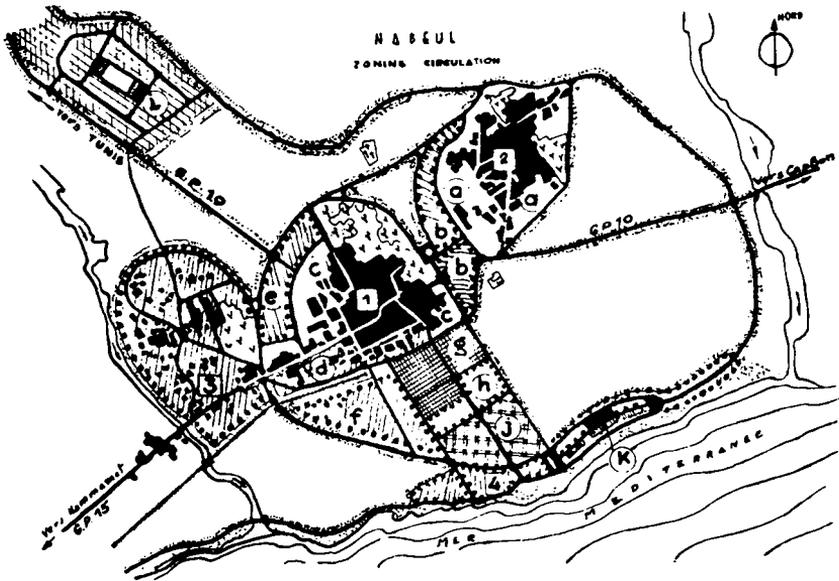


# Plan de zoning et de circulation principale de Nabeul (\*)

Le plan à l'échelle de 1/5.000° dit de « Zoning et de Circulation Principale de Nabeul » ne concerne pas seulement la ville de Nabeul considérée isolément, mais a pour objet la prévision du développement d'un complexe urbain constitué par l'agglomération centrale de Nabeul proprement dite (1) par celle de Dar Chabane au N-E (2) et par un ensemble de hameaux à l'Ouest dont le principal est Bir Challouf, et que nous dénommerons Secteur Ouest (3) enfin au Sud, en bordure de mer, par le secteur balnéaire actuellement embryonnaire de Nabeul-Plage (4).



La ville de Nabeul et les agglomérations voisines sont situées dans la partie S-W de la presqu'île du Cap Bon, à l'extrémité Nord du Golfe d'Hammamet, à 65 kilomètres au S-E de Tunis, et sont reliées à la Capitale par la route G.P. 10 et aux autres collectivités

(\*) Voir sur le plan ci-dessus les lieux correspondants aux chiffres (1), (2), (3), (4), etc... et aux lettres (a), (b), (c), (d), etc... du texte.

du littoral Est du Cap Bon (Hammamet, Korba, Menzel Temime, Ke-libia) par les routes côtières G.P 10 et G.P. 15.

Les statistiques démographiques officielles n'ayant pas été mises à jour depuis 1946, il n'est pas possible de donner un chiffre précis de population de l'ensemble des agglomérations intéressées par le plan, compte tenu — d'ailleurs — de ce que les statistiques de l'époque ne concernant que Nabeul, à l'exclusion des centres voisins non érigés en commune qui n'ont pas fait l'objet de recensement de population.

En tout état de cause, le chiffre de population officiel de Nabeul en 1946 était de 11.029 habitants.

La Municipalité estimait toutefois qu'il était raisonnable d'arrondir ce chiffre à 15.000 et que, d'autre part, Dar Chabane comptait environ 10.000 âmes et Bir Challouf 2.500, soit globalement une population de 27.500 habitants en 1946, chiffre qu'on peut sans inconvénient arrondir à 30.000 pour la facilité du calcul de développement à venir.

Si l'on admet que la population de ces agglomérations est en croissance régulière à un rythme de l'ordre de 2,5% annuellement, la population actuelle doit être de l'ordre de 38.000 habitants.

En dehors de toute autre élément d'appréciation, si l'on met ce chiffre en parallèle avec la surface totale des agglomérations qui est d'environ 88 hectares (Nabeul 44 — Dar Chabane 37 — Secteur Ouest 7) on trouve une densité moyenne de 440 habitants par hectare, chiffre plausible, compte tenu de la forte densité des constructions.

L'activité des habitants de Nabeul, Dar Chabane et environ est surtout caractérisée par l'artisanat : poterie, céramique, ferronnerie, travail de la pierre, tissage des nattes, broderie, dentelle. Les travaux agricoles occupent par ailleurs 15% environ de la population.

