdah.

Compte tenu des caractéristiques ci-dessus, Béja est une ville dont la population s'accroît à un rythme relativement rapide.

Les recensements de 1931 à 1946 (le dernier en date) montrent que la population est passée, au cours de ces 15 années de 11.000 à 22.000 habitants. En considération de cette progression démographique, il a paru raisonnable d'étudier un plan d'extension de la ville prévoyant, dans un délai de 20 ans une population totale deux fois plus importante, soit 40 à 45.000 habitants.

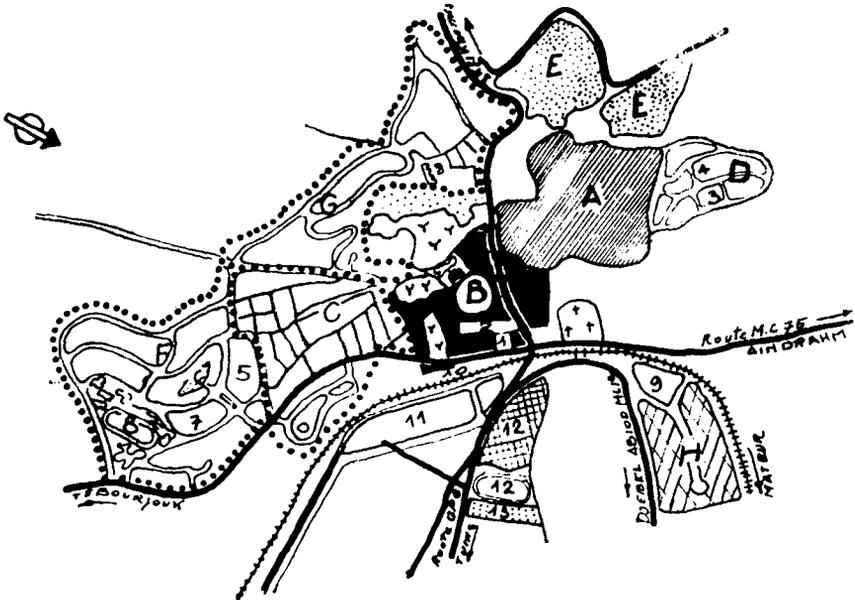
La ville actuelle comprend deux quartiers contigus, spécifiquement urbains, et une zone :

---

(1) Urbaniste auteur du plan : M. Michel Kosmin, Docteur ès urbanisme de l'Université de Belgrade, Architecte Régional du Commissariat à la Reconstruction et au Logement à Bizerte.

La Médina (cf. (A) sur le plan ci-joint) à l'Ouest d'une superficie d'une vingtaine d'hectares ;

Le Centre Moderne (B) contigu et à l'Est de la Médina d'une quinzaine d'hectares, à cheval sur la route GP. 6 Tunis - Souk-Ahras, constitue le centre actif de la ville. Limité au N.E par la voie ferrée, à l'Est et au Sud par des cimetières musulmans, à l'Ouest par la Médina et par le cimetière chrétien, ce quartier n'est pratiquement pas extensible, si ce n'est sur un secteur restreint (1) à proximité de la gare, compte tenu du programme de déplacement du marché aux bestiaux. D'ores et déjà les immeubles de recasement (2) édiflés par le C. R. L. constituent l'amorce du réaménagement de ce secteur.



Dans ces conditions, la zone de Sidi Fredj (C) d'une vingtaine d'hectares s'est constituée à l'Est, au-delà des cimetières musulmans. C'est une zone d'habitations familiales, desservie par des voies bordées d'arbres, au centre de laquelle se trouve un agréable jardin public de 12.000 mètres carrés environ, et qui s'étend au flanc N.E. de la colline.

