



INSTITUT
D'AMÉNAGEMENT
ET D'URBANISME

ÎLE-DE-FRANCE

les Cahiers

Le Maroc s'ouvre au XXI^e siècle

N° 154 - mai 2010
trimestriel
numéro double - 30 €
ISSN 0153-6184
www.lau-ldf.fr

PUBLICATION CRÉÉE EN 1964



Directeur de la publication
François DUGENY

Directrice de la communication
Corinne GUILLEMOT (01 77 49 76 16)

corinne.guillemot@iau-idf.fr

Responsable des éditions
Frédéric THEULE (01 77 49 78 83)

frederic.theule@iau-idf.fr

Rédactrice en chef
Sophie MARIOTTE (01 77 49 75 28)

sophie.mariotte@iau-idf.fr

Coordinateurs
Victor SAÏD (01 77 49 76 32)
Pauline ZEIGER (01 77 49 78 51)
Gwenaëlle ZUNINO (01 77 49 79 08)

victor.said@iau-idf.fr
pauline.zeiger@iau-idf.fr
gwenaelle.zunino@iau-idf.fr

Secrétaire de rédaction
Agnès FERNANDEZ

Presse
Catherine BRAMAT (01 77 49 79 05)

catherine.bramat@iau-idf.fr

Fabrication
Sylvie COULOMB (01 77 49 79 43)

sylvie.coulomb@iau-idf.fr

Maquette, illustrations
Agnès CHARLES (01 77 49 79 46)

agnes.charles@iau-idf.fr

Cartographie
Sylvie CASTANO (01 77 49 78 72)
Jean-Endes TILLOY (01 77 49 75 11)

sylvie.castano@iau-idf.fr
jean-endes.tilloy@iau-idf.fr

Biographies et bibliographies
Christine ALMANZOR (01 77 49 79 20)

christine.almanzor@iau-idf.fr

Médiathèque – photothèque
Claire GALOPIN (01 77 49 75 34)
Aurélien LACOUCHIE (01 77 49 75 18)

claire.galopin@iau-idf.fr
aurelien.lacouchie@iau-idf.fr

Impression
Point 44

Couverture
Olivier CRANSAC (01 77 49 75 16)

olivier.cransac@iau-idf.fr

Photo : © Agostino Pacciani / www.agostino-reportages.com

Commission paritaire n° 811 AD
ISSN 0153-6184

© IAU Île-de-France

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés. Les copies, reproductions, citations intégrales ou partielles, pour utilisation autre que strictement privée et individuelle, sont illicites sans autorisation formelle de l'auteur ou de l'éditeur. La contrefaçon sera sanctionnée par les articles 425 et suivants du code pénal (loi du 11-3-1957, art. 40 et 41).

Dépôt légal : 2^e trimestre 2010

Diffusion, vente et abonnement :
Olivier LANGE (01 77 49 79 38)

olivier.lange@iau-idf.fr

	France	Étranger
Le numéro :	18 €	20 €
Le numéro double :	30 €	32 €
Abonnement pour 4 numéros :	72 €	84 €

(Étudiants, photocopie carte de l'année en cours, tarif 2009) : 50 €

Sur place :
Librairie ÎLE-DE-FRANCE, accueil IAU - 15, rue Falguière, Paris 15^e (01 77 49 77 40)

Par correspondance :
INSTITUT D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME DE LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE
15, rue Falguière - 75740 Paris Cedex 15
Abonnement et vente au numéro : <http://www.iau-idf.fr>

Bulletin d'abonnement annuel

Souhaite s'abonner pour un an (3 numéros + 1 numéro double) aux Cahiers de l'IAU Île-de-France

Nom

Organisme

Adresse

Code postal Localité

Pays

Mél.

Tarifs abonnement

France : 72 € Étranger : 84 €

Étudiant : 50 € (photocopie de la carte de l'année en cours)

Commande d'anciens numéros

France : 18 € – n° d. : 30 € Étranger : 20 € – n° d. : 32 €

N° 153 N° 152 N° 151

N° 150 (n° double) N° 149 N° 148

France : 36 € Étranger : 38 €

IAU Île-de-France

L'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France est une fondation nationale reconnue d'utilité publique par le décret du 2 août 1960.

Directeur général : M. François DUGENY

Organisation

Le conseil d'administration de l'Institut, composé de vingt-six membres, est présidé par le président du conseil régional d'Île-de-France, M. Jean-Paul HUCHON.

Le conseil d'administration comprend :

- treize membres du conseil régional d'Île-de-France pour la durée de leur mandat dans ce conseil, ou leurs suppléants respectifs membres de ce conseil ;
- le président du conseil économique et social de la région Île-de-France ou son représentant, désigné parmi les vice-présidents de ce conseil ;
- deux membres du conseil économique et social de la région Île-de-France, désignés par lui, pour la durée de leur mandat dans ce conseil, ou leurs suppléants respectifs membres de ce conseil, désignés en même temps et dans les mêmes conditions ;
- quatre représentants de l'État, dont le préfet de la région Île-de-France représentant le ministre de l'Intérieur, le directeur régional de l'Insee représentant le ministre du Budget, le représentant régional de l'Équipement d'Île-de-France, représentant le ministre chargé de l'Urbanisme et un représentant du ministre des Transports ;
- les représentants des membres fondateurs : le gouverneur de la Banque de France, le directeur interrégional de la Caisse des dépôts et consignations, le président du directoire du Crédit foncier de France et la présidente du directoire du Crédit de l'équipement des PME ;
- le président de la Chambre de commerce et d'industrie de Paris.

Missions

Organisme d'études du conseil régional d'Île-de-France, l'IAU îdF apporte en priorité ses appui technique aux collectivités locales d'Île-de-France.

Il réunit un large éventail de compétences : aménagement urbain et rural, environnement, transports, logement et mode de vie, économie et développement local, équipements et foncier, santé.

Ses diagnostics et ses propositions permettent ainsi de préparer les choix des élus régionaux et locaux avant de les traduire en termes de projets.

L'IAU îdF agit en partenariat avec d'autres opérateurs français et étrangers à travers son système d'information géographique et sa médiathèque en réseau.

Il exporte son savoir-faire à travers des contrats directs et des accords de coopération technique.

Île-de-France - Maroc : développer un partenariat fructueux



La coopération décentralisée est une dimension majeure de l'action internationale de la région Île-de-France.

Les nombreux partenariats établis dans des domaines aussi variés que la culture, l'éducation et la formation, l'environnement ou la santé, l'aménagement et les transports, le développement économique, mobilisent ainsi les moyens humains et financiers des collectivités. Ils visent le renforcement des capacités d'action de l'ensemble des partenaires, la réalisation de projets porteurs et la mise en synergie des acteurs sociaux et économiques au niveau national ou métropolitain.

Depuis plusieurs années, la région Île-de-France conduit des actions en direction du Royaume du Maroc. Elles s'adressent notamment aux jeunes grâce, par exemple, aux bourses d'études permettant aux étudiants marocains de poursuivre un cursus de *master* dans un établissement d'enseignement supérieur en Île-de-France.

La région Île-de-France a toujours à cœur de développer les échanges de savoirs et de compétences pour soutenir le développement, en mobilisant son expérience, ses réseaux et son savoir-faire.

Ces échanges permettent aussi d'apprendre de la part de pays qui, comme le Maroc, font preuve de dynamisme et de créativité, et utilisent la tradition comme socle de la modernité.

Au Maroc, de longue date, l'IAU île-de-France a su apporter sa pierre à cet édifice.

L'IAU île-de-France a accentué sa mobilisation au service d'un urbanisme durable en signant à Rio avec ONU Habitat un partenariat pour soutenir la campagne mondiale pour le développement urbain durable. Au travers de cet engagement, l'Île-de-France entend valoriser le rôle des acteurs et des réseaux professionnels au service d'un développement responsable, comme c'est le cas au Maroc où un Collège des architectes urbanistes a été récemment créé.

C'est cette action soutenue et pérenne de l'IAU île-de-France et de ses partenaires que le présent numéro des *Cahiers* entend retracer. Il servira, je le souhaite, de référence à tous ceux qui s'intéressent aux défis et au renouveau des politiques urbaines et de logement au Maroc et partout ailleurs dans le monde.

Jean-Paul Huchon

Président du conseil régional d'Île-de-France
Président de l'IAU île-de-France

Préface

Coopération franco-marocaine : imaginons ensemble l'urbanisme de demain



La publication de ce *Cahiers* spécial de l'IAU île-de-France consacré au Maroc est une excellente initiative qui intervient à un moment important de l'histoire des villes au marocaines. En effet, la population urbaine vient de dépasser celle qui vit à la campagne et les autorités marocaines sont donc engagées dans la construction rapide de logements

pour répondre aux besoins croissants.

Il faut rappeler par ailleurs que le Maroc a su créer dès le début du XX^e siècle une dynamique architecturale et urbaine innovante et imaginative qui ne s'est jamais démentie et qui a répondu aux nécessités de sa modernisation et de son essor.

Dans ce double contexte, le Maroc est également attentif aux expériences d'urbanisme que d'autres pays ont conduites, pour s'assurer en particulier que les citoyens seront effectivement au cœur de la cité

et que les extensions urbaines ne deviendront pas des poches d'exclusion.

Les relations établies entre l'IAU île-de-France et ses partenaires marocains prennent ainsi tout leur sens. Articuler transports publics et privés pour favoriser la mobilité, construire des logements résidentiels et sociaux dans les mêmes zones pour assurer de la mixité urbaine, penser les espaces verts et les aires de jeux et de sport pour la jeunesse, imaginer les emplois au cœur de la cité pour éviter les déplacements trop longs, tels sont les défis qui se posent aux autorités marocaines. La coopération entre l'IAU île-de-France et ses partenaires marocains, les réflexions partagées entre professionnels, sont des réponses adaptées à ce contexte de projection et de production urbaine intensive.

Bien sûr, c'est aux acteurs marocains qu'il appartient d'imaginer et de construire leurs espaces à vivre de demain. Mais devant le risque d'uniformisation et de solutions toutes faites, donc inadéquates, le partenariat et le dialogue entre la France et le Maroc dans ces domaines s'inscrivent dans notre longue histoire commune. Comme par le passé, il pourra contribuer à l'invention de solutions proprement marocaines, préservant l'âme des cités de ce pays tout en assurant un cadre de vie agréable pour les futures générations.

En outre, à l'heure où le Maroc, sous l'impulsion de son Souverain, Sa Majesté le Roi Mohammed VI, s'est engagé dans une vaste et profonde réforme de sa gouvernance territoriale comme du champ social, les relations entre collectivités locales françaises et marocaines, qui sont très vivaces, constituent un autre atout. En effet, la formation des cadres des collectivités locales marocaines et des institutions qui leur sont rattachées devient une priorité. La coopération décentralisée franco-marocaine a, par conséquent, un nouveau champ d'application dans l'appui à ce vaste mouvement de réformes et dans le renforcement des compétences gestionnaires des villes marocaines.

Je salue donc l'initiative de l'IAU île-de-France qui permet d'avoir une vision des défis posés au Maroc et des apports possibles de l'expertise française pour contribuer à répondre, dans un esprit de coopération et de partage, à la définition des solutions durables pour les villes marocaines de demain.

Bruno Joubert

Ambassadeur de France au Maroc

تعاون فرنسي مغربي : لنتصور معاً التنظيم الحضري المستقبلي

إن نشر هذا العدد المميز من "كراسات" معهد التهيئة و التنظيم المدني لإقليم إيل دي فرانس (المنطقة الباريسية) و المخصص للمغرب يعتبربادرة ممتازة إذ أنها تتوافق مع حقبة هامة من تاريخ المدن في المغرب.
في الواقع إن عدد السكان الحضريين قد تعدى عدد سكان الأرياف و القرى مما أدى إلى إقدام السلطات المغربية بالأعمار السريع لدور السكن و ذلك لتلبية الطلبات الملحة و المتزايدة باستمرار.

من ناحية أخرى، يجدر التذكير بأن المغرب قد تمكن منذ بداية القرن العشرين من وضع ديناميكية معمارية و تنظيمية متجددة و خلاقة لم تخزل عبر الزمن، مستجيبة إلى ضرورات و حاجات تحديث المغرب و نهضته.
ضمن هاتين المعطيتين، بات المغرب منفتحاً إلى الخبرات في مجال التنظيم المعماري و الحضري التي قادتها بلاد أخرى، و ذلك بشكل خاص لضمان إسكان المواطنين في قلب المدينة و لكي لا تصبح التوسعات الحضرية جيوبا مطرودة و معزولة بسكانها.

العلاقات التي شيدت بين المعهد و شركائه المغاربة تأخذ هنا كامل معناها، فتكامل النقل العام و الخاص لتأمين الحركية و بناء السكن الحضري و الاجتماعي في نفس المناطق لتأمين التخالط الحضري، خلق المناطق الخضراء و مناطق اللهو و الرياضة للشبيبة، التفكير بخلق فرص العمل في قلب المدينة لتفادي مسافات التنقل الطويلة : كل هذه تعتبر التحديات التي تجابهها السلطات المغربية.
إن التعاون بين المعهد و شركائه المغاربة و تبادل الخبرات بين الأخصائيين، هي أجوبة ملائمة لهذه الوضعية من التصورات المستقبلية و الإنماء الحضري المكثف.

إنه يعود بالطبع إلى المسؤولين المغاربة أن يتخللوا و يبنوا مدن المستقبل. و لكن أمام خطر النمط الموحد و الحلول الجاهزة، إذن غير الملائمة، تندرج المشاركة و الحوار بين فرنسا و المغرب في هذه المجالات عبر تاريخنا الطويل المشترك.
كما كان في السابق سيمكن ذلك بالمشاركة في إيجاد حلول خاصة بالمغرب، و الحفاظ بذلك على روحية المدن و تأمين مجال حياة هنيئة و رغيدة للأجيال القادمة.

من ناحية أخرى، في حين التزم المغرب بدافع وبتوجيهات عاهله جلالة الملك محمد السادس في حركة إصلاحية واسعة و عميقة للإدارة المحلية و كذلك في الحقل الاجتماعي، تشكل العلاقات الحية بين الإدارات المحلية الفرنسية و المغربية عاملا ايجابيا. و يصبح فعلا تكوين أطر الإدارات المحلية المغربية و المؤسسات التابعة لها أولوية هامة و يكون التعاون الفرنسي المغربي اللامركزي مجالا جديدا للتطبيق في دعم هذه الحركة الإصلاحية الواسعة و تقوية الإمكانيات الإدارية للمدن المغربية.

أحيي إذن بادرة معهد التهيئة و التنظيم المدني لإقليم إيل دي فرانس التي تسمح برويا للتحديات التي يجابهها المغرب و للإمكانيات التي يمكن للخبرة الفرنسية أن تقدمها لتساهم من خلال روح التعاون و المشاركة لإيجاد الحلول المستديمة لمدن الغد في المغرب.

برونو جوير
سفير فرنسا في المغرب

Avant-propos

IAU île-de-France - Maroc : les enjeux de la métropolisation



L'IAU île-de-France mobilise compétences et ressources pour transmettre son expérience et ses savoir-faire dans le cadre de partenariats multiples, mais aussi pour apprendre et comprendre les évolutions du monde qui nous entoure, identifier les bonnes pratiques, assurer sa place dans le concert des grands bureaux d'expertise nationaux et internationaux. Dans cette mobilisation, les partenariats noués avec le Maroc tiennent une place particulière, du fait de leur ancienneté, de leur intensité, de leur durabilité.

Cette continuité a couvert des situations bien différentes, le Maroc et l'Île-de-France ayant connu des évolutions profondes de leurs contextes institutionnels, économiques, sociaux, environnementaux. Aujourd'hui, le Maroc développe une stratégie de mise à niveau généralisée de ses infrastructures et de ses services urbains. L'enjeu est triple : assurer le développement humain en luttant contre la pauvreté, organiser une gouvernance multi-acteurs pour articuler contraintes publiques et recouvrement des coûts, et assurer la coordination des projets de développement territorial dans le cadre de la décentralisation. Ce moment nous a semblé opportun pour porter un regard sur les évolutions qui sont en cours aux plans national et régional, sur leurs articulations avec les grandes tendances à l'œuvre au niveau international. C'est aussi l'occasion de développer dans ce numéro des *Cahiers* de l'IAU île-de-France ce qui a constitué la matière autour de laquelle se sont noués les partenariats actifs entre notre institut et l'ensemble de nos interlocuteurs marocains.

En donnant la parole à ces partenaires, à des experts, à ceux de l'institut qui se sont mobilisés auprès des institutions, des villes et des territoires du Maroc, ce numéro des *Cahiers* a certes pour ambition de retracer plusieurs dizaines d'années de coopération fructueuse entre notre institut et le Maroc, mais aussi et surtout de donner à comprendre et à voir les enjeux auxquels les métropoles marocaines, comme nombre d'autres métropoles du monde, sont confrontées : nécessité d'accueillir rapidement des populations de plus en plus nombreuses engendrant une urbanisation accélérée, développement de nouveaux moyens de transport, réalisation de nouveaux programmes d'équipements, prise en compte des problématiques environnementales, notamment celles liées aux risques. Autant de sujets auxquels les villes européennes ont dû répondre lorsqu'il s'est agi d'adapter les villes traditionnelles aux besoins générés par l'émergence de sociétés nouvelles.

François Dugeny

Directeur général de l'IAU île-de-France

Le Maroc s'ouvre au XXI^e siècle

Aspirer à la modernité en s'attachant à une forte identité propre est une tradition bien marocaine.

À travers son histoire et sa situation géopolitique, le Maroc a su s'adapter à l'évolution du contexte régional et international pour se positionner sur l'échiquier mondial en jouant souvent un rôle d'avant garde.

Le pays se transforme en même temps avec un mouvement perpétuel de passage de la ruralité à l'urbanité. Si ce phénomène a démarré au VIII^e siècle avec la création de la ville (médina) de Fès, il connaît depuis la deuxième moitié du siècle dernier une accélération. La vie urbaine n'est donc pas récente dans un Maroc qui a vu sa capitale déménager au gré des civilisations entre Fès, Marrakech, Mekhès et Rabat. Cette diffusion de la culture urbaine à travers le temps et l'espace a doté le pays d'une armature urbaine variée capable de structurer le vaste territoire national.

Dans ce contexte, les villes marocaines se sont développées rapidement, par des extensions difficilement maîtrisables. Désormais, pour faire face aux enjeux du nouveau siècle, l'essor du pays se joue essentiellement par la métropolisation de ses grandes villes. La mondialisation, la concurrence internationale, la crise énergétique, le changement climatique, la maîtrise du développement urbain dans une vision de durabilité sont aujourd'hui autant d'enjeux auquel le pays doit répondre. La volonté politique exprimée par Sa Majesté le Roi Mohammed VI place l'Homme et son épanouissement au premier rang des objectifs nationaux. L'habitat digne prôné par Sa Majesté se traduit par la politique nationale des Villes sans bidonvilles et par le développement massif de l'habitat social, l'amélioration des conditions de vie de la population la plus vulnérable trouve son écho à travers l'initiative nationale de développement humain et le développement durable s'invite dans les réformes en cours. Le Maroc se transforme rapidement pour répondre aux nouveaux besoins de sa population et se prépare dans tous les domaines pour se confronter aux défis du XXI^e siècle.

Ce numéro des *Cahiers* consacré au Maroc se veut une contribution à la fois démonstrative des expériences et analytique des dynamiques de transformation et des réformes qui sont à l'œuvre pour moderniser le pays.

Pour se préparer à pénétrer le nouveau siècle avec les atouts d'un pays ancré solidement dans ses valeurs et son territoire mais aussi ouvert pleinement à la mondialisation, cette contribution cherche à clarifier la complexité des mécanismes et la portée des réformes récentes. Ceci, grâce à des contributions que les hauts responsables marocains ont bien voulu accorder ainsi que celles des acteurs de la société civile et de chercheurs passionnés. En outre, la riche expérience partagée entre l'IAU îdF et les agences urbaines ainsi que les directions de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme au Maroc met en lumière et jalonne le travail d'exploration des solutions adaptées aux différentes problématiques en commun entre la France et le Maroc.

Dans sa première partie, ce numéro des *Cahiers* retrace l'évolution urbaine depuis le début du XX^e siècle à nos jours et démontre l'aspiration et la préparation à la métropolisation des grandes villes marocaines. La deuxième partie jette en perspective des regards croisés sur le Maroc de demain en regroupant les contributions en six thématiques transversales. La troisième partie développe des exemples de la panoplie des actions de coopération de l'IAU îdF depuis presque trente ans avec les différents partenaires marocains.

Nous espérons que cette publication sera un jalon supplémentaire pour avancer ensemble et prolonger les relations de coopération entre l'IAU îdF et ses partenaires marocains.

Éditorial : Île-de-France - Maroc :
développer un partenariat fructueux
Jean-Paul Huchon

Préface : Coopération franco-marocaine :
imaginons ensemble l'urbanisme de demain
Bruno Joubert

Avant-propos : IAU île-de-France - Maroc :
les enjeux de la métropolisation
François Dugeny

Prologue : Le Maroc s'ouvre au XXI^e siècle
Victor Said

Le Maroc d'aujourd'hui : dynamisme et ouverture
Philippe Louchart, Jean-François Saigault



L'évolution urbaine du Maroc : d'un siècle à l'autre

LE DÉVELOPPEMENT URBAIN DU XX^e SIÈCLE

De la médina à la « ville européenne » au Maroc Jean-François Troin	15
L'explosion urbaine de la seconde moitié du XX ^e siècle Rachid Ouazzani	21
Retour à la planification urbaine au Maroc Abdelhai Bousfiha	25

À LA RECHERCHE DE LA MÉTROPOLISATION

Une nouvelle approche de la planification stratégique François Dugeny, Victor Said	30
Casablanca : laboratoire de l'évolution urbaine Pauline Zeiger, Gwenaëlle Zunino	33
Marrakech : la métropolisation d'une cité royale Victor Said	37
Rabat-Salé, ville capitale Mohamed Aouzai, Jean-Pierre Palisse	39

1 Le Maroc en perspective : 2 regards croisés

4	LES POLITIQUES URBAINES À L'ŒUVRE	
5	Villes sans bidonvilles, une priorité nationale Interview de Ahmed Taoufiq Hejira	47
8	Les villes nouvelles marocaines Abderrahmane Chorfi	51
	Réintégration des médinas dans la dynamique des villes Asmae Sedjari	54
	QUAND L'ÉCONOMIE FAÇONNE LE TERRITOIRE	
	Les enjeux territoriaux de l'économie marocaine Abdelaziz Adidi	59
	L'âme des villes, vecteur du développement touristique du littoral Interview de André Azoulay	63
	Une armature commerciale en pleine évolution Kawtar Tazi	66
	Retour à la Méditerranée : Tanger Med en pointe Jean-François Saigault, Pauline Zeiger, Gwenaëlle Zunino	69
	VERS UNE MOBILITÉ DURABLE	
	Articulation urbanisme-transport dans le Grand Rabat Mohamed Aouzai	72
	Rabat-Salé : le tramway pilote du Maroc Loubna Boutaleb	74
	Trame urbaine de Casablanca et mobilité durable Pierre Mayet	76
	Mobilité et urbanité : les défis du PDU de Casablanca Paul-Richard Marsal	78
	Le Maroc face au défi logistique Lydia Mykolenko	80
	L'ENVIRONNEMENT : L'ENJEU DE L'AMÉNAGEMENT DE DEMAIN	
	Les villes marocaines face au changement climatique Anthony Gad Bigio	84
	Une réglementation parasismique pour le Maroc Hayat Sabri	88
	Les défis de l'eau : le bassin du Souss Christian Thibault	89
	Des plans verts pour les villes marocaines Nelly Barbieri	91
	Développement et gouvernance des services publics urbains Claude de Miras	94

VERS UNE APPROCHE GLOBALE DE LA QUALITÉ DE VIE

La qualité urbaine face aux enjeux de la ville de demain Allal Sakrouhi	97
La qualité architecturale, une tradition qui se perpétue Omar Farkhani	100
La place des quartiers Art déco dans les villes d'aujourd'hui Abderrahim Kassou	104
Le patrimoine au Maroc : l'enjeu identitaire à travers l'histoire Salima Naji	107

ADAPTATION DES OUTILS JURIDIQUES ET INSTITUTIONNELS

Évolutions institutionnelles, décentralisation et jeu d'acteurs Ministère de l'Intérieur du Maroc	111
Aménagement du territoire : du stratégique à l'opérationnel Abdelouahed Fikrat	115
Le développement durable dans la réforme de l'urbanisme Hafida Aarab	118
Les statuts complexes d'un foncier rare Azzeddine Hafif	120

Requalification et renouvellement urbain du centre d'Agadir Gérard Abadia	149
Le parc de Souss-Massa, territoire d'exception à l'équilibre fragile Christian Thibault	152
Agadir : rétrospective sur le Sdau et les cités nouvelles Nelly Barbieri	155
Fès : articuler la médina avec son environnement Anne-Marie Roméra, Victor Said, Christian Thibault	157

OBSERVER, ANALYSER ET DÉCIDER : LES OUTILS ADAPTÉS

Un centre de documentation pour la direction de l'Urbanisme Linda Gallet, Micette Herculim	162
Des observatoires urbains pour comprendre et agir Agnès Charousset	164
Les SIG au service de l'urbanisme et de l'aménagement au Maroc Michel Hénin	166
Le système d'information géographique, un outil de planification et d'évaluation Sophie Foulard	168
Tableaux de bord et gestion des documents d'urbanisme Laurie Cransac, Nicolas Laruelle	169

30 ans de coopération avec le Maroc

DES ACTIONS PARTENARIALES ADAPTÉES AUX TERRITOIRES

La vallée du Bouregreg : plaidoyer pour un développement durable Jean-Louis Pagès	127
Plan de référence pour l'aménagement de la vallée du Bouregreg	129
Salé : redynamiser la médina en la sauvegardant Anne-Marie Roméra, Jean-Pierre Palisse	130
Salé : intégrer l'habitat irrégulier dans une vision d'agglomération Étienne Berthon	133
Grand Casablanca : le Sdau en appui au projet métropolitain Victor Said	136
Quelle stratégie d'aménagement pour le littoral de Casablanca ? Gwenaëlle Zunino	140
Casablanca : intégration du grand projet urbain d'Anfa Pierre Mayet, Victor Said, Bertrand Warnier	142
Satama : référentiel pour la métropole d'Agadir Abdelillah Laslami, Victor Said	145



Ressources

Biographies	172
Bibliographie	173

Le Maroc d'aujourd'hui : dynamisme et ouverture

Philippe Louchart
Jean-François Saigault
IAU île-de-France



Le Maroc a mis en place de nombreuses stratégies nationales visant à renforcer son développement économique et humain, ainsi que son positionnement international.

Le Maroc a précocement engagé une politique de modernisation, dans tous les domaines, en optant pour une ouverture vers l'extérieur, une insertion dans l'économie mondiale et une accélération des réformes ces dix dernières années.

Les ambitions du Maroc dans la course mondiale

Afin de se positionner sur la scène internationale, de s'intégrer dans l'économie mondialisée et d'accroître sa compétitivité, le Royaume a fait des choix stratégiques d'ouverture de l'économie, de libéralisation des échanges et d'intégration régionale.

La volonté de renforcer les relations bilatérales et multilatérales s'est traduite par la multiplication d'accords de libre-échange, tant avec les pays voisins qu'avec des pays lointains représentants de fortes opportunités (États-Unis, ALE⁽¹⁾, Turquie), notamment en ratifiant les accords du GATT⁽²⁾ en 1994. Ainsi, le Maroc a intégré le processus d'Agadir (Tunisie, Égypte et Jordanie) et la Grande zone arabe de libre-échange (18 pays arabes du Maghreb, d'Afrique et du Moyen-Orient).

Un volet important de cette stratégie d'intégration régionale est la constitution de liens privilégiés avec l'Union européenne (UE). Le Maroc s'est toujours distingué par sa vision et sa force de proposition au sein de la politique européenne de voisinage (PEV) comme du Processus de Barcelone (Union pour la Méditerranée). Compte tenu du rôle qu'il joue non

seulement au Maghreb et en Afrique, mais aussi dans toute la région méditerranéenne, le partenariat avec le Maroc a une valeur fondamentale pour l'UE. Dans ce sens, le Maroc a signé un accord d'association avec l'UE, entré en vigueur en 2000, et a obtenu en octobre 2008, le très convoité « statut avancé ». Le Maroc est le premier pays à bénéficier de ce statut qui constitue une reconnaissance des réformes politiques et économiques engagées par le Royaume, et dresse une feuille de route avec un ensemble de propositions dans les champs politique, humain et économique. En matière économique et sectorielle, celles-ci visent à l'harmonisation législative et réglementaire et à l'approfondissement des relations commerciales à travers un accord de libre-échange couvrant de nouveaux domaines (marchés publics, droits de la propriété intellectuelle, mouvements des capitaux, concurrence, développement durable, etc.). Enfin, le Maroc est le premier bénéficiaire des fonds d'aide européenne prévus pour la période 2007-2010 dans le cadre de la PEV.

Les grandes tendances actuelles laissent entrevoir que le « système monde » va accélérer la mise en relation des différentes parties du globe et s'appuyer sur une nouvelle répartition des richesses, avec le risque d'une marginalisation de quelques espaces géographiques. Face à cette concurrence, le Maroc opère de grands changements, au prix d'efforts significatifs, en définissant de nouvelles stratégies de modernisation et de développement humain.

Le Royaume a pour ambition d'assurer sa stabilité économique et financière, et d'améliorer le climat d'affaires ; il a, pour cela, entamé de nombreuses réformes qui se poursuivront au cours

(1) Association européenne de libre-échange comprenant l'Islande, le Liechtenstein, la Norvège et la Suisse.

(2) *General Agreement on Tariffs and Trade*. Ce texte a été suivi, en 1995, par la création de l'Organisation mondiale du commerce (OMC).

des prochaines années. Par ailleurs, sa volonté d'atteindre les standards internationaux et de renforcer sa compétitivité s'est traduite par un ambitieux programme d'investissements portant notamment sur l'énergie, les infrastructures de transport, les équipements, particulièrement l'assainissement, et l'accès à l'eau.

La stratégie nationale de positionnement et de modernisation

Les transformations imposées par le processus de mondialisation ont donc nécessité d'importantes réformes structurelles, sociales et institutionnelles, visant à la modernisation du pays. De nombreuses actions ont été menées afin d'établir un état de droit comme socle du développement du Royaume, et de corriger les disparités sociales et régionales (Initiative nationale pour le développement humain, INDH). Des réformes structurelles massives ont été mises en œuvre afin de renforcer la compétitivité des entreprises et de libéraliser l'économie. Sur ce dernier point, les réformes ont été particulièrement marquées : privatisation des entreprises publiques et décentralisation ; promotion des investissements nationaux et internationaux ; réforme du secteur financier et de la fiscalité ; libéralisation du contrôle des changes, du commerce extérieur et des prix ; abaissement des barrières douanières ; encouragement de la concurrence et libéralisation de secteurs-clé, tels que les télécommunications, le transport routier de marchandises et l'électricité.

La définition de projets économiques « porteurs » et les choix politiques ont permis de dessiner les grands objectifs de marche du Royaume. Des actions nationales et sectorielles sont venues appuyer cette stratégie : la Vision 2020, le plan Azur et le plan Biladi pour le tourisme ; le plan Rawaj pour le commerce et le plan Maroc vert pour l'agriculture. Dans l'industrie, le plan Émergence définit les priorités économiques dans les domaines de l'*offshoring*, de l'automobile, de l'aéronautique, de l'électronique, du textile et du cuir, de l'agroalimentaire, de la transformation de produits de la mer et de l'artisanat. Il a été suivi récemment par le plan Envol, qui recommande l'orientation vers de nouvelles filières comme les biotechnologies, les nanotechnologies, la recherche et développement.

Le Maroc s'est également engagé dans une politique d'aménagement de pôles de compétitivité structurés autour de projets de coopération technologique. Il s'agit d'une volonté stratégique visant à fortifier chaque territoire à partir de réseaux d'acteurs mobilisés autour d'objectifs de compétitivité et d'attractivité communs.

Enfin, des initiatives dans les domaines de la logistique, des transports terrestres et portuaires notamment, vont accentuer le positionnement du Maroc à l'international : la réalisation d'un réseau autoroutier performant, et comprenant l'autoroute transmaghrébine, permettra de relier les grandes agglomérations marocaines. La création de Tanger Med 1 et 2, ports de nouvelle génération, ainsi que la réalisation d'un troisième port de standard international dans la région de l'Oriental, Nador West Med, contribueront au rééquilibrage national.

Une mutation multifacette de la société marocaine

Le développement du pays et son urbanisation ont été accompagnés de mutations profondes de la société et des modes de vie de la population. Ces évolutions sont notamment allées de pair avec une scolarisation massive et prolongée des nouvelles générations, en particulier des filles, le recul régulier de l'âge du mariage, l'usage croissant de moyens contraceptifs et l'exercice de plus en plus fréquent d'une activité professionnelle en dehors du foyer pour les femmes.

La diffusion des valeurs modernes dans la société marocaine *via* l'école publique ou l'accès massif aux médias audiovisuels, surtout en ville, est indéniable. L'évolution du droit marocain témoigne par ailleurs d'un effort politique constant pour faciliter ces transitions. La réforme récente du code de la famille, adoptée en 2004, consacre des droits et des obligations fondés non seulement sur le principe d'égalité entre l'homme et la femme, mais également et essentiellement sur la volonté de garantir les droits de l'enfant et de préserver la cohésion de la famille. Cette réforme fait du Maroc l'un des pays les plus progressistes de la région et ceci, même si les mentalités évoluent plus lentement que le droit.

Une urbanisation galopante à maîtriser d'urgence

Le territoire marocain a connu une urbanisation massive depuis la deuxième moitié du *xx*^e siècle, en particulier le long du littoral. Le milieu urbain accueille aujourd'hui 56 % de la population du Maroc, contre 29 % en 1960. En moins de 50 ans, la population s'est accrue de près de 20 millions d'habitants, dont environ 70 % (14 millions) se sont installés en ville. Si la population du pays a été multipliée par 2,7 durant cette période pour atteindre 31 millions d'habitants en 2009, celle des villes a été multipliée par 5,1, contre 1,7 dans les zones rurales. Le nombre et la taille des villes marocaines n'ont cessé de progresser depuis 1960 : on dénombrait 350 villes en 2004, dont 54 comp-

« D'après un classement établi sur les publications scientifiques acceptées dans les revues internationales entre 2004 et 2008, dans 21 disciplines, par Thomson Reuters, une douzaine de pays africains, disposent de capacités scientifiques significatives. Parmi les pays francophones, le Maroc se distingue en arrivant deuxième pour les mathématiques. »

Source : L'Afrique se réveille.
Les Echos, 29 avril 2010.



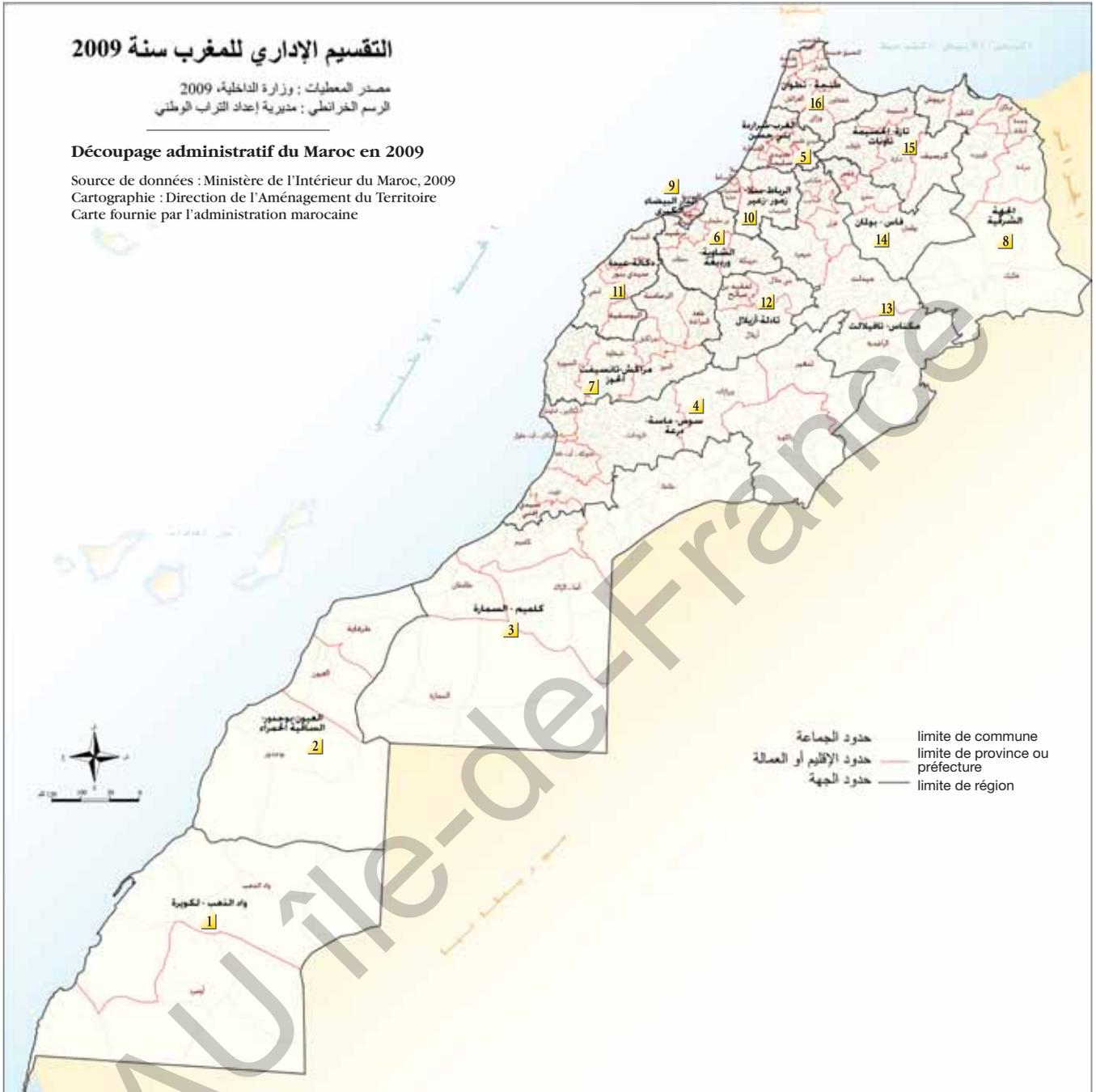
La scolarisation massive et prolongée des nouvelles générations permet la diffusion de valeurs modernes.

التقسيم الإداري للمغرب سنة 2009

مصدر المعلومات : وزارة الداخلية، 2009
الرسم الخرائطي : مديرية إعداد التراب الوطني

Découpage administratif du Maroc en 2009

Source de données : Ministère de l'Intérieur du Maroc, 2009
Cartographie : Direction de l'Aménagement du Territoire
Carte fournie par l'administration marocaine



Découpage administratif selon le code réglementaire du Royaume du Maroc

- | | |
|-----------------------------------|-----------------------------|
| 1 Oued ed-dahab-lagouira | 9 Grand Casablanca |
| 2 Laayoune-boujdour-sakia el hamr | 10 Rabat-sale-zemmour-zaer |
| 3 Guelmim-es-semara | 11 Doukala-Abda |
| 4 Souss-massa-draa | 12 Tadla-Azilal |
| 5 Gharb-chrarda-beni-hssen | 13 Meknes-Tafilalet |
| 6 Chaouia-Ouardigha | 14 Fes - Boulemane |
| 7 Marrakech-tensift-al-haouz | 15 Taza-al hoceima-taounate |
| 8 Oriental | 16 Tanger-Tetouan |

tent aujourd'hui plus de 50 000 habitants. Cette urbanisation massive, notamment à la périphérie des grandes villes, a été, d'une part, largement spontanée, avec le développement de l'habitat non réglementaire et, d'autre part, facilitée par la multiplication des dérogations accordées. Les programmes récents de construction de logements sociaux ou de villes nouvelles ont également renforcé la tendance à l'urbanisation du pays. Néanmoins, l'accompagnement de cet important phénomène s'est fait sans vision globale inscrite dans le temps. Il en résulte une faible mixité sociale et fonctionnelle dans ces espaces périphériques, couplée à une insuffisance d'équipements et de services, publics ou privés.

À l'horizon 2030, les simulations réalisées par le Haut-commissariat au Plan (HCP) conduisent à une stabilité en volume de la population rurale (aux alentours de 13 millions d'habitants) et à une hausse continue de la population urbaine (+7 millions d'habitants *a minima*). Cette évolution suppose le renforcement et la multiplication des polarités urbaines en milieu rural, et la structuration des espaces métropolitains à l'échelle des régions dans une vision de long terme. Faute de quoi, la pression constante de la demande continuera d'entretenir les multiples formes de spéculation autour du foncier urbain – facilitée par l'absence d'un droit de préemption –, avec le risque d'accroître la dualisation de la société marocaine et d'entraver son développement équilibré à long terme.

Pour limiter l'exode rural qui en résulterait et la pression déjà forte sur les villes existantes, le développement des bourgs paraît un enjeu fort pour fixer une population de moins en moins agricole, mais qui continuera à vivre en milieu rural. Ceci, au même titre que la préservation et la reconquête des milieux naturels dégradés, une gestion plus efficace et plus équitable des ressources en eau et une réflexion sur la vocation des terres à l'échelle du Maroc dans son ensemble, et dans chaque région.

La structuration des tissus urbains et ruraux à l'échelle des régions métropolitaines constitue l'autre face de cet enjeu ; il s'agit de penser en même temps et dans la durée, le développement économique, la consommation/préservation du capital naturel ainsi que le développement humain, et ce, à la bonne échelle.

Des classements mitigés au niveau mondial

En dépit de toutes ces avancées, le Maroc fait aujourd'hui face à de multiples enjeux et défis, notamment en matière de développement humain. Le dernier « Rapport mondial sur le

développement humain », paru en octobre 2009, témoigne de la persistance d'un décalage entre le développement économique et le développement social du Maroc : certains indicateurs sociaux tels que l'indice de développement humain (IDH) sont inférieurs à son positionnement économique, et d'autres sont nettement au-dessus (malnutrition, espérance de vie). L'insuffisance de la croissance économique du Maroc explique pour partie ce décalage, mais pour partie seulement.