Aucun programme d'activités nouvelles importantes susceptibles d'engendrer un mouvement massif de population n'existant à notre connaissance dans cette région, le plan de zoning et de grande circulation a été établi en fonction d'un développement démographique à venir de même rythme que celui qui règne actuellement, ce plan étant considéré comme valable pour une durée de 20 ans.

Le nouveau plan de zoning comporte les dispositions essentielles suivantes :

- 1.) Développement des trois agglomérations existantes de Dar Chabane, Nabeul, Secteur Ouest, au Nord des routes G.P. 15 (Hammamet, Nabeul) et G.P. 10 (Nabeul, Cap Bon) sous forme de ville linéaire de façon à les lier tout en laissant à chacune son individualité et une assez large possibilité de développement.

- 2.) Liaison avec le littoral par un large trait d'union urbain comportant une certaine discipline architecturale et constructive, afin de doter l'ensemble des agglomérations de Nabeul d'un quartier central neuf possédant un caractère spécifiquement urbain qui fait indéniablement défaut à Nabeul et à ses satellites.

3.) Aménagement d'un vaste secteur littoral permettant à Nabeul de devenir un centre balnéaire et touristique important.

4.) Création d'un système de circulation générale et de voies d'évitement permettant d'une part de lier les différents éléments urbains de cet ensemble tout en leur conservant leur autonomie individuelle, d'autre part, de résoudre le problème de l'embouteillage permanent du centre de Nabeul, enfin de desservir la zone de la plage de manière à permettre son développement rationnel.

5.) Création d'une zone industrielle séparée des agglomérations résidentielle et artisanale.

\*\*\*

Reprenons successivement ces paragraphes en les développant :

## 1° DEVELOPPEMENT DES AGGLOMERATIONS EXISTANTES

### A. — Dar Chabane

L'agglomération de Dar Chabane comporte environ 37 hectares de constructions agglomérées. Si l'on admet l'évaluation démographique faite plus haut, cette superficie urbaine doit correspondre à une population actuelle de l'ordre de 16.000 habitants à la densité de 440 habitants par hectare. Le chiffre exact de population n'a d'ailleurs qu'une importance relative dans le problème de développement à résoudre. L'essentiel est de prévoir une extension urbaine répondant assez largement à des besoins prévisibles. Or ces besoins sont de deux sortes :

1.) Répondre à l'accroissement normal de la population;

2.) Répondre à la nécessité de décongestionnement et d'assainissement de l'agglomération actuelle caractérisée par un surpeuplement de beaucoup d'habitations vétustes et insalubres pour bon nombre d'entre elles.

En admettant donc que la population de Dar Chabane soit de 16.000 habitants en 1954, l'accroissement de population à prévoir dans le délai d'application du plan, c'est-à-dire d'ici 20 ans, doit être d'environ 10.000 personnes au rythme d'accroissement moyen annuel de population de 2,5%.

Par ailleurs, il paraît raisonnable de considérer que, compte tenu des caractéristiques et du mode d'occupation des habitations existantes, un assainissement par décongestionnement doit être envisagé de manière à abaisser la densité de population de 440 à 300 habitants par hectare — ce qui conduirait à prévoir la réduction à 11.000 du nombre des habitants devant résider dans l'agglomération existante et à prévoir le recasement de 5.000 personnes dans la zone d'extension.

(Il va de soi qu'il ne s'agira d'une mesure autoritaire que dans le cas d'existence de véritables taudis, le décongestionnement spontané devant être facilité par l'aménagement et le lotissement des quartiers nouveaux).

En définitive, pour Dar Chabane, l'accroissement de population (10.000) et le décongestionnement à prévoir (5.000) conduisant à envisager des extensions résidentielles susceptibles d'accueillir une population de 15.000 personnes environ dans le délai de 20 ans.

À cet effet, les dispositions du plan sont les suivantes :

1.) Une première extension, où les constructions seront de caractère traditionnel tunisien, est prévue autour de l'agglomération et à l'intérieur d'une voie de circulation périphérique reliant la route G.P 10 au Sud avec une voie nouvelle d'évitement au Nord (a). La surface utilisable est de 38 ha environ.

Elle pourra accueillir une population de 11.400 habitants à la densité de 300 habitants par hectare.