\*\*\*

Considérant la densité des constructions dans la Médina et dans le Centre Urbain, qui interdit pratiquement toute opération importante de remodelation à moins de frais d'expropriation et de démolitions hors de proportion avec les possibilités pratiques locales, l'urbaniste, en accord avec la Municipalité, a fort sagement basé les dispositions de son plan sur les principes généraux suivants :

— Eviter toutes les démolitions inutiles et les expropriations onéreuses dans les îlots construits ;

— Assainir les îlots existants par application d'un règlement d'aménagement rationnel, à toutes les nouvelles constructions ;

— Enfin prévoir le développement de quartiers d'habitation nouveaux assez largement conçus pour accueillir, dans les vingt années à venir, l'excédent de population prévisible compte tenu de l'accroissement démographique et des conditions de développement économique et social de la région.

Les nouveaux quartiers occuperont des situations hygiéniquement favorables aux flancs des collines qui encerclent partiellement la ville la topographie des lieux n'offrant d'ailleurs pas beaucoup de choix pour la détermination de leurs emplacements.

Ils seront pourvus d'organes collectifs et d'espaces libres publics judicieusement répartis, et les dispositions internes et la réglementation de construction assurera les meilleures conditions d'édification des habitations.

Le premier quartier d'extension (D), de 12 hectares environ, dénommé Nouvelle Médina sera situé dans le prolongement et immédiatement au N.O. de l'actuelle Médina, et sera réservé aux constructions de style traditionnel à patio, dans un cadre nouveau de « Médina-Jardin ».

Un centre commercial (3) et un groupe scolaire (4) desserviront ce quartier dont les alentours (E) feront l'objet d'un reboisement systématique afin d'humaniser le site et d'accroître sa salubrité.

La voirie qui comportera une route de ceinture extérieure entourée d'une ceinture non-aedificandi, assurera une circulation automobile facile tout en évitant un développement désordonné de ce quartier, ce qui constitue, pour les médinas, un précédent dont l'exemple est à suivre.

Un deuxième quartier nouveau (F), d'une vingtaine d'hectares, dans le prolongement et au S.O. de l'actuelle zone résidentielle de Sidi Fredj, sera réservé aux habitations de style moderne et comportera, outre deux larges espaces réservés à l'Instruction publique (5) et pour un jardin d'enfants (6), d'un Centre commercial (7) et d'un Parc de sports (8), proportionnés à l'importance de l'ensemble résidentiel qui constitueront Sidi Fredj et cette nouvelle Cité-Jardins.

Enfin, au-dessus de la ville actuelle, au flanc des collines qui dominent celle-ci au Sud, une troisième zone d'extension (G) d'habitations de 25 hectares constituera un quartier résidentiel qui s'étirera en longueur sur un kilomètre, dans une situation dominante assez remarquable, et bien desservie au point de vue circulation routière, assurant le trait d'union entre la nouvelle Cité-Jardins et la partie haute du Centre urbain actuel, ainsi qu'avec la route G.P. 6.

Répondant aux règles modernes de zoning, le Plan comporte la nette séparation des quartier résidentiels situés aux flancs des cotéaux, avec les zones d'activités prévues dans la plaine, le long et au-delà de la voie ferrée.

Ainsi, une zone industrielle (H), de 13 hectares, dans laquelle s'intégrera le nouveau Marché aux bestiaux (9) sera aménagée à 500 mètres au Nord de la ville, en bordure de la voie ferrée de Mateur, et une zone de 6 hectares, immédiatement au NE de la gare (10) sera affectée aux établissements d'industries agricoles (11).

Pour compléter cet ensemble, un grand espace de près de 7 hectares est réservé en bordure et au Nord de la route GP. 6 (1), pour le Stade Municipal (12) et la Pépinière (13).

Le Plan d'aménagement et d'extension, approuvé par Décret Beylical du 18 juin 1953, et son Règlement de Construction, désormais applicables, constituent un bon exemple de programme de développement rationnel d'une ville dans un site dont la topographie mouvementée ne facilitait pas la tâche de l'urbaniste, mais dont les habitants apprécieront les avantages économiques et sociaux, dans les années à venir.

M. DELOGE,

*Architecte Principal au Commissariat  
à la Reconstruction et au Logement  
S.A.D.G. — A. A. Dip.*