Des politiques nationales et sectorielles favorables au développement humain

Les travaux menés par le HCP intitulés « Prospective Maroc 2030 » indiquent que le scénario de l'efficacité économique prioritaire qui conduirait à une croissance annuelle du PIB de 6 % l'an ne constitue pas une option viable à long terme sur le plan social ou écologique. L'avenir souhaité, celui de l'émergence, conduit à une croissance un peu plus modérée du PIB (5,5 % l'an), mais s'accompagne d'une forte réduction du chômage et de la pauvreté. Ce scénario passe notamment par une ouverture maîtrisée et progressive de l'économie marocaine à la mondialisation, une diversification des partenaires extérieurs, une réforme profonde de l'éducation et de la formation, ainsi qu'un meilleur ciblage et un partage plus équitable des charges du développement social entre les différents acteurs. Il permettrait au Maroc de se rapprocher, à l'horizon 2030, de l'actuel PIB par tête des pays aujourd'hui émergents.

Le choix du développement humain pour construire l'avenir

Le Maroc a clairement pris conscience que le développement du capital humain est un enjeu majeur pour lui permettre d'avancer dans la voie du développement économique et durable. Sa Majesté le Roi Mohammed VI soutient depuis plusieurs années une vision à forte orientation sociale, à l'origine de nombreuses politiques nationales récentes (la Charte nationale pour l'éducation et la formation, la stratégie d'alphabétisation, l'Initiative nationale pour le développement humain, le programme Villes sans bidonvilles, etc.) ou de projets d'envergure (Tanger Med, plan Azur, etc.). Les déficits en matière de développement humain sont ainsi clairement identifiés et reconnus, et leur résorption assimilée à un investissement consenti par la nation.

Le Maroc dans le monde

Le Maroc figure à la 118^e place mondiale en termes de revenu par habitant alors qu'il est relégué au 130^e rang pour l'indice de développement humain (IDH) et même au 150^e rang pour le seul indicateur d'éducation. À l'inverse, d'autres indicateurs classent le Maroc à un niveau parfois bien supérieur à son développement économique (entre le 62^e et le 98^e rang), notamment l'espérance de vie, la malnutrition infantile, l'indice de pauvreté humaine ou l'indice sexospécifique du développement humain – qui mesure la place des femmes dans la société.

	1998	2009
Population (en millions d'habitants)	27,8	31,6 (2008)
PIB/hab (parité de pouvoir d'achat) en dollars	2575	2769 (2008)
Investissements directs étrangers (en milliards de dollars)	0,4	2,46 (2008)
Espérance de vie à la naissance	67 ans	71 ans
Taux d'alphabétisation des adultes (% de la population de plus de 15 ans)	47,1	55,6
Taux de mortalité maternelle (pour 100 000 naissances vivantes)	230	240 (2005)

FMI, PNUD, CNUCED, Unicef, Banque mondiale





L'évolution urbaine du Maroc : d'un siècle à l'autre

Mettre en perspective la ville d'aujourd'hui au regard de l'évolution urbaine depuis le début du ^{xx}e siècle, c'est comprendre les transformations propres à chaque période pour anticiper les possibilités d'adaptation aux exigences de la vie urbaine du ^{xxi}e siècle.

Analyser les caractéristiques des villes européennes, juxtaposées aux médinas, et les interactions mouvantes, c'est mettre en lumière la recherche de modernité, en dialogue avec l'identité et le riche patrimoine urbain, architectural et culturel.

Explosion urbaine de la deuxième moitié du siècle dernier, prolifération des bidonvilles, transformation et densification des médinas : autant de phénomènes que les autorités marocaines ont essayé de maîtriser à travers des politiques et des structures publiques adéquates.

Ainsi, au début des années 1980, un retour à la planification urbaine a été opéré, donnant lieu à une nouvelle génération de documents réglementaires.

Aujourd'hui, le positionnement international, le développement humain et économique et la recherche de l'image des grandes villes marocaines s'inscrivent parfaitement dans leur aspiration à la métropolisation.



Le développement urbain du xx^e siècle

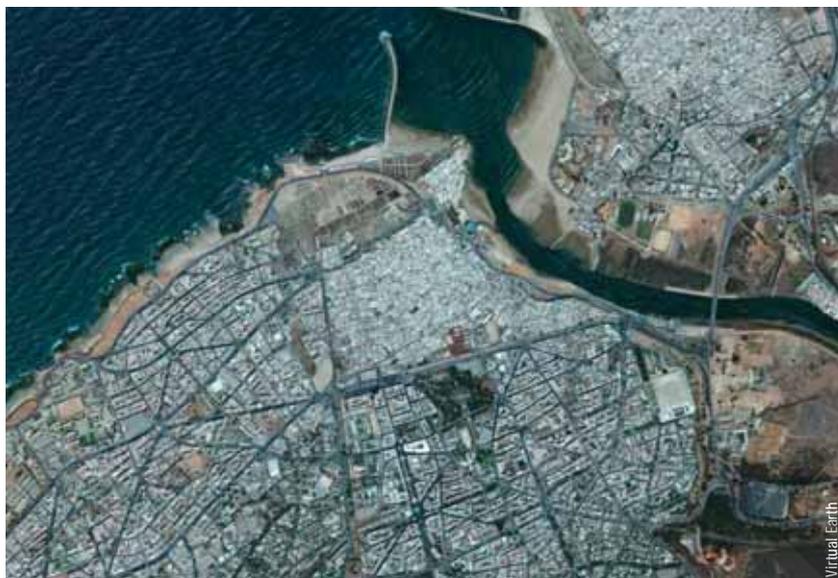
De la médina
à la « ville européenne » au Maroc 15

L'explosion urbaine
de la seconde moitié du xx^e siècle 21

Retour à la planification urbaine
au Maroc 25

De la médina à la « ville européenne » au Maroc

Jean-François Troin⁽¹⁾
Université de Tours



À Rabat, comme dans de nombreuses villes marocaines, la dichotomie entre médina et ville européenne est encore visible dans le tissu urbain.

« Ville nouvelle », « ville européenne », « ville occidentale », « ville coloniale », la terminologie utilisée pour désigner les nouveaux quartiers édifiés sous le Protectorat, installé au Maroc à partir de 1912, est quelque peu floue. La réalité de ces ensembles bâtis est pourtant bien réelle : de vastes quartiers d'immeubles, de villas, d'édifices publics se dressent de Tanger à Agadir et de Rabat à la frontière algérienne, remarquables par leur architecture, leurs dimensions et leurs formes métissées. Un moment rejeté par les Marocains comme témoin inacceptable de la période du Protectorat⁽²⁾, ce bâti est aujourd'hui mieux perçu et mieux intégré au patrimoine national. Certains immeubles sont, depuis peu, protégés et font partie intégrante d'un héritage progressivement accepté. Les pressions spéculatives sont fortes, leur entretien de ce bâti pose néanmoins problème et interroge sur la sauvegarde de ce patrimoine architectural.

Médina et ville nouvelle européenne : un doublet urbain en opposition

Il faut dire que la différence entre ville arabe et ville occidentale, qui était manifeste au début du XX^e siècle, n'est plus aujourd'hui la seule composante de la ville marocaine. La ville ex-coloniale est aujourd'hui noyée dans une masse urbaine étendue et complexe qui l'enferme et la digère presque.

En effet, forte d'une longue histoire, la ville marocaine contemporaine accumule des strates successives d'urbanisation et présente,

Dans la première moitié du XX^e siècle, ont été créées au Maroc des villes nouvelles juxtaposées aux médinas, pour loger la population européenne et respecter patrimoine et traditions locales. Elles incarnaient un nouvel aménagement esthétique et fonctionnel, basé sur des plans d'urbanisme aux conceptions les plus modernes. Comment leurs rapports ont-ils évolué au fil du temps et des usages ? Quel est leur avenir face à la rareté du foncier ?

de nos jours, une étonnante diversité. Dans la plupart des grandes villes, se trouvent ainsi juxtaposés à un noyau historique appelé médina⁽³⁾ une ville ex-européenne bâtie lors du Protectorat, des quartiers d'immeubles et de villas récents post-Indépendance, des cités de logements sociaux de diverses époques, des zones d'autoconstruction (urbanisation non réglementaire) envahissantes et des bidonvilles sans cesse renouvelés.

Cependant, ce qui frappe avant tout au Maroc, par comparaison avec d'autres pays maghrébins et surtout avec l'Algérie voisine, c'est l'importance des tissus de médinas que les Européens tinrent à l'écart de leurs projets de constructions. En effet, alors qu'Alger, Constantine et Tunis connurent des modifications d'envergure qui portèrent atteinte à leur intégrité, les médinas marocaines furent relativement épargnées par le Protectorat. Des mesures de protection, voulues par Lyautey⁽⁴⁾, vont leur être appliquées dès 1913 par souci de conservation du patrimoine bâti et de séparation entre la « vieille ville » et la « ville nouvelle ».

Curieusement, lors de l'Indépendance (1956), les médinas seront à nouveau perçues par les responsables politiques du pays « comme les

(1) Jean-François Troin est géographe et professeur honoraire à l'université de Tours.

(2) Certains ensembles, comme le théâtre municipal de Casablanca, ont même été détruits après l'Indépendance et, plus récemment, le marché couvert de Marrakech a disparu sans susciter beaucoup de réactions.

(3) Médina signifie ville en arabe.

(4) Voir sa biographie dans ce numéro des Cahiers, p.172.

symboles du sous-développement, de l'insalubrité, de l'archaïsme, voire de l'anarchie urbaine. Leur historicité étant totalement niée, elles constitueront des obstacles gênants à la mise en œuvre des politiques ambitieuses d'aménagement urbain » [P. SIGNOLES, 2006]. La période coloniale aurait-elle constitué pour ces témoins historiques de l'urbanisme traditionnel une sorte de parenthèse ? Toujours est-il que, figées dans leurs volumes spatiaux et leurs bâtis, elles connaîtront de 1912 à 1956 une forte dégradation et seront alors concurrencées, pour l'accueil des migrants ruraux, par un nouveau type d'espace urbain : les bidonvilles.

Il est essentiel d'avoir à l'esprit cet antagonisme entre la ville historique, la médina, perçue par les Européens comme un héritage obligé dont ils se méfieront parfois, et la ville dite « nouvelle », édifiée à l'écart, exemple de modernisme et image de réussite.

Une ville pour Européens, séparée, aérée, aux équipements spécifiques

La volonté de séparer spatialement la ville nouvelle de la médina préexistante est clairement affirmée au Maroc. Si la médina est encore enserrée de remparts, les nouvelles constructions s'implantent par-delà un boulevard à distance des murailles (à Rabat par exemple). Si la topographie est accidentée (ravins, versants abrupts), la ville nouvelle s'installe sur un espace plan (Meknès, Fès) en ménageant un intervalle avec la médina. À Marrakech, le quartier européen du Guéliz s'implantera avec un certain recul par rapport aux portes de la médina. Casablanca fait office d'exception : les

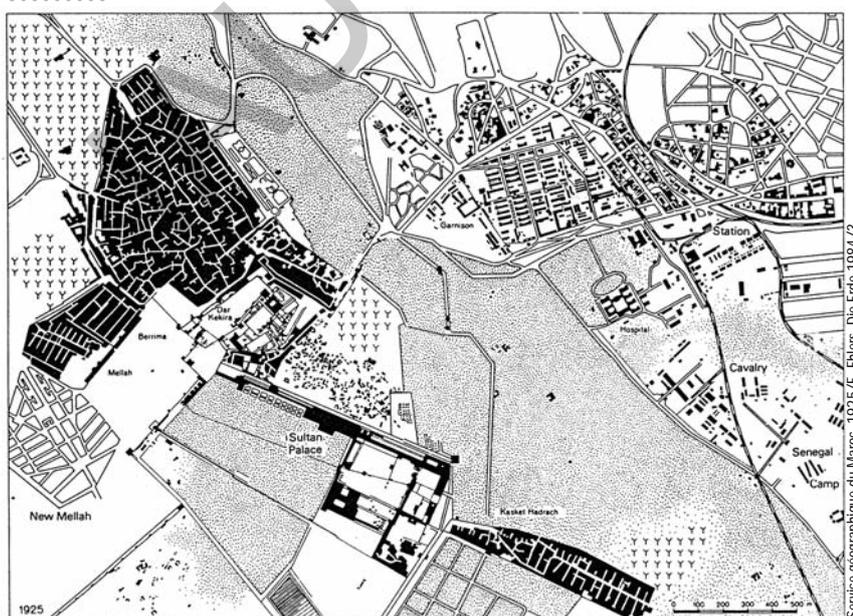
constructions européennes enserrant la médina pour des raisons historiques. En effet, le débarquement français de 1907, précédant de cinq ans l'établissement officiel du Protectorat, a privilégié l'établissement d'un port moderne qui se situe au pied de la ville ancienne et qui se prolonge tout naturellement par des constructions nouvelles jouxtant les vieux quartiers marocains.

Ainsi, pendant deux à trois décennies, dans la plupart des grandes villes, un espace tampon, parfois une forme de *no man's land*, parsemé malgré tout de casernes, baraquements, camps militaires, au mieux bordé par des espaces verts, servira de relais entre ville ancienne et ville nouvelle. Il s'agit, officiellement, de trouver des sites spacieux où la ville pourra « s'installer » dans le respect des habitats et traditions des populations locales ; des mesures de protection des monuments anciens (mosquées, portes, *médersas*, fontaines, remparts) seront par ailleurs édictées. En réalité, ce « chacun chez soi » est sécuritaire, avec une volonté de coupure, un désir de ne pas mélanger anciens et nouveaux citoyens ; c'est aussi le prétexte d'une recherche de surfaces étendues et libres pour étaler les nouvelles constructions sans contrainte.

De fait, les urbanistes concevront des ensembles d'immeubles ou de villas aérés séparés par de larges voiries, des plans géométriques à l'opposé du lacs de ruelles de la médina, des espaces verts pour oxygéner ces nouveaux tissus urbains. La ville se distend, s'étire, la circulation y est aisée : elle se veut en tous points totalement différente de la ville historique.

Elle est par ailleurs destinée à satisfaire des besoins typiquement occidentaux et s'équipe pour cela. On y trouve en abondance casernes, édifices de commandement administratif, immeubles élevés avec appartements de grande superficie, villas avec jardins bien dessinés, équipements commerciaux pour résidents européens comme le marché couvert, les grands magasins sous arcades, les galeries commerciales, les agences bancaires au décor soigné, et des églises, voire des cathédrales à Rabat ou Casablanca. On y crée des lieux théâtraux : esplanades pour défilés, parcs urbains, parcs pour expositions, avenues plantées et corniches flattant la perspective. Besoins fonctionnels, volonté esthétique, dimensionnements généreux s'entremêlent pour créer un nouvel aménagement, un décor à la fois de commandement et rassurant pour les Européens installés *ex nihilo* en terre étrangère. Le Maroc du Nord, occupé par l'Espagne, présente quelques différences dans l'agencement des villes européennes. La proximité des habitats marocains et européens est ici bien plus grande : les quar-

Meknès



À Meknès, la topographie accidentée autour de la médina a conduit la ville nouvelle à s'installer sur un espace plan, de l'autre côté de la coupure verte.

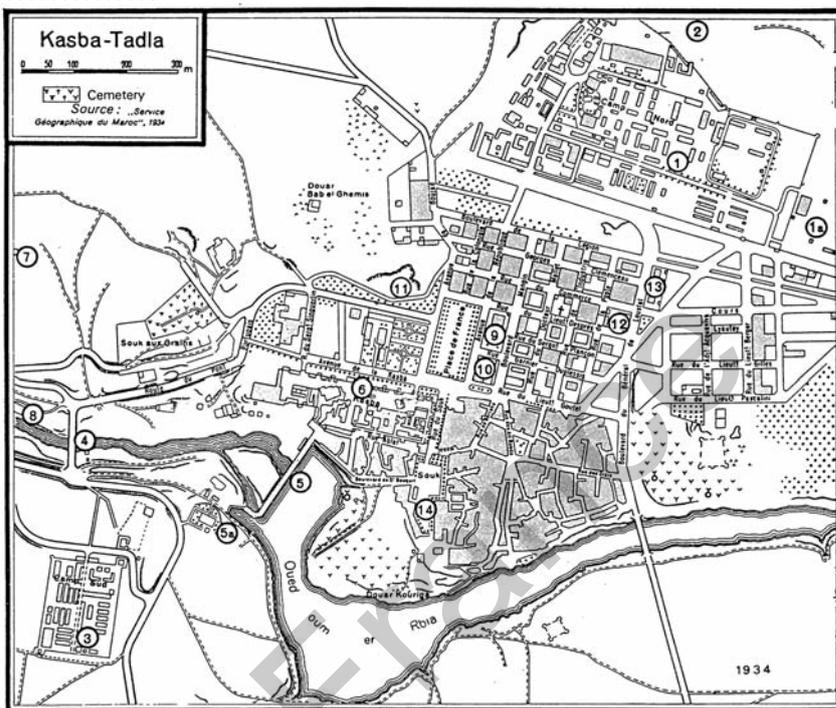
tiers des deux communautés se touchent, voire s'interpénètrent par le biais de grandes places de liaison entre médina et quartier nouveau (ceci est très visible dans la disposition urbanistique à Tétouan, Larache, Chefchaouen), image symbolique d'une abolition des distances sociales. Mieux, les Espagnols parent les entrées de médinas de portes monumentales comme pour affirmer une sorte de reconnaissance des espaces historiques (une continuité d'El Andalous?). Cette forme de rapprochement est à opposer à la distanciation prônée par le Protectorat français dans les villes qu'il développe plus au sud.

Un développement anarchique puis régulé par les plans d'urbanisme

L'afflux de population européenne est rapide et considérable. À Casablanca, les Européens, qui étaient un millier en 1907, sont 20 000 en 1912, 31 000 en 1914 pour culminer à 150 000 en 1956 au moment de l'Indépendance [D. NOÏN, 1971]. Aussi, dans un premier temps, les constructions se feront dans le désordre, sans plan ; la spéculation foncière sera maximale, notamment à Casablanca, véritable *Far West* du Protectorat. À Rabat, capitale officielle ayant remplacé Fès, le contrôle sera plus sévère et la volonté de créer un ensemble urbain ordonné, majestueux, comme il sied à la ville du pouvoir, sera plus manifeste. Les témoins architecturaux de l'histoire marocaine comme le Chellah, la Tour Hassan et la porte de Bab Rouah seront intégrés à la ville nouvelle. On a pu parler d'un « urbanisme concerté » pour la capitale politique, opposé à une « urbanisation spéculative d'affairistes » à Casablanca, la capitale économique [J. DETHIER, 1970].

On assistera aussi à la création de villes nouvelles *ex nihilo*, comme Port-Lyautey (aujourd'hui Kénitra) autour d'un port créé de toutes pièces à l'embouchure de l'oued Sebou, dès 1914, au nord de Rabat, ou encore Fédala (aujourd'hui Mohammedia), port annexe de Casablanca. Une ville minière avec des quartiers hiérarchisés selon les niveaux socioprofessionnels sera également fabriquée pour accompagner l'exploitation phosphatière à Khouribga. Une ville « militaire » sera implantée à Kasba Tadla. La volonté constructrice et le souci de créer un nouveau réseau de villes sont évidents. L'accent sera mis sur le corridor atlantique, en opposition avec les villes traditionnelles de l'intérieur, développant ainsi un axe littoral qui est aujourd'hui encore un élément géographique et économique de déséquilibre dans le fonctionnement de l'espace marocain. Avec l'arrivée d'Henri Prost⁽⁵⁾, architecte urbaniste appelé par Lyautey en 1913, des principes, règles et dispositions législatives seront adoptés

Kasba-Tadla



Service géographique du Maroc, 1934

et permettront à la fois de disposer de terrains officiels pris sur les terres de fondations pieuses (*habous*) ou étatiques (*magkzen*) et de contrôler plus rigoureusement l'expansion urbaine. De nombreux plans d'aménagement des villes seront réalisés, appliquant les conceptions les plus modernes de l'urbanisme. Le Maroc sera ainsi un véritable terrain d'expertise disposant d'outils urbanistiques qui n'existent pas encore en France à cette époque.

Expériences architecturales, liberté d'expression et importants moyens disponibles

Terrain d'essai législatif pour l'urbanisme, le Maroc du Protectorat le sera également pour la création architecturale. Une très grande liberté sera laissée aux hommes de l'art. À Casablanca, par exemple, « le pluralisme des approches caractérise la production architecturale : références à l'Art nouveau ou au néo-classicisme dans les années 1910, puis aux thèmes Art déco dans la décennie suivante » [P. SIGNOLES, 2006]. Mais les productions architecturales métissées (styles néo-mauresque ou néo-marocain), si caractéristiques des édifices publics, voisineront avec des réalisations de type franchement moderne comme le rappelle Jean-Louis Cohen et Monique Eleb [1998] : « Aux types d'habitat courant des années 1920, tels que le petit immeuble de ville et la villa, s'ajoutent les immeubles de luxe équipés à grands appartements, les habitations à bon mar-

(5) Voir sa biographie dans ce numéro des *Cahiers*, p. 172.

Aménagement et extension de la ville de Casablanca - 1913



Académie d'architecture/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du xx^e siècle

Henri Prost a appliqué des principes d'urbanisme innovants dans les plans d'aménagement des villes de Casablanca, Marrakech, Fès et Rabat.

Il distingue la ville traditionnelle, la ville européenne, les villas et les secteurs industriels.

Aménagement de la ville de Marrakech - 1914-1924



Académie d'architecture/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du xx^e siècle

ché et les cités patronales destinés aux Marocains. La course vers la grande hauteur, caractéristique des immeubles de bureaux, affecte aussi l'habitation ».

Toute une série de courants architecturaux pourront ainsi s'appliquer au bâti, donnant une étonnante et foisonnante variété de constructions : styles Art déco, arabo-européen, influences californiennes et scandinaves manifestes dans la réalisation de villas cossues. Jean-Louis Cohen et Monique Eleb [*op. cit.*] ont utilisé le terme de « Babel africaine » pour désigner Casablanca. Une très grande liberté semble avoir régné dans l'entre-deux-guerres dans les cabinets d'architectes, autorisant des audaces, parfois des productions mimétiques ou des pastiches, parfois des adaptations et métissages d'une grande inventivité. Le parc d'immeubles de Casablanca en témoigne encore aujourd'hui, offrant un échantillon étendu de bâtis diversifiés. Ajoutons à cela la qualité des constructions, les compétences des entreprises aujourd'hui reconnues, les moyens financiers importants mis à disposition, tous éléments que l'on n'aurait pas trouvés à l'époque en métropole. Profitant de cette chance, les concepteurs ont pu ainsi laisser libre cours à leur esprit créatif. À Casablanca, la place Administrative, l'hôtel des Postes, le palais de justice, l'hôtel de ville et même la cathédrale du Sacré Cœur témoignent de ce mariage, que l'on peut estimer réussi, entre art hispano-mauresque et construction moderne.

Un intérêt tardif pour l'habitat populaire marocain

En dehors de la réalisation du quartier des Habous à Casablanca⁽⁶⁾, amorce d'une « nouvelle médina » conçue selon un modèle « culturaliste »⁽⁷⁾, quartier alliant thèmes traditionnels de l'habitat local et conceptions d'habitat et de circulation « à l'europpéenne », peu de projets furent dévolus à l'habitat des Marocains. Il y eut bien quelques « cités ouvrières » (Cosumar, Socica à Casablanca, cité OCP à Khouribga) liées au patronat industriel, mais ces réalisations restèrent limitées en nombre et dans l'espace. Le concept intéressant de « nouvelle médina » ne fut guère reproduit à travers le Maroc. À Casablanca, il fut en réalité dévolu à une classe que l'on peut qualifier de « moyenne-inférieure » (artisans, commerçants, petits fonctionnaires) et non aux populations pauvres, les plus mal logées et pourtant très nombreuses.

On devra attendre 1944 pour qu'un plan d'aménagement de Casablanca, demeuré fort discret,

(6) Le quartier des Habous concerne 5 000 habitants.

(7) Ce modèle visait à attirer une nouvelle classe sociale marocaine en progression.

le plan Courtois, prévoit de l'habitat sur de grandes surfaces pour la population marocaine. Cette préoccupation deviendra majeure avec l'arrivée d'un autre grand urbaniste, Michel Écochard⁽⁸⁾ en 1946.

Il faut dire que la situation est devenue explosive : l'exode rural bat son plein, la crise économique produite au Maroc des effets désastreux depuis 1931, la guerre mondiale affecte le pays à partir de 1940. Médinas et, de plus en plus, bidonvilles absorbent une population croissante qui s'entasse dans des conditions d'insalubrité indignes, tandis que les lotissements clandestins fleurissent. Sous-emploi et chômage se développent de façon inquiétante et la population européenne bien logée ressent une menace d'encercllement. Écochard, qui a travaillé au Moyen-Orient, va s'attaquer frontalement au problème du logement des plus démunis. Dans les grandes villes, il lance « l'habitat du plus grand nombre », ce qui manifeste clairement un changement d'orientation.

Comme le relate avec précision Jean Dethier [1970], Écochard donne priorité au quantitatif, crée des cités satellites en périphérie urbaine, des unités d'habitation denses, des trames d'habitat évolutif. Le modèle « progressiste » a pris le relais, le logement populaire est enfin pris en compte dans des programmes de construction assez uniformes, spatialement isolés. La Charte d'Athènes est appliquée rigoureusement et se traduit par une sectorisation affirmée de l'espace urbain. C'est un urbanisme autoritaire, mais nécessaire. Malheureusement, il ne produira qu'une faible proportion de logements au regard des besoins immenses du pays. Les principes d'urbanisme et d'aménagement d'Écochard, remercié en 1953, perdureront un certain temps sous le Maroc indépendant.

Le devenir de la ville ex-coloniale après l'Indépendance

La libération de milliers d'appartements après le départ des Européens – relativement étalé dans le temps –, la disponibilité de centaines de villas vont provoquer un afflux de population nationale vers cet habitat dont elle avait été écartée. Fonctionnaires (dont le nombre s'accroît rapidement du fait du départ des cadres français), commerçants, propriétaires terriens, cadres militaires rechercheront tout particulièrement ces quartiers et s'y installeront progressivement.

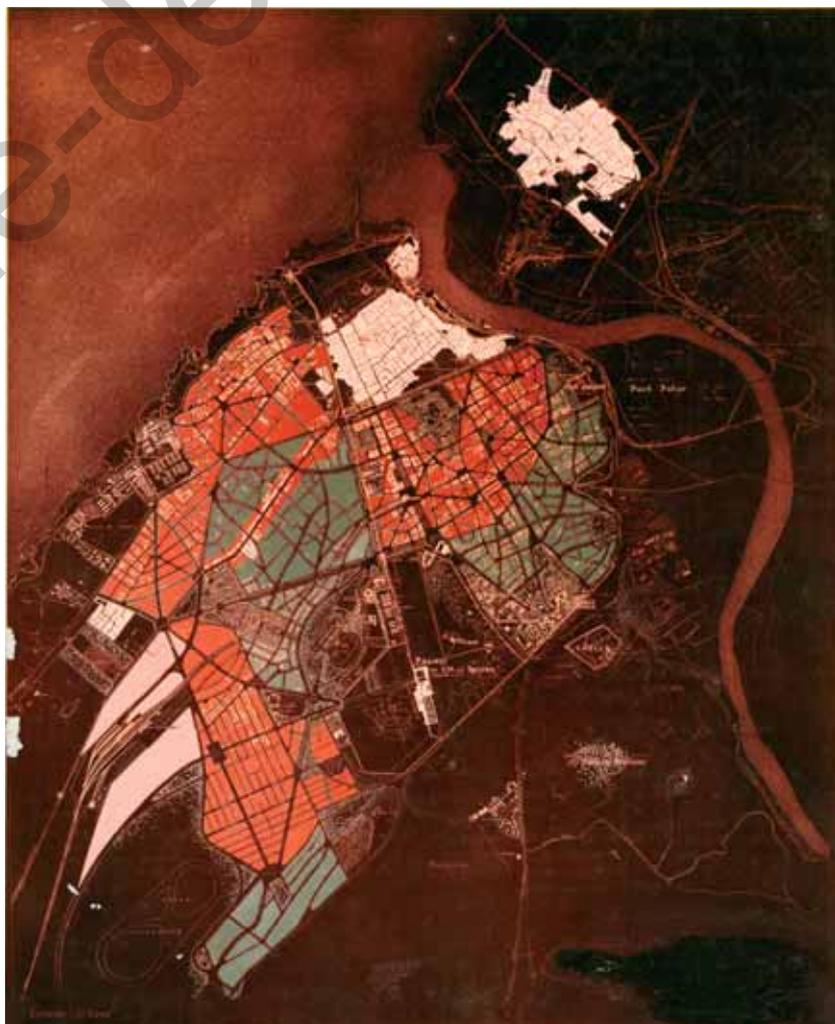
Dans un premier temps, on se contentera de transformer le bâti : dans les immeubles, on fermera les balcons et patios, on récupérera les terrasses, on modifiera la distribution des pièces ; dans les villas, on verra apparaître des

Aménagement de la ville de Fès - 1915-1917



Académie d'architecture/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du xx^e siècle

Aménagement de la ville de Rabat - 1916-1951



Académie d'architecture/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du xx^e siècle

(8) Voir sa biographie dans ce numéro des *Cahiers*, p. 172.

Références bibliographiques

- ABU-LUGHOD Janet, *Rabat, Urban Apartheid in Morocco*, Princeton Studies on the Near East, Princeton University Press, 1981.
- COHEN Jean-Louis et ELEB Monique, *Casablanca. Mythes et figures d'une aventure urbaine*, Paris, Hazan, 1998.
- DETHIER Jean, « Soixante ans d'urbanisme au Maroc », *Bulletin économique et social du Maroc (BESM)*, n° 118-119, 1970, pp. 5-55.
- NOIN Daniel, « Les grandes villes d'Afrique et de Madagascar. Casablanca ». *Notes et études documentaires*, n° 3797-3798, La documentation française, Paris, 1971.
- SIGNOLES Pierre, « La ville maghrébine », chapitre III, dans TROIN Jean-François (dir.), *Le Grand Maghreb*, Armand Colin, coll. « U », Paris, 2006.
- TROIN Jean-François et SIGNOLES Pierre, « Do new towns exist in Maghreb countries (Morocco, Algeria, Tunisia)? », volume III, *New Towns Symposium*, Jubail, 1988, The Royal Commission for Jubail and Yanbu et Arab Urban Development Institute (AUDI), Riyad, 1993, pp. 1-20.

surélévations, des clôtures de jardins par murs, des extensions de la surface bâtie, des transformations de garages en logements pour domestiques. On insèrera des mosquées dans les îlots ex-européens. Des familles plus grandes, des modes de vie différents, des usages et traditions basés sur l'intimité du foyer expliquent ces transformations. Paradoxalement, on conservera les noms symboliques des quartiers résidentiels, comme Bellevue, Val Fleury, Belvédère, Polo, Bel Air, Touraine, réalisant ainsi une sorte d'affichage de la promotion sociale qui s'est accomplie avec ce transfert d'habitat vers la « ville nouvelle », ce terme continuant à être employé par les Marocains bien après l'Indépendance.

Dans un second temps, à partir des années 1970, un bouleversement beaucoup plus important va affecter la ville ex-européenne. La centralité des quartiers, la qualité du bâti (malgré des dégradations liées à un entretien insuffisant), le manque de logements en périphérie, la proximité des équipements, mais aussi une image redorée de la ville ex-européenne vont provoquer une forte spéculation foncière et immobilière. On assistera alors à la démolition systématique de nombreuses villas remplacées par des immeubles (quartier Agdal à Rabat ou Maârif à Casablanca), à la surélévation brutale du bâti dans le centre-ville (Fès) ou à des modifications de façades. Des immeubles de verre et d'acier surgiront pour abriter des fonctions tertiaires en plein développement (sièges sociaux, banques), d'anciens hôtels seront remaniés, les dernières friches ou terrains vagues du tissu urbain seront remplis par de nouveaux immeubles à l'architecture provocante.

Ainsi, ces quartiers vont-ils rapidement changer d'échelle, passant de noyau central pour résidents européens aux fonctions de centres directionnels régionaux, voire nationaux (et même internationaux pour Casablanca). Ils sont, dans le même temps, plébiscités comme lieux favorisés de loisirs, de promenades, de sorties familiales, de fréquentation des cafés et restaurants par une population qui n'y réside souvent pas. Ce sont des lieux-vitrines, des espaces de démonstration, de rencontres pour jeunes – célibataires ou en couple – car ces îlots urbains sont ouverts, relativement permissifs et évocateurs d'un certain au-delà, une Europe exotique pourrait-on dire.

Une patrimonialisation encore incertaine

En ce début du XXI^e siècle, se pose le problème de la conservation, de la sauvegarde et de l'intégration au patrimoine national de cet héritage bâti qui a vieilli, dont l'entretien est devenu coûteux et qui a longtemps évoqué la forte présence étrangère. Nous avons évoqué les démolitions survenues, dans un premier temps, de constructions emblématiques. Il semble qu'un intérêt nouveau pour ce legs architectural et urbanistique se manifeste chez les jeunes générations. Les classements d'immeubles sont plus nombreux, les projets de démolition suscitent de plus en plus de manifestations et de protestations, des associations prônant la sauvegarde sont créées. Des banques, des sociétés ou compagnies prennent conscience de l'image « noble » que peut donner leur installation dans des immeubles à l'architecture historique et envisagent leur restauration plutôt que leur destruction, pour laquelle il n'y aurait eu guère d'hésitation il y a encore quelques années.

Les perceptions évoluent, les mesures de protection sont plus nombreuses. On ne peut cependant pas dire que la totalité de la sauvegarde soit assurée. Pression supplémentaire, la tension spéculative sur le foncier et l'immobilier dans ces quartiers devenus hypercentraux, recherchés pour les fonctions du tertiaire de direction, est très présente. Il faudra un réel courage aux administrateurs et aménageurs urbains pour continuer à maintenir cet héritage et s'opposer à sa disparition, même partielle.

Aujourd'hui, la conservation du patrimoine peut être problématique. Certains choisissent de conserver l'esthétique du bâti, mais de modifier sa volumétrie. Exemple de façadisme à Casablanca.



L'explosion urbaine de la seconde moitié du XX^e siècle

Rachid Ouazzani⁽¹⁾
Collège des architectes
urbanistes du Maroc



À Fès, toutes les variables du bâti sont exploitées pour faire face à la pénurie de logements liée à l'explosion urbaine.

L'explosion urbaine au Maroc, au cours de la deuxième moitié du siècle dernier est le résultat de la convergence de plusieurs facteurs. Le taux de natalité dans les années 1960, 1980, voire 1990, est resté assez élevé. Par ailleurs, la longue période de sécheresse et l'appel de main-d'œuvre non qualifiée pour le développement industriel d'envergure dans les grandes villes, particulièrement à Casablanca, ont accéléré la dynamique migratoire des campagnes vers les villes. S'est ajoutée à tous ces phénomènes l'évolution sociétale naturelle qui s'est traduite par l'aspiration de la population à une vie économiquement plus confortable et à un meilleur accès aux services de santé, d'éducation et de loisirs. Cette aspiration ne trouvait son écho qu'en ville, les espaces ruraux à cette époque étant enclavés et les équipements de première nécessité faisant grand défaut.

Cette situation a obligé les autorités à étendre les périmètres urbains des villes existantes et à promouvoir de nombreux centres ruraux en centres urbains, sans que ces actions ne s'accompagnent d'un développement planifié en termes d'infrastructure et d'équipement.

L'explosion urbaine et ses conséquences

Le premier recensement de 1960 estimait le taux d'urbanisation de la population marocaine à environ 29 % ; en 2004, il était de 55 %. Sur cette période, la population urbaine a presque quintuplé, passant de 3,4 millions à 16,5 millions d'habitants.

Sécheresse et industrialisation sont des facteurs majeurs de l'explosion urbaine au Maroc. Cette situation accélère la transformation d'un pays à dominante agricole vers une urbanité difficilement maîtrisable. L'arsenal d'outils et d'organismes n'arrive pas à répondre à la problématique de l'habitat, notamment face à la prolifération des bidonvilles. Le dilemme entre une politique de rattrapage et celle d'une anticipation reste d'actualité.

En 1960, le Maroc comptait 112 villes, dont 11 de plus de 50 000 habitants. En 2004, plus de 350 villes étaient recensées, dont 54 de plus de 50 000 habitants. Cette catégorie de villes, qui représente 15 % de l'ensemble des localités urbaines, abrite près de 80 % de la population urbaine. Aussi, l'armature urbaine atlantique regroupe 14 villes dont Casablanca avec ses 4 millions d'habitants, 3 villes de plus de 500 000 habitants – Rabat, Salé et Tanger – et 9 villes d'un peu plus de 100 000 habitants.

La prolifération des bidonvilles en statut d'« habitat clandestin »

À partir de l'Indépendance, en 1956, la surdensification des médinas, mais surtout la multiplication des bidonvilles et leur éloignement des agglomérations au fur et à mesure des extensions des périmètres urbains, ont rendu l'accès aux services de base difficile ou impossible à bon nombre de citoyens. Les bidonvilles ont continué à proliférer avec leur statut d'« habitat clandestin », privant leurs habitants de tout droit d'accès aux services urbains de base. Malgré les efforts accomplis au lendemain de l'Indépendance, cette forme d'habitat n'a pu être endiguée. Bien au contraire, les années 1970 ont vu apparaître, sous l'effet d'une croissance démographique forte, une autre vague d'urbanisation, incontrôlée celle-là, poussant le quart de la population urbaine à vivre dans des

(1) Rachid Ouazzani est architecte urbaniste et président du Collège des architectes urbanistes du Maroc.



V. Saïd/IAU idF

À Marrakech, comme dans d'autres médinas du Maroc, des demeures sur cour sont réaménagées pour loger plusieurs familles.

bidonvilles. Informelle, dynamique et ignorant les normes de salubrité, cette forme urbaine répondait à l'urgence et à l'immédiateté propre à la survie. En moins d'un demi-siècle, l'espace urbain marocain a connu de profondes mutations, dont l'un des stigmates les plus criants est l'étendue de ces poches de pauvreté qui ponctuent le paysage des périphéries des villes.

L'urbanisation stimule la modernisation, mais soulève de grands défis

La dynamique urbaine de cette période au Maroc commence ainsi à poser des questions de fond en termes d'aménagement du territoire, d'organisation des activités productives et de compétitivité. Ces questions sont d'autant plus cruciales que l'émergence de grands pôles urbains constitue, dans le contexte de la mondialisation, un critère déterminant d'attractivité.

L'urbanisation est, en outre, un vecteur puissant de transformation sociale et de développement humain de la population. En effet, en s'urbanisant, la société marocaine s'est ouverte à de nouvelles valeurs et à de multiples mutations. Parmi les grandes mutations sociospatiales que le territoire national a connues au cours des cinquante dernières années, l'urbanisation a été indiscutablement l'une des plus marquantes. Si ce changement a créé des potentialités considérables pour la stimulation de l'économie, l'équipement et la modernisation du pays, il a également soulevé de nombreux défis nouveaux : l'équipement en infrastructures, la production de logements en quantité suffi-

sante, la mise à disposition d'équipements et services dont les populations et les entreprises ont besoin, la lutte contre les formes d'exclusion sociale, ainsi que le contrôle, l'organisation et la maîtrise de l'extension des agglomérations.

La problématique cruciale du logement

Depuis l'Indépendance, le traitement de la question de l'habitat par les pouvoirs publics a connu quatre phases principales :

- la décennie 1960, durant laquelle le milieu rural a bénéficié d'une relative priorité étatique, avec le lancement des grandes opérations de réforme agraire, la promulgation du code d'investissement agricole en tant que cadre juridique d'intervention et la mobilisation de ressources hydrauliques, minières et énergétiques. Durant ces années, l'urbanisation s'est accélérée, et les bidonvilles et l'habitat non réglementaire se sont développés pour concerner en 1972, près du quart de la population ;
- la décennie 1970, au cours de laquelle les pouvoirs publics ont été amenés à créer des organismes spécialisés, notamment les établissements régionaux d'aménagement et de construction (Érac), chargés de la promotion immobilière, pour le compte et sous tutelle de l'État. Les opérations spécifiques d'amélioration des conditions de vie dans les zones à urbanisation dégradée par la restructuration des bidonvilles, la création de lotissements sur trames d'accueil et trames sanitaires améliorées, et l'équipement minimum en eau et électricité n'ont eu qu'un effet limité, en rai-

son des faibles performances de ces organismes et de la nature sommaire de leur intervention ;

- la décennie 1980 a vu l'émergence d'une réelle prise de conscience de la question urbaine et de ses incidences socio-économiques à travers ses manifestations les plus apparentes : les bidonvilles et l'habitat non réglementaire. En rupture avec le passé, une véritable stratégie a été adoptée, avec une vision nouvelle considérant les bidonvilles et l'habitat non réglementaire comme des catégories formelles intégrables au tissu urbain, à travers des programmes de développement urbain. Cofinancés par l'État et la Banque mondiale, ces programmes ont concerné les grands bidonvilles de Rabat, Casablanca, Meknès et Kénitra. Les insuffisances d'ordre organisationnel, les contraintes de financement et les difficultés de mobilisation d'une réserve foncière appropriée ont eu raison de cette stratégie et l'ont menée à l'échec. Dans la deuxième moitié de la décennie, de nouveaux organismes ont vu le jour : l'Agence nationale de lutte contre l'habitat insalubre (ANHI), la société nationale d'équipement et de construction (Snec) et Attacharouk. Les objectifs de résorption de l'habitat insalubre par des opérations d'aménagement foncier sont restés néanmoins en deçà des attentes ;
- depuis la décennie 1990, les interventions des pouvoirs publics s'orientent vers une politique conventionnelle, associant l'État, les organismes sous tutelle, les populations et les promoteurs du secteur privé, en vue d'accélérer le rythme de production de logement, moyennant des mesures d'accompagnement dans les domaines financier, fiscal et réglementaire.