2.) À l'Ouest et au Sud-Ouest de cette première zone est prévue une bande d'extension de cité-jardins (b) de 32 hectares susceptible d'accueillir 4.800 habitants à la densité moyenne de 100 habitants par hectare.

Ces deux zones d'extension pourront donc contenir 16.200 habitants, ce qui correspond sensiblement aux besoins définis plus haut.

Il est à noter que le plan Dar Chabane comporte un statut spécial dénommé « zone d'habitations en ordre continu traditionnelle et artisanale ». Il est en effet prévu que les constructions peuvent comporter outre les habitations, des ateliers artisanaux, de façon à ne pas modifier le mode d'existence et de travail caractéristique des habitants de ce centre.

## B. — Nabeul -Ville

La surface d'agglomération existante est d'environ 44 hectares pour une population de 20.000 habitants environ à la densité moyenne de 440 habitants à l'hectare. Au taux de 2,5% d'augmentation par an. en 1974, la population de Nabeul sera de 30.000 personnes — soit un accroissement de 10.000 ; par ailleurs le décongestionnement à prévoir pour réduire la densité de 440 à 300 habitants et assainir la ville existante, entraînera progressivement l'exode de 7.000 personnes au fur et à mesure des constructions nouvelles.

C'est au total le relogement de 17.000 habitants qu'il faut prévoir à l'extérieur de l'agglomération.

Le plan prévoit les extensions suivantes :

1.) Une extension d'habitations en ordre continu, de caractère traditionnel tunisien partagée en deux zones, l'une à l'extrémité Sud-Est de la ville (c), l'autre à l'Ouest (c) qui occuperont au total 15 hectares et offriront la possibilité d'établir 4.500 personnes à la densité de 300 habitants par hectare.

2.) Une zone d'extension dite de transition (d) limitée au Nord et à l'Est par l'Avenue du Président Carnot, l'Avenue de la République et la rue des Alliés au Sud par la voie ferrée.

Cette zone est déjà en partie construite, la construction des parties vides restantes, soit 5 ha à la densité de 200 ha, permettra le logement de 1.000 habitants environ.

3.) Un zone d'extension d'habitation en ordre discontinu (Cité jardins) au Nord Ouest de la Ville (e) et limitée au Nord-Est par la zone des cimetières, au Nord-Ouest et au Sud-Est par deux tronçons de voies d'évitement circulaires nouvelles et au Sud par le petit groupe d'habitations de El Haouch. Cette zone de 30 ha environ, pourra accueillir environ 4.500 habitants à la densité de 150 habitants par hectare.

4.) Une zone d'extension de type cité-jardins limitée au Nord par la voie ferrée, à l'Est par l'avenue Jules-Ferry. Au Sud et à l'Est par une future voie de liaison directe avec la plage pour les véhicules venant de Tunis et d'Hammamet (f). Cette extension de 33 ha permettra le développement d'une zone résidentielle en ordre discontinu de 5.000 habitants environ.

5.) La zone de trait d'union entre la ville et la plage limitée au Nord par le prolongement vers l'Est de la rue de la gare, à l'Ouest par l'avenue Jules-Ferry, à l'Est par une voie nouvelle située à 600 mètres et parallèlement à cette dernière ; au Sud, par un voie nouvelle parallèle à la rue de la gare prolongée et à 600 mètres de celle-ci.

Le secteur Nord de cette zone (g) sera réservé, en partie pour certains édifices publics — et en partie — sur 12 ha environ à l'habitat urbain, au commerce et bureaux et accueillera 2.500 habitants à 200 hab./ha.

La partie Sud (h) 13 ha sera affectée à la résidence en ordre discontinu (Cité-Jardins), soit à la densité de 150 hab./ha environ, 2.000 habitants.

Au total, les extensions prévues à Nabeul-Ville pourront répondre aux besoins en logements de 19.500 habitants, chiffre supérieur aux besoins théoriques prévus (17.000). De sorte que dans les conditions normales de développement actuel, tous les besoins d'extension seront largement satisfaits par les dispositions de plan.

Cependant, il y a lieu de remarquer que la future zone industrielle (i) sera située à 2 km. environ au Nord-Est du Centre de Nabeul en bordure et à l'Est de la route de Tunis (G.P. 10) et que la population ouvrière aura naturellement tendance à résider à proximité de son lieu de travail.

C'est ici qu'intervient la prévision du développement de la 3<sup>e</sup> zone d'habitation — le Secteur Ouest.