Une politique de rattrapage sans vision prospective globale

Le bilan principales étapes qui ont marqué l'intervention publique sur la question du logement au Maroc montre que, durant ces cinquante dernières années, des constantes ont prévalu :

- L'offre de logement n'a jamais rattrapé la demande, ni quantitativement ni qualitativement. Ceci s'est traduit par le développement de phénomènes urbains aigus, dont l'habitat clandestin et non réglementaire. Les bidonvilles en sont les expressions les plus fortes.
- L'intervention des pouvoirs publics a manqué de vision globale inscrite dans le temps. Elle est restée « obnubilée » par la résorption des déficits cumulés à cause du décalage structurel entre l'offre et la demande, tout en étant prisonnière de l'ampleur et de la complexité du problème. Différentes expériences, parfois alter-

natives et réussies, ont été successivement menées. Néanmoins, faute d'une véritable évaluation et d'un retour sur expérience, une politique cohérente de l'habitat n'a pu être mise en œuvre.

- L'État, en matière de logement social, a « jonglé » entre le rôle d'opérateur direct et celui de régulateur d'acteurs privés plus efficaces que lui. La résurgence de la question du logement comme préoccupation centrale de l'équilibre social et sécuritaire a conduit les pouvoirs publics à revenir sur leur stratégie de désengagement et à renouer avec un rôle de producteur direct de logements sociaux.

- Par ailleurs, l'État n'a jamais engagé de politique volontariste dans le secteur locatif. L'accession à la propriété a été érigée en voie presque exclusive d'accès au logement, ce qui a bloqué toute solution d'offre dans le locatif. De ce fait, le secteur locatif s'est souvent heurté à une législation inopérante sur les loyers, à des litiges judiciaires prolongés et à une hausse des loyers disproportionnée eu égard à la rareté de l'offre.

La problématique de la planification urbaine

À partir de 1981, suite aux événements survenus à Casablanca et dans la région du Rif (Tétouan), les considérations de salubrité et de sécurité publiques entraînent des changements dans la politique urbaine en général, et dans celle adoptée à Casablanca en particulier, prélude à une extension à d'autres cités. Une organisation selon de nouveaux découpages administratifs est mise en place. Casablanca est transformée en *wilaya*⁽²⁾, subdivisée en plusieurs préfectures.

(2) La *wilaya* est une division administrative qui correspond globalement à la région.

Depuis les années 1950, face à la pénurie de logements, les bidonvilles se sont multipliés à la périphérie des villes, comme ici à Bachkou, Casablanca.



Les documents d'urbanisme, outil sécuritaire pour la gestion urbaine

En 1984, un schéma directeur d'aménagement urbain (Sdau) de la *wilaya* du Grand Casablanca est élaboré. C'est le premier d'une génération de documents⁽³⁾ qui planifient les extensions urbaines des principales agglomérations marocaines selon des standards d'équipement et d'infrastructure dépassant la capacité d'investissement du pays. Ce document, qui propose la création d'une agence urbaine et d'une agence foncière pour assurer la mise en œuvre et la gestion de cette planification, a permis de doter Casablanca de la seule agence urbaine du Maroc. En 1985, la direction de l'Urbanisme et celle de l'Aménagement du territoire sont rattachées au ministère de l'Intérieur. Aussi Fès, Marrakech, Meknès et Agadir connaissent des découpages administratifs analogues à celui de Casablanca et sont dotées, au fur et à mesure, de Sdau et de plans d'aménagement. Bien qu'en matière de gestion urbaine, la création d'agences urbaines ait pu être considérée comme un empiètement sur les prérogatives des présidents de communes, il est décidé de généraliser ce système et d'assurer la couverture de l'ensemble du territoire national par la mise en place de ces nouvelles structures.

Une nouvelle politique de l'urbanisme

La politique d'urbanisme marocaine se distingue par deux faits majeurs. Tout d'abord, sur le plan juridique, les lois adoptées jusqu'alors en matière d'urbanisme avaient une approche réglementaire assez rigide face aux besoins de réactivité de la ville pour répondre aux exigences du développement économique et aux évolutions institutionnelles et sociales. Ensuite, sur le plan urbanistique, la ville marocaine se distingue par un certain gigantisme, par un espace périurbain relativement dense et très fortement occupé par l'habitat, par des équipements et services collectifs insuffisants et peu efficaces, ainsi que par un tissu économique relativement faible.

À Agadir, comme dans les autres grandes villes, des opérations de logement social sont réalisées pour reloger les habitants des bidonvilles et améliorer leurs conditions de vie.



Ces caractéristiques sont la résultante d'une politique où les autorités publiques, essentiellement préoccupées par le fonctionnement de certaines utilités premières (eau, électricité), se sont limitées à parer à l'urgence.

Une telle posture ne répond pas aux exigences de la ville, qui présente un corps social complexe à plusieurs titres : d'abord, par la diversité des origines de ses habitants ; ensuite, par l'ampleur des aspirations communes de ces derniers à l'habiter ensemble, à avoir l'accès à l'éducation, à la santé, aux loisirs et à l'urbanité. Enfin, par les implications de l'exercice de la citoyenneté, incluant la concertation entre tous les partenaires concernés par la cité, où s'expriment leurs problèmes et leurs attentes et se jouent leurs destins.

L'indispensable partenariat de l'État avec les collectivités locales et le privé

La généralisation des documents d'urbanisme et la maîtrise de l'urbanisation, par le biais notamment d'un contrôle rigoureux de l'extension de l'habitat clandestin, redeviennent aujourd'hui les priorités de la politique publique dans le domaine de l'urbanisme. À ce sujet, l'État agit à deux niveaux : il durcit les sanctions à l'encontre des personnes et des responsables publics qui enfreindraient les règles relatives à l'urbanisme et à l'occupation des sols, et il lance un nouveau programme, le programme Villes sans bidonvilles. Dans cette perspective, le partenariat est considéré comme indispensable avec les mairies, les *wilayas*, la Caisse de dépôt et de gestion, ainsi qu'avec les promoteurs et acteurs privés.

Ce changement dans la politique urbaine de l'État aura, sans doute, des implications importantes sur la gestion des villes, notamment en suscitant une plus grande participation des acteurs locaux, à condition que la dimension humaine soit présente dans l'esprit des gestionnaires de la cité.

Le foncier, clef de voûte de l'aménagement

La question du foncier est au centre de la problématique urbaine au Maroc. Le foncier urbain est un attribut de pouvoir et de notabilité, une ressource souvent prisée, mais étant détourné de ses fonctions ordinaires par la spéculation, il est difficile à mobiliser. De fait, on déplore souvent, dans la majorité des villes, l'abandon de projets d'investissement économique, de logement ou d'aménagement⁽⁴⁾.

(3) Les Sdau de Rabat, Fès, Meknès et Marrakech sont confiés au cabinet Pinseau, les villes méditerranéennes du Nord au bureau d'études Dar Al Handasah.

(4) Voir dans ce numéro des *Cahiers*, HAFIF Azzeddine, « Les statuts complexes d'un foncier rare », p. 120.

Retour à la planification urbaine au Maroc

Abdelhai Bousfiha⁽¹⁾
Architecte



Une nouvelle génération de documents d'urbanisme organise l'armature urbaine. Ils prévoient notamment des parcs urbains et de grandes avenues, comme ici à Mohammedia.

Les tentatives successives de maîtrise urbaine, caractérisant la seconde moitié du XX^e siècle au Maroc, n'ont pu contenir l'ampleur de l'explosion des villes. La confusion entre la politique quantitative du logement, notamment social, et la vision d'une planification urbaine déclinée de l'échelle nationale à l'échelle locale a largement perturbé la mise en place d'une politique globale et prospective de l'aménagement et de l'urbanisme dans le pays.

Malgré les effets positifs de l'alternance politique qu'a connu le Maroc, le transfert des portefeuilles de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et de l'habitat d'un ministère à l'autre n'a pas contribué à accélérer les efforts de l'État pour répondre efficacement à ces problématiques. Elles sont, aujourd'hui, au cœur des débats publics grâce au grand chantier de l'aménagement du territoire et à celui du code de l'urbanisme.

Une urbanisation forcée, née d'un contexte de forte croissance

Depuis son indépendance, le Maroc connaît une croissance rapide de sa population. Elle est passée de 11 620 000 habitants en 1960, à 29 891 700 selon le dernier recensement de 2004. Elle a, ainsi, plus que doublé en un tiers de siècle, alors même qu'il avait fallu près de soixante ans (1900-1960) pour passer de 5 à 11,6 millions d'habitants. Cette forte croissance s'est accompagnée d'une urbanisation marquée, favorisée par l'augmentation de la popu-

Après l'Indépendance en 1956, les plans successifs, de Prost à Écochard, ont été dépassés par la croissance urbaine galopante. Les nouveaux documents de planification élaborés au début des années 1980 ont été suivis par plusieurs tentatives de réformes, notamment dans le cadre d'une démarche de rattrapage. Les derniers en date ont-ils suffisamment mûri pour intégrer les enjeux du développement durable et assurer la cohérence entre les différentes échelles ?

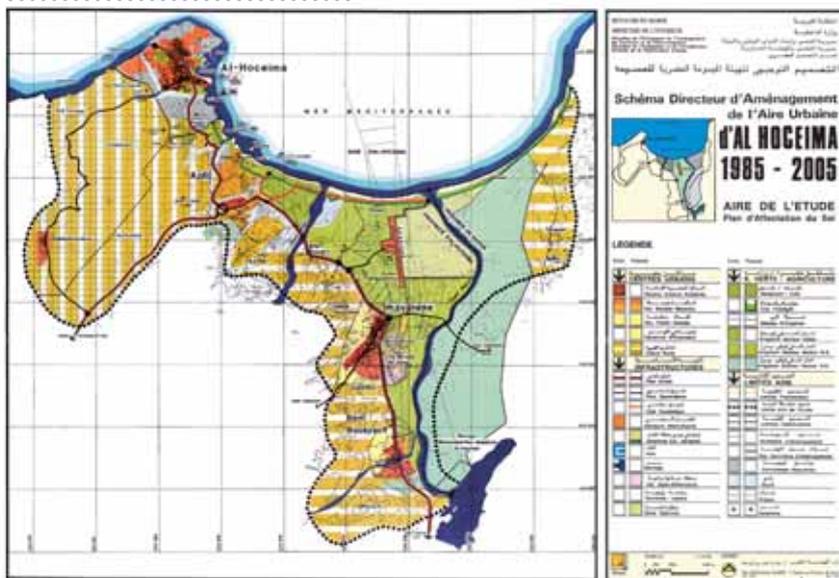
lation, l'exode rural et le passage de certaines localités du statut rural au statut urbain. Tous ces phénomènes ont contribué aux extensions et à l'étalement, dépassant les limites urbaines dans des conditions auxquelles les agglomérations n'étaient pas préparées.

Le Maroc ne constitue pas une exception quant à cette tendance universelle de croissance urbaine⁽²⁾. Aujourd'hui, son taux d'urbanisation connaît une progression accélérée : 29 % en 1960, 43 % en 1982, 51,4 % en 1994 et 55 % en 2004, propension qui se traduit par la multiplication des villes. En 1994, le Maroc comptait 318 villes. Le nombre des grandes villes est passé de 14 en 1994 à 21 en 2004. Celui des villes moyennes a doublé, passant de 13 à 26, et celui des villes de petite taille est passé de 185 à 229. En partant de ces chiffres, on peut d'ores et déjà affirmer que le défi urbain est une des grandes questions de la période contemporaine, aussi bien pour les pays développés que pour les pays en développement. Suite à cet accroissement accéléré, les agglomérations urbaines ont connu des extensions importantes et souvent désordonnées. Elles se sont développées à un rythme dépassant les possibilités de

(1) Abdelhai Bousfiha est architecte DPLG, ancien directeur de l'Urbanisme et de l'Architecture et ancien secrétaire général du Conseil national de l'habitat.

(2) Voir dans ce numéro des *Cahiers*, OUZZANI Rachid, « L'explosion urbaine de la seconde moitié du XX^e siècle », p 21. Certaines informations présentées par Abdelai BOUSFIHA dans cet article recourent celles de Rachid OUZZANI, bien qu'elles aient une finalité thématique différente.

Schéma directeur d'aménagement de l'aire urbaine d'Al Hoceima 1985-2005 – Dar Al - Handasah



contrôle, de moyens financiers d'encadrement et de gestion. À l'origine d'un fort déficit en matière d'équipements et de logements, ce phénomène a ainsi engendré d'importants dysfonctionnements liés aux problèmes de planification à différents niveaux : économique, social, culturel, technique et financier.

La première génération des documents d'urbanisme après l'Indépendance

Le Maroc a poursuivi la gestion urbaine des grandes agglomérations après l'Indépendance en se basant sur la planification des plans Prost⁽³⁾ et de ses successeurs. Les extensions réglementaires ont été réalisées par des opérations de lotissement et de morcellement, essentiellement pour créer des logements, en respectant globalement l'armature du réseau principal de voirie.

Après l'expérience des années 1970, force a été de constater que les méthodes d'urbanisation utilisées ne se basaient pas sur une politique de développement urbain bien définie. Elles visaient plus à atténuer la crise du logement qu'à intégrer les dimensions de la planification urbaine et de la qualité architecturale. Sur cette base, il a été nécessaire pour les autorités publiques de revoir la politique suivie jusqu'alors en matière de développement urbain. Cela s'est traduit sur le plan institutionnel par la création du ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme. Ce ministère a, notamment, rendu possible l'élaboration de documents d'urbanisme élargissant la couverture du territoire national et touchant différentes échelles : schémas directeurs d'aménagement urbain pour les grandes agglomérations, plans d'aménagement pour les communes urbaines et

plans de développement pour les communes rurales.

Le retour à la planification urbaine après l'Indépendance s'est effectué par vagues successives. La première génération de documents d'urbanisme avait comme préoccupations principales la salubrité et la sécurité publiques. Une nouvelle génération de documents d'urbanisme et de structures d'aménagement a vu le jour au début des années 1980. La planification urbaine de cette époque, sous la tutelle du ministère de l'Intérieur, se contentait de définir le droit des sols par des zonages fonctionnels et par la répartition des grandes infrastructures et équipements, selon des normes dépassant souvent la capacité des investissements publics. En égard à sa rigidité, cette première génération de documents n'a pu assurer la gestion équilibrée et harmonieuse des agglomérations face à une croissance et un étalement urbains incontrôlables. Elle a ainsi subi la dynamique d'autoconstruction des bidonvilles et de l'habitat insalubre.

La multiplication des structures de mise en œuvre et de formation

Depuis les années 1980, la nouvelle politique a intégré dans ses préoccupations la problématique de l'urbanisme opérationnel en confiant la mise en œuvre des projets à des structures nouvellement mises en place, telles que les Erac⁽⁴⁾, l'Anhi⁽⁵⁾, la Snec⁽⁶⁾, l'agence Ryad et la société étatique Attacharouk, qui ont aujourd'hui fusionné pour créer le holding d'aménagement Al Omrane, le Fonds social de l'habitat et les agences urbaines. Cette nouvelle politique a également apporté un cadre à la formation, par la création de l'École nationale d'architecture, de l'Institut national d'aménagement et d'urbanisme (Inau), du Centre d'études et de recherche en aménagement et en urbanisme (Cerau) et des instituts de formation des adjoints techniques.

Pendant cette période, l'État n'a cessé d'encourager l'autoconstruction par l'encadrement de ses programmes et par la mise en place d'une politique foncière permettant de mobiliser le maximum de terrains à l'intérieur des périmètres urbains.

Les lois spécifiques régissant l'urbanisme

Ce n'est qu'en 1992 que le Gouvernement a voté deux lois relatives à l'urbanisme, aux lotis-

(3) Voir dans ce numéro des Cahiers, TROIN Jean-François, « De la médina à la 'ville européenne' au Maroc », p 15.

(4) Établissements régionaux d'aménagement et de construction.

(5) Agence nationale de lutte contre l'habitat insalubre.

(6) Société nationale d'équipement et de construction.

sements, morcellements et groupes d'habitations, afin d'adapter l'arsenal juridique à l'évolution et aux problèmes de l'urbanisation. Ces deux lois sont intervenues dans un contexte particulier, marqué par l'extension des bidonvilles et des quartiers non réglementaires qui caractérisaient alors les zones périphériques, ainsi que par l'émergence de nouvelles entités urbaines issues du découpage territorial.

Sur le plan institutionnel, l'État a fourni un grand effort en offrant de nombreux outils spécialisés de gestion et de développement urbain au service des collectivités locales, notamment par la création d'agences urbaines, d'inspections régionales de l'urbanisme, ainsi que d'établissements régionaux d'aménagement et de construction. Les programmes d'études ont été multipliés, notamment ceux relatifs à la réalisation de programmes d'habitat, à l'élaboration des documents d'urbanisme, aux projets d'agglomérations et de territoires, et à la promotion de la qualité architecturale et du paysage urbain.

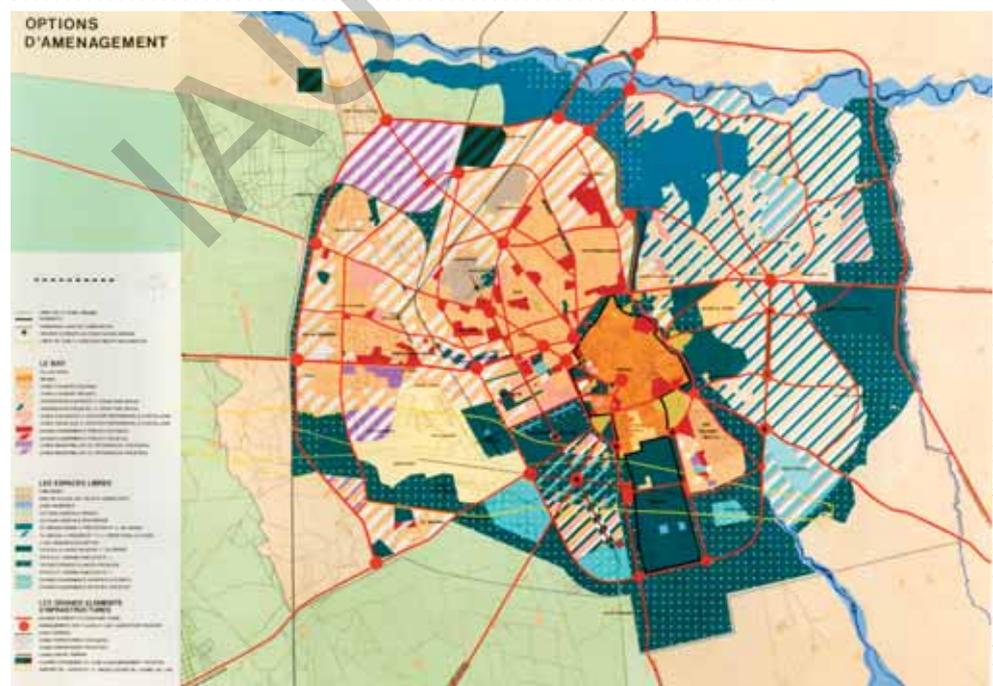
Conscient de la contribution du secteur de l'urbanisme et de l'habitat à l'évolution des établissements humains, l'État a opté pour une meilleure articulation des politiques menées en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire. Ainsi, en 1998, l'urbanisme, l'habitat, l'environnement et l'aménagement du territoire ont été regroupés en un seul et même département, traduisant ainsi une volonté de vision intégrée des secteurs de l'urbanisme.

Des débats sur l'aménagement du territoire et le code de l'urbanisme

Sous le haut patronage de Sa Majesté le Roi Mohammed VI, le Maroc a engagé en 2000 un débat national sur l'aménagement du territoire qui a mené à l'adoption du schéma national d'aménagement du territoire (Snat). Ce document vise à fournir un cadre de cohérence et à autoriser l'action régionale via les schémas régionaux. Un Conseil national d'aménagement du territoire a été mis en place en ce sens. En effet, nous savons aujourd'hui qu'un développement harmonieux et équilibré des villes et des campagnes nécessite une restructuration de l'armature urbaine tendant à atténuer les disparités régionales.

Un autre débat, et non des moindres, a mobilisé tous les acteurs du développement pour l'élaboration du code de l'urbanisme. Il s'est avéré, à la lumière des changements intervenus tant à l'échelle nationale qu'à travers le monde, que l'urbanisme doit être appréhendé, avant tout, à travers ses aspects économiques, financiers et surtout sociaux. Les règles de l'urbanisme devraient émaner, non seulement du droit et des procédures administratives, mais également des mécanismes qui commandent le processus des changements intervenus dans la société. Le message adressé par Sa Majesté le Roi Mohammed VI aux participants à la rencontre nationale du lancement du grand chantier du code de l'urbanisme remet à l'ordre du jour la nécessité d'adopter une nouvelle architecture juridique : « Pour conforter les efforts entrepris par notre Gouvernement, il devient

Plan directeur de Marrakech, 1990-2010 – Cabinet Michel Pinseau



ADAGP/Académie d'architecture/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du xx^e siècle

nécessaire de procéder à la révision et à la modernisation du dispositif de l'urbanisme en vigueur dans notre pays, qui a certes connu quelques réformes ces dernières décennies, mais celles-ci sont restées plutôt limitées, sans parler de certains textes juridiques qui remontent au début du siècle passé».

Le nouveau projet de code ne porte pas uniquement sur l'élagage des aspects désuets et sur la révision des dispositions peu ou mal adaptées à la réalité, mais s'inscrit également dans la continuité des grands chantiers de réformes dans lesquelles s'est engagé le Maroc. Ces dernières permettront notamment l'institution du Conseil supérieur de l'aménagement du territoire et l'adoption d'une charte et du Snat, le renforcement de la décentralisation et de la déconcentration administrative et la promulgation d'une nouvelle charte communale. Elles envisagent également une conception de l'unité de la ville comme choix politique et institutionnel central dans le système de mise à niveau des villes. Elles mèneront à une gestion déconcentrée de l'investissement et au renforcement de l'offre de logements sociaux en faveur des catégories à revenu limité. Enfin, elles permettront la mise en œuvre de vastes programmes, notamment ceux inscrits dans le cadre de l'Initiative nationale pour le dévelop-

pement humain (INDH), dont les composantes reposent sur la qualité de vie des citoyens.

Vers une planification urbaine dans un cadre de développement durable

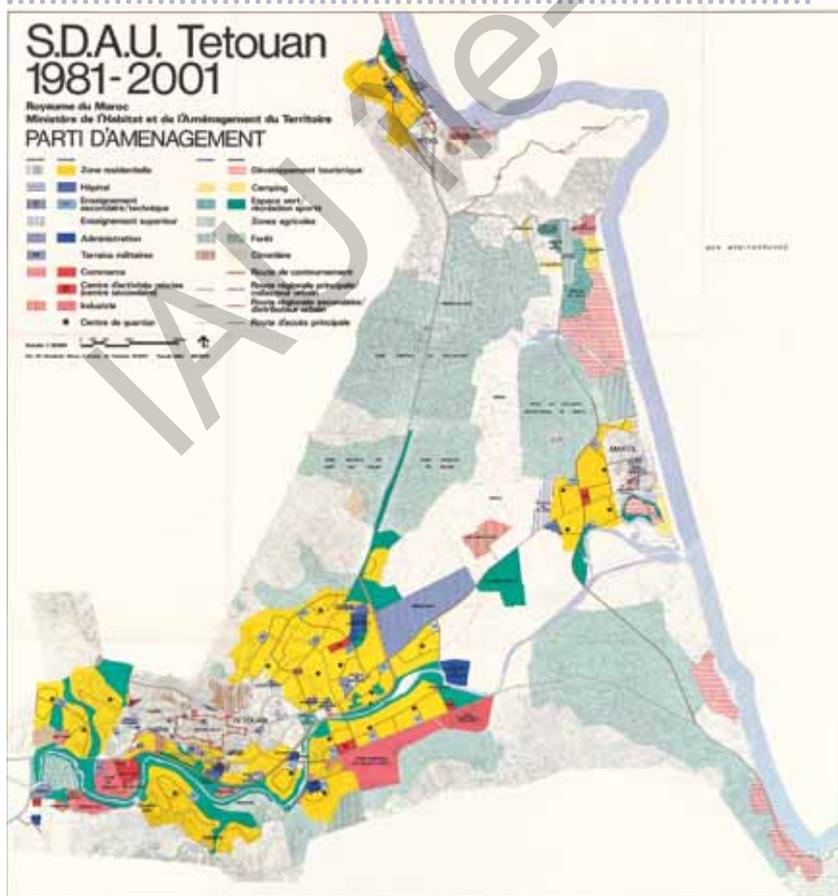
Tous ces processus de refonte des systèmes juridiques, réglementaires, institutionnels, fonciers et financiers, ont permis au Maroc de lancer de grands chantiers avec tous les partenaires publics et privés (programme Villes sans bidonvilles, planification de projets urbains intégrés, villes nouvelles, mise à niveau des quartiers, aménagement, rénovation, restauration et requalification urbaine).

Sur le plan de la mise en œuvre de la politique publique dans les secteurs de l'habitat, de l'urbanisme et de l'aménagement de l'espace, la création du holding d'aménagement Al Omrane (2004) avec ses filiales régionales (2007) hisse cette structure au premier rang des entreprises publiques nationales. En tant qu'opérateur public performant, il est considéré comme capable de relever le défi de la mise à niveau des villes et de la promotion de l'habitat social. Il applique le principe du partenariat public-privé, en association avec les collectivités locales, dans un cadre conventionnel.

Aujourd'hui, dans la mouvance du débat national sur l'aménagement du territoire, une nouvelle génération de documents de planification urbaine est en cours d'élaboration. En 2006, la wilaya du Grand Casablanca, précurseur comme de coutume, est la première à lancer l'élaboration d'un plan de développement stratégique et sa traduction spatiale et réglementaire par un schéma directeur d'aménagement urbain (Sdau) sous la houlette de l'Agence urbaine de Casablanca. Ce Sdau est actuellement en cours de déclinaison à l'échelle locale des communes par des plans d'aménagement. Cette nouvelle génération de documents de planification urbaine se base sur les principes du développement durable, en cherchant un équilibre entre ses trois piliers (social, économique et environnemental), en élaborant une vision globale à long terme, ainsi qu'en définissant les outils et les moyens de mise en œuvre. La démarche participative d'élaboration de cette nouvelle planification urbaine associe en amont et tout au long des travaux, les élus, les décideurs et acteurs locaux, mais également la société civile.

Le Maroc accorde aujourd'hui une importance particulière à la protection de l'environnement. D'ores et déjà, les concepts de développement durable, d'efficacité énergétique, d'innovation technique, économique, environnementale, culturelle et sociale, constituent les principes de base de la nouvelle planification des villes du Royaume.

Schéma directeur d'aménagement urbain de Tetouan 1981-2001





À la recherche de la métropolisation



Une nouvelle approche de la planification stratégique 30

Casablanca : laboratoire de l'évolution urbaine 33

Marrakech : la métropolisation d'une cité royale 37

Rabat-Salé, ville capitale 39

Une nouvelle approche de la planification stratégique

François Dugeny
Victor Said
IAU île-de-France



Retransmission de la présentation du schéma directeur du Grand Casablanca à Sa Majesté le Roi Mohammed VI au journal télévisé du 22 octobre 2008.

À l'aube du XXI^e siècle, le Maroc s'interrogeait sur les modalités à mettre en œuvre pour renouveler les plans d'urbanisme de ses villes les plus importantes. Ces plans, datant pour l'essentiel des années 1980, arrivaient à échéance et, selon les dispositions législatives et réglementaires en vigueur, devenaient progressivement caducs, laissant un vide juridique pour l'application du droit des sols. C'est dans ce contexte qu'après avoir travaillé depuis trente ans aux côtés des autorités marocaines et de différentes agences d'urbanisme des grandes villes marocaines, l'IAU île-de-France a été mobilisé pour contribuer à renouveler l'approche planificatrice de la capitale économique du Royaume. Cet exercice, mené en étroite relation avec l'Agence urbaine de Casablanca et les autorités responsables du territoire du Grand Casablanca à ses différentes échelles, a constitué un véritable laboratoire pour jeter les bases d'une approche renouvelée de la planification au Maroc.

Le contexte de l'aménagement et du développement de la métropole

Les grandes métropoles marocaines disposaient toutes de schémas directeurs traçant les grands axes de leur développement urbain pour les vingt-cinq années suivant leur approbation, et de plans d'aménagement donnant une définition détaillée de l'usage et des droits des sols.

À Casablanca, le schéma directeur élaboré par le cabinet Pinseau approuvé en 1984 avait en

La mise en œuvre de la régionalisation, l'unicité de la ville et la prise en considération de la durabilité du développement ont nécessité une nouvelle approche de la planification du Grand Casablanca. À l'occasion de la révision du schéma directeur, avec l'appui de l'IAU île-de-France, l'Agence urbaine a su créer un espace de concertation et de construction partagée, favorisant une approche croisée.

2004 atteint ses limites, l'étalement urbain en tache d'huile dans les zones préservées n'étant pas maîtrisé, pendant qu'une partie des urbanisations prévues à Zenata sous forme d'une véritable ville nouvelle dans le prolongement est de l'agglomération ne trouvait pas de réel début de réalisation. De plus, en l'absence de maîtrise du foncier, les plans d'aménagement ne pouvaient garantir la préservation des emplacements nécessaires à la réalisation des équipements publics, qu'il s'agisse d'équipements de proximité ou des infrastructures nécessaires au bon fonctionnement des quartiers (moins de 20 % des équipements prévus étaient réalisés).

De ce fait, le marché immobilier a créé des disparités importantes entre centre et périphérie et entre quartiers, dans un contexte de très forte pression urbaine ouvrant la voie à un système de fonctionnement dérogatoire sans visibilité d'ensemble. De nombreux programmes dits « d'investissement » concernant chacun un nombre significatif de logements réputés « sociaux » ont ainsi vu le jour en frange de la zone agglomérée, sans aucun équipement d'infra ou de superstructure.

Des conditions favorables pour une bonne synergie entre acteurs

Le premier facteur de synergie tient à la gouvernance, du fait de la délimitation d'un territoire unique de la *wilaya* et de la région du Grand Casablanca, avec la mise en place progressive des instances territoriales régionales, parallèle-

ment à celle qui va assurer l'unité de la ville au travers de la constitution du conseil de la ville de Casablanca et de l'élection de son président (le « maire » de Casablanca).

Dès lors, l'ensemble des décideurs a souhaité mener une réflexion commune en vue de faire cesser un développement de plus en plus anarchique, pour trouver les voies et moyens de structurer et d'équiper les quartiers spontanés, et surtout pour partager une vision stratégique et transversale du devenir de la métropole au moment où des approches sectorielles dans les domaines économique et touristique se faisaient jour. Il s'agissait enfin d'engager une véritable démarche de développement durable et d'amélioration du cadre de vie.

Le Sdau, support de la démarche stratégique⁽¹⁾

La prise de conscience des enjeux d'un développement durable assurant un juste équilibre entre les préoccupations d'ordre économique, environnemental et d'équité sociale, ainsi que l'arrivée à échéance des documents de planification, ont naturellement cristallisé ces démarches sur la mise en œuvre d'un nouveau schéma directeur pour le Grand Casablanca. C'est le sens du projet qui a été mené de 2005 à 2007 par l'Agence urbaine de Casablanca, appuyée par l'aurif.

Plutôt qu'une classique approche sectorielle, ce projet a donc pris en considération une approche systémique croisant les différents champs de l'aménagement, de l'urbanisme, du développement économique, de la démographie, du logement, des transports, de l'environnement... et ce, aux différentes échelles territoriales. Un soin particulier a donc été apporté à évaluer les interactions entre ces champs, afin de disposer des éléments sur lesquels asseoir une réelle stratégie pour la métropole. En priorité, il s'est agi de définir la place de la métropole au niveau national et international, de la conforter en tant que premier pôle économique du Maroc, locomotive du développement régional et national, mais aussi de faire en sorte qu'elle relève les défis auxquels elle est confrontée.

La difficulté de la démarche résidait dans la nécessité d'aller au-delà de l'incantation ou d'un exercice de planification ne prenant pas en considération les moyens de sa mise en œuvre. C'est ce qui a mobilisé les acteurs autour de projets identifiés comme prioritaires, susceptibles de concrétiser les stratégies arrêtées dans les différents domaines, permettant de doter Casablanca d'équipements structurants majeurs, d'organiser les transports et les espaces dédiés aux activités tertiaires de haut niveau, d'accueillir la croissance démogra-

phique et d'améliorer l'image de la ville pour mieux asseoir son identité.

Le temps où le développement métropolitain pouvait être efficacement encadré par la seule planification, du fait de l'unicité de la chaîne d'acteurs et de la longueur des cycles économiques, est en effet révolu. La mondialisation et la multiplication des niveaux de décisions, ainsi que le rôle du secteur privé, imposent de nouveaux modes de faire s'appuyant sur une approche stratégique partagée.

Cette approche s'articule autour d'un certain nombre de principes majeurs : dépasser la planification sectorielle, ne plus appréhender le développement urbain par la seule gestion du droit des sols et des équipements, intégrer les moyens de mise en œuvre et l'identification des acteurs concernés en élaborant avec eux la stratégie permettant de réaliser les projets, s'appuyer sur une large concertation, en rupture avec les pratiques antérieures, prendre en compte les évolutions engagées et futures. L'application de ces principes implique une souplesse permettant d'accueillir évolutions et initiatives nouvelles (tout en préservant le caractère prescriptif des dispositions majeures : patrimoine, risques, etc.), ce qui nécessite un important travail de suivi-évaluation.

Cette démarche pose la question de la cohérence à trois niveaux : entre échelles de territoires et entre territoires différents, entre enjeux, objectifs, projets et actions, et enfin entre acteurs aux différentes échelles.

La nécessaire prise en compte de la mise en œuvre

Comme dans toute métropole, le débat sur la place des prescriptions dans la démarche stratégique s'est posé, conduisant à la limitation des contraintes réglementaires les plus fortes aux seuls espaces concernés par des enjeux de patrimoine (au sens large : espaces agricoles de grande valeur, forêts, sites et espaces naturels ou urbains de qualité, gisements de matériaux, espaces adaptés à certaines fonctions techniques, etc.), d'équipements à réaliser (assiette foncière) et de risques naturels ou industriels (enjeu de sécurité et de santé publiques). En revanche, une plus grande souplesse doit être recherchée pour les autres espaces, où le développement relèvera de l'élaboration concertée et de la contractualisation.

Ainsi, c'est un véritable projet d'agglomération⁽²⁾ qui doit être élaboré, dégageant les axes straté-

(1) Voir dans ce numéro des *Cahiers*, SAID Victor « Grand Casablanca : le Sdau en appui au projet métropolitain », p. 136.

(2) Comme l'a fait la métropole de Lyon en engageant la démarche Millénaire 3, qui s'appuyait sur cinq axes stratégiques très consensuels, et qui a permis de mettre en place un « conseil de développement ».



De nombreux programmes de logements sociaux ont vu le jour en frange de la zone agglomérée.



La mise en place d'instances territoriales régionales est un facteur clé de la synergie entre les acteurs.

giques du développement métropolitain, se traduisant par un plan d'actions prioritaires, par la délimitation des secteurs à très fortes potentialités de développement ou de redéveloppement, et par la promotion de véritables démarches contractuelles.

Celles-ci s'inscrivent dans une charte liant les acteurs et nécessitent une mobilisation autour d'un ou plusieurs acteurs principaux capable(s) de créer une dynamique durable.

Au Maroc, l'État jouant un rôle central dans la planification et dans l'aménagement du territoire, c'est à son niveau que l'initiative a jailli et que le processus a été porté, mais c'est au niveau métropolitain que l'essentiel du projet a été construit, avec la participation de chacun des acteurs de l'aménagement et du développement de ce territoire.

La mise en place d'un espace de négociation et de construction partagée

Les pays anglo-saxons connaissent une tradition de négociation entre les différents acteurs de l'aménagement, amenant un consensus qui veut trouver un équilibre entre intérêt général et intérêts particuliers. L'exemple de ces pays est difficilement transposable en France ou au Maroc, pays où la gestion du droit des sols s'appuie sur des documents d'urbanisme ne présentant pas de marges de négociation (« j'autorise/j'interdis »), avec un recours de plus en plus fréquent à l'arbitrage du juge.

Le régime dérogatoire récemment mis en place au Maroc aurait pu laisser penser qu'une telle marge de négociation était ouverte. Néanmoins, faute de critères clairs quant à son application, en particulier sur la définition des projets d'investissement, il s'agissait plus d'une brèche ouverte dans le dispositif réglementaire que d'un espace de négociation sur des projets qui présentent, certes, un intérêt pour la collectivité publique, mais ne peuvent être réalisés dans n'importe quelles conditions.

Il appartenait donc aux tenants de l'aménagement régional de trouver les relais nécessaires pour qu'un esprit de consensus et de négociation puisse se développer. Pour l'Etat, maître d'ouvrage, ces relais étaient à trouver en décloisonnant au sein de ses propres services, en se rapprochant de collectivités agissant de plus en plus comme des développeurs de leur territoire, et de représentants de la société civile.

Un dispositif adapté et innovant pour le Maroc

L'ensemble de la démarche a été mené par un comité stratégique de pilotage réunissant le président de la région du Grand Casablanca, le maire de la ville de Casablanca, le gouver-

neur directeur de l'Agence urbaine de Casablanca, ainsi que les gouverneurs des préfectures et provinces de la région du Grand Casablanca. Ce comité, placé sous l'autorité du wali du Grand Casablanca, regroupait aussi des représentants du secrétaire général du ministère de l'Intérieur et de celui des Collectivités locales, et du ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme.

Un comité d'animation technique, placé sous l'autorité du gouverneur directeur de l'Agence urbaine de Casablanca (d'abord Mme Fouzia Imansar, puis M. Allal Sekhroui) a regroupé les directions des services techniques directement concernés par l'élaboration du schéma directeur au niveau de l'Agence urbaine, de la wilaya, de la ville, des préfectures et des provinces.

L'équipe d'experts de l'IAU île-de-France s'est mise aux côtés de celle de l'Agence urbaine, au service de ce dispositif. Elle a apporté son expérience, son savoir-faire et un appui technique et méthodologique.

Le dispositif a été complété par la mise en place d'ateliers thématiques (démographie, habitat et cadre de vie; développement économique, touristique et équipements structurants; environnement, écologie, paysages et infrastructures des réseaux divers; mobilité et infrastructures de transport; urbanisme et aménagement territorial; approche réglementaire et juridique; système d'information géographique et expression cartographique) et d'ateliers territoriaux, véritables chevilles ouvrières de l'élaboration du schéma directeur.

Ces ateliers ont veillé à la bonne participation des partenaires techniques et professionnels, techniques, financiers ou institutionnels: Ordre des architectes, Comité régional du tourisme, Caisse des dépôts et de gestion, université, gestionnaires de réseaux, représentants du monde économique, Centre régional de l'investissement, etc.

Relever les défis et créer les conditions du succès

L'ensemble de la démarche a permis de relever les défis qui se posent à la capitale économique du Royaume. En agissant comme un laboratoire des stratégies métropolitaines, elle a mis en place les conditions visant à permettre d'atténuer les fractures et les disparités territoriales, économiques et sociales, pour un aménagement et un développement durables au bénéfice des populations actuelles et futures.

Diffusion d'une démarche adaptée aux métropoles marocaines

À la demande des agences urbaines de Oujda et de Marrakech⁽¹⁾, l'IAU île-de-France a transposé et adapté, dans le cadre de la coopération, cette nouvelle approche de planification stratégique aux contextes spécifiques de chacune de ces deux régions. Ceci a permis à ces agences de lancer le chantier d'élaboration des nouveaux schémas directeurs en appliquant les principes innovants de cette démarche.

(1) Voir dans ce numéro des Cahiers, Saïd Victor, « Marrakech, la métropolisation d'une cité royale », p. 37.

Pauline Zeiger
Gwenaëlle Zunino
IAU île-de-France

Casablanca : laboratoire de l'évolution urbaine



Le changement d'image de Casablanca passe notamment par la définition d'une nouvelle silhouette urbaine.

À travers son histoire, Casablanca a toujours été une ville à part, symbole de l'ouverture du Maroc sur le monde, de modernité et d'innovation urbaine. Aujourd'hui, elle veut se positionner sur la scène internationale comme une ville du XXI^e siècle. Comment développer la ville en respectant la tradition tout en s'inscrivant dans la modernité ? Après une rétrospective sur l'innovation dans la planification urbaine, cet article s'intéresse à l'image de métropole que Casablanca veut se donner. Pour cela, des entretiens ont été réalisés avec les architectes Rachid Andaloussi, Yves Lion, Philippe Madec, Christian de Portzamparc et l'équipe chargée du projet Anfa Place à l'agence Foster + Partners.

L'innovation liée à la planification urbaine

Depuis le début du XX^e siècle, l'ambition de Casablanca d'être une ville internationale est inscrite dans les différents documents d'urbanisme. Toutes les démarches de planification ont voulu doter la ville des attributs de la modernité, adaptés à chaque époque.

Le plan Prost projette la destinée de la capitale économique du Royaume

En 1912, à la mise en place du Protectorat, la volonté de Lyautey⁽¹⁾ d'impulser le développement de la ville marque le début de l'organisation de l'espace urbain de Casablanca. Le plan Prost⁽²⁾ constitue la première démarche de planification de la ville. Ses objectifs sont de créer

Casablanca est un haut lieu d'innovations urbaines depuis plus d'un siècle. De nombreuses théories avant-gardistes lui ont forgé ce caractère unique. Elle s'est toujours distinguée par son ouverture au monde. Aujourd'hui, elle souhaite changer d'image pour entrer dans la modernité : elle opte pour un positionnement international fort. Cinq architectes donnent des clés pour comprendre comment développer la ville du XXI^e siècle en respectant sa tradition.

une ville nouvelle autour du port, lieu fédérateur, selon un plan radioconcentrique. Le plan Prost fera date dans l'histoire de l'urbanisme car il offre d'importantes innovations : la prise en compte de l'automobile dans un système hiérarchisé de voirie, le principe de zonage, et le désir de qualité et d'unité architecturale à travers des servitudes architecturales et des prescriptions urbanistiques. En plus il destine le littoral et ses plages aux loisirs et à l'activité balnéaire.

Afin d'ancrer la ville dans la modernité, ce plan propose également deux grands projets : la construction d'une nouvelle médina, les *Habous*, et la réalisation d'un parc central, principal espace vert de Casablanca. Le plan Prost donne ainsi un nouveau visage à Casablanca, notamment par un cœur de ville d'architecture Art déco.

Le plan Écochard et le souci de l'équité sociale À la veille de l'Indépendance, la structure démographique de Casablanca se transforme. Le mouvement vers le littoral s'accélère et la ville absorbe le tiers de la population urbaine du pays. La première ville du Royaume draine les principales énergies du pays et s'est considérablement étendue.

Par sa forte vision humaniste et pour s'adapter au nouveau contexte de la ville, Écochard⁽³⁾

(1) Voir sa biographie dans ce numéro des *Cahiers*, p.172.

(2) *Idem*.

(3) *Idem*.

marque une rupture dans l'urbanisme de Casablanca. Il repense la ville et sa région sur les bases de l'équilibre démographique et de la déconcentration industrielle. La crise du logement et l'organisation du développement industriel sont les principaux enjeux de l'agglomération. L'aménagement de la périphérie devient incontournable. Face à la pénurie de logements, Écochard innove en définissant une cellule-type pour les logements⁽⁴⁾ et offre la première réponse pour un logement social de masse.

Afin d'organiser la ville en mutation, Écochard prône un urbanisme linéaire qui affirme une réorganisation du territoire vers l'est jusqu'à Mohammedia, car l'extension radioconcentrique de la ville a atteint la ligne de crête. C'est une véritable rupture au niveau des ambitions, de la doctrine et des techniques d'aménagement. Le littoral devient le fil conducteur du développement économique et urbain de la ville : les activités balnéaires à l'ouest et l'industrie à l'est transforment Casablanca en une « cité linéaire littorale »⁽⁵⁾.

Le Sdau⁽⁶⁾ de 1984 restructure la ville et sa périphérie

Au début des années 1980, Casablanca concentre 50 % de l'activité économique marocaine et 2,3 millions d'habitants.

La démarche proposée par Pinseau a pour ambition de coordonner la progression de l'urbanisation et des équipements publics, et de maîtriser les terrains à urbaniser. Pour cela, il préconise l'élaboration d'un schéma directeur sur un périmètre englobant Mohammedia et les communes périphériques ainsi que la création de l'agence urbaine de Casablanca et d'une agence foncière. Pour renforcer l'identité de Casablanca, de grands projets urbains sont proposés : l'aménagement de la Corniche, la réhabilitation et la mise en valeur de la médina et des *Habous*, l'aménagement de la ville européenne, la réalisation de la Grande Mosquée Hassan II, de l'avenue Royale et de la place des Nations Unies. L'approche de Pinseau est innovante, car elle tient compte de la nécessité de transformer un paysage urbain éclaté en intégrant au mieux les quartiers périphériques et leur population.

Le nouveau Sdau du Grand Casablanca projette la ville durable

Au début du XXI^e siècle, l'ambition de Casablanca est de devenir une grande métropole internationale durable pour tous. Le Sdau du Grand Casablanca, présenté à Sa Majesté le Roi Mohammed VI en 2008, affirme ce positionnement international tout en proposant une armature urbaine régionale polycentrique, organi-

sant un réseau de pôles périphériques renforcés autour de Casablanca et de Mohammedia. Il propose une mise à niveau générale de Casablanca et une prise en compte globale du littoral afin de promouvoir un aménagement cohérent⁽⁷⁾.

Pour permettre à Casablanca de rester le symbole de l'ouverture du Maroc sur le monde, la stratégie du Sdau repose sur l'offre métropolitaine intégrant les dimensions de la ville durable. Il crée une offre foncière nouvelle pour y accueillir de l'activité et de l'habitat et inscrit dans le territoire de nouveaux équipements structurants. Cela se traduit à la fois par de la restructuration de friches, de l'extension urbaine et par l'urbanisation de terrains gagnés sur l'océan. Au niveau régional, le Sdau propose plusieurs grands projets urbains mixtes et denses, tels que Zenata, Errahma, le grand projet de Lahraouyine et une ville verte à Bouskoura. À Casablanca, on distingue trois sites majeurs de grands projets urbains : Anfa 03-21, le grand projet de Sidi Moumen et le grand projet du front de mer intégrant une série de projets. Ainsi, le Sdau esquisse la nouvelle image de la métropole de demain.

Quelle innovation pour la métropole du XXI^e siècle ?

Pour devenir une métropole mondiale, harmonieuse et durable, Casablanca doit développer certains attributs de la modernité. Plusieurs défis s'imposent à elle : comment penser les grands projets dans la ville ? Comment offrir une ville pour tous ? Comment répondre aux besoins des Casablancais tout en améliorant la compétitivité de la ville ?

Afin de renforcer son attractivité, elle fait le choix d'un positionnement économique et urbain fort : elle développe principalement ses activités tertiaires, haut de gamme, de loisirs et de commerce moderne correspondant aux standards internationaux.

La métropole change de visage et incarne la modernité avec une nouvelle silhouette urbaine et une redécouverte de son littoral. Ces mutations se traduisent par la création de nouveaux quartiers tels que la Marina, Anfa 03-21 sur le site de l'ancien aérodrome et les quartiers durables de Sindibad ; par des équipements structurants comme le théâtre CasArts, et le centre commercial de Morocco Mall ; et par

(4) Cette trame a été baptisée de fait « la trame Écochard ».

(5) La « cité linéaire littorale » reprend les principes de la « ville linéaire industrielle » développée par Le Corbusier en 1945.

(6) Sdau : schéma directeur d'aménagement urbain.

(7) Voir dans ce numéro des Cahiers, SAÏD Victor « Grand Casablanca : le Sdau en appui au projet métropolitain », p. 136 et ZUNINO Gwenaëlle, « Quelle stratégie d'aménagement pour le littoral de Casablanca ? », p. 140.

Les grands projets à Casablanca

Par sa taille et son ambition, le projet urbain Anfa 03-21, situé sur l'ancien aérodrome au cœur de la ville⁽¹⁾, a un rôle primordial dans le positionnement stratégique de Casablanca. Conçu par les architectes Reichen et Robert, il crée une nouvelle centralité intégrant habitat, grands équipements, parc urbain et pôle tertiaire.

Le grand projet de Sidi Moumen a pour ambition de renouveler et de requalifier un quartier existant autour d'une amélioration de l'offre d'habitat, de grands équipements et d'une meilleure attractivité économique, tout en respectant la mixité sociale. Ce grand projet urbain du front de mer de Casablanca correspond à une série d'opérations, notamment sur le littoral ouest de la ville.

De nombreux projets sont en cours de réalisation : le centre commercial Morocco Mall (Design International architects) ; le quartier des temps durables de Sindibad (Philippe Madec architecte) ; le projet d'Anfa Place (Foster + Partner architects et Sens Archi) ; la Marina de Casablanca (Ateliers Lion, Imadeddine et Mountassir architectes urbanistes) et la nouvelle gare de Casa Port (Groupe 3 Architectes). À ceci s'ajoutent des secteurs à l'étude comme la presqu'île d'El Hank ; la Nouvelle Corniche ; l'aménagement des premiers bassins du port pour qu'ils fassent partie intégrante de la ville et la mise en valeur de la façade maritime d'An Sebaa.

Le projet de théâtre CasArts (Christian de Portzamparc et Rachid Andaloussi architectes) vient également illustrer la nouvelle ambition de Casablanca à travers la réalisation d'un grand équipement majeur de rayonnement local, national et international.

(1) Voir dans ce numéro des Cahiers, MAYET Pierre, SAÏD Victor et WARNIER Bertrand, « Casablanca : intégration du grand projet urbain d'Anfa », p. 142.

des développements balnéaires comme Anfa Place. Ces grands projets offrent de nombreux pôles dédiés aux services et au commerce, ils constituent de nouvelles centralités urbaines. Cependant, une programmation à visée essentiellement internationale, destinée aux entreprises et aux ménages à hauts revenus, est risquée car elle n'est pas destinée à tous les Casablancais. De plus, la prolifération des centres commerciaux impactera l'animation urbaine et le commerce de proximité. Enfin, il est nécessaire que ces projets soient desservis par les transports en commun et que leur achalandage soit réfléchi⁽⁸⁾.

La stratégie du nouveau Sdau de conforter Casablanca comme pôle tertiaire international se traduit d'une part par le renforcement de cette vocation en cœur de ville à travers les projets de la Marina, de Casa City Center et de la nouvelle gare de Casa Port ; d'autre part, par la réalisation d'Anfa 03-21, qui constituera un nouveau pôle tertiaire au sein d'une future centralité urbaine.

Quelle silhouette urbaine veut-on créer ?

Casablanca souhaite perpétuer son image de ville à l'architecture audacieuse⁽⁹⁾. Pour cela, la nouvelle silhouette urbaine reflète l'innovation architecturale, la verticalité, le développement durable et l'urbanisme international.

La recherche de la métropolisation pose la question de la ville que Casablanca souhaite devenir. Ainsi, en cohérence avec le Sdau, la « ville blanche » désire se doter de grands équipements de rayonnement régional, national, voire international. C'est pourquoi elle a lancé

plusieurs projets qui viendront ponctuer l'espace urbain. Par leur architecture et leur caractère novateur, ils deviendront des symboles pour un quartier et pour la ville. C'est le cas du théâtre CasArts ou du centre commercial Morocco Mall.

Comme dans toutes les métropoles du monde, il existe une volonté de construire des tours, véritables symboles pour une ville, pour son économie comme pour son image. Ainsi, à Casablanca, la verticalité se renforce. D'une part, elle passe par une densification en hauteur du tissu urbain, à l'image des immeubles du centre-ville, d'Anfa 03-21 ou de la Marina. D'autre part, les projets de tours se multiplient et forment des repères urbains. Le Sdau du Grand Casablanca a déterminé des sites potentiels pour ces tours et a préconisé des principes de composition urbaine, de densité, d'environnement et de vie sociale. Cette tendance à la verticalité contribue à façonner la nouvelle silhouette urbaine qui, dans la lignée de la Grande Mosquée et des Twin Towers, permettra à Casablanca de devenir internationalement reconnaissable.

Casablanca s'inscrit également dans un développement durable à vocation internationale. Ainsi, le projet de quartiers durables de Sindbad a évolué vers davantage de mixité des fonctions, intégrant une dimension culturelle

(8) Voir dans ce numéro des Cahiers, TAZI Kawtar, « Une armature commerciale en pleine évolution », p. 66.

(9) Par son patrimoine Art Déco, son architecture moderne des années 1950, les Twin Towers et la Grande Mosquée Hassan II, Casablanca s'est toujours distinguée par une architecture innovante.



Les grands projets du centre-ville de Casablanca



et environnementale aux espaces publics et aux bâtiments. Par leur trame urbaine et leur vocabulaire architectural, les projets de la Marina et d'Anfa Place reflètent l'image d'une métropole mondiale. Enfin, le projet d'Anfa 03-21 affirme la position économique de Casablanca et se veut le symbole de la ville tertiaire et durable intégrée à la ville existante.

À travers tous ces projets, Casablanca affirme son ambition de changement. Pour donner une image cohérente et améliorer la visibilité de la métropole, ils doivent être pensés en complémentarité. Cependant, la succession de projets, qui pensent un lieu et une facette, peut nuire à la cohérence de l'évolution de la ville. C'est pourquoi il est primordial que cette volonté de changement d'image soit adaptée : tout projet s'inscrit dans un site, dans une ville existante et s'imprègne d'une tradition et d'un savoir-faire.

S'inscrire dans une trame urbaine et respecter l'identité des lieux

Certains grands projets prennent en considération la trame urbaine et l'identité des lieux qui les entourent. Pour Anfa 03-21, le site a été respecté. L'histoire du lieu est préservée par l'axe de l'ancienne piste, la topographie a permis de créer des ambiances urbaines variées. Le projet conçoit un tissu urbain en continuité avec les quartiers environnants, mais propose une architecture contemporaine en rupture avec les quartiers résidentiels de Hay Hassani.

Situé sur la place emblématique de la ville européenne et à proximité de la médina, le projet CasArts s'intègre à la ville existante en réinterprétant l'organisation classique des bâtiments à ordonnancement, tout en s'inspirant de la forme de la médina ; le théâtre vient « cadrer » la place. Les quartiers durables de Sindibad mettent en valeur l'identité du site par la réalisation d'un musée archéologique et d'un parc urbain, préconisés dans le Sdau et le schéma stratégique de référence du littoral. Il est important que ce projet prenne en considération l'identité du lieu, au relief particulier et au pied d'une falaise. Enfin, il reprend le principe des quartiers du centre-ville et se base sur l'existant pour déterminer les dimensionnement des îlots. À sa manière, le projet de la Marina s'inscrit dans la ville existante. Pour ce morceau de ville *ex nihilo*, la trame urbaine est prolongée et les ouvertures vers l'océan – en dépit du relief – sont respectées.

Les projets situés sur le littoral constitueront une nouvelle vitrine urbaine, reflet de la métropole du XXI^e siècle. Ainsi, le littoral incarne le nouveau visage de la ville. Pourtant, ce qui fait son attrait et sa qualité urbaine est menacé. Le site n'est pas pris en compte à sa juste valeur.

L'accès des Casablancais à l'océan, la continuité des promenades, la préservation des espaces naturels et des espèces subissent la progression de l'urbain.

Réinterpréter la tradition architecturale et culturelle

Casablanca a une tradition architecturale et culturelle imprégnée de métissage. Dans cette lignée, Christian de Portzamparc a voulu créer le CasArts comme une médina culturelle. La réinterprétation de la ville arabe traditionnelle se retrouve dans l'organisation du programme, selon un système libre reprenant les ruelles des médinas, et dans le village des artistes, pensé comme des maisons traditionnelles à patios. De nombreux projets, dont les quartiers durables de Sindibad et le CasArts, réinterprètent le vocabulaire architectural traditionnel. Ils proposent une « architecture blanche », un système traditionnel de ventilation naturelle et s'inspirent des motifs des moucharabihs ou des zelliges pour les claustras en façades. On constate donc que certains grands projets s'inscrivent dans une double démarche : ils reprennent certaines caractéristiques urbaines et architecturales emblématiques de Casablanca et du Maroc et développent une facette de sa modernité. Ils allient ainsi tradition et modernité pour façonner la ville de demain.

D'autres projets sont résolument entrés dans le XXI^e siècle et se détachent des formes urbaines et architecturales qui les entourent. Ainsi, Anfa Place et Morocco Mall apparaissent comme de nouveaux espaces en rupture avec leur environnement, consécration du futurisme et de la modernité mondiale.

Casablanca s'affirme comme une métropole du XXI^e siècle. Or, celle-ci se doit d'être une ville durable. Cela signifie qu'elle doit être compétitive au niveau international, mais aussi une ville pour tous, où le social et le local ont leur place. Enfin, l'environnement et la nature en ville sont des éléments incontournables de l'aménagement de demain, surtout du potentiel exceptionnel de son littoral. Casablanca amorce son changement d'image par la réalisation de nombreux grands projets. Même s'ils offrent un visage résolument contemporain et international, ils doivent néanmoins respecter les habitants et la ville dans laquelle ils s'inscrivent. Il est nécessaire, notamment pour les projets à l'étude, de s'interroger sur leurs ambitions : vont-ils dans le sens d'une ville pour tous ?



Les grands projets du littoral formeront la nouvelle vitrine de Casablanca. Ils portent des enjeux forts d'une ville attractive où l'accès à l'océan est primordial.

Marrakech : la métropolisation d'une cité royale

Victor Said
IAU île-de-France



Marrakech se dote d'équipements métropolitains, comme ici le palais des Congrès, et organise de l'événementiel à l'échelle internationale.

Dans un contexte de globalisation et de compétition mondiale entre les villes, Marrakech s'est distinguée pendant les deux dernières décennies, par une forte croissance démographique et économique liée principalement au développement touristique.

Une métropole victime de son succès

Cette croissance rapide s'est traduite par un développement urbain qui a dépassé largement le périmètre de la ville. Des unités touristiques⁽¹⁾ ont fleuri tous azimuts, souvent par dérogation, dans un rayon de dix à vingt kilomètres autour du centre-ville. Cette situation déstabilise la campagne et l'activité agricole, qui constitue la ressource de la population rurale grâce à la plaine de Doukkala et à l'Atlas, réservoir d'eau de la région.

Marrakech focalise sur son image touristique grâce à une offre variée (climatique, culturelle, historique et identitaire). Elle est devenue une référence pour l'investissement immobilier, qui contribue aujourd'hui, avec le tourisme, à 80 % du développement économique de la région. Cette impulsion est également le résultat de l'amélioration des infrastructures⁽²⁾ et de la réalisation de grands équipements⁽³⁾ qui renforcent l'intégration de la ville aux circuits touristiques du pays.

Depuis 2008, les effets de la crise économique mondiale se font ressentir. Après plusieurs années de forte croissance, des baisses⁽⁴⁾ importantes sont enregistrées traduisant la fin logique d'un cycle de croissance exceptionnelle.

De la capitale du Royaume à la métropole touristique, Marrakech a débordé sa médina pour empiéter sur la palmeraie et l'espace agricole. Impulsée par le boom touristique et immobilier, cette évolution mal maîtrisée a engendré des déséquilibres sociétal, économique et environnemental, notamment avec l'arrière-pays. Pour retrouver un développement durable, une vision globale d'aménagement stratégique de l'aire métropolitaine s'avère indispensable.

Le succès économique a rendu Marrakech attractif pour l'exode rural, car l'espace périphérique reste à prédominance rurale⁽⁵⁾. Les bidonvilles et l'habitat non réglementaire prolifèrent dans l'espace urbain et périurbain. Cette situation est aggravée par les difficultés de promotion de programmes publics d'habitat, notamment en milieu rural. Ceci, malgré le développement de la ville nouvelle de Tamansourt qui intègre des opérations d'habitat social. Enfin, cette urbanisation rapide non maîtrisée alimente la spéculation foncière, dégrade les paysages urbains et le milieu naturel, aggrave les fractures sociales et territoriales et porte atteinte à l'environnement.

La crise : une opportunité pour une évaluation globale

À l'aube du XXI^e siècle, l'avenir de Marrakech et de son arrière-pays est en jeu. La forte croissance urbaine impose des interrogations fondamentales sur la diversification du modèle éco-

(1) Résidences spécialisées pour l'accueil du troisième âge, programmes touristiques et résidentiels complètement fermés autour d'un golf, de spas ou d'activités thématiques.

(2) L'aéroport est connecté à 40 destinations mondiales. L'autoroute la relie à Casablanca en 2 heures, et bientôt à Agadir.

(3) Stade de 60 000 places, nouvelle gare ferroviaire, complexe hospitalier universitaire, etc.

(4) La baisse des arrivées de touristes en 2008 est de l'ordre de - 10 % par rapport à 2007. En 2009, la baisse du nombre de nuitées est à - 12 % et celles de recettes des hôtels à - 20 %.

(5) Le taux moyen annuel d'accroissement de Marrakech est resté supérieur à 5 % durant plusieurs décennies, tandis que la majorité des communes rurales situées autour enregistre des taux faibles, parfois négatifs.



Réhabilitation du patrimoine en centre culturel.

Naissance et destinée de Marrakech

Au XI^e siècle, les Almoravides choisissent la plaine de Doukkala pour s'implanter et asseoir leur pouvoir. Après avoir franchi l'Atlas, ils repèrent un emplacement neutre entre les zones d'influence des tribus pour installer un camp. C'est ainsi que naît Marrakech sous le règne de Youssef Ben Tachefine. Dès 1106, Ali Ben Tachefine, imprégné par la civilisation andalouse, embellit la ville par des monuments et palais. Il fait creuser des *khetaras* (drains souterrains) pour l'approvisionnement en eau. La création de la palmeraie date probablement de cette époque. Les premières murailles sont tracées en 1126 par des savants de Cordoue afin de faire face à la révolte des Berbères Almohades. En 1147, Marrakech tombe aux mains des Almohades qui « purifient » la médina en détruisant palais et mosquées. Aussitôt, la grande mosquée Koutoubia est construite sur l'esplanade du palais en rétablissant l'orientation vers la *qibla*⁽¹⁾. À cette époque, Marrakech connaît son apogée de capitale économique et culturelle de l'Occident musulman. Elle est le haut lieu d'un métissage religieux et culturel. Yakoub el Mansour double la ville en construisant la kasbah, cité autonome du pouvoir qui sera réinvestie par les dynasties jusqu'aujourd'hui. À l'arrivée des Mérinides en 1269, la capitale est transférée à Fès et Marrakech décline. Ce n'est qu'au XVI^e siècle que les Saadiens la choisissent comme capitale et la font renaître de ses ruines en 1510. De cette époque, il ne reste de la grande mosquée que le nom de la place Jama'Al Fna. Vers 1564, la ville est dotée de somptueux monuments, dont la *medersa* Ben Youssef. Au XVII^e siècle, le sultan alaouite Moulay Ismail déménage la capitale à Meknès.

(1) *Qibla* signifie l'orientation vers La Mecque en arabe.

nomique, la rentabilité des investissements touristiques⁽⁶⁾, l'exploitation des ressources hydriques et énergétiques, l'accueil des flux migratoires (notamment en termes d'offre d'emplois, d'habitat et de mixité sociale), l'activité en milieu rural et la valorisation du patrimoine et des traditions ancestrales.

L'accalmie de la frénésie de l'immobilier touristique est une aubaine pour permettre aux décideurs de remettre à plat un système qui a atteint ses limites. Cette situation est à la source du déséquilibre à la fois sociétal, territorial et environnemental, de la région de Marrakech.

Des défis majeurs à relever face aux enjeux d'équilibre de la métropole

Au niveau social, l'enjeu majeur est de concilier une politique de développement de l'industrie touristique avec une forte identité locale et des traditions ancestrales. Certes, le pays est réputé pour sa tolérance et sa capacité d'adaptation à l'évolution mondialisée. Néanmoins, un décalage persiste entre les flots de touristes et les habitants d'une vieille cité et d'une couronne rurale attachés à leur mode de vie. De plus, un autre décalage existe entre la ville-centre et son activité touristique à grande échelle (festivals, rallyes, congrès internationaux, etc.) et un arrière-pays basé sur l'économie rurale, sous-équipé et enclavé.

L'exploitation rationalisée des ressources naturelles et la sauvegarde de l'environnement constituent également des défis majeurs.

Concernant l'eau, l'équilibre à maintenir entre les différents usages est un enjeu vital devenu encore plus crucial du fait de la pénurie liée au réchauffement climatique, aux périodes de sécheresse à répétition, à la surexploitation et à la pollution des nappes phréatiques. La sauvegarde et la mise en valeur de la palmeraie de Marrakech, symbole identitaire ancestral et poumon vert indispensable, représentent un autre enjeu majeur de l'équilibre écologique et de la valorisation du paysage aussi bien urbain que naturel.

Par ailleurs, le développement de la zone d'agriculture vivrière au nord de l'agglomération implique la protection de l'oued qui l'alimente. Ceci permettra aussi de maintenir l'activité dans l'espace rural et d'entretenir son paysage.



Dans ce sens, la protection des riches terres agricoles de la pression urbaine, la diversification et la modernisation de l'activité rurale, ainsi que le désenclavement et l'équipement de l'arrière-pays sont également des défis majeurs. Les actions dans ce domaine pourraient rentrer dans le cadre de l'INDH⁽⁷⁾.

Le patrimoine historique bâti et immatériel de Marrakech représente l'identité et reflète la culture marocaine. Sa sauvegarde et valorisation sont des enjeux importants, non seulement pour les visiteurs mais aussi pour les citoyens. En matière de développement urbain, malgré les apparences d'une homogène, il existe, hormis dans la médina, des déséquilibres en termes d'utilisation du sol, de densité, de forme urbaine et de hauteur des bâtiments, entre les différents quartiers. L'enjeu consiste à harmoniser l'ensemble, dans une vision d'intensification et de valorisation urbaine en corrélation avec les transports et les équipements de proximité. L'objectif étant d'améliorer le cadre bâti, le paysage urbain et la qualité de vie des habitants, en limitant les nuisances et la pollution dues à la congestion de la circulation.

Enfin, les déplacements et le stationnement liés aux circuits touristiques autour de la médina devraient également faire l'objet d'une attention particulière afin d'offrir des espaces publics de qualité suffisamment dimensionnés.

Vers une vision de développement stratégique à l'échelle métropolitaine

L'étalement urbain, ainsi que les décalages et les déséquilibres entre Marrakech et son environnement, exigent l'élaboration d'une vision stratégique du développement dépassant les limites de la ville et intégrant les communes rurales.

L'IAU idF a été sollicité en 2009 par l'Agence urbaine de Marrakech (AUM), dans le cadre d'une convention de coopération, pour évaluer les approches d'élaboration des schémas directeurs. Des missions d'expertise ont abouti à définir une démarche de vision globale pour un développement stratégique qui sera traduit spatialement et réglementairement par un schéma directeur d'aménagement urbain à l'échelle de l'aire métropolitaine de Marrakech. Les limites territoriales ont été arrêtées en fonction de l'attraction et de l'aire d'influence de la capitale régionale. Récemment, l'AUM a lancé cette démarche, avec sa déclinaison en plan d'aménagement à l'échelle de la ville. Elle devrait aboutir en 2011.

(6) La capacité d'accueil touristique a triplé en dix ans. Elle est aujourd'hui d'environ 40 000 lits et devrait doubler d'ici 2013. Marrakech compte actuellement 23 golfs en fonctionnement, en chantier ou en cours d'étude.

(7) Initiative nationale pour le développement humain.

Mohamed Aouzai⁽¹⁾
Gouverneur
Directeur de l'Agence
urbaine de Casablanca
Jean-Pierre Palisse
IAU île-de-France

Rabat-Salé, ville capitale



L'image de Rabat-Salé, ville capitale, évolue grâce à de nombreux projets d'aménagement, notamment celui des rives du Bouregreg.

Jusqu'au début de ce millénaire, Rabat semblait s'être assoupié dans son rôle de ville royale à l'ombre de Casablanca. En réalité, le souffle de l'économie mondialisée et de ses investisseurs l'a convertie à l'urbanisme de projet, lui ouvrant de nouvelles perspectives de développement économique et urbain. Se posent alors plusieurs questions. Faut-il privilégier la dynamique des projets urbains ou la recherche d'un écosystème métropolitain durable ? Comment organiser la gouvernance ? La croissance économique est-elle la condition de la qualité métropolitaine ? Comment préparer la métropole aux évolutions climatiques et énergétiques ?

De la ville corsaire à la capitale du Royaume

Dès la préhistoire, l'embouchure du Bouregreg sur l'Atlantique attire l'installation humaine. 800 ans avant J.-C., l'ouverture sur l'océan conduit les Phéniciens à y ouvrir un comptoir. 500 ans plus tard, les Romains en font une ville, Sala Colonia, avec son forum, ses temples et ses thermes, visibles sur le site du Chellah. À partir de 670, la conquête arabe conduit au développement de Salé sur la rive droite du Bouregreg, et à la création d'un *ribat* (monastère citadelle) sur la rive gauche. Le début du premier millénaire, sous les Almoravides, puis les Almohades, voit la domination de Salé, mais aussi la construction de la kasbah des Oudaïas et de la monumentale mosquée de la Tour Hassan à Rabat. Du XIII^e au XV^e siècle, Salé, deuxième capi-

Fortes d'un passé très riche et d'un environnement naturel exceptionnel, les villes de Rabat et Salé ont un destin lié, malgré leurs différences, notamment dans la forme urbaine. Pour rester attractive et rendre cohérents les projets urbains avec la stratégie métropolitaine, cette agglomération doit aujourd'hui mettre en place des politiques foncière, de transport et de protection de l'environnement.

tale mérénide, est le premier comptoir commercial de la côte atlantique. L'émigration des Maures andalous modifie cet équilibre conduisant au développement de Rabat sur les ruines du *ribat*. En 1755, le pont qui relie les deux villes est démoli par le tremblement de terre qui détruit Lisbonne. À la fin du XVIII^e siècle, Rabat-Salé regroupe 30 000 habitants et devient le siège du Sultan du Maroc. La ville poursuit son développement, atteignant 50 000 habitants en 1912, lors du traité du Protectorat et de l'installation de Lyautey⁽²⁾ comme résident général. La création de Casablanca et de son port, qui draine les échanges commerciaux, conduit à spécialiser Rabat dans son rôle de capitale du Maroc et de ville administrative. Dès lors, une ville nouvelle sur le modèle européen va se développer principalement sur la rive gauche entourant la médina de Rabat, laissant la médina de Salé à son isolement. Après une phase d'urbanisation désordonnée dans le quartier de l'Océan, Prost⁽³⁾ organise l'aménagement du centre-ville, entre le Palais et la médina, et vers le sud en direction de Temara. En 1956, à la fin du Protectorat, la population de l'agglomération de Rabat-Salé atteint 225 000 habitants, cinq fois celle de 1912. Depuis lors, cette croissance n'a pas cessé : 600 000 habitants en 1971, près d'un million en 1982 et 1,8 million d'habitants en 2004 pour les trois préfectures composant la métropole.

(1) Ancien directeur de l'Agence urbaine de Rabat-Salé.
(2) Voir sa biographie dans ce numéro des *Cahiers*, p. 172.
(3) *Idem*.

Les visages de la ville

Rabat, ville capitale

Deuxième agglomération du Maroc par sa population, Rabat-Salé est avant tout la ville capitale, ce qui lui confère des privilèges urbains grâce à la bienveillance du Palais et du gouvernement marocain. La faiblesse du secteur productif de Rabat s'explique en partie par la concurrence de Casablanca, plus ouverte au monde grâce à son port et son aéroport, mais aussi par un choix politique de spécialisation de la ville dans ses fonctions résidentielles, administratives et tertiaires. Aujourd'hui, Rabat-Salé souhaite cultiver d'autres champs économiques en s'appuyant sur une population relativement qualifiée, sur la proximité des décideurs, et sur un cadre urbain attractif et un patrimoine architectural remarquable.

Un site remarquable et structurant

L'histoire montre le rôle majeur du Bouregreg dans l'identité de la ville. Le fleuve a généré sa naissance et son développement, il a aussi guidé son urbanisation. Pour assurer sa défense et se protéger des risques d'inondation, la ville a occupé les sites les plus élevés sur chacune des rives. Vue du ciel, elle forme une « tache urbaine » symétrique de part et d'autre de la vallée qui, jusqu'à ces derniers temps, restait presque vierge d'urbanisation. Cette nappe bâtie est calée à l'ouest par les falaises rocheuses de l'Atlantique et à l'est par les forêts de Mamora et de Temara. Le face-à-face des deux médinas constitue un paysage unique. La topographie tourmentée créée par les affluents de l'oued contribue aussi à la qualité urbaine de la ville par la diversité des tissus et des morphologies urbaines qu'elle induit, et par les points de vue et les paysages inattendus qu'elle dessine.

Rabat-Salé, une métropole déséquilibrée

La symétrie des deux villes n'est qu'apparente, elles s'opposent par leur histoire et leur sociologie. La rive droite est plus populaire et plus modeste⁽⁴⁾. Les *ryads*⁽⁵⁾ de la médina de Salé ont vu partir les familles les plus aisées qui leur ont préféré les villas modernes des nouveaux quar-

tiers de la rive gauche. Alors que de vastes quartiers d'habitat informel se développaient dans la périphérie de Salé, c'est sur la rive gauche qu'a été installée la ville européenne et qu'ont été développés, après le Protectorat, les nouveaux quartiers tertiaires (Agdal, Hay Ryad), les quartiers résidentiels des cadres de l'administration marocaine, mais aussi l'université et tous les grands équipements métropolitains, à l'exception de l'aéroport.

Diversité urbaine

La ville s'est développée par extensions successives, constituant un pavage d'ensembles urbains caractéristiques de leur époque et de leur processus de construction. La kasbah et les médinas de Rabat et de Salé présentent un tissu bas et dense, percé de cours intérieures et pénétré d'étroites ruelles, typiques des villes arabes traditionnelles. Au contraire, les quartiers modernes se composent d'un maillage viaire généreux, souvent planté, bordé par des villas ou des immeubles de quatre ou cinq étages en alignement. Plus récemment, d'importantes opérations d'aménagement urbain ont été lancées dans le cadre de partenariats public-privé sur des espaces restés naturels en raison de leur situation. L'opération résidentielle de la Cité royale, réalisée sur des terrains offerts par le Roi, constitue un nouveau quartier desservi par la rocade urbaine n° 3. Dans la vallée du Bouregreg, au pied de Salé et face à la kasbah des Oudaïas et à la Tour Hassan, une vaste opération d'aménagement touristique et résidentiel est lancée, première phase d'un projet de 6 000 hectares, dont 15 % constructibles. Pour répondre aux besoins d'habitat de la population peu solvable, la ville s'est développée spontanément en dehors du cadre légal. Des bidonvilles solidifiés ou des constructions en dur forment, souvent à partir de *douars*⁽⁶⁾,



Schémas d'extension urbaine depuis 1902 de Rabat à l'ouest et Salé à l'est.

Schémas extraits de : « Aménagement des berges du Bouregreg », Y. El Kasmi - S. Lammrabi - École nationale d'architecture - Royaume du Maroc

L'agglomération de Rabat-Salé est structurée autour d'un site remarquable à préserver : le fleuve Bouregreg.



© B. Reithen

de vastes quartiers bas, très denses et sous-équipés en infrastructures. En général, ces quartiers se sont implantés dans des sites délaissés par les autorités et les aménageurs, souvent des terrains instables ou pollués. Pour répondre à ces besoins, des opérations de lotissement ont été lancées par des opérateurs publics sur des terrains domaniaux, mais leur coût reste élevé et leur localisation éloignée des lieux d'emplois.

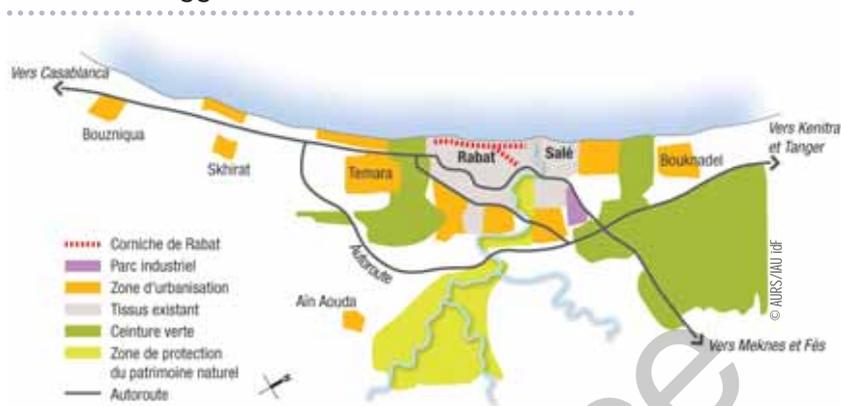
Croissance et mutation urbaine

Selon les projections démographiques de l'Agence urbaine de Rabat-Salé (AURS), l'agglomération pourrait atteindre trois millions d'habitants à l'horizon 2020. La transformation rapide de la ville va donc se poursuivre dans les prochaines années. Cependant, la croissance urbaine pourrait prendre des formes assez différentes. Jusqu'à présent, l'urbanisation s'est faite en tache d'huile, s'étalant au nord et au sud dans un couloir limité par la mer et les forêts. Ce couloir étant aujourd'hui presque totalement urbanisé, la ville doit trouver de nouveaux espaces ou modes de développement. Cherchera-t-elle plus loin dans sa périphérie de nouveaux sites d'urbanisation ou s'engagera-t-elle dans une densification intensive de l'agglomération ?

Les déplacements

L'agglomération urbaine s'étend sur vingt kilomètres environ, en incluant Temara et Bouknadel. Les emplois et services étant polarisés sur Rabat, sur quelques centres secondaires comme Agdal ou Hay Ryad, et sur des zones d'activités périphériques, la problématique des déplacements est une question vitale pour la métropole. Le Bouregreg est une coupure dont la traversée reste difficile, malgré la création successive de trois ponts : Hassan, Al Fida et Mohamed V. Bien reliée aux autres villes du Royaume par voie ferrée ou par autoroute, l'agglomération de Rabat-Salé souffre, en revanche, de la faiblesse de son réseau de transport interne. Le réseau de voirie comporte de nombreux goulets d'étranglement, notamment dans les liaisons est-ouest. Dans l'attente de l'achèvement du contournement autoroutier, il doit supporter à la fois le trafic interne à l'agglomération et le trafic de transit sur un des principaux axes d'échanges terrestres marocains. Les transports en commun, insuffisants et mal organisés, ne peuvent pas faire face à l'augmentation des besoins et des distances de déplacement liés à l'extension de la métropole. L'accroissement du parc automobile aggrave la situation et les investissements récents, comme la rocade n° 3, n'ont pas suffi à enrayer l'aggravation de la congestion du réseau.

Le Sdau de l'agglomération de Rabat-Salé de 1995



Planification et stratégie de développement de Rabat-Salé

Le Sdau de 1995

Le schéma directeur de Rabat-Salé a été élaboré au début des années 1990 et approuvé en 1995. Ses objectifs principaux restent d'actualité :

- freiner la spéculation foncière et favoriser la construction de logements ;
- défendre les sites et les paysages, et protéger les ressources en eau ;
- améliorer la circulation et les transports.

Le parti d'aménagement visait un développement linéaire parallèle à la côte jusqu'à deux villes nouvelles (Bouknadel au nord et Bouznika au sud) et repérait plusieurs secteurs d'aménagement (à Salé, Al Boustane, Akrach, Temara et Skhirat). Il indiquait une volonté forte de protection des espaces ouverts de la vallée du Bouregreg, de la ceinture verte, des domaines forestiers, de la zone côtière et des grands sites historiques. En outre, il prévoyait l'aménagement urbain de la corniche de Rabat et de l'avenue de la Victoire, la création d'un parc industriel près de l'aéroport, l'achèvement de la rocade routière interne et la création d'une rocade externe. Ce schéma directeur a été relativement bien respecté dans sa fonction de maîtrise du développement spatial de l'agglomération, mais tous ses projets n'ont pu être réalisés. Il n'a pas suffi à structurer l'agglomération et à restaurer ses équilibres. Ses projections avaient un peu surestimé la croissance démographique de l'agglomération. Quinze ans plus tard, il pourrait donc toujours offrir un cadre à la mesure des besoins de développement. Cependant, il n'avait pas anticipé les mutations économiques en cours et, face à la croissance démographique, la nécessité de renforcer et de diversifier des activités capables de créer des emplois et de fournir des ressources durables à la ville.



La ville de Rabat offre une diversité de tissus urbains de kasbah, de médina et de ville contemporaine.

Le projet urbain de Rabat-Salé

Un projet urbain pour l'agglomération de Rabat a été présenté par l'AURS en 2004. Il établissait un cadre d'actions urbaines prioritaires permettant de renforcer l'attractivité de la ville, d'élever la qualité urbaine et d'attirer l'investissement. Il comportait cinq champs d'actions majeurs :

- l'habitat, avec l'urbanisation du plateau d'Akrach, d'Al Boustane, d'Aïn Aouda et les villes nouvelles de Sidi Bouknadel et de Sidi Yahya Zaers ;
- la requalification et la restructuration urbaine : résorption des bidonvilles et restructuration des quartiers d'habitat non réglementaire, réhabilitation des médinas, renforcement ou création de centralités ;
- le développement économique : création de pôles touristiques à Sidi Bouknadel, Skhirat et sur la corniche de Rabat, aménagement du pôle touristique et de loisirs du Bouregreg, redynamisation et création de parcs industriels ;
- la réalisation d'infrastructures métropolitaines : création d'une ligne de tramway, d'une voie de contournement autoroutière, de stations de traitement des eaux usées, création d'une décharge intercommunale, délocalisation des marchés de gros et des abattoirs ;
- la valorisation de l'image urbaine : plan vert, aménagement des entrées de ville, requalification des espaces verts et des places publiques, valorisation touristique.

Des projets qui avancent...

La réalisation de plusieurs actions du projet urbain a modifié la physionomie de Rabat-Salé. Les travaux du tramway et la réalisation du pont Moulay El Hassan sont bien avancés, pour une mise en service fin 2010. Les aménagements

du quartier touristique et résidentiel de Bab al Bahr sortent de terre à l'embouchure du Bouregreg. Ce programme immobilier de 500 000 m² inclut une cité des arts et de l'artisanat, un quartier d'affaires et une marina. Ces projets contribueront à mieux relier les deux rives du fleuve et feront participer Salé à la nouvelle dynamique métropolitaine et à l'attractivité internationale de Rabat. Par ailleurs, la ville nouvelle de Tamesna (destinée à accueillir 70 000 logements dont 30 000 logements sociaux pour une population de 347 000 habitants), ainsi que l'opération Sidi Larbi à Aïn Aouda reçoivent leurs premiers habitants. Les travaux du périphérique de Rabat – qui assurera le raccordement des autoroutes A1, A2 et A3 et desservira Tamesna et Sidi Larbi – sont engagés, sa mise en service étant prévue pour fin 2012. Par ailleurs, l'AURS a lancé une étude pour la sauvegarde et la mise en valeur des espaces verts, des ceintures vertes et des grands espaces naturels.

... et d'autres qui rencontrent des difficultés

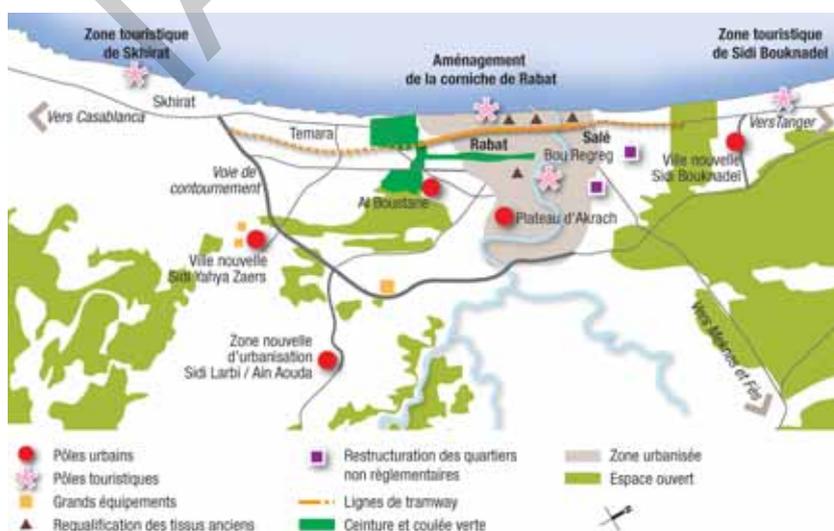
Deux grandes opérations prévues par le projet urbain n'ont pu être lancées à ce jour pour des raisons différentes. Suite à la crise de 2008 et aux difficultés financières qu'elle a entraînées, le projet d'aménagement touristique de la corniche de Rabat, partiellement concurrent de celui du Bouregreg, est en difficulté de financement. D'ailleurs, celui du Bouregreg est également aujourd'hui en difficulté, bien que les études se poursuivent. Il en est de même des projets de pôles touristiques de Skhirat et de Bouknadel, qui attendent des jours meilleurs. En matière d'habitat, l'aménagement urbain du plateau d'Akrach, au sud de Rabat, qui offre un des principaux potentiels de développement de la ville en pouvant accueillir 200 000 habitants dans un environnement de qualité, n'a pu être lancé faute de maîtrise foncière du site. L'aménagement du quartier d'Al Boustane, qui accueillera 65 000 habitants dans le prolongement du pôle urbain de Hay Ryad, devrait être lancé à plus court terme ; il fait l'objet d'une approche environnementale expérimentale. Par ailleurs, le projet de création d'une station d'assainissement et la délocalisation des abattoirs ont des difficultés à être lancés.