### C. — Secteur Ouest

Ce secteur limité au Nord par une voie d'évitement nouvelle, à l'Est par des cimetières, au Sud par la voie ferrée à l'Ouest par l'Oued Es Sohil, comporte approximativement aujourd'hui 3 500 habitants en groupes épars dont Bir Challouf est le principal. L'avenir de cette zone dont le peuplement est prévu sous forme de construction en ordre discontinu, ne peut être défini avec précision.

L'aménagement de la totalité de la surface réservée (105 ha) permettrait, à la densité de 100 hab./ha, le logement de 10.000 personnes.

Il faut considérer cette zone comme une réserve résidentielle susceptible de répondre à des besoins qui ne se sont point encore manifestés positivement, mais qu'il est prudent de prévoir dans le cas d'un développement industriel d'une certaine importance, qu'il faut nécessairement envisager.

## 2° LIAISON AVEC LE LITTORAL

Ainsi qu'il a été dit plus haut, un quartier nouveau est prévu au Sud de la Ville, et fait l'objet d'un plan d'aménagement et de servitudes architecturales particulières séparées. Ce quartier, en partie administratif, en partie commercial et d'affaires et en partie résidentiel doit constituer le Centre vivant susceptible de donner un caractère vraiment urbain et central à Nabeul qui actuellement a plutôt l'aspect d'un gros village sans grande personnalité et qui par la force des choses doit devenir le cœur d'un groupement humain important. A ce titre, ainsi qu'il est dit plus haut, il est indispensable qu'un certain souci de composition d'ensemble et d'ordonnance architecturale largement traitée préside au développement de ce secteur, lieu de passage naturel de la ville vers la zone balnéaire. A sa suite, vers la plage, on trouvera donc une zone de Cité-Jardins de 12 hectares, (h) puis un vaste secteur de 24 hectares réservé aux sports (j).

La liaison avec la plage limitée actuellement à l'avenue Jules-Ferry sera assurée par trois autres voies parallèles dont, en particulier, le prolongement de la rue de la République dont l'aménagement nécessitera une réduction du domaine des chemins de fer.

## 3° AMENAGEMENT DU LITTORAL

Une vaste zone balnéaire de 50 hectares est prévue en bordure de mer (k) desservie par une route littorale destinée dans l'avenir à relier Nabeul à Hammamet par la plage.

Des espaces sont réservés dans cette zone pour les établissements balnéaires publics : hôtels, restaurants, etc... afin que Nabeul favorisée par la proximité de magnifiques plages, puisse devenir un centre balnéaire, d'estivage et de tourisme réputé.

## 4° CIRCULATION GENERALE

La grande circulation prévue comporte essentiellement outre une voie d'évitement de 30 m. de largeur passant au Nord des agglomérations de Nabeul pour relier directement Tunis au Cap-Bon et la route littorale d'Hammamet-Plage, deux voies reliant directement à la plage, d'une part Dar Chabane et la partie Est de Nabeul, d'autre part, le Secteur Ouest et la partie Ouest de Nabeul.

## 5° ZONE INDUSTRIELLE

Ainsi qu'il a été indiqué au début, une zone industrielle est prévue à 2 km. au N-W de la ville (i) en bordure et au N-E de la route G.P. 10, distance suffisante pour soustraire la ville des fumées et émanations nocives éventuelles.

Cette zone de 50 hectares environ est conçue de manière à réserver à sa partie centrale les équipements collectifs (terrains de jeux, de sports et de repos, cantines, infirmeries, centre culturel et de loisirs) qui doivent, bien entendu, compléter l'installation d'une zone industrielle nouvelle.

Il va de soi que cet ensemble d'agglomération, en se développant régulièrement, ne pourra bientôt plus vivre exclusivement de l'artisanat et de l'agriculture et qu'il faudra créer des activités nouvelles modernes propres à absorber une main-d'œuvre croissante, si l'on veut éviter pour Nabeul comme pour la plupart des villes de Tunisie, cette situation néfaste que constitue l'exode continu vers Tunis qui appauvrit la province d'une partie de son capital humain et appauvrit également Tunis en y accumulant des réserves humaines inadaptées aux activités urbaines, mal employées ou inemployées, charge de plus en plus écrasante pour la collectivité et dont le résultat le plus tangible est un déséquilibre croissant et extrêmement grave dans la répartition de la population sur le territoire de la Tunisie.

Michel H. C. DELOGE,

*Architecte Principal*

*au Ministère de l'Urbanisme et de l'Habitat*

*S.A.D.G. — A. A. Dip.*