Schéma directeur et projet urbain :

un infléchissement du parti d'aménagement

Le projet urbain n'avait pas vocation à se substituer au schéma directeur, mais à relayer sa mise en œuvre. Pourtant, il a constitué un infléchissement stratégique par rapport au schéma directeur sur au moins deux points. D'une part, il a ouvert la porte à une urbanisation de la vallée du Bouregreg, ce qui va modifier profondément

Projet urbain pour l'agglomération de Rabat et sa périphérie



ment son paysage – un des atouts majeurs de l'agglomération –, et engager un processus d'urbanisation dans un site jusque-là préservé en raison de son intérêt environnemental, mais aussi des risques auxquels il peut être soumis en cas d'accident climatique ou sismique. L'application du principe de précaution, qui conduisait à laisser cette vallée à l'état naturel, ayant été jugé excessif, son aménagement devra être mené avec la plus grande vigilance. D'autre part, avec la création de la ville nouvelle de Tamesna, le projet urbain s'est écarté du parti d'aménagement linéaire du schéma de 1995 en ouvrant un important secteur d'urbanisation nouvelle à l'est, à proximité du contournement autoroutier en cours de construction. Isolée de l'agglomération dont elle est dépendante pour l'emploi et les services métropolitains, Tamesna n'est pas desservie par les transports en commun et ne le sera que très difficilement par un moyen lourd. Le pari est d'y attirer des activités industrielles créatrices d'emplois, mais sa dépendance au bassin d'emploi de Rabat restera très forte.

Une stratégie métropolitaine à clarifier

En proposant des actions ciblées et concrètes, le projet urbain a constitué une avancée vers la réalisation des objectifs du schéma directeur. Cependant, faute de priorités et d'un plan de financement solide, il a laissé de fortes incertitudes quant à ses échéances de réalisation. Le schéma directeur de 1995 a trop vieilli pour pouvoir encore proposer le cadre stratégique évitant une juxtaposition de projets choisis « à la carte » par les investisseurs. Cette carence stratégique risque d'avoir des conséquences néfastes sur la cohérence, la qualité et la durabilité du développement de la métropole. Les pouvoirs publics ne peuvent imposer aux investisseurs une prise en charge complète des aménagements urbains d'intérêt général indispensables à un développement durable. Ceux dont la rentabilité ne peut être attendue qu'à long terme restent donc à l'état de projets, faute de financement. Par ailleurs, pour permettre à Rabat-Salé de garantir un aménagement cohérent et durable, trois axes de politiques urbaines complémentaires devraient être redéfinis :

- une politique foncière pour assurer, au-delà des seules opportunités de terrains, la relance de la construction de logements à des niveaux de prix acceptables ;
- une politique de déplacements pour mettre en place un réseau de transports cohérent avec le développement urbain, afin de favoriser un transfert des pratiques vers des modes de déplacement plus durables ;
- une politique de valorisation et de gestion des espaces ouverts pour assurer la pérennité de



la trame verte, de la ceinture verte et des forêts, enrayant efficacement l'étalement urbain et sauvegarder durablement les ressources naturelles.

Le grand projet d'aménagement du Bouregreg : positionnement de la marina dans la perspective des emblématiques tour Hassan et du mausolée Mohammed V.

Rabat-Salé a montré sa capacité à prendre une place significative dans la mégapole mondialisée qui, de Kénitra à El Jadida, en passant par Casablanca, se constitue sur la façade atlantique du Maroc. L'expérience de la première décennie du XXI^e siècle montre qu'un urbanisme de projets volontariste peut être un moteur puissant de son développement, en attirant des moyens financiers substantiels que ne peuvent apporter les seuls acteurs publics. En même temps, elle montre la fragilité de cette démarche, soumise à la conjoncture financière internationale et aux exigences de rentabilité à court ou moyen terme. L'objectif du développement économique ne doit pas faire oublier les autres défis sociaux et environnementaux auxquels la métropole doit faire face. Les difficultés conjoncturelles appellent à repenser et à relancer la planification stratégique métropolitaine, pour que le développement porté par les grands projets profite davantage à l'ensemble de l'agglomération et soit l'occasion de corriger ses faiblesses et disparités en matière d'habitat, de cadre de vie et de qualité environnementale, de transport et donc d'accès à l'emploi. Rabat-Salé renforcera ainsi son attractivité et la crédibilité de ses projets urbains.

Le développement économique doit aller de pair avec une amélioration du cadre de vie pour rendre l'agglomération compétitive et attractive.







Le Maroc en perspective : regards croisés

Le Maroc se transforme et s'adapte dans tous les domaines aux exigences du ^{xxi}^e siècle.

Six thématiques majeures sont traitées ici sous forme de regards croisés.

Dresser un bilan de la mise en œuvre des politiques urbaines en cours, c'est mettre en lumière les réponses aux objectifs fixés, notamment en matière de logements.

Corréler le développement économique et l'aménagement territorial, c'est à la fois faire le choix d'un rééquilibrage national, et, au niveau local, tenter de concilier les nouvelles pratiques commerciales avec le commerce traditionnel de proximité.

S'inscrire dans une démarche de développement durable exige des actions à plusieurs niveaux : développer une mobilité durable et organiser la logistique en enjeu national.

L'environnement, le changement climatique, les risques majeurs, l'équilibre entre espaces bâtis et ouverts, l'exploitation rationnelle des ressources, notamment l'eau, constituent également des préoccupations majeures à prendre en compte dans l'aménagement de demain.

Une vision globale de la qualité de vie vient compléter cette approche intégrée : elle place l'humain au cœur de la démarche. L'avenir, c'est aussi moderniser et préserver le patrimoine et la qualité architecturale légendaire du pays. Enfin, affronter les défis du nouveau siècle consiste aussi à adapter les outils juridiques et institutionnels associés au mouvement de réformes pour accompagner la dynamique en marche.



Les politiques urbaines à l'œuvre



Villes sans bidonvilles,
une priorité nationale

47

Les villes nouvelles marocaines

51

Réintégration des médinas
dans la dynamique des villes

54



Interview

Ahmed Taoufiq Hejira, Ministre de l'Habitat de l'Urbanisme et de l'Aménagement de l'espace est titulaire d'un doctorat en urbanisme de l'université de Montréal (1983) et d'une licence en sciences économiques de la faculté de droit de Rabat (1980). Recruté au ministère de l'Habitat en 1983, il a occupé le poste de directeur des études et de la communication au sein de l'Agence nationale de lutte contre l'habitat insalubre, avant d'être nommé inspecteur régional de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme, de l'Habitat et de l'Environnement de la région de Fès-Boulemane, de 2000 à 2002. Il a ensuite été nommé par Sa Majesté le Roi Mohammed VI, ministre délégué auprès du Premier Ministre chargé de l'Habitat et de l'Urbanisme de 2002 à 2007. En 2007, Ahmed Taoufiq Hejira a été nommé par Sa Majesté le Roi ministre de l'Habitat, de l'Urbanisme et de l'Aménagement de l'espace. Il a été décoré en 2007 par Sa Majesté le Roi du Wissam du Trône de l'ordre de Chevalier.

Villes sans bidonvilles, une priorité nationale

Les Cahiers – Quel était le constat qui a conduit à la politique Villes sans bidonvilles ?

Monsieur Ahmed Taoufiq Hejira – Le Maroc a cumulé ces dernières décennies de nombreuses expériences dans le domaine de l'habitat social. Cependant, le secteur reste caractérisé par une demande élevée en logements, alimentée par une forte pression démographique et par une urbanisation accélérée, avec comme corollaire le développement de l'habitat insalubre sous toutes ses formes.

Les bidonvilles regroupent des ménages dans des abris sommaires réalisés avec des matériaux de récupération, sur des terrains dépourvus d'infrastructures de base (assainissement, eau potable, électricité...).

Les quartiers d'habitat non réglementaire sont construits sans autorisation sur des terrains morcelés, sans plan d'ensemble et sans infrastructures de base préalables.

Les tissus ou bâtiments anciens ont connu une importante densification qui a souvent entraîné des situations d'insalubrité avec des logements menaçant ruine.

Enfin, des poches d'insalubrité sont disséminées dans le tissu urbain, dans des constructions non destinées initialement à l'habitation (garages, arrière-boutiques, caves, baraques sur les terrasses des immeubles...).

Ainsi, et conformément aux Hautes Directives Royales, notamment celles du discours d'octobre 2003 visant la promotion de l'habitat social et la résorption de l'habitat insalubre, le Gouvernement a arrêté une nouvelle stratégie de prévention et de résorption de l'habitat insalubre sous toutes ses formes. La résorption des bidonvilles, devenue priorité nationale, fait l'objet du programme Villes sans bidonvilles (PVSB).

L. C. – Quels sont les objectifs, les moyens et les modalités de la mise en œuvre du PVSB ?

A. T. H. – Face à l'ampleur de la lutte contre l'habitat insalubre, la priorité a été accordée à la résorption des bidonvilles qui constituent, de nos jours, des lieux d'exclusion et de pauvreté.

Le Gouvernement, à travers le ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme et de l'Aménagement de

l'espace (MHUAE), s'est fixé comme objectif pour 2012 d'éradiquer la totalité des bidonvilles ou du moins d'en faire un phénomène résiduel. Ainsi, le programme VSB concerne près de 316 000 ménages dans 83 villes et centres urbains.

De même, les actions de prévention des programmes d'habitat social, la vigilance des pouvoirs publics locaux et la sensibilisation des populations cible devront empêcher toute extension ou formation de nouveaux bidonvilles.

Pour atteindre ces résultats, le MHUAE mobilise des moyens financiers à travers notamment les fonds de solidarité de l'habitat (FSH) et fait appel tant aux opérateurs publics (Al Omrane)

qu'aux collectivités locales et au secteur privé. Des contrats Villes sans bidonvilles, liant le MHUAE, les autorités provinciales et les collectivités locales, décrivent

les objectifs du programme, les rôles et la responsabilité de chacun.

La mobilisation du foncier public pour la résorption des bidonvilles et la réalisation de l'habitat social constitue une action majeure de ce programme.

Par ailleurs, la réalisation des objectifs ne pourra se faire sans un engagement effectif et durable de toutes les instances gouvernementales concernées.

L. C. – Quelles ont été les différentes étapes de mise en œuvre et quelles sont les éventuelles difficultés rencontrées ?

A. T. H. – Le PVSB, lancé en juillet 2004, a débuté par l'établissement des orientations stratégiques et la signature des premiers contrats-ville. En 2005, l'élaboration des programmes locaux a permis de disposer d'une vision et d'une maîtrise de l'exécution, ainsi que d'affiner la programmation par ville.

Par la suite, et pour chaque ville programmée, les représentations provinciales du MHUAE ont constitué un plan d'exécution détaillé pour établir et/ou mettre en œuvre les clauses du contrat-ville. Cela implique : l'institution et les prérogatives du comité provincial d'identification et de mise en œuvre (CPIMO), la mise à jour des données sur les bidonvilles (effectifs, caractéristiques socio-économiques...), le

choix des types d'intervention et le montage technico-financier, l'identification et l'acquisition des assiettes foncières, la mise en place des unités de gestion du programme, la proposition du schéma d'organisation de résorption des bidonvilles et l'établissement du planning d'exécution et du plan de financement du programme. Par ailleurs, des instances territorialisées pour la mise en œuvre et le suivi ont été constituées. Par la suite, les contrats-ville et les conventions de financement et de réalisation ont permis de délimiter, de formaliser et de coordonner les missions de chacun des intervenants et ont fait l'objet de concertation avec l'opérateur public (Al Omrane), les inspections régionales et certains services centraux du MHUAE, les ministères de l'Intérieur et de l'Économie et des Finances. Le suivi et l'évaluation quantitatifs et qualitatifs du programme sont assurés par les différentes instances concernées au niveau local, le MHUAE au niveau central et les bailleurs de fonds internationaux. Ce suivi, basé sur différents indicateurs, devra permettre de définir les options et les mesures susceptibles d'améliorer les conditions de sa poursuite.

En effet, ce programme connaît quelques contraintes dans certaines villes, notamment la discordance entre le rythme de transfert et de démolition et le niveau des réalisations, l'actualisation des listes des bénéficiaires, la difficulté d'adoption du principe de la maîtrise d'ouvrage sociale par certains opérateurs locaux, la réticence au principe de transfert dans les zones d'aménagement progressif, le manque

de contrôle, le refus du principe de transfert, la demande de gratuité et la demande de diminution des contributions des bénéficiaires.

» La mobilisation du foncier public pour la résorption des bidonvilles et la réalisation de l'habitat social constitue une action majeure. «

L. C. – En amont de la démarche, y a-t-il eu des enquêtes sociologiques préliminaires auprès des ménages concernés ?

A. T. H. – Depuis la fin des années 1990, le MHUAE intègre la dimension sociale dans les projets de développement urbain en général et dans les projets de résorption de l'habitat insalubre en particulier. Plusieurs évaluations et bilans critiques de ces projets déjà réalisés ont été entrepris afin de mesurer leurs impacts quantitatifs, qualitatifs et sociaux.

Ainsi, plusieurs ateliers ont été organisés depuis 1999 pour débattre des effets sociaux de ces projets et de la meilleure manière de les prendre en compte tout au long du processus de résorption de l'habitat insalubre.

Cette approche, intitulée « accompagnement social des projets » (ASP), est intégrée dans le PVSB ; les collectivités locales, les représentations régionales du MHUAE et l'opérateur public, en l'occurrence Al Omrane, sont chargés de sa mise en œuvre. Les mesures garantissant la maîtrise sociale des opérations VSB portent essentiellement sur la formation des responsables et cadres du MHUAE et de ses partenaires, notamment les collectivités locales et la société civile.

Par ailleurs, le MHUAE a lancé des projets pilotes pour élaborer une stratégie globale mettant en exergue les savoirs locaux. Cette expérience a été initiée dans le cadre des études de faisabilité sociale lancées en 2002 à

Marrakech, Agadir et Rabat. Elles avaient pour objectif de définir les conditions de mise en œuvre de la maîtrise d'œuvre sociale (MOS), d'identifier – en concertation avec les populations des bidonvilles pilotes – les différents scénarios de résorption adaptés à leurs moyens et de choisir celui ayant obtenu un consensus.

L. C. – Quels types d'interventions sont proposés dans le PVSB ?

A. T. H. – Dès la programmation globale, les modes d'intervention sont définis en fonction des données locales disponibles et des études en amont précisant les actualisations et les modifications nécessaires. Les interventions ont ainsi pris des formes différentes, à savoir les recasements, les relogements et les restructurations.

Le recasement permet aux ménages des petits bidonvilles et de ceux ne pouvant être intégrés au tissu urbain, l'accès à la propriété de lots





Les programmes de recasement permettent aux ménages des bidonvilles l'accès à la propriété de lots d'habitat social à valoriser en auto-construction assistée.

d'habitat social à valoriser en auto-construction assistée, dans le cadre de lotissements à équipement préalable ou progressif. Le recasement sur une zone d'aménagement progressif (Zap) permet d'accélérer les actions de résorption des bidonvilles et de les adapter aux capacités financières des ménages cibles. L'État assure la propriété du terrain, l'évacuation des eaux usées, l'éclairage public et l'alimentation en eau potable par bornes-

fontaines. Au fur et à mesure de la valorisation, ces travaux devront être complétés directement par les collectivités locales, par l'intermédiaire d'associations de quartier ou par l'opérateur. Les opérations de restructuration ont pour objectif de doter les grands et moyens bidonvilles pouvant être intégrés au tissu urbain en équipement d'infrastructures de base et de régulariser leur situation urbanistique et foncière. Sur le plan du financement, le branchement aux réseaux d'eau potable et d'électricité sont à la charge des bénéficiaires. L'aide publique est destinée à l'équipement en voirie et en assainissement.

Le relogement, privilégié dans les principales agglomérations urbaines (Casablanca, Mohammedia, Rabat, Témara...), est envisagé essentiellement avec la participation des promoteurs privés dans le cadre d'appels à manifestation d'intérêt.

L. C. – Le recasement est-il effectué sur site ou hors site ?

A. T. H. – Le recasement dépend du contexte local (disponibilité foncière, existence d'équipements, comportement du marché local), de la volonté des habitants de se déplacer et des conditions de leur intégration future à la ville. L'un des objectifs des études de définition et

de faisabilité est de s'assurer de l'existence de ces conditions avant de programmer ce type d'intervention.

Le recasement sur site impose de trouver un terrain d'accueil (opération tiroir) permettant de libérer l'emprise du bidonville afin de le lotir et de l'équiper. Elle oblige également à recaser sur d'autres terrains une partie des ménages qui ne pourront trouver place dans le recasement sur site.

» Le MHUAE intègre la dimension sociale dans les projets de développement urbain en général et dans les projets de résorption de l'habitat insalubre en particulier. «

Selon les possibilités financières des ménages et les capacités d'intervention des partenaires locaux, le recasement pourra être réalisé sur un site entièrement équipé ou en état de futur équipement (exemple des Zap).

L. C. – Lors des relogements hors site, comment la proximité du bassin d'emploi a-t-elle été prise en compte dans le choix du nouveau site ? Des politiques de transport adaptées ont-elles été mises en place ?

A. T. H. – L'implantation des bidonvilles est souvent étroitement liée aux pôles d'activité économique des villes. L'existence d'emplois de proximité constitue à ce titre une information importante à prendre en compte lors de la décision d'intervention préconisée : maintien sur place ou déplacement du bidonville. Aussi, les interventions dans les bidonvilles sont étroitement dépendantes des conditions socio-économiques des habitants, très variables selon les contextes. La prise en compte de cette dimension suppose de mieux cibler les caractéristiques des bénéficiaires, spécialement en termes d'emplois, et ce pour permettre à la population de bénéficier d'un logement aussi proche que possible de son lieu de travail. Cette situation ne peut se concrétiser que lorsque

deux conditions sont remplies : un foncier disponible à proximité du lieu de travail et une population disposant dans sa majorité d'un emploi. Dans le cas contraire, c'est-à-dire des emplois dispersés, le site d'accueil est souvent implanté dans des zones desservies en transports ou, le cas échéant, des efforts sont fournis pour régler les problèmes de transport et d'équipements de proximité.

Par ailleurs, le ministère a entrepris des actions d'accompagnement, avec notamment la mise en place d'activités commerciales à exploiter par la population sur site et le développement d'activités génératrices de revenus en faveur de la population

« bidonvilloise » sur les sites d'accueil, en partenariat avec les associations de microcrédit. Le développement local dépend de plusieurs dimensions : le foncier, le contexte urbanistique, immobilier, les possibilités en matière d'équipements, d'infrastructures de base, d'activités, de transport, etc. La faisabilité de toute opération doit notamment prendre en compte l'existence d'équipements, de réseaux de communication, de transport, les caractéristiques et les possibilités du marché local.

L. C. – Y a-t-il des coûts et des aides adaptés au pouvoir d'achat du public visé ?

A. T. H. – Concernant le recasement, il a été estimé que, y compris les charges foncières, le coût du lot équipé préalablement ne doit pas dépasser 50 000 dirhams pour les lots monofamiliaux et 60 000 dirhams pour les lots bifami-

» Le site d'accueil est souvent implanté dans des zones desservies en transports pour permettre à la population de bénéficier d'un logement aussi proche que possible de son lieu de travail. «

liaux, et celui du lot dans le cadre de la Zap ne doit pas dépasser 35 000 dirhams. Les aides publiques accordées dans ce type d'intervention sont d'un montant de 25 000 dirhams pour les lots monofamiliaux et 20 000 dirhams pour les lots bifamiliaux, tant pour les lots équipés que pour les Zap.

Concernant la restructuration, l'adduction d'eau potable et l'électrification sont à la charge des bénéficiaires. L'aide publique est destinée à l'équipement en voirie et assainissement, pour un montant global maximal de 20 000 dirhams par logement, mobilisés conjointement par l'Etat et la collectivité locale.

Concernant le relogement, les aides de l'État (FSH) représentent le tiers de la valeur immobilière totale (VIT), soit un maximum de 40 000 dirhams par logement. Par ailleurs, dans le cadre de la politique

de promotion du logement social et afin de faciliter aux ménages à revenus modestes et/ou non réguliers l'accès à la propriété, les pouvoirs publics ont mis en place le Fogarim : un fonds de garantie qui leur permettra de bénéficier de prêts bancaires pour l'acquisition ou la construction de leur logement.

L. C. – Aujourd'hui, quel est le niveau de réalisation par rapport aux objectifs ?

A. T. H. – Cinq ans après le lancement du programme, la moitié des villes concernées, soit 40, sont déclarées aujourd'hui « sans bidonvilles ». Le nombre d'habitants bénéficiaires remonte à 750 000. Les baraques démolies ou restructurées sont de l'ordre de 149 300. Actuellement, 17 943 unités sont prêtes à accueillir d'autres ménages dont les baraques seront démolies et 40 218 unités sont en cours de réalisation.

L. C. – Quelles sont les possibilités d'évolution et d'adaptation de cette politique ?

A. T. H. – Le programme Villes sans bidonvilles ayant acquis suffisamment de maturité et devant relever des défis sur des territoires d'une complexité croissante, surtout dans les grandes agglomérations, ne cesse d'adopter de nouvelles démarches dites de réajustement. C'est ainsi qu'à Casablanca, qui concentre au niveau national une part importante des ménages « bidonvillois », l'unité de programmation est devenue la préfecture et la société Idmaj Sakane, spécialisée dans la résorption des bidonvilles de la région, a été créée.



À Casablanca,
une société spécialisée
dans la résorption des bidonvilles
a été créée.

Abderrahmane Chorfi⁽¹⁾
Ministère de l'Habitat,
de l'Urbanisme
et de l'Aménagement
de l'espace

Les villes nouvelles marocaines



Tamesna, ville nouvelle en cours de réalisation, a pour objectif de créer une ville dans toutes ses dimensions : logements, emplois, loisirs et transports.

Les villes nouvelles marocaines interpellent. Elles suscitent, selon les interlocuteurs, respect et admiration, interrogations et scepticisme. À ce stade de leur mise en œuvre, il est utile de mettre en perspective la politique urbaine dont elles témoignent et de dresser un premier bilan.

Vocation et objectif des villes nouvelles

Les villes nouvelles marocaines n'ont pas pour objectif de réorganiser ou de conquérir ni de mettre en valeur de nouvelles parties du territoire national. Rappelons, par exemple, que la création d'Essaouira au milieu du XVIII^e siècle par le souverain alaouite Sidi Mohamed Benabdallah a rééquilibré le fonctionnement du pays au profit de la région de Marrakech. Rappelons également que d'«anciennes» villes nouvelles de la première partie du XX^e siècle, telles que Khouribga, Youssoufia ou Jerada, ont été édifiées en appui à la mise en valeur de nouveaux territoires par l'exploitation minière. Chacune des villes de cette nouvelle génération est située au sein d'une des grandes aires métropolitaines du pays. Elles doivent être considérées comme des points de concentration et des tentatives d'organisation d'une urbanisation débordante s'invitant sur des aires urbaines de plus en plus vastes, parfois dans des zones sensibles et souvent en dehors de toute réglementation.

La politique des villes nouvelles, élaborée au sein du ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme et de l'Aménagement de l'espace, a été mise

en place dans un contexte particulier. Chaque année, les villes marocaines doivent accueillir environ 130 000 nouveaux ménages auxquels il faut proposer une offre adaptée. À cela, s'ajoute un déficit estimé à environ un million de logements. 50 % des ménages urbains marocains ont un revenu mensuel inférieur ou égal à 5 000 dirhams et peuvent acquérir au mieux un logement d'un montant de 240 000 dirhams (35 % de leur revenu consacré au remboursement, emprunt sur vingt ans à un taux de 6 %). Le prix du sol urbain aménagé est extrêmement élevé dans les grandes villes du pays et la spéculation foncière est toujours à l'œuvre. Enfin, l'épuisement du foncier public, domaine privé de l'État, dans ou à la limite des agglomérations importantes, est un fait avéré. Ces faits conjugués indiquent qu'une seule solution permet encore de trouver, dans les grandes métropoles du pays, des réponses au logement des ménages dont les revenus mensuels sont inférieurs à 5 000 dirhams : opérer sur des terrains à bas coût, du foncier public, de superficie suffisamment importante pour faire baisser les prix, rapportés au mètre carré, des équipements hors site et primaires. Les opérations pour l'habitat se trouvent donc souvent dans l'obligation de quitter l'enceinte des cités et de se poser sur des aires importantes d'environ 1 000 hectares. La décision de créer des villes nouvelles est née de cette impérieuse

La croissance démographique urbaine a créé une urgence de loger qu'il est de plus en plus difficile de satisfaire, pour les populations à faibles et moyens revenus, au sein des villes situées dans les grandes aires métropolitaines du pays. Des villes nouvelles sont donc construites avec pour enjeu de répondre à la demande de logements et d'intégrer les dimensions de l'emploi, de la mobilité, du lien social et de l'environnement en vue d'en faire des villes durables.

La réalisation des villes nouvelles en marche

Tamansourt, ville nouvelle située dans la première couronne de Marrakech, a fêté le cinquième anniversaire du lancement de sa réalisation par Sa Majesté le Roi Mohammed VI en janvier 2010.

À Tamesna, dans la banlieue de Rabat, les travaux sont engagés depuis trois ans. Deux autres villes nouvelles sont à l'étude : Chrafate et Lakhayta, dans les environs respectifs de Tanger et de Casablanca.

(1) Abderrahmane Chorfi est directeur général de l'Urbanisme.

urgence de «loger». Cette politique, lancée et réalisée par le ministère et le groupe Al Omrane, a été mise en place par touches successives. Quelques jalons peuvent être évoqués.

La complexité de montage et l'adaptation permanente

La décision de créer des villes a toujours été prise avec l'accord actif de l'autorité locale et des élus. *Walīs* et gouverneurs jouent un rôle déterminant dans la mobilisation des assiettes foncières et dans la médiation entre l'opérateur et les services déconcentrés de l'État. Les agences urbaines, sans jamais se départir de leur rôle de planificateur urbain garant des équilibres du territoire, accompagnent positivement la création des villes. Elles s'impliquent aussi bien dans l'établissement des documents réglementaires – plan d'aménagement soumis à l'ensemble des acteurs avant leur adoption – que dans l'instruction des dossiers en autorisation de construire.

Très rapidement, la taille et la complexité des opérations dont il faut assurer la maîtrise – mobilisation du foncier, études de faisabilité, établissement des plans d'urbanisme, études techniques, montages financiers, appels d'offres et réalisation des infrastructures, y compris hors site, des plantations et d'opérations de logements – va conduire l'opérateur Al Omrane, dont le conseil de surveillance est présidé par le Premier Ministre, à créer des filiales spécialisées dédiées chacune à la réalisation d'une ville.

Dans la conception des villes nouvelles, une attention particulière est accordée à la nature, et à la taille et au nombre des équipements sociaux à programmer. L'ensemble des besoins, du voisinage à la ville, est pris en considération. Les emplacements sont prévus et les assiettes foncières réservées. La nécessité de réaliser les premiers équipements avant l'arrivée des habitants est vite comprise. Des partenariats s'élaborent avec certains départements ministériels et l'opérateur réalise parfois, sur le budget propre de l'opération, les services qu'il juge indispensables à l'accueil des futurs résidents.

D'une ville à l'autre, l'implication d'Al Omrane dans la réalisation des logements est différente. Alors qu'à Tamansourt, l'opérateur s'implique substantiellement en assurant la construction des nombreuses opérations, à Tamesna, il agit comme aménageur et confie l'essentiel de la réalisation à des promoteurs privés, nationaux ou internationaux, dans le cadre d'un cahier des charges. Cette démarche est aujourd'hui ré-examinée, la maîtrise des espaces essentiels de la ville nécessitant peut-être une plus forte implication d'Al Omrane dans la réalisation de secteurs ou de lieux urbains particuliers.

Les questions de mobilité et de transports collectifs, notamment en direction de la «ville mère», s'imposent dès le début des opérations. Les sites choisis pour les villes nouvelles actuellement à l'étude ou en cours de réalisation sont situés à proximité du réseau autoroutier national. Les filiales d'Al Omrane prennent en charge, seules ou en partenariat avec le ministère de l'Équipement, les nombreux travaux sur les voies d'accès : élargissement de la voirie, redimensionnement des ponts, éclairage public, etc. Au cours des prochains mois, Tamesna sera reliée à Rabat par une nouvelle liaison directe, plus courte. Un service d'autobus et de grands taxis a été mis en place à Tamansourt et des discussions sont en cours à Tamesna.

Toutes les villes nouvelles marocaines prévoient dans leurs objectifs la création d'emplois, notamment à travers la programmation de zones d'activités. Tamansourt a déjà programmé et commencé à réaliser une extension de 737 hectares destinée quasi exclusivement à promouvoir des activités industrielles, d'*offshoring* et de tourisme. Il reste probablement à définir pour chaque site, dès le début des études, une norme «emplois créés/actifs potentiels», à travailler sur des mesures d'incitation susceptibles d'attirer des entreprises sur des sites en cours de valorisation, et à organiser le marketing.

Les questions de durabilité urbaine se sont imposées à la réflexion au cours des dernières années. Les villes nouvelles marocaines ont fait le choix de densités relativement fortes correspondant aux nouveaux modèles issus des réflexions actuelles sur le plan international. Outre l'intérêt accordé sur tous les sites à la végétalisation, les villes nouvelles de Chrafate et de Lakhyayta étudient actuellement des formes d'urbanisation peu consommatrices d'énergie. Lakhyayta envisage même la réalisation d'équipements producteurs d'énergie renouvelable à l'échelle de la ville. D'autres initiatives sont prises, notamment à Tamesna, pour réaliser des constructions respectant les normes HQE.

Tamansourt compte aujourd'hui 14 000 habitants, 26 000 si l'on considère la zone périphé-

La ville nouvelle de Tamansourt accueillera, en plus des logements, des activités d'*offshoring* et de tourisme.





La ville nouvelle de Lakhyayta, en cours de conception, intègre les préoccupations de qualité environnementale et de réduction de la consommation d'énergie.

rique. Les questions relatives au fonctionnement de l'ensemble se sont vite imposées. La filiale Al Omrane a pris en charge, pour cinq ans et jusqu'à l'échéance de 2012 dans le cadre d'une convention signée avec la collectivité locale, de nombreuses fonctions relatives à la gestion de l'aire urbaine : éclairage public, ramassage des ordures ménagères, entretien des parcs et plantations... Tamesna, qui a également reçu ses premiers habitants, a établi récemment une convention de gestion partagée, signée par toutes les parties, impliquant à côté de l'opérateur l'État et la commune, et indiquant avec précision l'implication des uns et des autres : information des habitants, sécurité, éclairage public, transport urbain, entretien des aires de jeu, des espaces verts, de la voirie... Une loi encadrant la création des villes nouvelles a été élaborée dans le cadre du nouveau Code de l'urbanisme. Le texte, validé avec quelques réserves en conseil de Gouvernement, est actuellement ajusté avant d'être soumis à nouveau à la procédure d'adoption. Il prévoit notamment la création des villes nouvelles par décret et la mise en place, sous l'autorité du Premier Ministre d'un comité interministériel des villes nouvelles chargé de donner un avis sur les nouveaux projets, mais également de mobiliser l'attention de l'ensemble des départements ministériels et de s'assurer de leur participation aux réalisations qui leur incombent.

Une ville nouvelle, c'est un avenir qui s'esquisse

Pour les résidents de ces villes, c'est l'espoir d'une vie meilleure. La recherche de la qualité doit être au cœur du projet d'une cité qui se conçoit et s'édifie volontairement. Mais quelles sont les attentes des futurs résidents ? Sécurité,

tranquillité, proximité des équipements, services et lieux de travail, environnement social adéquat, espaces publics facilitant le vivre ensemble, qualité architecturale – y compris adaptabilité des logements à l'évolution des modes de vie –, baisse des coûts et des tarifs, émergence d'une histoire, d'un imaginaire, d'une identité collective ? Au stade actuel de réalisation de cette nouvelle génération de villes, de nombreuses questions sont posées et des solutions recherchées. Seul le tamis du temps – le temps long pour une cité – permettra d'évaluer la pertinence décisionnelle.

Nous l'avons vu, une politique des villes nouvelles s'élabore dans l'action, par ajustements successifs. L'alternative à cette démarche – qui consiste à construire un dispositif préalable à l'action, complet, explicitant un modèle et s'appuyant pour sa mise en œuvre sur des instruments légaux, institutionnels, financiers, fiscaux établis – n'avait aucune chance de voir le jour et condamnait à l'inaction.

La population urbaine du pays est passée de 3,4 millions d'habitants en 1960 à 16,5 millions en 2004, soit une multiplication par cinq en un peu plus de quarante ans. La pression démographique sur les villes marocaines va se poursuivre au même rythme et le recours à de très grandes opérations en dehors des tissus existants va nécessairement – ce n'est pas un souhait – perdurer au cours des prochaines années.

Il nous faut donc être très attentif aux expériences en cours, aux réussites comme aux difficultés et aux échecs. Il faut éviter les jugements à l'emporte-pièce et recourir, autant que possible, aux apports des professionnels de l'urbanisme et à celui des spécialistes des sciences sociales, la satisfaction des hommes et des groupes sociaux étant au cœur des projets.

Réintégration des médinas dans la dynamique des villes

Asmae Sedjari⁽¹⁾
Direction de l'Architecture



Grâce à leurs valeurs identitaires et culturelles et à leur patrimoine, les médinas, comme la kasbah des Oudayas à Rabat, réintégreront la dynamique urbaine.

Les médinas ont subi à travers l'histoire une série de mutations économiques et sociales, aussi bien *intra-muros* qu'*extra-muros*. Ces dernières se sont illustrées par un développement urbain hétérogène et par la multiplication des centres. Les médinas ont perdu leur rôle de centralité dans la ville. Elles sont devenues les lieux où se conjuguent les différentes problématiques : flux migratoires, densification, pauvreté, dégradation du cadre bâti et de l'environnement. Néanmoins, elles possèdent un important potentiel de développement, grâce à leur patrimoine et aux valeurs identitaires et culturelles qu'elles portent dans un contexte de mondialisation accrue.

La richesse patrimoniale du Maroc

Le Maroc, pays de traditions ancestrales, dispose d'un patrimoine architectural et urbain riche et diversifié, d'une grande valeur : plus de trente médinas plusieurs fois centenaires, une vingtaine de centre-ville datant du début du XX^e siècle, des milliers de villages pittoresques en plus des *ksour* et des kasbahs s'étendant sur près de deux mille kilomètres carrés. Tous ces espaces témoignent de ces valeurs à travers un patrimoine qui est le fruit du métissage de nombreuses civilisations.

La richesse, l'étendue et la diversité de ce patrimoine lui confèrent une dimension qui a dépassé les frontières nationales pour en faire un patrimoine historique de valeur universelle. Cela s'est traduit par le classement de villes et de monuments historiques, tels que les médi-

nas de Fès, Marrakech, Meknès, Tétouan, Essaouira, la kasbah d'Ait Ben Haddou, la cité portugaise de Mazagan (El Jadida), le site archéologique de Volubilis, sur la liste du patrimoine mondial de l'humanité. Enfin, la place Jama' Al Fna a été proclamée premier patrimoine oral et immatériel de l'humanité, ainsi que le *mousslem* de Tan-Tan. Ce patrimoine, d'une grande qualité architecturale et urbaine, abrite une population estimée à cinq millions d'habitants. Il compterait plus de 200 000 édifices, dont 180 000 demeures et 20 000 équipements sociaux, éducatifs et culturels. Son importance est autant culturelle que sociale et économique. Son rôle potentiel dans le logement, le tourisme et l'artisanat est primordial à l'échelle nationale. Toutefois, sous les effets conjugués du temps et de l'usage, ce précieux patrimoine historique connaît, dans certains cas, un processus de dégradation affectant aussi bien ses bases structurelles que son cadre architectural et portant atteinte aux valeurs patrimoniales. Revitaliser ce patrimoine et l'intégrer dans le contexte urbain général constituent le fondement des objectifs recherchés par le ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme et de l'Aménagement de l'espace (MHUAE). La mise en valeur et la gestion de ce patrimoine pour une sauvegarde de ses composantes économique, sociale et culturelle, a nécessité le développement de

nas de Fès, Marrakech, Meknès, Tétouan, Essaouira, la kasbah d'Ait Ben Haddou, la cité portugaise de Mazagan (El Jadida), le site archéologique de Volubilis, sur la liste du patrimoine mondial de l'humanité. Enfin, la place Jama' Al Fna a été proclamée premier patrimoine oral et immatériel de l'humanité, ainsi que le *mousslem* de Tan-Tan.

Ce patrimoine, d'une grande qualité architecturale et urbaine, abrite une population estimée à cinq millions d'habitants. Il compterait plus de 200 000 édifices, dont 180 000 demeures et 20 000 équipements sociaux, éducatifs et culturels. Son importance est autant culturelle que sociale et économique. Son rôle potentiel dans le logement, le tourisme et l'artisanat est primordial à l'échelle nationale.

Toutefois, sous les effets conjugués du temps et de l'usage, ce précieux patrimoine historique connaît, dans certains cas, un processus de dégradation affectant aussi bien ses bases structurelles que son cadre architectural et portant atteinte aux valeurs patrimoniales.

Revitaliser ce patrimoine et l'intégrer dans le contexte urbain général constituent le fondement des objectifs recherchés par le ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme et de l'Aménagement de l'espace (MHUAE). La mise en valeur et la gestion de ce patrimoine pour une sauvegarde de ses composantes économique, sociale et culturelle, a nécessité le développement de

(1) Chef du service du Patrimoine architectural à la direction de l'Architecture.

nouvelles approches qui portent sur les stratégies d'action sur les plans institutionnel, financier, technique et humain. Cette démarche permet d'assurer une exploitation rationnelle et optimale des moyens existants d'une part, et de définir les mesures d'accompagnement nécessaires, d'autre part.

De multiples tentatives pour réhabiliter les médinas

Cet état de fait a donné naissance, au début des années 1980, à une première démarche de revalorisation de ces tissus, à travers ce qui a été appelé « la première génération des études architecturales ». Ces études ont couvert les médinas de Meknès, Chefchaouen et Taroudant. Leur objectif était d'analyser le tissu « médinien » en tant que patrimoine architectural et urbanistique : développement historique, évolution urbaine, analyse architecturale portant sur l'habitat, les équipements et le commerce. Elles permettaient également de développer les facteurs architecturaux de la médina en s'appuyant sur des données socio-économiques et démographiques. Ainsi, les recommandations sur le plan architectural se basaient sur les analyses effectuées au niveau de la médina.

Ces études ont ensuite évolué pour aboutir à une deuxième génération d'études architecturales et de plans de sauvegarde. Ceux-ci fixent les grandes orientations de réaménagement urbain des tissus anciens et définissent des actions à mener et leur hiérarchisation dans le temps et dans l'espace en se basant sur des études sectorielles approfondies sur le terrain. Cette nouvelle démarche s'est traduite par la production de plusieurs documents. Tout d'abord, un document graphique, le plan de sauvegarde, et son règlement, ont été réalisés. Ils ont été accompagnés d'un cahier de prescriptions architecturales (CPA). Il est le résultat de l'analyse des dispositifs architecturaux et architectoniques qui, dans leurs répétitions, donnent lieu à des ambiances architecturales spécifiant chaque tissu urbain ancien. Enfin, une liste des projets intégrés d'importance stratégique a été mise en place. Ils sont en effet susceptibles de redonner à ces médinas la place et le rayonnement dont elles jouissaient auparavant.

Cette deuxième génération de documents a couvert, dans un premier temps, les médinas de Bejjaad et Azemmour, pour s'étendre ensuite aux médinas de Safi, Essaouira, Marrakech, Sefrou, El Bhalil et El Menzel.

Un cadre juridique spécifique

Malgré la pertinence du contenu de ces études et les efforts fournis tant par les services centraux et locaux que par la société civile, la ques-

tion de l'absence d'une base juridique restait posée avec acuité. En effet, elle empêchait le caractère obligatoire de ces études et les faisait considérer seulement comme des études de référence.

Face à ce constat, une nouvelle approche a été développée parallèlement à la mise en place d'un cadre juridique spécifique à ces plans de sauvegarde et de réhabilitation. Une troisième génération de ces études a donc été initiée et a donné lieu aux plans d'aménagement. Ceux-ci permettaient de bénéficier d'une opposabilité aux tiers, telle que reconnue par la loi d'urbanisme en vigueur. Ceci s'est fait par le biais d'une refonte des termes de référence, en étroite concertation avec les acteurs centraux et locaux, publics et privés, qui ont acquis une notoriété et une expérience significative dans le domaine de la sauvegarde et de la réhabilitation du patrimoine architectural national.

Cette troisième génération d'études architecturales et de plans d'aménagement et de sauvegarde concerne les médinas d'Assilah, de Rabat, de Taza, de Tanger, de Tétouan, de Taroudant, de Larache, de Ksar El Kebir, de Chefchaouen, d'Oujda et la kasbah de Debdou. D'autres plans d'aménagement et de sauvegarde sont actuellement lancés et suivis directement par les agences urbaines concernées. Il s'agit des médinas de Beni Mellal, Demnate, Safi et Ksar Ait Ben Haddou.

Des chartes incitatives

À partir de 2008, de nouveaux outils d'intervention dans ces tissus ont été développés dans un esprit de concertation et en partenariat avec les collectivités locales. Ils ont mené à l'élaboration de plusieurs chartes architecturales, urbanistiques et paysagères. Ces chartes définissent une philosophie commune sur une matière spécifique et n'impliquent aucune obligation juridique. Ce sont des outils incitatifs et d'aide à la décision, mis à la disposition de l'ensemble des acteurs. Ces chartes ont une portée stratégique et un caractère opérationnel. Elles ont également valeur de conseil et restent soumises à la réglementation en vigueur.

Actuellement, 51 chartes sont engagées à différentes phases et concernent notamment les



La rencontre internationale de Fès en 2003⁽¹⁾

Lors de la rencontre internationale de Fès, organisée par l'Unesco en 2003, les réflexions ont porté sur la perception et le rôle du patrimoine, notamment des médinas, dans les politiques de développement et de planification urbaine. Les débats se sont articulés autour de trois axes :

- institutionnel et politique, qui représente la « condition *sine qua non* » de toute stratégie urbaine portant sur la sauvegarde de la ville historique ;
- social, qui doit être pris en compte dans la définition des politiques urbaines afin de répondre aux besoins de la population concernée ; et la mobiliser dans la mise en œuvre ;
- économique, afin de définir les choix et arbitrages pour une meilleure utilisation des ressources publiques et privées disponibles.

L'importance de la dimension technique, qui est commune et transversale aux trois dimensions précitées, a été également évoquée. Elle concerne les outils, notamment les structures de gestion et l'élaboration du plan de sauvegarde, en intégrant les dimensions institutionnelle, sociale et économique.

La rencontre a permis de dresser une série de recommandations adressées à tous les acteurs concernés et à toutes les échelles, locale, nationale et internationale.

(1) Bureau de l'Unesco à Rabat, rapport « Patrimoine et développement durable dans les villes historiques du Maghreb contemporain, l'enjeu, diagnostics et recommandations », Rencontres internationales de Fès, 2003.

L'étude du patrimoine architectural des Ksour et de leur évolution au contact d'autres modèles permet de mieux les mettre en valeur, comme ici dans la région de Marrakech.

Depuis les années 1980, de nombreuses démarches de réhabilitation des médinas ont été mises en place. Pour devenir opérationnelles, elle se sont inscrites dans un cadre juridique spécifique.



médinas ou entités suivantes : Chefchaouen, Mdiq, Fnidek, médina de Safi, Zagora, Ouazzane, Marrakech, médina de Taza, la vallée d'Oued Boufekren et médina de Meknès.

Des actions en faveur des *ksour* et kasbahs

Dans sa démarche d'étude des architectures et des tissus urbains spécifiques, le ministère entreprend également un programme d'études des architectures des régions présahariennes dans le but de réhabiliter et de revitaliser les *ksour* et kasbahs.

L'approche préconisée pour ces études vise la connaissance de ce patrimoine architectural et urbain et de son évolution au contact de

modèles et influences divers. L'objet de ces études ne se limite pas à une reconnaissance et à un inventaire du patrimoine à sauvegarder, mais consiste également à élaborer des recommandations susceptibles de permettre l'implication et l'intégration du patrimoine architectural dans la société contemporaine.

Ces études visent l'identification d'un certain nombre de projets opérationnels pour une meilleure réhabilitation. Cette dernière ne doit pas se limiter uniquement à la sauvegarde de l'existant, mais a pour but la revitalisation et la revalorisation des architectures des *ksour* et kasbahs en proposant des adaptations qui s'imposent aux constructions nouvelles.

Les objectifs fondamentaux de ces études et programmes sont de plusieurs natures. Ils visent à constituer un inventaire de l'ensemble des *ksour*. Cet inventaire constituera une somme de connaissances majeures analysant et définissant ainsi l'aspect architectural des différents ouvrages recensés. Il permettra de recenser l'état et la valeur architecturale des constructions, afin de l'investir dans le processus de valorisation de la production actuelle, et de dégager des propositions s'inscrivant dans une vision globale de développement, sur une base culturelle et environnementale à caractère opérationnel. Enfin, il s'agira de proposer le plan de sauvegarde comme document de référence pour toutes les interventions futures dans les *ksour*.

Actuellement, des études architecturales des *ksour* et kasbahs sont en cours de finalisation et couvrent la région du Tafilalet, d'Ouarzazate et de l'oasis de Figuig.

Les plans de réhabilitation et de sauvegarde des médinas se multiplient à travers tout le Maroc.





L'intégration des médinas dans le tissu urbain passe par un travail sur les liaisons, comme ici entre la médina de Marrakech et la ville « européenne ».

Une stratégie de développement des villes historiques

En 2009, le MHUAE, avec l'appui de la Banque mondiale, a élaboré une stratégie de développement des villes historiques, en collaboration avec l'ensemble des partenaires. La poursuite des objectifs spécifiques selon les contraintes et le potentiel de chaque médina et la promotion d'une culture de valorisation du cadre bâti et des infrastructures ont été reconnus comme les principaux objectifs qualitatifs.

Au niveau du financement de la démarche, le développement des investissements publics pour protéger un « bien public national » et les initiatives pour encourager les investissements du secteur privé ont été privilégiés.

Sur le plan opérationnel, et grâce au financement mis en place par le MHUAE, la participation du holding d'aménagement Al Omrane aux chantiers de réhabilitation et de revitalisation des tissus historiques s'est faite à travers plusieurs programmes. Il intervient aussi bien dans des opérations spécifiques devant assurer la préservation ou la réhabilitation des constructions ayant un caractère historique, telles que les médinas, les *ksour* et les kasbahs, que dans l'amélioration des conditions d'habitabilité des ménages concernés par des constructions menaçant ruine et ce, en orientant son action vers la réhabilitation et la mise à niveau urbaine et architecturale.

Enfin, les médinas, qui sont à l'origine des villes impériales et des grandes métropoles d'aujourd'hui au Maroc, continuent de jouer leur rôle moteur dans la dynamique de transition de la ruralité à l'urbanité du pays. Néanmoins, leur adaptation aux exigences des nouveaux modes de vie demeure une des probléma-

tiques majeures à résoudre ainsi que celle de leur articulation avec leur environnement⁽²⁾. Cependant, la conscience nationale de l'importance du maintien de leur cadre patrimonial et identitaire, tout en vitalisant leur tissu économique et social, est un atout et un gage de réussite pour redonner à la médina toute sa place dans la ville de demain.

(2) Voir dans ce numéro des *Cahiers*, ROMERA Anne-Marie, SAÏD Victor et THIBAUT Christian, « Fès : articuler la médina avec son environnement », p. 157 et TROIN Jean-François, « De la médina à la 'ville européenne' au Maroc », p. 15.

L'intégration du patrimoine architectural dans la société contemporaine est un enjeu majeur de la démarche du ministère.





Quand l'économie façonne le territoire



Les enjeux territoriaux
de l'économie marocaine 59

L'âme des villes,
vecteur du développement touristique
du littoral 63

Une armature commerciale
en pleine évolution 66

Retour à la Méditerranée :
Tanger Med en pointe 69



Abdelaziz Adidi
Professeur et directeur
de l'Institut national
d'aménagement
et d'urbanisme

Les enjeux territoriaux de l'économie marocaine



Le Maroc change de visage grâce à de nombreux projets d'équipements structurants. La future ligne à grande vitesse entre Tanger et Marrakech est emblématique de cette stratégie.

Les disparités régionales au Maroc trouvent leur explication à la fois dans le caractère contrasté et fracturé du territoire marocain, mais aussi dans l'héritage de la période du Protectorat qui a réorganisé le territoire en définissant un « Maroc utile » dont les efforts d'équipement et de développement se sont démultipliés, et, par conséquent, un « Maroc inutile », l'arrière-pays plutôt rural. Après l'Indépendance, l'échec de certains choix de politiques publiques et l'absence d'une réelle coordination entre les différents intervenants viendront consacrer, voire accentuer, ces inégalités territoriales.

Transition économique et transformation territoriale

Aujourd'hui, le Maroc se trouve à la croisée des chemins, dans la mesure où la mondialisation et la globalisation des échanges exigent une mise à niveau de son territoire en renforçant la compétitivité de ses villes et de ses régions. Le pays traverse aujourd'hui une transition dans tous les secteurs : démographique, social, politique et économique.

Le Maroc a choisi depuis longtemps le principe de la libre entreprise. Après avoir signé une série d'accords de libre-échange avec l'Union européenne, les États-Unis d'Amérique, la Turquie, l'Égypte et la Jordanie, le Maroc est en train de négocier un statut dépassant l'association avec l'Union européenne.

Ces tendances lourdes sont à la fois des contraintes, des risques réels, des défis, mais

L'ouverture du Maroc à la mondialisation exige une mise à niveau d'envergure de son territoire. La polarisation, qui a marqué la structure économique héritée du passé, s'estompe au profit d'un développement harmonieux basé sur une meilleure répartition des infrastructures et des grands projets. Les nouvelles interactions entre les développements économique et urbain impactent l'attractivité et façonnent l'organisation spatiale et fonctionnelle des villes.

aussi des opportunités dont le Maroc peut tirer un grand profit. L'ouverture aux flux de capitaux et aux investissements directs étrangers exigent que soient réunies les conditions de compétitivité, et donc d'attractivité de son système productif et de son territoire. Compétitivité et attractivité ne peuvent être atteintes que par la mise en œuvre d'une politique stratégique d'équipement et de mise à niveau du territoire national, d'une part, et par la mise en place d'un nouveau modèle de gouvernance territoriale, d'autre part.

Aujourd'hui, pour faire face aux défis de la mondialisation, le Maroc ressemble à un grand chantier ouvert où de nombreux équipements structurants voient le jour. Ces méga-projets ne manqueront pas de transformer le visage du pays et de reconfigurer son territoire à toutes les échelles : nationale, régionale, urbaine et intra-urbaine, et de modifier les rapports entre le Maroc et les pays voisins, entre le littoral et le continent, ainsi que les rapports ville/campagne. Le Maroc vit aujourd'hui une véritable transition territoriale.

Projets structurants et rééquilibrage du territoire national

Après l'Indépendance, le Maroc s'est retrouvé avec une tendance à la littoralisation et à un système urbain macrocéphalique. Plusieurs décennies après, le pays n'a pas réussi à inverser les tendances et à mieux répartir ses richesses en rompant avec le modèle territorial imposé par la géographie physique et légué



Le développement des nouvelles technologies de l'information et de communication a transformé le paysage urbain. Ici, les paraboles fleurissent les toits du bâti de la médina de Rabat.

par une vision dépassée de l'aménagement territorial à l'échelle de tout le pays.

Néanmoins, depuis le début du XXI^e siècle, le Maroc a choisi de s'engager dans une politique volontariste d'équipement du territoire. L'objectif étant d'intensifier l'intégration du pays aux flux économiques et humains, régionaux et mondiaux, et d'arrimer ses infrastructures aux meilleurs standards de qualité et de performance. De tels projets transforment l'économie marocaine et accroissent son potentiel de croissance, son attractivité et sa capacité à créer du bien-être pour l'ensemble des citoyens et du pays.

Le financement a été assuré plus facilement grâce à une meilleure perception de l'économie par les bailleurs de fonds internationaux. Le fonds Hassan II a également servi de levier stratégique pour le budget public.

Ces projets d'infrastructures devront permettre d'effacer le déséquilibre entre les territoires et de renforcer la compétitivité du pays.

Réseau routier et autoroutier

L'expansion du réseau autoroutier est au centre de l'entreprise de développement. Le pays est rapidement parvenu à quadrupler le rythme des réalisations. En conséquence, les volumes d'investissement ont changé de dimension. Le réseau autoroutier national relie aujourd'hui plusieurs grandes régions du Royaume. En 2015, il permettra de relier toutes les villes de plus de 400 000 habitants : il s'agit là d'un levier fort pour la compétitivité logistique du Maroc et pour son développement économique et social. La rocade méditerranéenne entre Tanger et Saïdia, à l'échelle internationale, et les futures routes rurales, à l'échelle locale, participeront largement au maillage du territoire.

Infrastructures portuaires

Fort de ses deux façades maritimes d'environ 3 500 km, le Maroc devait se doter d'une ambi-

tion portuaire forte. Le grand projet portuaire, concernant plusieurs sites, est un levier de compétitivité et un instrument structurant du développement territorial. Il devient aujourd'hui possible grâce à un investissement important et à une réforme portuaire prometteuse. Le complexe portuaire Tanger Med⁽¹⁾ est le fruit d'une ambition fondée sur la foi en la vocation maritime et méditerranéenne du Maroc. Parallèlement, d'autres projets portuaires se poursuivent, comme le renforcement du port de Mohammedia, la poursuite des travaux de construction des ports de M'diq, Boujdour, Larache, Mehdiya et le chantier d'un port de plaisance et de pêche à Nador (Marchica).

Aéroports

Le Maroc a mis en œuvre, dès 2004, une politique de libéralisation du secteur du transport aérien et d'ouverture cadrée du ciel marocain. La fin de l'année 2006 a été marquée par la conclusion de l'accord Open Sky avec l'Union européenne, qui constitue une première pour un pays non-membre. La nouvelle politique a très vite porté ses fruits : ruée d'opérateurs, explosion de l'offre, extension du marché et baisse des tarifs. D'autre part, la capacité des aéroports marocains a nettement augmenté en dix ans et cette tendance se poursuit.

Chemins de fer

Plusieurs projets d'envergure permettront de développer le réseau ferré national, notamment une liaison dans la région de l'Oriental entre Taourirt et Nador et la desserte de Tanger Med. Le Maroc accèdera également aux transports de masse à grande vitesse grâce à la réalisation d'une ligne grande vitesse (LGV) entre Tanger, Casablanca et Marrakech.

Télécommunications

À la fin des années quatre-vingt-dix, le Maroc a connu un essor sans précédent des télécommunications et des technologies de l'information. Il a mis en place un processus de libéralisation et d'équipement structurel qui a complètement transformé les réseaux, amélioré les performances, étendu l'accès, et induit une valeur ajoutée importante pour l'économie nationale. Il a, en effet, connu un développement fulgurant de la téléphonie fixe et mobile, ainsi que d'Internet, accompagné d'une diversification de l'offre et d'une amélioration de la qualité de service. Grâce aux performances de ce secteur, l'*offshoring* s'est rapidement développé, notamment les centres d'appel.

(1) Voir dans ce numéro des Cahiers, SAIGUALT Jean-François, ZEIGER Pauline, ZUNINO Gwenaëlle, « Retour à la Méditerranée : Tanger Med en pointe », p. 69.

L'introduction des nouvelles technologies de l'information et de la communication a bouleversé les rapports à l'espace. De nombreuses activités économiques, y compris informelles, ont vu le jour. Un espace économique virtuel s'est mis en place. Les impacts en termes de raccourcissement des distances, de localisation des activités, de déplacements et de trajets domicile-travail ne manquent pas de modifier les liens entre activité et espace urbain.

Plates-formes industrielles

Le développement des infrastructures industrielles et technologiques d'accueil est, quant à lui, nodal. Dans ce secteur, un nombre important de projets a vu le jour entre 1999 et 2008, sur plus de 1 000 hectares. Cette stratégie, orientée vers la compétitivité du territoire marocain pour l'investissement, a été suivie par la mise en œuvre d'une nouvelle génération de plates-formes d'infrastructures industrielles et technologiques d'accueil intégrées.

Énergies renouvelables

Le Maroc est dépendant sur le plan énergétique, alors qu'il dispose de gisements éoliens et solaires inépuisables. Afin de réduire sa dépendance énergétique, il s'est engagé dans une stratégie de production d'énergies renouvelables à grande échelle. Ainsi s'est poursuivie la réalisation de parcs éoliens et de centrales thermiques et électro-hydrauliques, telle la centrale fonctionnant à la fois au gaz naturel et à l'énergie solaire à Beni Mathar.

Plus important encore, le Maroc a dévoilé fin 2009 un ambitieux projet de production électrique d'origine solaire d'une capacité de 2 000 mégawatts. Achievé en 2020, il sera installé sur cinq sites, permettra une économie annuelle d'1 million de tonnes de pétrole et évitera au Maroc l'émission de 3,7 millions de tonnes de CO₂ par an. À terme, sa production représentera 42 % des besoins électriques du Maroc.

En plus de ces méga-projets, qui ne manqueront pas d'avoir un impact direct sur l'emploi et les conditions de vie des populations, d'autres projets d'équipements structurants à caractère régional et local sont en cours. Toutefois, il est important de rappeler que l'écart de développement et d'équipement entre les régions du Maroc, ainsi que le clivage ville/campagne demeurent frappants. L'effort d'équipement et de mise à niveau du territoire doit donc se poursuivre.

Le schéma national d'aménagement du territoire reconnaît la ville comme moteur de développement économique. La stratégie de développement national se décline donc au niveau local.

Évolution de l'économie urbaine et mutation des villes

Auparavant, la croissance urbaine était mal perçue. Aujourd'hui, la ville est considérée comme un espace de création de richesses et un moteur de changement social. Ainsi, la gestion des villes ne se réduit plus aux seules questions de services urbains et de logement, mais elle est aussi le cadre de partenariats et de synergies. L'urbanisation nécessite donc des modes de gestion renouvelés. Les collectivités locales sont appelées à élargir leurs compétences pour devenir des animateurs économiques, des gestionnaires qui travaillent avec le secteur privé. Elles sont amenées à se prononcer plus fréquemment sur des projets économiques ou sociaux de plus en plus complexes.

La ville est dorénavant perçue comme le véritable levier du développement et de la modernisation du pays. Casablanca n'est plus appréhendé comme le géant à maîtriser, mais comme la métropole économique capable de concurrencer les grandes villes méditerranéennes en attirant des investisseurs potentiels. Ceux-ci sont de plus en plus exigeants et sélectifs. Casablanca est perçue comme la véritable porte d'entrée du Maroc à la mondialisation. La stratégie consiste à renforcer sa capacité, son attractivité et sa compétitivité, sans négliger l'équipement et la mise à niveau du reste du pays. Les grandes métropoles du pays se métamorphosent grâce à des projets urbanistiques structurants. L'économie urbaine et la pratique de la ville par ses habitants en seront influencées.

L'aménagement de la vallée de Bouregreg

Ce projet majeur a pour but de placer l'agglomération de Rabat-Salé au standard des grandes capitales en la conciliant avec son environnement fluvial et maritime. Il s'agit principalement de faire de ce fleuve l'articulation organique entre les deux villes de Rabat et de

Le parc éolien de Tanger participe activement à la stratégie de développement des énergies renouvelables au Maroc.



Direction Communication/Office National de l'Électricité - Maroc / Ph. H. Essiyad

Salé, pour le passage d'une rive à l'autre et les lieux publics à exploiter en commun. Ce projet développera de nouvelles fonctions économiques dans la capitale, principalement le tourisme et les services supérieurs.

Le projet d'Anfa

Pour insuffler une nouvelle dynamique économique et sociale à Casablanca, il a été décidé de créer un véritable pôle urbain sur le site de l'ancien aéroport d'Anfa. C'est la plus grande opération de renouvellement urbain au Maroc. D'une superficie d'environ 350 hectares, ce nouveau pôle devrait privilégier les espaces verts et respecter un équilibre entre les zones d'affaires et d'habitat.

Les villes nouvelles

La création de villes nouvelles et l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation sont l'une des actions majeures de la politique urbaine de l'État. Deux villes nouvelles sont en chantier: Tamansourt dans la périphérie de Marrakech (1 200 hectares, 300 000 habitants) et Tamesna dans la périphérie de Rabat (840 hectares, 250 000 habitants). D'autres, à proximité de pôles urbains majeurs, sont à l'étude: Lakhayta dans la région de Casablanca (1 500 hectares); Chrafate dans la région de Tanger (1 050 hectares). Parallèlement à cette politique des villes nouvelles, des programmes ambitieux de lutte contre l'habitat insalubre, de production de logements sociaux et de mise à niveau urbaine profitent principalement aux villes petites et moyennes.

Le plan Azur

Stratégie d'aménagement touristique lancée par le Maroc pour attirer 10 millions de touristes à l'horizon 2010, le plan Azur prévoit la

réalisation de six stations balnéaires: Mediterraïnia Saïdia à proximité d'Oujda, Mazagan Beach Resort au sud d'El Jadida, Port Lixus dans la région de Larache, Mogador Essaouira, Argana Bay près de Taghazout et Plage blanche à 40 kilomètres de Guelmim.

Il ressort de ce panorama que les villes marocaines s'ouvrent progressivement aux flux financiers étrangers, en modernisant leurs structures d'accueil et en diversifiant leurs fonctions. Néanmoins, l'économie marocaine et le territoire national fonctionnent à deux vitesses. Parallèlement à l'effort considérable de modernisation et d'insertion des grandes métropoles marocaines sur la scène internationale, le poids de l'économie informelle, et par conséquent de l'occupation spontanée de l'espace, marque fortement le paysage urbain des grandes villes. Le chômage structurel a fait exploser ces dernières années le marché de l'emploi clandestin, composé essentiellement de petits métiers. Ce phénomène s'est développé en profitant de la banalisation des technologies de l'information et de communication (Internet et téléphonie mobile). La contrebande, le commerce informel et les activités de réparation liées à ces nouvelles technologies sont florissantes dans de nombreuses villes marocaines. Ainsi, cette économie moderne et hautement capitalistique se conjugue avec une « nouvelle économie informelle », qui joue le rôle de soupape pour le marché de l'emploi.

Vers un nouvel ordre territorial performant, équilibré et durable

Les chantiers de la décennie deux-mille traduisent une volonté de fonder durablement le développement du pays sur les infrastructures, en tentant de défier les contraintes physiques et de rompre avec l'ordre territorial du passé. Ces chantiers présentent notamment trois grands traits distinctifs. D'abord, le volontarisme a fait de cette décennie une période de changement d'échelles en matière d'infrastructures; ensuite, les grands projets ont permis l'émergence d'un nouveau mode de management; enfin, ils ont visé un équilibre entre les exigences de la compétitivité et celles de l'intégration sociale et territoriale.

Aujourd'hui, les résultats attestent de la pertinence de ces choix et augurent d'une nouvelle étape dans la consolidation et le développement du pays et de ses territoires. Les infrastructures sont un levier de développement et de répartition équitable des richesses entre les régions, entre ville et campagne et au sein des villes, ce n'est plus à démontrer. Néanmoins, le chemin demeure encore long et l'engagement doit être continu pour atteindre le développement global et durable du pays.

Projets d'aménagement touristiques



Royaume du Maroc, ministère de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme, de l'Habitat et de l'Environnement, Direction de l'aménagement du territoire.



Archives personnelles

Interview

André Azoulay est conseiller de Sa Majesté le Roi du Maroc depuis 1991, d'abord auprès de feu Sa Majesté le Roi Hassan II, puis de Sa Majesté le Roi Mohammed VI. Il avait précédemment occupé d'importantes fonctions au sein de la direction générale du groupe Paribas à Paris (de 1968 à 1990).
Après du Souverain, il a notamment contribué au programme de réformes économiques et financières du Maroc et participé au suivi du processus de paix au Moyen-Orient.
Membre du Groupe de haut niveau des Nations-Unies pour l'Alliance des civilisations, André Azoulay est président de la fondation euroméditerranéenne Anna Lindh depuis 2008. Il est également membre du comité stratégique du Conseil culturel de l'union pour la Méditerranée et président délégué de la Fondation des trois cultures et des trois religions à Séville.
Par ailleurs, André Azoulay est commandeur de l'ordre du Trône (Maroc) et commandeur de l'ordre de la Légion d'honneur (France).

L'âme des villes, vecteur du développement touristique du littoral

Les Cahiers – Monsieur le conseiller, pourriez-vous développer les grands principes de valorisation du littoral marocain ?

André Azoulay – Il faut partir d'un premier postulat : le Maroc est un pays ouvert sur la mer avec 3 000 kilomètres de côte sur l'Atlantique et plusieurs centaines sur la Méditerranée, ce qui représente à la fois un atout exceptionnel et une très lourde responsabilité. Je crois que le Maroc, si nous regardons ses actions pour assumer ce double attribut, et notamment ce qui a été fait sur le littoral marin méditerranéen, est plutôt un bon élève. Depuis le milieu des années quatre-vingt, il y a une accélération du développement touristique sur l'ensemble du Maroc, avec une visibilité stratégique sur le long terme, une cohérence des projets et une définition rigoureuse des objectifs fixés. Ce développement se fait avec les garde-fous nécessaires pour résoudre cette équation, à savoir avancer sans pour autant compromettre l'écologie de notre patrimoine marin, et sans perdre l'âme des villes côtières historiques, qui pourraient souffrir du legs de l'histoire sur nos rivages. Il s'agit d'un pari difficile, réussi à différents degrés selon les projets. Je crois cependant que, globalement, nous avons pu, au cours des dernières années, apporter la bonne réponse à cette double exigence : créer de la richesse sur nos rivages tout en préservant le patrimoine, les acquis historiques, les équilibres urbains et la facture architecturale.

L. C. – Le plan Azur a défini plusieurs sites de développement touristique balnéaire, mais nous constatons que l'avancée de ces projets n'est pas uniforme. Quel est votre sentiment concernant sa mise en œuvre et quel est son degré de réalisation ?

A. A. – Le plan Azur a permis de planifier dans le temps le développement du littoral de manière cohérente dans ses équilibres et complémentaire dans la définition de chacun de ses projets. Nous avons à la fois une approche stratégique, qualitative et quantitative. Je crois que les acquis, à mi-étape, sont substantiels. Il y a eu un encadrement sur le plan du développement de l'espace, et une spécialisation dans le profil de chacune des stations. Sans le plan Azur, nous aurions pu assister à une sorte d'anarchie, avec des stations visant les mêmes marchés en offrant des produits similaires, ce qui aurait compromis la faisabilité économique

de l'ensemble. Bien sûr, il existe des décalages dans le degré d'avancement des différentes stations balnéaires, souvent dus à la conjoncture. Je ne crois pas qu'il faille lire comme un dogme les calendriers fixés sur le long terme. Il s'agit d'un plan prévu aujourd'hui sur dix ans, demain peut-être sur vingt ou trente ; ce qui m'importe, c'est que nous ne perdions pas le sens du projet.

L. C. – Le tourisme international pouvant être menacé par une conjoncture économique ou politique difficile, existe-t-il une vision de complémentarité en termes de produits et d'accueil pour assurer un équilibre entre un tourisme international et un tourisme national ?

A. A. – Nous sommes dans une économie ouverte et nous sommes conscients des risques que nous prenons quand nous développons l'industrie touristique en en faisant une priorité nationale. Nous savons qu'elle dépend d'aléas conjoncturels ; il faut donc que nous trouvions la bonne formule qui permette de les maîtriser autant que possible. Le Maroc est un pays dont la première qualité est sa richesse historique et humaine, sa diversité culturelle, et un projet de société riche par sa profondeur et son identité. Les touristes étrangers sont attachés à cette diversité. Il serait donc aberrant de nous priver de ce métissage et de ce levier d'ouverture de nos espaces touristiques.

L. C. – Quelles sont les mesures d'accompagnement en termes d'équipement, d'artisanat, et surtout, de développement culturel et artistique, en corrélation avec ce que vous appelez l'âme du pays ?

A. A. – De ce point de vue, je crois que l'exemple d'Essaouira-Mogador est absolument unique. Essaouira a une très longue histoire : elle était d'abord le comptoir phénicien le plus avancé sur l'Atlantique, et a ensuite connu des heures de gloire aux XVIII^e et XIX^e siècles. Elle fut le principal port de la côte occidentale africaine, et, de fait, presque la capitale du Maroc dans la seconde moitié du XVIII^e siècle. Mais la ville a connu ensuite un déclin qui s'est accentué, notamment entre les années soixante et quatre-vingt-dix, et cette belle histoire a failli basculer dans la nostalgie et la « référence » historique. Certains d'entre nous, originaires de la ville, ont pensé qu'il fallait redonner toutes ses chances à Essaouira.

En 1991, j'ai créé l'Association pour la promotion et la sauvegarde d'Essaouira-Mogador, et nous nous sommes fixé, à ce moment-là, un certain nombre de postulats autour desquels articuler les stratégies de renaissance de la ville. Le premier était celui du développement durable. Nous ne voulions plus être exposés aux mêmes risques que lors des décennies du déclin de la ville. La situation dans les années soixante-dix était tellement dramatique que Georges Lapassade, très grand philosophe et sociologue français, amoureux de la cité, avait écrit à l'entrée de la ville : «Essaouira, ville à vendre». Nous avons décidé d'agir avec ce que nous contrôlions, dans une vision de durabilité. L'Histoire est glorieuse et riche, et chaque vieille pierre à Essaouira a une grande épopée à nous conter. Nous avons donc voulu protéger le patrimoine et ses valeurs, et en faire un vecteur de développement. Ces valeurs sont celles dont a besoin le monde d'aujourd'hui : altérité et témoignage au-delà de tous les possibles, quand il s'agit de faire se rencontrer et s'épanouir ensemble toutes les religions, les civilisations, les histoires et les identités. La culture d'Essaouira incarne la force de cette diversité, en y ajoutant le patrimoine oral et ses acquis. Aujourd'hui, ce n'est pas un luxe d'avoir un espace envoyant à chacun d'entre nous les signaux de la rencontre plutôt que du rejet, de la synthèse plutôt que de la fracture, et de l'altérité plutôt que de la confrontation. C'est cela l'identité d'Essaouira.

» *Considérer la culture
comme un vecteur
de création de richesses.* «

Le second postulat reposait sur l'idée que la culture n'est pas simplement un moment d'émotion partagé autour d'une œuvre plastique, d'une création musicale ou d'un très beau film. À Essaouira, nous avons aussi considéré la culture comme un vecteur de création de richesses. Il a ainsi été décidé de donner priorité à la musique par la création d'un festival de musiques gnawa, jazz et musiques du monde. À l'époque, les gens étaient plutôt sceptiques sur la possibilité de faire jouer les Gnawas, anciens esclaves, avec les plus grands musiciens de jazz dans le cadre d'un festival. Le pari a été pris. Le succès de ce festival a été tel que les gens ont assimilé Essaouira aux Gnawas. Même si cela est quelque peu démesuré, il s'agit d'un levier exceptionnel.

Nous avons ensuite créé le Printemps musical des alizés, festival de musique de chambre et d'art lyrique. Ce festival est devenu l'un des plus grands rendez-vous pour tous les mélomanes du bassin méditerranéen. Nous organisons maintenant sept grands festivals de musique par an, parmi lesquels le festival des Andalousies atlantiques. C'est le seul espace où se produisent sur la même scène des poètes et des musiciens juifs et musulmans qui reprennent les œuvres de leurs aînés écrites ensemble. Nous avons notamment le *Matrouz*, qui veut dire broderie, avec un grand nombre de poèmes et de chants comprenant un vers en arabe et un vers en hébreu. Cela est très rare dans le contexte géopolitique actuel.

Le festival des Gnawas, attirant des milliers de visiteurs à Essaouira, illustre que la culture peut être un vecteur de développement.





Malgré l'affluence des festivals, Essaouira n'a rien perdu de son cachet ni de son âme.

L. C. – Comment peut-on accueillir tant de visiteurs sans nuire à la qualité et à la tranquillité des lieux ?

A. A. – Lorsque nous avons lancé cette stratégie, il y avait six ou sept hôtels à Essaouira ; il y en a aujourd'hui 227. Cependant, la ville n'a rien perdu de son cachet, de son esprit, de son âme. Je crois que nous avons été bien inspirés en faisant de la culture et du patrimoine un vecteur de développement de qualité. Tout a commencé en 1992, lorsque Sa Majesté le Prince héritier est venu à Essaouira pour célébrer le quarantième anniversaire de la Palme d'or du film *Othello*, qu'Orson Welles avait tourné à Essaouira. Je ne me souviens pas d'un événement qui ait eu une retombée de cette ampleur, notamment dans la presse internationale. Ce fut une manifestation magnifique, et presque vingt ans après, nous continuons dans cette voie. Sa Majesté le Roi, dans le plan Azur, a également choisi Essaouira-Mogador pour un magnifique projet que nous prenons soin d'intégrer dans le paysage.

L. C. – Vous avez évoqué dans vos écrits l'histoire de la planification de la ville. Pourriez-vous développer la genèse du développement urbain d'Essaouira-Mogador ?

A. A. – Il s'agit d'un point important que nous n'avons pas le droit d'ignorer. Le Roi, dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle, a mis en place une charte urbaine, dessinant la médina et définissant les couleurs, les hauteurs, la logique de circulation de la ville, rappelant d'ailleurs beau-

coup celle de New York. Nous nous sommes inscrits dans la lignée de cet héritage et de cette richesse.

L. C. – Ne pensez-vous pas que tous ces succès, ainsi que le développement de l'aéroport et de l'autoroute, attirent beaucoup plus de visiteurs que la cité ne peut effectivement en accueillir ?

A. A. – Non, l'une des fragilités de la ville était son enclavement. Nous sommes donc lucides, nous ne pouvons pas à la fois vouloir aller de l'avant et rester une presqu'île inaccessible. L'ouverture de l'aéroport il y a quelques années ne constitue ni un luxe ni un risque. Il s'agit d'un atout, d'une performance et d'une victoire. Par ailleurs, Marrakech sera bientôt à une heure d'Essaouira par la liaison autoroutière, valorisant la complémentarité de développement des deux villes : Essaouira représente l'espace balnéaire de Marrakech, et Marrakech le continent pour Essaouira. Je crois qu'il s'agit vraiment d'un atout et non pas d'un risque.

Propos recueillis par
Victor Said
et Pauline Zeiger

Une armature commerciale en pleine évolution

Kawtar Tazi⁽¹⁾
Ministère du Commerce,
de l'Industrie et des
Nouvelles Technologies



Le commerce traditionnel participe à l'animation urbaine des centres-ville.

Pays de tradition commerçante, le Maroc a toujours défendu et encouragé l'initiative privée. Il est resté ouvert à toute forme de commerce et de distribution capable d'enrichir l'offre commerciale, de dynamiser le marché et de répondre à l'évolution des besoins et des attentes des consommateurs.

Les nouvelles formes de consommation influent sur l'armature commerciale

Durant la dernière décennie, sous les effets conjugués de l'élévation du niveau de vie et de la mutation des comportements d'achat, le paysage urbain, notamment dans les grandes villes, a connu l'émergence du commerce en réseau avec l'implantation de grandes surfaces alimentaires ou spécialisées et le développement des franchises. Depuis le milieu des années 1990, le rythme moyen annuel de croissance des réseaux commerciaux – que ce soit de franchises ou de grandes et moyennes surfaces – avoisine les 20 %⁽²⁾.

Ce développement de nouveaux modèles de commerce, soutenu par l'engouement des consommateurs pour la multiplicité de choix et la qualité des produits et services, a eu plusieurs effets sur le commerce dans les agglomérations urbaines, qui n'ont pas que des aspects négatifs. Le rythme de croissance du commerce en réseau a eu un impact positif sur le développement d'un nouveau commerce de proximité plus moderne, sur l'embellissement des villes et le renforcement de l'infrastructure commerciale. Ainsi, de nouvelles artères commerciales

se développent dans les grandes villes⁽³⁾ et les *kissariats* traditionnelles cèdent la place à des centres commerciaux de nouvelle génération alliant divertissement, distraction et confort d'achat⁽⁴⁾. Toutefois, à l'image de ce qu'ont connu d'autres pays dans lesquels le commerce indépendant était bien représenté, la grande distribution, en créant de nouveaux pôles d'attractivité commerciale, commence à impacter négativement le commerce traditionnel. Cette tendance est d'autant plus préoccupante que les grands de la distribution alimentaire intègrent dans leur *business model* le développement d'autres formes de commerces, comme les surfaces spécialisées, les galeries et les centres commerciaux limitrophes⁽⁵⁾, augmentant ainsi leur attractivité aux dépens des commerces traditionnels. Par ailleurs, les nouvelles formes de consommation et de distribution ne sont pas les seules

(1) Kawtar Tazi est chef de la division des Études et des interventions commerciales.

(2) Les GMS (hypermarchés et supermarchés opérant en réseau) ont vu leur nombre passer de 10 en 2002, à 96 en 2009. Le commerce en réseau compte actuellement plus de 404 enseignes, alors qu'elles ne dépassaient pas 93 en 2002.

(3) Par exemple : avenue Fal Ould Oumeir à Rabat; boulevard Al Massira Al Khadra, boulevard d'Anfa, rue Ain Harrouda à Casablanca; et boulevard Mohammed V à Marrakech.

(4) Par exemple : Mega Mall à Rabat; Morocco Mall, O'Gallery, Ghandi Mall à Casablanca; Marrakech Plaza, etc.

(5) La superficie occupée par l'immobilier commercial de nouvelle génération est estimée actuellement à plus de 16 hectares. Plus de 67 hectares supplémentaires sont en projet à l'horizon 2010.

à façonner le commerce dans les villes marocaines, l'extension et le renouvellement urbain y contribuent. Cela donne lieu à une densification de la population, élargissant ainsi l'aire de chalandise et augmentant la clientèle de ce type de commerce.

Ces mutations n'ont pas été accompagnées d'une politique d'urbanisme commercial permettant d'assurer un développement harmonieux des différentes composantes du secteur du commerce et de la distribution. La planification et l'affectation des espaces dédiés à ces activités, à différentes échelles – l'agglomération, la ville, le quartier ou l'îlot –, n'obéissent à aucune règle ou critère prédéfinis, à l'exception des plans d'urbanisme qui fixent la destination générale des sols et la détermination des zones commerciales. En effet, ces documents ne portent aucune indication sur la nature des commerces ni sur les critères devant orienter les implantations commerciales. De même, dans ces plans, les espaces réservés au commerce, qui doivent obéir à des logiques de proximité et d'accessibilité, ne sont pas toujours affectés avec les dimensions spatiales requises et ne prennent pas toujours en considération l'évolution des flux de déplacements, créant ainsi des problèmes de circulation et de stationnement dans les axes commerciaux de grand achalandage.

Ceci induit également des phénomènes comme le squat des espaces publics (places, rues, trottoirs) par du commerce dit « ambulant », ou l'existence de locaux de commerce non exploités à cause de la cherté de l'immobilier commercial ou de l'inexistence d'une demande de consommation nécessaire au développement de l'activité, etc.

Comment concilier le commerce traditionnel et moderne dans l'espace urbain ?

Pour pallier ces insuffisances, les départements ministériels chargés du commerce et de l'urbanisme envisagent, dans le cadre de la mise en œuvre du plan Rawaj Vision 2020, de mettre en place une nouvelle stratégie d'urbanisme commercial permettant d'assurer un équilibre dynamique entre les différentes formes de commerce et au niveau des différents bassins de vie. Il s'agit d'intégrer des critères socio-économiques d'implantation commerciale dans les différents documents d'urbanisme.

À cet effet, les deux ministères ont lancé une étude pour la définition d'un référentiel permettant d'appréhender l'offre commerciale en mesure de répondre aux besoins des consommateurs, en tenant compte de leur diversité socio-économique et de la vocation des différents quartiers et artères de la ville. Ce référen-

tiel constituera un outil d'aide à la décision mis à la disposition des opérateurs et des acteurs concernés, dans le but d'assurer une meilleure planification et organisation des espaces commerciaux et de garantir aux différents bassins de vie une offre commerciale adaptée à leurs besoins. De plus, des règlements définiront les orientations et les choix stratégiques pour la planification et l'organisation des activités de commerce dans le cadre des documents d'urbanisme et ce, dans l'objectif de veiller à une meilleure intégration de ces espaces dans leur environnement urbain et de les inscrire dans une vision de développement durable.

En parallèle, des schémas régionaux de développement du commerce et de la distribution (SRDCD) sont en cours de réalisation dans certaines régions du Royaume. Ces schémas constitueront également des outils d'aide à la décision pour tous les acteurs et identifieront des projets commerciaux structurants et prioritaires pour la région, ainsi qu'une meilleure planification de l'évolution de toutes les composantes du tissu commercial.

Comment préserver le commerce traditionnel de proximité ?

La planification de l'implantation commerciale reste insuffisante, d'autant que les impacts de sa mise en œuvre ne seront visibles qu'à moyen et long termes. Aussi, le plan Rawaj prévoit d'autres mécanismes pour préserver le commerce de proximité et l'encourager à se moderniser. Ces mécanismes visent à améliorer la compé-



Cohabitation du commerce de proximité et du commerce ambulant dans une galerie commerçante.



Les structures du commerce moderne transforment profondément le paysage urbain.

Vers un schéma de développement de l'activité commerciale de l'agglomération de Fès : une mission de préfiguration de l'IAU idF

À Fès, les souks, mais surtout la médina, sont les lieux historiques et majeurs de la fonction commerciale. Durant le Protectorat, des formes plus modernes de commerce se sont développées dans les principaux axes de la « ville nouvelle ». Plus récemment, des grandes surfaces, telles Marjane ou Metro, se sont installées, le plus souvent en périphérie de la ville. Fès n'en est qu'au démarrage de ce processus, comparé à d'autres villes marocaines comme Casablanca, Rabat, Tanger ou Marrakech, mais il est certain que cette tendance va s'amplifier dans les années à venir. Parallèlement, le commerce informel est présent partout dans la ville, traduisant les difficultés économiques et le chômage qui touchent une partie importante de la population.

Quelle stratégie adopter par rapport au développement du grand commerce dans les années à venir ?
Comment mieux prendre en compte le développement durable dans une ambition d'expansion ?
Comment valoriser le potentiel unique que représente la médina de Fès, tout en lui conservant son authenticité ?
Comment redynamiser les axes commerciaux en perte de vitesse de la ville nouvelle ?
Comment développer une offre de services adaptée aux besoins des différentes catégories de populations présentes et à venir ? Comment arriver à mieux faire cohabiter activités commerciales, artisanales, fonctions résidentielles et déplacements ? Comment maîtriser le commerce informel ?

Avec le lancement du grand programme national d'actions pour le développement et la modernisation du secteur du commerce, le plan Rawaj, et les réflexions en cours sur l'aménagement de la ville de Fès (révision du plan d'aménagement, élaboration du plan de déplacements urbains, etc.), l'Agence urbaine et de sauvegarde de Fès a souhaité engager une réflexion sur le devenir des activités commerciales, artisanales et de services, à Fès et dans son agglomération.

Répondant à l'invitation de l'Agence, l'IAU idF a effectué une mission en novembre 2009 qui a permis de cerner les problématiques locales et d'avoir un premier contact avec les acteurs et les administrations concernés par ces problématiques.

À l'issue de cette mission, l'IAU idF propose d'accompagner l'Agence urbaine dans l'élaboration d'un schéma de développement des activités commerciales, artisanales et de services. Ce document, dont la vocation première est de déterminer l'organisation spatiale de ces activités, à moyen terme et à l'échelle de l'agglomération, servira aussi de cadre de référence pour guider l'action publique dans ses interventions sur ces activités et leur environnement. Cette démarche nécessitera en préalable la mise en place d'un observatoire des activités commerciales, artisanales et de services qui capitalisera, organisera et actualisera la connaissance sur l'offre en commerces, artisanat et services, sur les grands projets d'équipements commerciaux en cours de réalisation et projetés, sur la demande des ménages et son évolution, et sur les projets d'aménagement ayant un impact sur l'activité commerciale.

Ce travail se fera dans un cadre partenarial qui associera les acteurs intervenant dans ce domaine : direction régionale du Commerce et de l'Industrie, ville, chambre de commerce et d'industrie, Centre régional d'investissement, etc.

L'Agence assurera la mise en cohérence et la traduction des orientations du schéma dans les documents d'urbanisme locaux.

tivité du commerçant à travers l'adoption d'un système de labellisation permettant d'attester de la qualité des services et des produits. Cela permet de mettre en valeur les atouts du commerce individuel et de l'initier à plus de professionnalisme par l'approche qualité. De plus, la mise en réseau et la création de centrales d'achat permettront d'augmenter la rentabilité économique et financière du commerce de proximité à travers la mutualisation des efforts et du savoir-faire.

En outre, un accompagnement spécifique est prévu pour soutenir les petites et moyennes entreprises disposant d'un « concept marocain » et souhaitant développer leurs réseaux commerciaux aux niveaux local, national ou international. Ceci, dans l'objectif de favoriser l'émergence d'opérateurs leaders nationaux. En effet, le développement de concepts marocains est un levier important de modernisation du paysage commercial urbain et de maintien du commerce de proximité.

En adoptant une démarche plus intégrée, le ministère de l'Industrie, du Commerce et des Nouvelles Technologies incite et accompagne les acteurs locaux, à travers le plan Rawaj, dans les projets visant la réhabilitation d'espaces commerciaux urbains. Ces projets doivent s'inscrire dans le cadre d'une politique d'aménagement urbain homogène et équilibrée. Cette politique prend en compte l'environnement et la vocation future de la réhabilitation et privilégie la rénovation du bâti et des infrastructures de base, la piétonisation des rues et ruelles commerciales, la création d'esplanades, de promenades, de parkings et, bien évidemment, la modernisation des locaux de commerce.

Enfin, il convient de préciser que la mise en œuvre de toutes ces actions de planification ou d'accompagnement des commerces de proximité nécessite l'adhésion de tous les acteurs au niveau de la ville, qu'ils soient acteurs de l'intérêt collectif ou opérateurs de commerce.



Commerce traditionnel et activités de service moderne se côtoient dans les médinas.

Jean-François Saigault
Pauline Zeiger
Gwenaëlle Zunino
IAU île-de-France

Retour à la Méditerranée : Tanger Med en pointe



Le complexe portuaire de Tanger Med permet de développer toute la région du Nord et participe au rééquilibrage du territoire.

Longtemps assoupiés et légués à leur histoire mouvementée, Tanger et sa région se mettent en marche, grâce à une politique volontariste nationale, pour entrer résolument dans la mondialisation du XXI^e siècle. Cette impulsion dynamise l'ouverture du Maroc sur la Méditerranée.

Une nouvelle stratégie d'équilibre économique et territorial

La volonté royale de rééquilibrer le territoire marocain en développant les provinces du Nord s'inscrit dans la stratégie de positionnement du Maroc sur l'échiquier économique mondial. Cette vision se met en œuvre par le lancement de plusieurs projets majeurs d'infrastructures et d'équipements d'envergure. Le grand projet de complexe portuaire Tanger Med est le fer de lance de cette politique.

Ainsi, après avoir fortement développé le littoral atlantique avec le port de Casablanca, le Maroc s'oriente vers la Méditerranée, carrefour d'enjeux économiques et géostratégiques mondiaux, afin de créer une impulsion nouvelle au Nord. Cette démarche s'inscrit donc dans une volonté de renforcement de l'espace méditerranéen, avec les pays des deux rives, et notamment avec l'Union européenne. Tanger Med participera, avec le projet portuaire de Nador West Med, à impulser un nouvel élan économique et territoriale. Ce rayonnement attendu, qui s'inscrit dans la dynamique des échanges mondiaux, est accompagné d'une politique de mise à niveau globale de la région du Nord qui

Le Maroc du XX^e siècle s'est développé sur sa façade atlantique. Aujourd'hui, le pays rééquilibre le développement de son territoire et s'ouvre sur la Méditerranée. Des projets portuaires et économiques d'envergure mondiale se concrétisent, comme Tanger Med et bientôt Nador West Med. Cette démarche permet de renforcer la position stratégique du Maroc, d'organiser son territoire et d'impulser une dynamique régionale.

passé notamment par son intégration dans un réseau complet d'infrastructures nationales et internationales voué à se développer. Tanger deviendra à terme une nouvelle centralité nationale, moteur du développement économique, social et urbain de toute une région.

Tanger Med dans la course mondiale des ports méditerranéens

Un tiers du commerce mondial transite en Méditerranée et l'offre portuaire s'y accroît principalement sur les rives sud. Cette tendance contribue à contrebalancer la prédominance des ports de l'Europe du Nord dans la desserte de l'*hinterland*⁽¹⁾ européen et modifie les stratégies maritimes nationales. Celle du Maroc prend un nouvel essor à travers le grand projet de Tanger Med.

L'ambition de Tanger Med est de devenir une des plus grandes plates-formes de transbordement du monde, mais aussi un grand port d'*hinterland*. Sa situation exceptionnelle permet au Maroc de bénéficier de l'explosion du transport conteneurisé, qui a reconfiguré l'armature du système portuaire mondial. En effet, l'organisation logistique moderne nécessitant l'utilisation de grands *hubs*⁽²⁾, ceux-ci se multiplient au sud de la Méditerranée.

(1) Dans le domaine du transport maritime, l'*hinterland* est l'arrière-pays continental d'un port, que ce dernier approvisionne et dont il tire les marchandises qu'il expédie.

(2) Les *hubs* sont des zones de concentration et d'éclatement des conteneurs à l'échelle d'un pays, voire d'un continent.

Un port nouvelle génération

Le port en eaux profondes de Tanger Med 1, en fonctionnement depuis 2008 et d'une superficie de 80 hectares, a une capacité de trois millions d'EVP⁽¹⁾ et est constitué de deux terminaux d'un linéaire de 1 800 mètres, avec des tirants d'eau de 16 et 18 mètres. Il est équipé de 50 portiques à roue et de 16 portiques à quai, ce qui permet de traiter en même temps 4 porte-conteneurs géants. De plus, Tanger Med 2, en cours de réalisation, portera la capacité totale du complexe portuaire à 8 millions d'EVP. Tanger Med a fait le choix d'une offre diversifiée, composée d'un terminal passager et roulier - conçu pour traiter 7 millions de passagers et 700 000 camions par an, qui permet de compléter l'offre logistique par la traversée du détroit - ; d'un terminal hydrocarbure ; et d'un terminal vrac et divers. À terme, le complexe portuaire aura une superficie de 1 000 hectares, avec 8 kilomètres de quais et 8 kilomètres de digues.

(1) Équivalent vingt-pieds : unité de mesure standard d'un conteneur permettant d'élaborer des statistiques.

La situation exceptionnelle de Tanger Med

Tanger Med est situé entre Tanger et Tétouan, au niveau du détroit de Gibraltar, en face du port d'Algésiras. Il est sur une des voies maritimes les plus fréquentées au monde, au carrefour des routes de commerce de quatre continents. Il jouit d'une position stratégique exceptionnelle pour capter une partie du trafic mondial de marchandises. Le projet est donc conçu comme une « cité portuaire », porte d'entrée du Maroc pour les activités portuaires, logistiques et industrielles.

Un projet qui s'inscrit dans une démarche globale

Le projet de Tanger Med représente une opportunité majeure pour le Maroc et lui permet de s'inscrire dans une démarche globale, associant à un important développement économique les problématiques d'aménagement du territoire et d'environnement.

Infrastructures et industrie : supports du développement de la région

Dès le départ, le développement territorial est un enjeu majeur pour Tanger Med. L'État en a fait une priorité nationale et a investi près de deux milliards d'euros pour les infrastructures d'appui permettant de relier le port au territoire. Cela se traduit par l'intégration du port aux réseaux routiers vers Casablanca, Rabat, Marrakech et Agadir, ainsi que Fès et Meknès, d'une part ; vers l'Algérie *via* Nador et Oujda par la future rocade méditerranéenne, d'autre part. Le réseau ferroviaire sera également étendu, notamment par une ligne à grande vitesse. Enfin, Tanger Med intégrera le réseau transeuropéen de transport.

Afin d'initier un développement régional de long terme, ce nouveau pôle s'articule autour d'une plate-forme portuaire et logistique, et d'une plate-forme industrielle. Pour attirer les entreprises, plusieurs structures visant à favoriser leur implantation ont été mises en place : un centre tertiaire intermodal, une zone franche industrielle et une autre logistique. Tanger Med est un véritable tremplin pour l'emploi local. À terme, il permettra la création de 28 500

emplois, qui s'ajouteront aux 120 000 emplois liés aux zones franches.

Prise en compte des dimensions environnementale et sociale

Une étude d'impact environnemental a été réalisée en amont du projet afin de l'inscrire dans une démarche de développement durable. Elle a étudié les conséquences possibles de l'ensemble portuaire sur une zone littorale fragile. La plate-forme portuaire a été conçue pour limiter son déploiement sur le littoral (sept kilomètres) et les tracés routiers et ferroviaires ont été implantés loin du littoral. Un plan de gestion environnemental, mis en place dès 2006, porte sur la sécurisation du domaine forestier et la prévention des incendies, la lutte contre l'érosion et la diversification des pratiques agropastorales. Enfin, un plan de restauration paysager de l'ensemble du site permet de mettre en valeur le patrimoine floristique et de « renaturer » le site.

Par ailleurs, l'Agence spéciale Tanger Méditerranée (TMSA) finance et réalise, en collaboration avec la Région, des programmes de développement socio-économique pour la population locale. À travers la Fondation Tanger Med pour le développement humain, elle soutient des actions locales portant sur la santé, l'éducation et la formation professionnelle.

Un système de gouvernance et des outils adaptés

Le complexe portuaire de Tanger Med nécessite un investissement global d'environ trois milliards d'euros, réparti à parts quasi égales entre les secteurs public et privé. Les activités portuaires sont orchestrées par des opérateurs mondiaux qui investissent dans les superstructures et les équipements portuaires, dans le cadre de concessions à durée déterminée. Afin d'aménager et de gérer Tanger Med, la TMSA a été créée par l'État en 2003, avec l'appui de la Fondation Hassan II. Sa première mission est d'assurer l'autorité portuaire, la deuxième est d'aménager, de gérer et de commercialiser les zones d'activités. Elle est actrice dans l'aménagement du territoire autour du projet, par la concrétisation d'un schéma d'aménagement complémentaire aux documents d'urbanisme réglementaires.

Tanger Med est un complexe portuaire, logistique et industriel de renommée mondiale. Il constitue une formidable opportunité de développement économique pour le Maroc, avec des retombées sur l'ensemble de la région du Nord. Cette cité portuaire constitue une nouvelle centralité et rééquilibre substantiellement le territorial national.

Tanger Med est situé sur une des voies maritimes les plus fréquentées au monde. Il est la porte d'entrée au Maroc des activités portuaires, logistiques et industrielles.





Vers une mobilité durable

Articulation urbanisme-transport
dans le Grand Rabat 72

Rabat-Salé :
le tramway pilote du Maroc 74

Trame urbaine de Casablanca
et mobilité durable 76

Mobilité et urbanité :
les défis du PDU de Casablanca 78

Le Maroc face au défi logistique 80

Articulation urbanisme-transport dans le Grand Rabat

Mohamed Aouzai⁽¹⁾
Gouverneur
Directeur de l'Agence
urbaine de Casablanca



Le futur tramway permettra de relier les pôles majeurs de Rabat et Salé et renforcera l'armature urbaine existante.

La conurbation de Rabat-Salé-Témara (RST) se trouve sur un important carrefour du transit national. C'est un passage obligé pour la majorité du trafic nord-sud et est-ouest. Son réseau de voirie est relié au réseau national par les autoroutes de Casablanca et de Tanger via Kénitra-Larache, ainsi que par l'autoroute de Mekhès-Fès et la route des Zaïers. La route côtière mène vers les mêmes directions. Cette ossature principale est dotée d'une rocade urbaine qui part de l'autoroute et traverse ou contourne les villes de Témara, Rabat et Salé, puis rejoint à nouveau les autoroutes de Fès et de Tanger. La toile de fond est complétée par quelques artères principales reliant la commune de Hassain à Salé, les communes de Youssoufia, Agdal-Riad, et Yacoub El Mansour à Rabat, puis Témara.

Des flux qui convergent vers le cœur de l'agglomération

La dynamique urbaine demeure très localisée sur Rabat, sans pour autant répondre aux aspirations et aux attentes des acteurs et des citoyens en matière de structuration de l'espace et de création d'emplois. Le développement urbain est généralement pensé et réalisé indépendamment des grandes infrastructures routières et de transports en commun. Les déplacements d'un point à un autre de la conurbation se font par des passages quasi obligés (les carrefours du Kamra, Ibn Sina, Assouak Salam, Losko et les deux ponts à l'entrée de Salé). De même, l'articulation et la liaison entre

L'agglomération de Rabat-Salé-Témara met en place une politique de transport en cohérence avec son développement urbain et économique.

Elle comporte plusieurs objectifs : relier les pôles existants à conforter avec les pôles urbains à créer, planifier les infrastructures routières et le réseau de transports en commun en fonction des projets urbains, et améliorer la qualité urbaine autour des axes de transport et des gares.

les différents quartiers longeant le littoral et les nouveaux pôles de services et d'emplois (Hay Riad, Agdal...) font nettement défaut.

L'exigence d'adaptation des transports à la dynamique urbaine

Les problématiques d'articulation entre urbanisme et transports sont multiples. L'avènement de la périurbanisation et l'apparition de nouveaux enjeux dans la périphérie ont transformé les rapports au sein de la conurbation RST.

La nouvelle organisation des espaces de production, la délocalisation des activités industrielles et l'apparition d'activités de services ont conduit à de nouvelles pratiques du territoire, parfois en contradiction avec les objectifs d'un développement urbain durable.

L'étalement peu homogène de l'urbanisation sur le territoire a entraîné une perte de cohérence au niveau des infrastructures de liaison et des synergies et complémentarités programmatiques. La constitution de pôles hétérogènes inadaptés à la mobilité collective nécessite donc des points de connexion majeurs du réseau de transports urbains. Dès lors, la requalification des axes de transports en commun en site propre comme armature du développement de l'agglomération devient nécessaire. Elle constituera une structure autour de laquelle s'implanteront les grands équipements, les nouveaux pôles d'emplois et les pôles urbains structurants. Elle permettra de

(1) Ancien directeur de l'Agence urbaine de Rabat-Salé.

réduire la sous-densification et la grande dispersion des sites tertiaires qui entravent la performance des futures lignes fortes de transports en commun.

Une enquête sur les flux origine/destination a démontré que la majorité des déplacements se fait à l'intérieur de chacune des trois villes. À Témara, Salé et Rabat, ils sont respectivement de 58 %, 60 % et 91 %. On constate également que la principale destination dans l'agglomération est le centre de Rabat : 30 % des trajets de Témara et 35 % de ceux de Salé se font à destination d'Agdal Hay Ryad et de l'arrondissement de Hassan. À Rabat, 40 % des déplacements se font vers le centre-ville et 24 % vers la zone industrielle de Youssoufia.

Le lancement d'un plan de déplacements urbains

Afin de planifier l'évolution du système de transports dans son ensemble et de l'articuler avec le développement urbain et économique de l'agglomération, les autorités locales ont lancé une étude pour la réalisation d'un plan de déplacements urbains (PDU). Il vise à rediriger les flux de circulation entre les villes en tenant compte des nouveaux pôles de développement. Il doit permettre de remédier aux problèmes de circulation et de stationnement à l'intérieur des villes. Le PDU doit également apporter des solutions aux déplacements des piétons et réorganiser l'armature des transports en commun grâce à une meilleure implantation des gares routières et des relais.

La volonté est d'instaurer une politique de déplacements équitable offrant une complémentarité entre les différents modes de transport. Une stratégie d'«urbanisme de corridors» peut être développée, présentant une structure urbaine dense le long des lignes fortes de transports et des centres d'échanges majeurs. L'articulation des tramways, des bus et des trains permettrait de limiter la congestion de la circulation et l'étalement urbain.

Le renforcement des transports en commun

Les objectifs de ce PDU se traduisent déjà par de nombreux projets. Ainsi, les transports en commun seront renforcés par les deux premières lignes du tramway⁽²⁾ de l'agglomération de RST, actuellement en travaux pour une mise en service fin 2010. Un nouveau pont, Moulay El Hassan, est également en cours de réalisation ; franchissant le Bouregreg, il est destiné à accueillir, en plus du tramway, des modes doux (vélos, piétons).

Un nouveau service de transport public collectif a été mis en place. Début 2009, la wilaya, avec l'accord des communes, a délégué la ges-

tion du réseau de bus dans les préfectures de Rabat, Salé et Skhirat-Témara à un groupement d'opérateurs franco-marocains. L'objectif est de proposer une offre complémentaire à celle du tramway et d'améliorer les conditions de transport. Cette démarche se traduit par la mise en place d'un réseau cohérent composé de 40 lignes, d'une organisation du réseau structurée autour de 6 lignes de bus à haut niveau de service, par l'aménagement de sites propres et par le renouvellement du matériel.

La mobilité, vecteur et catalyseur de développement

La desserte du sud-ouest et de l'est de la conurbation est un enjeu majeur. Elle permettra d'améliorer l'équilibre population-emploi, notamment par la liaison avec la zone de logistique identifiée dans le Sofa⁽³⁾ entre Tamesna, Aïn Attig, la zone industrielle de Témara et la technopolis de Salé.

Ainsi, une rocade autoroutière de 37 kilomètres contournera l'agglomération de RST et desservira le sud-ouest de la conurbation. Elle offrira d'importantes potentialités de développement. Cette offre autoroutière devra s'accompagner d'une viabilisation de la desserte en transports en commun.

La restructuration du réseau ferré constitue un axe majeur de la politique de transport de Rabat-Salé. Elle s'intègre dans la stratégie nationale et bénéficiera de la future ligne à grande vitesse (LGV) entre Tanger et Casablanca. Des études sur le tracé et sur une gare pouvant accueillir les TGV sont en cours.

À l'échelle de l'agglomération, la politique de transports en commun lourds comprend plusieurs projets d'envergure : un réseau express régional sera mis en place, deux gares seront créées, trois rénovées ou restructurées, et le service urbain sera renforcé. Le doublement des voies et la création de nouvelles gares entre Rabat et Salé sont aussi envisagés. Enfin, des aménagements urbains autour des gares et des voies ferrées sont étudiés afin de réduire les coupures urbaines.

L'agglomération de Rabat-Salé-Témara a mis en place une politique de transport en adéquation avec ses ambitions de développement urbain et économique. Ce choix lui permet d'anticiper les problèmes de circulation et de congestion, de modifier les pratiques des habitants vis-à-vis de la voiture et ainsi, de devenir une métropole plus durable.

(2) Voir dans ce numéro des Cahiers, BOUTALEB Loubna, «Rabat-Salé : le tramway pilote du Maroc», p. 74.

(3) Schéma d'organisation fonctionnelle et d'aménagement.

Quelques données de base

- Part modale des transports en commun : de l'ordre de 15 %, dont 12 % pour les bus et 3 % pour les grands taxis.
- Taux de motorisation des ménages : 37 %.
- Période de pointe : entre 7 h et 9 h le matin. Dans cette plage horaire, 74 % des déplacements ont un motif domicile-travail.
- Multimodalité : le nombre de voyageurs descendant des trains et prenant les transports en commun est très faible, de l'ordre de 10 % à 15 %.
- Marche à pied : 66 % des déplacements.



La modernisation de la gare de Rabat s'inscrit dans la politique de transport de l'agglomération, en accord avec ses ambitions de développement urbain et économique.



Le chantier du tramway avance pour assurer l'intermodalité avec la gare centrale de Rabat.

Rabat-Salé : le tramway pilote du Maroc

Loubna Boutaleb⁽¹⁾
Société du tramway
de Rabat-Salé



Chakib Ouazzani/Inra - S d'insertion: conception Ilex

La pression accrue sur les transports sera allégée par l'arrivée du tramway renforçant les liens entre Rabat et Salé.

Depuis 2007, l'agglomération de Rabat-Salé s'est lancée dans la réalisation du premier tramway moderne du Royaume, en phase avec la volonté du pays de s'inscrire dans un processus de développement et de mobilité durables. Ce nouveau mode de transport structurant reliera les deux rives du fleuve Bouregreg; il sera mis en service fin 2010.

Le contexte de mise en œuvre du projet

La région de Rabat-Salé-Zemmour-Zaër est particulièrement urbanisée, avec plus de 2,5 millions d'habitants, pour une densité moyenne de 207 hab/km². Les deux villes de Rabat et Salé concentrent respectivement 26 % et 35 % de sa population. La principale vocation de Rabat, capitale du Royaume, est sa fonction administrative, qui contribue activement à son rayonnement. L'enseignement universitaire, la recherche, les centres hospitaliers, les activités commerciales, touristiques et de loisirs connaissent un véritable essor. La ville de Salé a une fonction plutôt industrielle et résidentielle pour une majorité de personnes travaillant à Rabat. Ces deux villes sont unies par le même destin économique, mais séparées par un obstacle géographique difficilement franchissable, l'estuaire du fleuve Bouregreg.

L'ampleur du développement urbain de l'agglomération de Rabat-Salé depuis dix ans s'est traduit par une pression accrue sur les transports. La situation devient inquiétante : densification et congestion de la circulation, perte de parts de marché par les transports en commun.

La région capitale, fortement urbanisée et en développement croissant, subit une crise des transports qui impacte la mobilité de ses habitants. À l'occasion du lancement du projet structurant de l'aménagement de la vallée du Bouregreg, la mise en place du premier réseau de tramway du Royaume s'est imposée. L'objectif est double : assurer une mobilité durable entre les deux rives de Rabat et Salé, et accompagner le projet par une valorisation urbaine.

Une congestion importante du trafic est observée, particulièrement sur les ponts de franchissement du fleuve Bouregreg, véritables points noirs routiers. La circulation est devenue problématique pour les citoyens et freine le développement économique de la région.

Pour répondre à ces enjeux, les travaux de réalisation du tramway et du nouveau pont Moulay El Hassan qui lui est dédié ont été lancés en décembre 2007 par Sa Majesté le Roi Mohammed VI. Cette démarche s'inscrit dans le projet d'aménagement de la vallée du Bouregreg, composante indissociable du grand dessein visant à hisser la capitale et l'ensemble de l'agglomération au niveau des métropoles internationales.

Une organisation institutionnelle et opérationnelle dédiée

En 2006, les communes de Rabat et de Salé ont mandaté l'Agence pour l'aménagement de la vallée du Bouregreg afin de démarrer la réalisation du projet. En 2009, une société anonyme, la Société du tramway de Rabat-Salé (STRS) a été créée avec pour objectif d'assurer une bonne gouvernance du projet, de mieux gérer son financement et de faire intervenir les pouvoirs publics compétents dans le transport urbain. La STRS est chargée de la conception, de la réalisation, du financement et de l'exploitation,

(1) Loubna Boutaleb est directrice générale déléguée de la Société du tramway de Rabat-Salé, filiale de l'Agence pour l'aménagement de la vallée du Bouregreg.

directe ou indirecte, du tramway, à court terme sur le territoire des communes de Rabat et Salé et à long terme sur le territoire des autres communes de l'agglomération.

Plus de la moitié de l'investissement de la première tranche a été financée grâce aux fonds propres de l'Agence pour l'aménagement de la vallée du Bouregreg. Des bailleurs de fonds internationaux, dont l'Agence française de développement, la Banque européenne d'investissement et le gouvernement français ont également participé au financement.

Un maillage de cinq lignes à long terme

Le premier réseau de tramway, constitué de deux lignes d'une longueur de près de 20 kilomètres et de 31 stations, sera réalisé afin de relier les villes, desservir les principaux équipements structurants et les quartiers de Rabat et Salé. Il correspond aux besoins de déplacements les plus importants et dessert les secteurs les plus densément peuplés.

La ligne 1, dite ligne structurante du réseau, relie les pôles émetteurs/attracteurs majeurs de l'agglomération. La ligne 2 répond à la forte demande de traversée du Bouregreg (en doublant le service offert par la ligne 1) et dessert aussi les quartiers denses.

Le tramway, qui entrera en service à l'échelle intercommunale en 2010, couvrira à moyen et long terme les territoires d'autres communes de l'agglomération et comptera cinq lignes. Une première extension du réseau, côté Rabat, est programmée à l'échéance 2012.

Le centre de maintenance et d'exploitation du réseau est situé au terminus de la ligne 1 à Salé et s'étend sur 7,5 hectares.

Des objectifs ambitieux pour une meilleure mobilité

L'objectif premier du tramway est de servir les usagers : réduire les temps de transport et améliorer le confort et la régularité du service.

La fréquentation du tramway de Rabat-Salé est estimée à environ 60 millions de voyageurs par an, dès sa mise en service ; les véhicules ont été dimensionnés en fonction de ces prévisions. Le tramway est le seul transport en commun adapté pour répondre aux problèmes actuels de saturation du trafic routier de Rabat-Salé. Il permet d'accroître la capacité de transport, d'améliorer la fréquence de desserte, la rapidité et la régularité des déplacements.

Le tracé du réseau a été étudié de manière à desservir les grands équipements de l'agglomération tels que les hôpitaux, les facultés, les centres commerciaux, les pôles administratifs, ainsi que les gares ferroviaires et routières. Au final, environ 110 sites majeurs seront desservis.

Il est prévu que 80 % des futurs utilisateurs

soient les usagers actuels des bus, des taxis ou les personnes qui pratiquent la marche à pied. Un important report modal des usagers de la voiture particulière est attendu. Pour cela, trois parkings relais seront réalisés, au terminus, offrant des services intégrés de stationnement et de déplacement.

Cette dynamique autour du projet structurant du tramway s'est accompagnée d'une réflexion des institutions publiques sur l'intermodalité des moyens de transport. Elle a donné naissance à une restructuration des réseaux de bus et de voirie à l'échelle de l'agglomération. On observe d'ores et déjà une requalification de certaines avenues autour du tracé afin de réorienter les véhicules vers les grands axes et de soulager les centres-ville.

Une valorisation urbaine en marche

Par sa configuration, le réseau du tramway participera à la restructuration des deux villes, notamment en protégeant les zones centrales de plus en plus polluées par la circulation automobile. Ce projet s'accompagne d'une revalorisation des quartiers traversés qui ont le plus souffert pendant la période des travaux, mais qui bénéficieront d'un réaménagement urbain. Ainsi, plusieurs avenues ou places importantes des deux villes seront réaménagées afin de les désengorger. Le meilleur exemple est la transformation de la place Al Joulane à Rabat, désormais espace d'échanges entre les deux lignes. Libérée d'une trop forte pression automobile, elle privilégiera les piétons et le tramway, dans une ambiance « rafraîchie » par des espaces dégagés et plantés.

Une dynamique d'attractivité et de valorisation foncière est donc enclenchée le long du tracé, notamment avec le développement de projets multifonctionnels à proximité. Par ailleurs, toutes les améliorations urbaines, en termes de mobilité, de qualité de vie ou de revalorisation des quartiers, profiteront à l'activité touristique de l'agglomération, déjà en plein essor.

Le tramway : investissement et qualité de service

- L'investissement de la première tranche de tramway est de 3,8 milliards de dirhams.
- Prêt d'aide lié au financement du matériel roulant auprès du fournisseur Alstom.
- D'une longueur de 65 mètres, le tramway est constitué de rames doubles couplées, ayant une capacité de transport de 560 passagers par véhicule.
- Fréquentation prévue : 180 000 voyageurs par jour dès sa mise en service.
- La fréquence de desserte est de huit minutes et quatre minutes pour la traversée du fleuve Bouregreg.
- Sa vitesse commerciale moyenne est de 20 km/h.

Autour du tracé du tramway, certaines avenues seront requalifiées afin de soulager les centres-ville. Place Al Joulane, face à la cathédrale de Rabat.



Trame urbaine de Casablanca et mobilité durable

Pierre Mayet⁽¹⁾
Président d'URBA 2000



La trame urbaine est un atout majeur de Casablanca. Elle doit permettre le développement des transports et de l'agglomération tout en préservant sa qualité.

Les urbanistes du XX^e siècle ont dessiné la ville de leurs rêves... et ont donné naissance à Casablanca. L'image que reflète le cœur de Casablanca, celle de la ville blanche avec ses avenues et boulevards ornés de magnifiques plantations d'alignement, incarne l'héritage et le patrimoine de la métropole en devenant, composante essentielle de son identité et de son attractivité.

La qualité de la trame urbaine contribue à l'image de Casablanca

Des efforts de gestion sont menés pour assurer la maintenance et le développement de ce patrimoine. Les projets d'urbanisme déclinent la valeur de cette trame urbaine en associant les fonctions et la multiplicité des usages : espaces publics et voirie dotée de plantations d'alignement, grands parcs urbains et espaces verts de parcours. Certaines réalisations récentes ou en cours risquent cependant de compromettre la qualité urbaine d'ensemble offerte par cette trame. Ainsi, la réalisation de trémies⁽²⁾ et de passages dénivelés sur certains grands carrefours urbains pour répondre à l'exclusive priorité accordée à l'automobile vient pénaliser l'aisance et la qualité des modes de déplacement doux, notamment pour les piétons. Elle dégrade aussi l'attractivité commerciale et les vitrines des magasins.

Il est donc nécessaire de hiérarchiser les priorités à accorder à la multiplicité des usages économiques et sociaux de la trame de voirie. Il s'agit de relativiser l'unique usage de la circula-

tion automobile (et du stationnement), et de répondre plus attentivement à la mobilité douce, notamment la marche, ainsi qu'aux différentes activités dépendantes de l'accessibilité et de l'animation urbaine de la rue.

La beauté des grands boulevards plantés fait la réputation de la trame urbaine de Casablanca. L'enjeu consiste à perpétuer cette image de qualité en assurant le développement urbain et des transports, ainsi que le partage de la voirie entre les différents modes de déplacement. L'auteur développe les caractéristiques de la mobilité durable et décline, dans la lignée du plan de déplacements urbains, les mesures à prendre pour une meilleure qualité de vie.

La perspective des transports en commun

Les transports urbains de Casablanca ne sont pas aujourd'hui à la hauteur des réalités et des ambitions métropolitaines. Certes, des lignes de bus sillonnent l'agglomération, mais elles sont loin de constituer un réseau cohérent. Les conditions contractuelles de la construction d'un tel réseau commencent à être explorées, selon des modalités modernes de type délégation de service public. Sur cette base, un premier réseau partiel a été mis en place – le réseau M'dina bus, avec la participation de la RATP. Un service ferroviaire de transports urbains, appelé Bidaoui, a par ailleurs été réalisé par l'Office national des chemins de fer (ONCF).

Ces initiatives récentes, stimulées par le plan de déplacements urbains (PDU), restent encore en deçà d'une prise de position irréfutable en faveur d'un dispositif de transports urbains adapté à l'échelle d'une grande métropole. Néanmoins, les travaux de mise en œuvre du tramway ont démarré sous l'impulsion de l'autorité organisatrice Casatransport, récemment

(1) Ancien directeur de l'Aménagement foncier et de l'Urbanisme, ministère de l'Équipement et du Logement en France.

(2) La trémie désigne un tunnel court permettant à une voie de circulation de passer en dessous d'une autre.

créée pour sa réalisation et son exploitation. La mise en service de la première tranche est prévue fin 2012.

Par ailleurs, une décision de première importance stratégique a été prise récemment : la réalisation du nouveau lien ferroviaire traversant le centre actuel (desservi en impasse par la gare de Casa-Port), le nouveau centre urbain du grand projet d'Anfa et la ligne actuelle au sud de l'agglomération. Ainsi, en 2014, date de mise en service, cette ligne ferroviaire pourrait être la colonne vertébrale des transports collectifs urbains lourds à l'échelle de toute la métropole, par la mise en place d'un puissant service de réseau express métropolitain. Le PDU s'appuie sur cette colonne vertébrale, autour de laquelle s'organiseront les autres lignes de transports en site propre, notamment un réseau de tramways ou de bus à haut niveau de service. La réalisation à l'échéance assignée par la plus haute autorité publique est un gage décisif de crédibilité pour l'ambition de Casablanca.

Une adaptation du renouvellement urbain à la trame urbaine préexistante

Les réalisations récentes de quartiers d'habitat social répondant aux politiques publiques de modernisation et de développement urbain (Villes sans bidonvilles et Initiative nationale pour le développement humain) correspondent bien aux qualités de densité moyenne et de mixité d'activités et d'habitat. Elles permettent une vie sociale de proximité « acceptable » en palliant à des carences en équipements. Cette densité moyenne, obtenue grâce à des formes correspondant assez bien aux modes de vie marocains, devrait permettre de limiter l'étalement urbain qui détruit de précieux espaces agricoles et établit le monopole de l'automobile pour le déplacement (enjeu déterminant de la lutte contre l'effet de serre et coût inaccessible pour l'usager). Plus généralement, le tissu urbain des zones centrales de Casablanca comporte de nombreux secteurs en friche ou mal occupés, propices au renouvellement urbain. Ses possibilités de développement peuvent bénéficier à toutes les fonctions urbaines : résidentielles, commerciales, activités de service, équipements publics et sociaux. Cependant, la trame urbaine est déjà constituée et ne peut guère être développée, sauf dans les emprises des grands projets urbains. Le concept du tout-automobile n'est plus possible aujourd'hui, l'espace public est à partager avec les transports collectifs et les modes doux.

Une vision de la mobilité urbaine durable

Dans un objectif de durabilité, la mobilité urbaine d'aujourd'hui et de demain se construit autour de trois caractéristiques :

1• Le déplacement automobile individuel s'oppose au modèle de la ville durable. Il ne peut prétendre à de nouveaux investissements ni à l'occupation de nouveaux espaces urbains.

2• Le transport collectif doit répondre aux besoins de déplacements de masse sur des distances d'échelle métropolitaine. Il soulève des enjeux de gouvernance moderne des transports urbains et d'investissements sur de nouvelles infrastructures spécialisées.

3• La mobilité douce et durable doit être fortement développée, notamment pour les échanges de proximité, mais elle est aujourd'hui négligée dans les préoccupations de gestion. Elle comprend la marche à pied, qui doit être effectuée dans les meilleures conditions, le vélo, et les engins de motorisation électrique légère, à même de répondre à l'autonomie des déplacements individuels avec un faible coût et un faible impact environnemental.

Une des clefs de la cohérence opérationnelle de cette nouvelle mobilité sera l'intermodalité permettant d'établir les continuités entre les échanges de proximité et les échanges d'échelle métropolitaine. L'information multimodale jouera un rôle essentiel car elle offre de nouveaux services de mobilités diversifiés. Les pôles d'échanges intermodaux s'organiseront à partir et autour des gares, qui deviendront des lieux majeurs de la centralité.

La grande majorité de la mobilité de la ville durable de demain s'effectuera dans l'espace public de voirie d'aujourd'hui. La compatibilité des différents usages sera l'enjeu majeur : la première condition est d'exclure les déplacements rapides, qui créent des risques pour les autres usages. Les politiques de transports de demain permettront l'accès d'un plus grand nombre de citoyens à des modes de déplacement moins coûteux et moins dommageables à la qualité de vie.

Le projet de vie urbaine du futur peut être un projet de développement humain bénéfique à tous. La ville durable ne pourra naître que si on sait en faire un projet « désirable », un projet pour tous.



Les avenues et boulevards plantés, emblématiques de la trame urbaine de Casablanca, sont à préserver.



Le partage de la trame urbaine entre les différents modes de déplacement, notamment doux, est le gage d'une mobilité durable.

Mobilité et urbanité : les défis du PDU de Casablanca

Paul-Richard Marsal⁽¹⁾
PRM consultant



Maîtrise d'œuvre : Systra, CID, Richez Associés ; perspective : InCube

La région du Grand Casablanca lie sa vision du développement urbain au système de transport. La première ligne de tramway en témoigne.

Les caractéristiques de la mobilité à Casablanca⁽¹⁾

- Taux de mobilité moyen en 2004 : 2,9 déplacements/jour/personne.
- Croissance de la mobilité entre 1975 et 2004 : 79 %. Ce taux s'explique par une participation accrue des citadines aux activités (84 % en 2004, contre 46 % en 1975).
- Mode de déplacement dominant : la marche à pied. Cette particularité est liée à une offre de transport réduite et à faible capacité.
- Variation de l'utilisation des modes de transport motorisé (1975-2004) :
 - deux roues : 4 % des déplacements (13 % en 1975) ;
 - transports collectifs urbains : 13 % des déplacements (18 % en 1975) ;
 - voitures particulières : 14,5 % des déplacements (17 % en 1975) ;
 - taxis : 15 % des déplacements contre 1 % en 1975. Cette progression est liée à la desserte insuffisante des extensions d'urbanisation par les transports publics.

(1) Ces résultats sont issus de la collecte de données réalisée pour le PDU.

Le plan de déplacements urbains (PDU) du Grand Casablanca a été engagé en février 2004 dans le contexte d'un rôle accru donné aux collectivités, notamment à la Région, par la charte régionale de 2003. Le recensement général de la population, le schéma d'organisation fonctionnelle et d'aménagement de l'aire métropolitaine centrale Casablanca-Rabat (Sofa) et l'élaboration du nouveau schéma directeur d'aménagement urbain du Grand Casablanca (Sdau) étaient, par ailleurs, engagés.

En 2004, le ministère de l'Intérieur procédait également à la fermeture de la Régie autonome des transports de Casablanca (RATC) et préparait le lancement d'un appel d'offres pour déléguer la gestion des transports collectifs.

L'urgence d'améliorer le système de transport était motivée par des éléments contextuels :

- un fort développement urbain en périphérie pour résorber l'habitat insalubre ;
- une motorisation en forte progression ;
- une insuffisance des infrastructures et des moyens de transports collectifs qui n'ont pas répondu au développement de la Région.

De fait, la Région cherchait à lier sa vision politique du développement urbain au développement du système de transport.

La saturation du réseau primaire

Les voies primaires supportent des volumes journaliers élevés (130 000 véhicules/jour) et sont saturées aux périodes de pointe. Cela s'explique notamment par l'absence de rocade et

L'élaboration du plan de déplacements urbains du Grand Casablanca a été concomitante au lancement du chantier du nouveau schéma directeur d'aménagement urbain.

Cela a permis de conjuguer la volonté de mise en place d'une mobilité durable et l'intégration des enjeux d'urbanisme et d'environnement. Les transports collectifs sont mis à l'honneur et les premières actions sont en cours de réalisation, notamment la ligne de tramway.

la rare utilisation de l'autoroute interurbaine, trop éloignée et à péage.

Le réseau principal a de nombreux points de conflits (plus de 100 carrefours critiques) où l'état des équipements d'exploitation est déficient. En outre, l'offre de stationnement sur voirie est de 41 places/hectare, niveau plus élevé que dans les métropoles européennes (25 places/hectare à Paris ou à Barcelone).

Des perspectives de développement prises en compte dans le PDU

Le PDU a élaboré des perspectives de développement urbain pour 2009 et 2019, en cohérence avec le Sdau⁽²⁾. Les grandes tendances démontrent un étalement urbain vers la seconde couronne de la Région et la mise en œuvre de projets spécifiques, tels le pôle urbain de Nouaceur, celui d'Anfa et la ville nouvelle de Zenata, qui devraient absorber une part importante de la croissance des ménages et des emplois dans l'agglomération. Ces tendances sont cohérentes avec celles retenues par le nouveau Sdau.

La croissance démographique retenue, en cohérence avec le nouveau Sdau, conduirait à une population de 4,9 millions d'habitants en 2024, en augmentation d'environ 1,5 million par rapport au dernier recensement de 2004.

(1) Paul-Richard Marsal est économiste et gérant de PRM consultant.

(2) Cette démarche s'est achevée en 2007.

Des scénarios et des orientations basés sur les perspectives de développement

Quatre scénarios ont été étudiés, à l'aide d'un modèle de planification des transports, sur la base des hypothèses de développement urbains préparées dans le cadre du PDU et cohérentes avec les perspectives du Sdau. C'est le scénario volontariste en matière de transport collectif qui a été retenu par les autorités, sur la base d'une analyse multicritères. Plusieurs grandes orientations en découlent à moyen terme. L'usage des modes de transport sera profondément modifié, en s'appuyant sur un développement sensible des transports collectifs et une prise en compte accrue des modes doux (en particulier de la marche). Le parc automobile sera sensiblement amélioré afin de modérer les émissions de polluants, et la sécurité des déplacements urbains sera accrue.

La part belle aux transports collectifs

Ces orientations tiennent compte de l'absence d'investissements importants dans le secteur des déplacements urbains depuis le schéma directeur de transport de Casablanca en 1976. Elles s'inscrivent dans une démarche pragmatique de réhabilitation qui innove avec la mise en œuvre de modes de transports collectifs de grande capacité. Pour atteindre l'objectif d'un usage accru des transports en commun, une modélisation de la demande et de l'offre a été effectuée pour l'horizon 2020. Elle a permis de dresser la structure des principaux projets de développement des transports collectifs en site propre.

La structure du réseau à terme

Le développement du réseau de voirie primaire est consécutivement limité à des aménagements de capacité pour les principales pénétrantes en périphérie (prolongement de l'autoroute urbaine en direction du sud-ouest, voie structurante de 50 mètres au sud et rocade sud-ouest) et au franchissement de carrefours importants en créant des passages dénivelés. Ces orientations générales à court terme ont été traduites dans deux études de référence. La première, sur la restructuration des transports collectifs, a eu pour objectif l'amélioration immédiate de l'exploitation du réseau en corrigeant les principaux défauts et en adoptant différents principes : non-concurrence entre les opérateurs, couverture des lignes en périphérie et desserte optimale. Pour atteindre ces objectifs et améliorer la vitesse commerciale, il a été recommandé de mettre en place 17 kilomètres de couloirs réservés au seul usage des autobus.

La seconde, sur le plan de circulation, a proposé des mesures immédiates pour améliorer

la situation. Les textes réglementaires seront repris pour être adaptés au contexte : définition de zones de trafic rapide ou de stationnement, modération du trafic des camions, règlement sur le contrôle technique des véhicules, etc. Des recommandations ont été faites en matière de construction de passages piétons sur les carrefours et sur les voies à aménager, et en matière d'aménagement de couloirs de bus et de carrefours jugés critiques. Cette étude vise également à améliorer l'accessibilité des grands générateurs de trafic (port de Casablanca et gare routière Ouled Ziane), ainsi que la sécurité. Elle définit enfin un plan d'exploitation de la voirie primaire dans l'arrondissement de Sidi Belyout.

Les actions déjà mises en œuvre

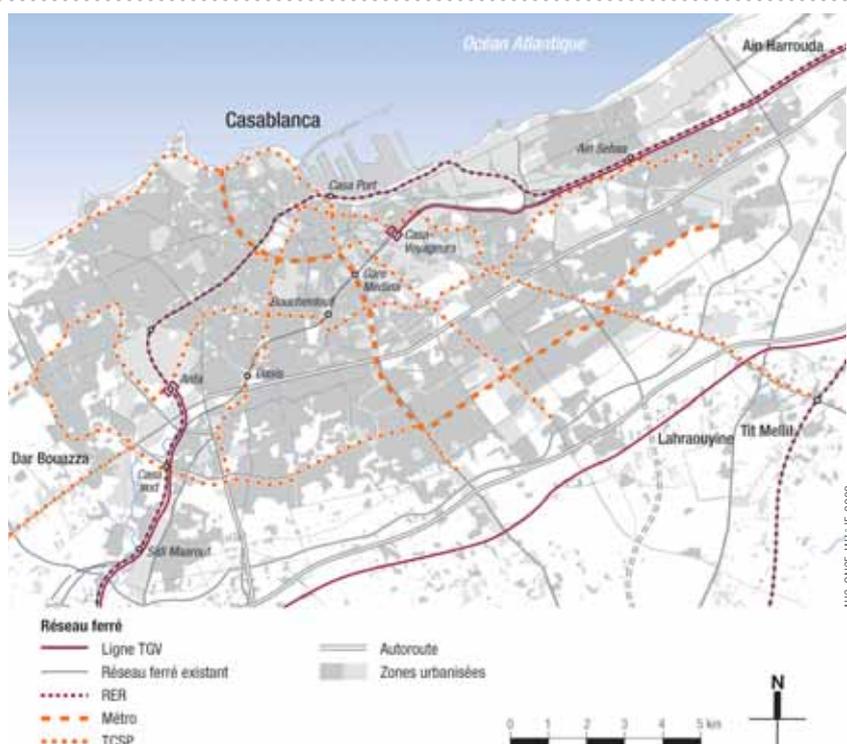
Les prestations se sont achevées en 2009, à leur réception définitive. L'autorité organisatrice des transports dans la Région a été créée et passe maintenant à la phase opérationnelle. Les propositions à court terme issues du PDU ont été financées dans le cadre du programme de mise à niveau des infrastructures de Casablanca (2,6 milliards de dirhams). Enfin, la première ligne de tramway préconisée a fait l'objet d'études d'avant-projet en 2008 et d'exécution en 2009, les travaux devant être engagés en 2010 pour une mise en service en 2012. Dans le cadre des études d'exécution en cours, un soin particulier est porté à l'insertion de la ligne dans le tissu urbain et à la rénovation des abords du corridor desservi par ce tramway.

Une croissance démesurée du parc automobile de Casablanca

Le recensement de 2004 montre que le parc automobile exploité de Casablanca comptait 335 000 véhicules (+ 273 % par rapport à 1975) et que l'équipement des ménages est lié au type d'habitat (corrélé au niveau de revenus). Il varie entre 1,4 voiture/ménage pour la catégorie d'habitat « luxe », à 0,14 voiture/ménage pour les catégories d'habitat « nouvelle médina », « précaire » ou « informel ».

Le parc de transports publics présentait moins de 1 000 autobus de 90 places, exploités par 16 concessionnaires ; 7 630 taxis urbains ; 5 238 taxis régionaux. La « valeur sociale » des coûts des déplacements effectués montre la variation des coûts en dirham/passager/km de 1 (autobus urbain) à 12 (voiture particulière).

Réseau de transport à l'horizon 2030 : cohérence du Sdau et du PDU



Le Maroc face au défi logistique

Lydia Mykolenko
IAU île-de-France



Le port de Casablanca : véritable porte d'entrée du monde dans la ville, il est un enjeu majeur du développement et de l'attractivité de la métropole économique.

L'ouverture du Maroc sur les grands flux d'échanges internationaux de marchandises, son positionnement dans l'économie mondialisée et la croissance continue de la demande de transport, aussi bien pour les flux internationaux et nationaux que pour la distribution régionale et locale, placent le Royaume face à un défi d'une ampleur nouvelle. Conscient de l'atout que représente la proximité de l'Europe, du rôle déterminant de la logistique en tant que facteur de compétitivité nationale, mais aussi des faiblesses structurelles du secteur du transport de marchandises et de la logistique, le pays a engagé plusieurs réformes et entrepris des investissements importants dans les domaines portuaire, autoroutier et ferroviaire.

Les ports, entre concurrence et complémentarité

Avec ses deux façades maritimes, le Maroc affirme une présence croissante sur la carte mondiale des grandes places portuaires. Une politique portuaire ambitieuse est menée depuis quelques années. Elle porte tant sur les ports traitant des trafics de vrac que, plus récemment, sur ceux traitant les trafics conteneurisés. La construction d'un nouveau terminal à Jorf Lasfar, le plus grand port minéralier d'Afrique, ou la réalisation, engagée en 2001, du nouveau port en eaux profondes Tanger Med⁽¹⁾, situé à 40 kilomètres à l'est de la ville en témoignent.

L'avantage concurrentiel des ports relevant

Depuis plusieurs années, le Maroc a lancé des réformes et des investissements qui visent à renforcer la compétitivité de son secteur logistique et de son positionnement portuaire. Pour accompagner ces mutations, il faudra prendre en compte leur impact urbain tant à l'échelle nationale que locale.

aujourd'hui de plus en plus de la performance des corridors de transport qui les desservent, le port de Tanger Med bénéficiera d'une desserte multimodale de son *hinterland*⁽²⁾. Le maillage d'un réseau d'autoroutes vers Casablanca et vers Tétouan est en cours de construction et le port sera surtout desservi par le réseau ferré national. Ce projet portuaire, qui accueille depuis 2007 les navires-mères de Maersk et depuis fin 2008 les super porte-conteneurs de CMA CGM, s'accompagne de la création de quatre zones d'activités intégrées. La première est, par ailleurs, une zone franche logistique de 130 hectares adossée au port et dédiée aux activités logistiques.

Tanger Med a été créé dans une perspective d'aménagement du territoire pour être un levier de développement économique, notamment pour dynamiser les régions nord du pays. Cependant, sur ce secteur très concurrentiel du trafic de conteneurs, le port de Casablanca devrait faire face et être plutôt complémentaire. Casablanca est le premier port du Maroc. Son trafic total s'est établi à 24 millions de tonnes en 2008 (26,3 MT en 2007) et son trafic de conteneurs à près de 800 000 équivalent vingt pieds⁽³⁾ (EVP) en 2008. Il s'agit là d'atouts incontournables. C'est, en effet, dans les régions métropoli-

(1) Le nouveau port pourrait, à l'horizon 2015, traiter 8 millions d'équivalent vingt pieds.

(2) L'*hinterland*, dans le domaine du transport maritime, est l'arrière-pays continental d'un port que ce dernier approvisionne ou dont il tire les marchandises qu'il expédie.

(3) Unité de mesure standard d'un conteneur permettant d'élaborer des statistiques.

taines où s'implantent les activités à forte valeur ajoutée et les fonctions de commandement, que se localisent les principaux nœuds des réseaux internationaux de marchandises et les services qui les accompagnent. Les enjeux liés au port de Casablanca sont donc stratégiques. Sa modernisation fait l'objet d'un plan à court terme (2010-2012), portant notamment sur l'amélioration des accès portuaires et sur l'augmentation de sa capacité. Il est également au centre d'un plan à moyen terme (2013-2015), portant en particulier sur le développement de l'activité conteneurs. Tanger Med a toutefois été conçu pour les navires porte-conteneurs nouvelle génération, ce qui n'est pas le cas du port historique de Casablanca. Ce dernier est confronté à deux problèmes : celui de son adaptation à la montée en puissance de la conteneurisation à grande échelle et celui de son fonctionnement en milieu urbain. Tout l'enjeu consiste à faire coexister à Casablanca les déplacements liés au transport de fret et ceux liés aux déplacements des personnes, et de résoudre la question difficile de l'aménagement de son territoire métropolitain en valorisant l'atout exceptionnel que constitue son port maritime, porte d'entrée du monde dans la ville.

Des plates-formes multimodales pour l'hinterland

Incontestablement, les ports maritimes sont devenus les principales portes d'entrée et de sortie des marchandises ; leur rôle dans la structuration des flux terrestres est désormais déterminant. De fait, l'optimisation de l'articulation des différents types de flux – depuis les grands flux internationaux et nationaux structurés par les grandes plates-formes multimodales jusqu'à la desserte des cœurs d'agglomération – et celle des interfaces entre les modes sont inhérentes à l'amélioration de l'organisation du transport de marchandises.

S'agissant des grands flux internationaux, l'enjeu principal se situe dans le développement souhaité des échanges économiques entre le Maroc et l'Union européenne (UE). La participation du Maroc en 2009 aux Journées du réseau transeuropéen de transport⁽⁴⁾ (RTE-T) témoigne de l'importance de cet enjeu. Parmi les sujets évoqués pour l'extension du RTE-T au voisinage de l'UE, figurent deux projets : la liaison fixe entre le Maroc et l'Espagne par Gibraltar, déjà présentée à la Commission européenne en juin 2007 et l'axe ferroviaire Algésiras-Tanger-Casablanca-Agadir. Ces projets auront des conséquences importantes sur les échanges entre le Maroc et l'Europe et donneront toute sa pertinence à la desserte ferroviaire du port de Tanger Med. Dans ce contexte, il

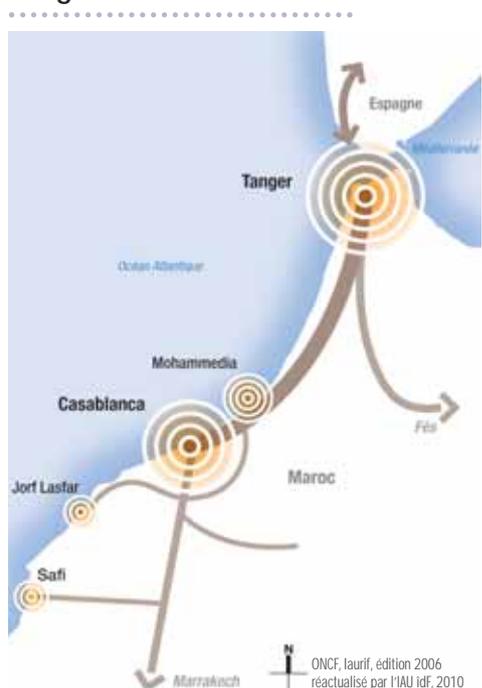
s'agira pour le Maroc de renforcer dans les années à venir le recours à ce mode de transport massifié. Cela permettra d'éviter que le réseau routier n'atteigne un niveau de congestion et de saturation au niveau de la desserte des ports et des agglomérations urbaines, mais également de prévenir des dysfonctionnements dans les chaînes logistiques, tout comme des impacts environnementaux inacceptables.

Certes, l'émergence de nouveaux schémas d'organisation des flux s'appuiera sur des transports rapides, souples et efficaces, et renforcera inévitablement la pertinence du mode routier. Celui-ci est déjà le mode de transport largement dominant (les trois quarts des flux de marchandises, hors phosphates, sont transportés par ce mode), bien que les entreprises marocaines soient encore loin des standards de fonctionnement internationaux⁽⁵⁾. Néanmoins, le mode ferroviaire est encore fortement utilisé pour le transport de marchandises qui représente 75 % de l'activité de l'Office national des chemins de fer (ONCF) ; 50 % du chiffre d'affaires étant constitué par le transport des phosphates, 25 % par l'activité fret (céréales, char-

(4) Compte-tenu de la croissance du trafic entre les États membres, l'Union européenne a adopté dès 1990 un premier plan d'actions, qui englobe tous les modes de transport, sur les réseaux transeuropéens de transport (RTE-T). Une révision du RTE-T a été effectuée en 2004 et a abouti à une liste de trente axes et projets prioritaires. Les Journées mentionnées ci-dessus procèdent de ces discussions en vue de la future révision, prévue en 2014.

(5) Conscient de cet enjeu, le Maroc a entrepris en mars 2003 une réforme en faveur de la libéralisation des transports routiers de marchandises et s'est doté d'un nouveau cadre législatif. Ceci devrait inciter les entreprises à s'aligner progressivement sur les pratiques de la concurrence.

Les grands corridors de fret



bon, bois, matériaux de construction, engrais...) et 25 % par l'activité voyageurs. Cette situation est une grande chance pour le Maroc qui doit tout faire pour la maintenir.

Les difficultés que rencontrent les économies développées qui ont misé sur le tout-routier au cours des trente dernières années pour favoriser le report d'une partie des flux de marchandises sur le mode ferroviaire, prouvent à quel point la préservation de l'existant est essentielle. Les autorités marocaines l'ont bien intégré et ont inauguré en juillet 2008 la plate-forme ferroviaire Casablanca-Mita⁽⁶⁾, première du genre. D'autres suivront à Fès, Marrakech et Tanger en vue de la constitution d'un réseau de plates-formes multimodales rail-route.

Une nécessaire articulation des flux

Ce réseau devra reposer sur la mise en œuvre de liaisons ferroviaires massifiées au départ des grands ports maritimes de Casablanca, Mohammedia, Jorf Lasfar, Safi et Tanger Med, permettant l'acheminement et l'évacuation des marchandises. S'agissant des conteneurs, le réseau ferroviaire devra permettre de connecter les zones logistiques prévues à proximité immédiate des ports de Tanger Med et de Casablanca (ce qui est déjà le cas avec la plate-forme Casablanca-Mita) et avec les grandes plates-formes régionales dont la vocation est la desserte du bassin de consommation et de production industrielle des grandes agglomérations du pays.

Mieux articuler les flux passe donc par la création de quelques grandes plates-formes logistiques qui, à partir des ports maritimes, orienteront et structureront d'autant plus les flux de marchandises qu'elles seront multimodales.

Ces grandes plates-formes dédiées aux flux internationaux et nationaux doivent être connectées aux plates-formes de distribution, situées idéalement en périphérie immédiate des agglomérations. La demande pour de tels sites, qui peuvent intégrer une fonction de stockage plus ou moins importante, se développera fortement dans les années à venir, à mesure de l'externalisation de cette fonction par les chargeurs. Leur localisation doit être orientée par les schémas d'aménagement afin de ne pas laisser les multiples acteurs – chargeurs, transporteurs, organisateurs du transport, distributeurs – les mettre en œuvre en fonction de leur seule logique.

Seule une implantation raisonnée en fonction d'une articulation optimale et hiérarchisée des flux et des plates-formes minimisera les effets négatifs en termes de congestion et de nuisances environnementales qui pourraient résulter d'accès routiers insuffisamment dimensionnés ou de mauvaises connexions au réseau de

voirie à grande capacité (autoroutes ou routes nationales), ainsi que les nuisances sur le voisinage.

Inventer une logistique urbaine moderne et exemplaire

Si la distribution urbaine est encore majoritairement assurée par les souks et les petits commerces, la grande distribution se développe progressivement⁽⁷⁾ en captant une part de plus en plus importante de la consommation. Cette évolution s'appuie sur une nouvelle organisation des flux logistiques avec, notamment, le passage des marchandises par des plates-formes d'échange.

Or, les grandes agglomérations marocaines ne disposent pas aujourd'hui de tels sites – qui ne sont pas des lieux d'entreposage, mais des lieux de passage entre un transport de masse et des véhicules de livraison de taille plus réduite – spécialement conçus pour accueillir ces activités. Bien plus, compte tenu de la rapidité des mutations urbaines en cours, l'action des pouvoirs publics est indispensable pour en favoriser l'implantation au plus près des zones à desservir. En effet, la pression foncière croissante induira l'éviction des fonctions logistiques loin des cœurs d'agglomération. Elles s'implanteront en fonction des opportunités qui se présenteront, sur des sites peu ou pas adaptés, entraînant une augmentation des trajets. Le « dernier kilomètre », celui de la livraison des commerces et des marchés, s'allongera sur plusieurs kilomètres, voire sur plusieurs dizaines de kilomètres, entraînant congestion, pollution et coût supplémentaire de transport.

Pourtant, il est intéressant de noter qu'il existe encore aujourd'hui, dans le cœur des villes, de nombreux espaces de stockage. Pour vétustes qu'ils soient souvent, ces espaces dont la logistique urbaine a besoin (qui sont des petits espaces, de quelques hectares au maximum) sont particulièrement stratégiques et doivent être préservés. Leur mutation en véritables plates-formes logistiques urbaines, c'est-à-dire se caractérisant par une utilisation du sol compatible avec les densités urbaines, s'insérant de manière harmonieuse dans le tissu urbain et mutualisant les flux pour le dernier kilomètre, est à inventer. C'est en effet au prix d'une solution immobilière et organisationnelle innovante qu'ils pourront contribuer au développement d'une distribution moderne au service de l'attractivité des centres urbains.



Une réflexion organisationnelle innovante doit être menée, notamment sur « le dernier kilomètre » de livraison, pour contribuer au développement d'une distribution moderne au service de l'attractivité des centres urbains.

(6) Casablanca Mita est le premier « port sec » sous douane du Maroc. Situé à 6 kilomètres du port, il se compose d'un chantier multimodal de 8 hectares et d'une zone logistique de 32 hectares.

(7) Voir dans ce numéro des Cahiers, TAZI Kawtar, « Une armature commerciale en pleine évolution », p. 66.



L'environnement : l'enjeu de l'aménagement de demain

Les villes marocaines face
au changement climatique 84

Une réglementation parasismique
pour le Maroc 88

Les défis de l'eau :
le bassin du Souss 89

Des plans verts
pour les villes marocaines 91

Développement et gouvernance
des services publics urbains 94

Les villes marocaines face au changement climatique

Anthony Gad Bigio⁽¹⁾
Banque mondiale



Les séismes, comme ici en 2004 à Al Hoceima, endommagent fortement l'espace urbain et nécessitent des mesures de prévention.

Le changement climatique en cours, ainsi que son accélération dramatique due à l'intensité croissante des émissions de gaz à effet de serre (GES), est désormais incontestable. L'envergure de ce changement, dont les impacts se manifestent déjà de multiples manières à travers le globe, dépendra essentiellement dans l'avenir de la capacité de limiter ces émissions. Le degré de concentration des GES dans l'atmosphère provoque, en effet, une augmentation sensible de la température ambiante. Selon les scientifiques, si cette augmentation se limite à deux degrés, il sera possible de limiter les dégâts et d'adapter la vie de la planète à ce nouveau régime climatique. Au-delà de ce seuil, les conséquences seront très sévères voire, pour certaines régions du monde, catastrophiques.

Les prévisions du changement climatique au Maroc

De par sa position géographique, le Maroc fait très certainement partie des régions qui seront les plus affectées par le changement climatique. Les modèles de circulation globale et régionale, ainsi que des travaux détaillés de Météo Maroc, l'agence nationale de météorologie, en collaboration avec la Banque mondiale, confirment que le pays devra faire face à une forte baisse de la pluviométrie et à une hausse importante de la température ambiante dans les décennies à venir. Ces données, dans leurs estimations actuelles, sont consignées dans la seconde communication nationale du Maroc à

Le changement climatique et les émissions de gaz à effet de serre auront de plus en plus d'impacts sur le territoire, notamment sur les villes et le littoral marocains. C'est pourquoi il est indispensable d'anticiper au mieux les conséquences et d'identifier les mesures d'adaptation nécessaires. Le défi est donc de concevoir, dès aujourd'hui, une urbanisation adaptée au climat et aux modes de vie des usagers.

l'Agence des Nations-unies chargée du changement climatique, préparée par le secrétariat d'État à l'Eau et l'Environnement avec l'appui du Programme des Nations unies pour le développement (PNUD) avant la conférence de Copenhague de décembre 2009⁽²⁾. Selon ces travaux, d'ici 2030, le Maroc ferait face à une diminution de 8 % à 14 % de sa pluviométrie et à une augmentation d'au moins 1,6 °C de sa température ambiante moyenne. Ces changements auront des conséquences importantes sur les écosystèmes, sur les activités productives, sur la population, ainsi que sur les établissements humains, urbains et ruraux du pays. La variabilité régionale de ces transformations est assez large, en fonction des différentes zones climatiques du Maroc. Cependant, les opérations de « descente d'échelle », c'est-à-dire de rapprochement des données globales avec les conditions climatiques particulières d'un site spécifique conduites par Météo Maroc, permettent de préfigurer d'une façon approximative le climat à venir dans les différentes zones du pays, y compris dans les villes. Il apparaît que les zones côtières marocaines seront affectées par l'augmentation du niveau de la mer, estimée entre dix et vingt centimètres à l'horizon 2030, ainsi que par l'intensification de l'érosion

(1) Anthony Gad Bigio est spécialiste principal en urbanisme à la Banque mondiale.

(2) Secrétariat d'État à l'Eau et l'Environnement, *Seconde communication nationale du Maroc sur les changements climatiques*, Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques, Rabat, 2009.

côtière et des effets de houle. Les phénomènes maritimes se manifestent déjà de manière importante et préoccupante sur plusieurs parties du littoral.

Des impacts qui menacent les villes marocaines

Toutes les villes marocaines risquent d'être touchées par les impacts du changement climatique, mais à différents degrés selon leur zone climatique d'appartenance, leur position géographique, leur taille et leur morphologie urbaine. Certaines vulnérabilités sont, cependant, communes à la plupart des villes et risquent de se manifester fortement au cours des prochaines décennies.

Les inondations urbaines

Dans un contexte de diminution de la pluviométrie totale annuelle, le changement climatique induit une concentration de la distribution temporelle de la pluviométrie. Des épisodes extrêmes de pluies torrentielles concentrées dans un temps très limité sont de plus en plus fréquents, avec le risque de dépasser la capacité des systèmes de drainage urbain. La pression de l'urbanisation ainsi que la présence d'habitat informel limitent actuellement la capacité de préserver, à l'intérieur des villes, des espaces libres de construction pour absorber une partie de la pluviométrie excédentaire en cas d'orages prolongés. Les inondations de novembre 2008 dans plusieurs villes marocaines ont augmenté la visibilité de ce risque urbain majeur.

Une température ambiante plus élevée

L'augmentation de la température ambiante sera plus importante dans les agglomérations urbaines qui sont normalement affectées par un « îlot de chaleur », c'est-à-dire par un différentiel de température entre la ville et son espace rural avoisinant. Celui-ci est dû à l'importance des surfaces minéralisées urbaines et à la rétention de chaleur par les bâtiments. L'augmentation de température ressentie en plein été dans certaines villes marocaines, comme Tanger et Ourzazate, pourra ainsi atteindre 4 °C ou 5 °C. En outre, les vagues de chaleur saisonnières pourront se produire plus fréquemment et la pollution atmosphérique de l'air empirera.

Des ressources en eau en diminution

La baisse de la pluviométrie attendue au niveau national se répercutera sur le débit des bassins versants qui alimentent les villes, soit directement, soit par le biais d'un réservoir important ou d'un barrage. La rareté relative de la ressource en eau augmentera la nécessité d'arbi-

trages entre usages ruraux et usages urbains. Cela se traduira par une pression pour une utilisation plus rationnelle de la ressource et par la réduction des gaspillages et des pertes sur les réseaux. La baisse des nappes réduira le débit des forages et des puits et accroîtra le risque d'infiltration d'eau saumâtre à proximité de la mer.

Les vulnérabilités du littoral

Les villes côtières subiront les impacts de l'élévation du niveau de la mer, de l'érosion côtière et des effets de houle sur les infrastructures portuaires, les plates-formes logistiques, les défenses côtières, les espaces naturels tels que plages ou zones vertes, et les écosystèmes des estuaires fluviaux. Ces impacts sont souvent intensifiés par les effets des houles maritimes. Ce fut le cas lors des inondations de Mohammedia en 2003 : l'évacuation dans la mer de gros volumes d'eau pluviale transportés par le système de drainage et l'arrivée de vagues violentes empêcha l'évacuation rapide. L'érosion côtière, déjà marquée dans plusieurs zones urbaines et notamment à Casablanca – causée par le prélèvement de sable maritime ou par les courants – sera sans doute intensifiée par l'élévation du niveau de la mer.

Un premier travail sur ce sujet a été finalisé en 2007 dans le cadre d'un projet financé par le PNUD sur les impacts possibles de l'élévation du niveau de la mer sur la ville de Tanger et sur le littoral côtier de Saïdia⁽³⁾. Il répondait à une inquiétude croissante quant à la vulnérabilité des villes et des zones côtières marocaines qui connaissent actuellement d'importants investissements touristiques. Depuis 2009, une nouvelle étude régionale de la Banque mondiale⁽⁴⁾ couvre la zone métropolitaine de Casablanca, ainsi que la vallée du Bouregreg entre Rabat et Salé. Elle a pour objectifs de prévoir les impacts

(3) SNOUSSI M., M'HAMMEDI N., BOUTAYEB, KHATTABI A., BOUMEAZA T. et OUCHAMI T., « Évaluation de l'impact et de l'adaptation des zones côtières marocaines face aux changements climatiques », Matee/Unep, 2007.

(4) *Vulnérabilité et adaptation des villes d'Afrique du Nord au changement climatique et aux désastres naturels*, étude régionale de la Banque mondiale couvrant le Maroc, la Tunisie et l'Égypte, menée par un groupement composé de l'IAU idE Egis-BCEOM international et BRGM, Paris, 2009.



B. Cauché/IAU idE

L'élévation du niveau de la mer intensifie le phénomène d'érosion côtière.

du changement climatique et les risques de désastres naturels à l'horizon 2030, et d'identifier les mesures d'adaptation nécessaires. Le secrétariat d'État à l'Eau et l'Environnement, chargé des études sur le changement climatique, souhaite d'ailleurs poursuivre cette réflexion avec des études similaires sur Tanger, Mohammedia, Agadir et Nador.

Dans le contexte des villes marocaines, il est important de souligner le lien entre la vulnérabilité urbaine et la présence d'habitat informel. Les bidonvilles sont souvent construits dans des ravines ou sur des pentes accentuées, donc sur des sites plus vulnérables que d'autres aux inondations et aux glissements de terrains. Les quartiers lotis irrégulièrement, malgré la qualité souvent correcte des constructions, sont dépourvus de réseaux, et notamment de systèmes de drainage, ce qui les rend plus vulnérables aux inondations urbaines.

L'adaptation des villes marocaines au changement climatique

L'identification des mesures d'adaptation aux vulnérabilités susmentionnées passe par une analyse basée sur des projections les plus fiables possibles concernant l'importance future des impacts du changement climatique pour chacun des sites. Les études prospectives sur le climat souffrent d'une grande incertitude liée, d'une part, à la difficulté d'obtenir pour un site spécifique des données fiables venant des modèles de circulation globale ou régionale et, d'autre part, aux évolutions possibles du climat selon le niveau d'émissions de GES à venir. Néanmoins, certaines mesures peuvent être considérées comme appropriées et nécessaires malgré l'incertitude actuelle des projections. Le renforcement des systèmes de drainage urbain en fait certainement partie, vu la tendance confirmée à l'augmentation de la fréquence et de l'intensité des précipitations extrêmes. La mise en place d'un «urbanisme précautionnaire» qui tiendrait bien compte des risques naturels et des vulnérabilités climatiques des sites à urbaniser paraît également essentielle. La résorption de l'habitat insalubre, qui a déjà des motivations sociales et urbaines

évidentes, est devenue plus urgente dans ce contexte de risques accrus. Les villes maritimes devront être en mesure de prévoir et de réaliser la surélévation des structures portuaires et des défenses maritimes, ainsi que la protection des ressources naturelles et des zones humides, première barrière de défense des zones habitées contre les nouvelles menaces. La mise en place ou le renforcement de systèmes d'alerte, d'information et de préparation de la population résidente, et d'intervention d'urgence en cas de crise sont aussi essentiels pour réduire la vulnérabilité urbaine.

Les émissions urbaines de gaz à effet de serre et leur atténuation

Les villes consomment en moyenne jusqu'à 70 % de l'énergie d'un pays et produisent la plus grande partie de son PIB. À défaut de données spécifiques concernant le Maroc à cet égard, on peut supposer qu'indirectement les villes marocaines contribuent à la majorité des émissions de GES liées à la production d'énergie par des sources non-renouvelables. Toutefois, le Maroc a lancé ces dernières années des investissements importants dans la génération éolienne et solaire d'électricité, ce qui contribue à réduire le volume total des émissions, ainsi que la facture pétrolière nationale.

Pour atteindre ces deux objectifs stratégiques d'importances globale et nationale, il est nécessaire de se tourner également vers les «gissements» urbains d'efficacité énergétique, dans les domaines de la production industrielle, de la mobilité, de la distribution d'eau potable et du traitement des eaux usées, de la gestion des déchets et du bâtiment. Chacun de ces secteurs, dans son fonctionnement actuel, offre des opportunités importantes pour l'introduction et l'utilisation d'énergies renouvelables et pour une plus grande efficacité énergétique.

Le ministère de l'Énergie et des Mines œuvre, avec les autres ministères concernés, pour l'établissement de programmes innovants, notamment par le biais du Centre pour le développement d'énergies renouvelables (CDER). La majorité de ces programmes touche à l'espace urbain, et le ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme et de l'Aménagement de l'espace travaille à la mise en place d'incitations appropriées dans les domaines de l'urbanisme et de la construction. Le holding Al Omrane, principal groupe public d'aménagement urbain et de réalisation de programmes publics d'habitat social, œuvre également pour l'introduction d'approches innovantes dans ses projets. Il est important de rappeler le travail du Fonds d'équipement communal (Fec) qui gère, sur une base internationale, la commercialisation des «crédits carbonés» marocains issus de pro-

À Agadir,
des quartiers d'habitat informel
construits dans des ravines
ou sur de fortes pentes,
sont plus exposés aux inondations
et aux glissements de terrain.



jets d'utilisation des énergies renouvelables et d'efficacité énergétique dans tous les secteurs de l'économie.

L'urbanisation à l'horizon 2030 : un défi et une opportunité

Selon l'étude prospective «Maroc 2030» du Haut-commissariat au Plan (HCP), le pays comptera alors dix millions de citoyens urbains de plus (66 % de la population). L'ensemble de la croissance démographique nationale à l'horizon 2030 sera donc concentré dans les villes. Ceci représente un défi supplémentaire, mais aussi une opportunité quant à la relation des villes à l'égard du changement climatique.

Tout d'abord, il sera important de préfigurer la localisation de cette croissance urbaine. Si la consolidation de la dorsale atlantique urbaine, d'El Jadida au sud jusqu'à Kénitra au nord en passant par Casablanca et Rabat-Salé, paraît un acquis, tout comme la croissance urbaine du pôle urbain de Tanger-Tétouan, plusieurs scénarios sont possibles pour les capitales régionales et les villes moyennes de l'intérieur. La vulnérabilité de ces centres urbains dépendant notamment de leur localisation géographique, elle mérite d'être mesurée comme un des facteurs favorisant le développement de certaines villes plutôt que d'autres. En outre, les prévisions d'urbanisation du HCP devront probablement être revues à la hausse en raison de l'accélération du dépeuplement rural due aux impacts futurs du changement climatique.

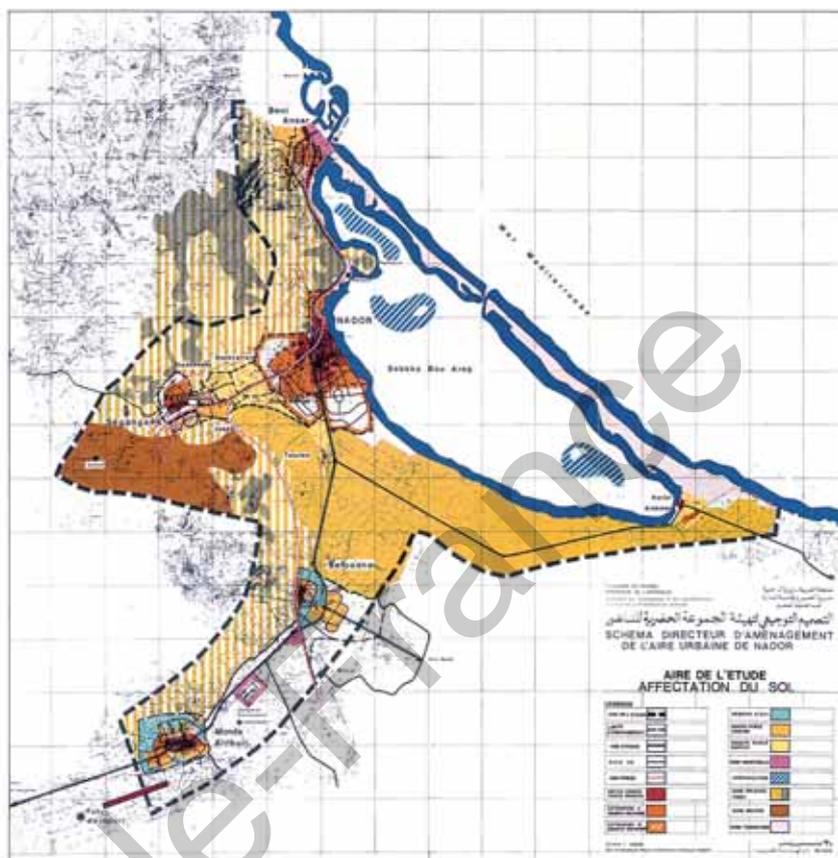
Concevoir une urbanisation mieux adaptée au climat

Pour traduire le défi de cette production urbaine pour dix millions de Marocains urbains supplémentaires d'ici 2030 en opportunité, des changements profonds devront s'opérer dans la manière de concevoir la ville et de la réaliser à toutes ses échelles de la part des autorités responsables de l'aménagement du territoire et de la planification, des promoteurs immobiliers, des architectes et des usagers.

En premier lieu, la localisation des villes nouvelles et des extensions urbaines devra davantage tenir compte des contraintes climatiques et des vulnérabilités de chaque site. Si d'autres considérations d'ordre foncier, de planification régionale et d'accès aux infrastructures principales interviendront forcément dans ces choix, il sera désormais essentiel de garantir que les investissements de long terme seront réalisés dans des localités moins affectées par les impacts du changement climatique.

En second lieu, des choix de morphologie urbaine appropriée devront être faits à chaque fois qu'un plan d'aménagement ou de lotissement sera conçu et approuvé. Les tissus urbains

Schéma directeur d'aménagement de l'aire urbaine de Nador



Dar Al Handasah

denses et compacts offrent généralement plus de qualités urbaines et sont bien moins consommateurs d'énergie que les quartiers «modernes», composés d'immeubles isolés de plus grand volume. Ces derniers induisent la suprématie de la circulation véhiculaire et sont plus exposés à l'ensoleillement direct.

Traditionnellement, au Maroc, le bien-être et le confort intérieur des habitations étaient obtenus grâce à une conception architecturale et à un usage de matériaux adaptés au climat, et non par climatisation artificielle. Si l'objectif de protéger les constructions d'un climat plus agressif, tout en minimisant la consommation d'énergie électrique, devient une source d'inspiration pour les concepteurs, apparaîtra une nouvelle génération d'architecture bioclimatique, insérée dans des éco-quartiers adaptés au contexte culturel et social marocain.

Finalement, la modernisation des infrastructures urbaines, et leur extension qui accompagnera la croissance des villes, devront prendre en compte les soucis de l'efficacité énergétique pour contribuer à la création de villes durables. Ces mêmes préoccupations devront se traduire par des choix appropriés de matériaux de construction, par la généralisation de l'isolation thermique et par l'utilisation systématique d'énergies renouvelables et de systèmes d'efficacité énergétique dans la construction.

Les villes côtières comme Nador développées autour d'une *sebkha* (lagune) sont les plus exposées aux phénomènes du changement climatique.

Hayat Sabri⁽¹⁾
Ministère de l'Habitat,
de l'Urbanisme
et de l'Aménagement
de l'espace

Une réglementation parasismique pour le Maroc

À l'échelle internationale, les séismes font partie de la problématique générale des catastrophes naturelles les plus graves. Elles voient leur fréquence et leur intensité s'accroître avec le changement climatique. Afin de prévenir les conséquences majeures des séismes sur les espaces urbains et les populations, le Maroc a mis en place une réglementation parasismique évolutive.

L'impact des séismes sur les constructions

Les dégâts liés aux séismes affectant le secteur de la construction dépassent 50 % des pertes totales. La sismicité au Maroc est considérée comme « modérée à faible », malgré des séismes très destructeurs, comme celui d'Agadir en 1960, de magnitude 5,8. Il a causé plus de 12 000 morts et détruit 70 % des constructions, causant 290 millions de dollars de dégâts.

Plus récemment, le séisme d'Al Hoceïma, survenu en février 2004, a montré qu'en milieu urbain, seules les constructions non réalisées suivant les règles de l'art n'ont pas résisté aux secousses. La médiocrité et la fragilité des constructions traditionnelles en milieu rural ont engendré d'énormes pertes humaines et matérielles. Les dégâts ont été très lourds en termes de coûts de reconstruction pour la province d'Al Hoceïma.

La réglementation parasismique : un précieux moyen de prévention ?

On ne peut pas éviter l'exposition au risque de séisme, mais on doit essayer de l'anticiper et de s'y préparer. Ainsi, à chaque tremblement de terre, la réglementation parasismique est enrichie et modifiée. Cette dernière, basée sur le génie parasismique, permet d'évaluer les forces sismiques latérales à prendre en compte dans le dimensionnement des bâtiments.

Au Maroc, cette réglementation n'a pris naissance qu'après 1960 : le premier règlement parasismique (RPS), qui couvrait uniquement la région d'Agadir, s'intitulait « normes Agadir 1960 ». Depuis, plusieurs projets de RPS cou-

vrant le territoire national ont été rédigés, mais n'ont pu être approuvés pour des raisons techniques ou réglementaires.

En 2000, le projet de règlement RPS 2000 applicable aux bâtiments a été commandé par le département de l'Habitat. Négocié avec les experts nationaux et internationaux, il a été présenté à la communauté scientifique et technique nationale, ainsi qu'aux professionnels de la construction et de l'habitat. En 2002, le RPS 2000 instituant le Comité national du génie parasismique (CNGP) a été rendu obligatoire par le décret n° 2-02-177 du 9 *hija* 1422 (22 février 2002). Ce document fixe les règles de calcul et de dimensionnement des structures pour renforcer la tenue des bâtiments aux secousses sismiques. Il édicte également des dispositions techniques de génie civil et de conception architecturale permettant aux bâtiments de résister à toutes les intensités de secousses. Il s'applique aux constructions nouvelles et aux bâtiments subissant des modifications importantes, telles que des changements d'usage, des transformations pour des raisons de sécurité publique ou d'extension.

Le domaine d'application du RPS 2000 couvre les structures en béton armé et en acier. Il répartit le Maroc en trois zones sismiques homogènes présentant le même niveau de risque. Les bâtiments sont classés suivant leur importance, et les sols en fonction de leur nature.

Sept ans après son entrée en vigueur, le RPS 2000 est en cours de révision par le ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme et de l'Aménagement de l'espace, en partenariat avec l'université Mohammed V Agdal de Rabat.

Suite à une enquête menée auprès des utilisateurs (bureaux d'études, de contrôle, architectes, promoteurs, entreprises, laboratoires), le projet de RPS 2000 révisé a été élaboré pour faciliter son utilisation grâce à deux cartes sismiques (accélération et vitesse du séisme), à de nouvelles données, à l'affinage du zonage sismique par site, et à l'amélioration du classement des constructions.



Le séisme d'Al Hoceïma a montré que, en milieu urbain, seules les constructions n'ayant pas respecté les normes n'ont pas résisté aux secousses. Le règlement parasismique permet donc de réduire considérablement les pertes dues aux séismes.

(1) Directrice adjointe à la direction technique de l'Habitat.

Les défis de l'eau : le bassin du Souss

Christian Thibault
IAU île-de-France



L'embouchure de l'oued Souss a été récemment réhabilitée grâce à la mise en service de la station d'épuration d'Agadir.

L'agriculture et le tourisme : deux secteurs majeurs de l'économie régionale

Les productions agricoles se répartissent en valeur comme suit : 34 % de maraîchage, 28 % d'élevage, 25 % d'agrumes et 10 % de céréales. La superficie irriguée s'étend sur plus de 134 000 hectares. Elle est consacrée au maraîchage des primeurs et aux agrumes, qui représentent respectivement 70 % et 50 % de la production et des exportations marocaines. L'industrie est dominée par le secteur agroalimentaire qui dispose d'un fort potentiel de développement. Par ailleurs, Agadir pèse considérablement dans le tourisme international au Maroc : première ville touristique du pays, elle représente plus de 30 % de la capacité d'hébergement. L'arrière-pays recèle un fort potentiel de développement du tourisme rural et de l'écotourisme.

Le bassin du Souss-Massa couvre une superficie de 28 000 km², réunissant quatre bassins versants principaux classés par ordre d'importance : l'oued Souss, l'oued Massa, les oueds côtiers Tamraght et Tamri, et la plaine de Tiznit-Sidi Ifni. Entre l'océan Atlantique et les montagnes du Haut Atlas et de l'Anti-Atlas qui l'isolent du Sahara, ce bassin est composé d'un quart de zones de plaines et de trois quarts de zones montagneuses. Cette région se singularise par une formation végétale naturelle spécifique : l'arganeraie, dominée par un arbre endémique⁽¹⁾ du Sud-Ouest marocain, l'arganier. La capitale régionale du Grand Agadir est implantée juste au nord de l'embouchure de l'oued Souss. La population du Grand Agadir a été multipliée par 2,6 entre 1982 et 2004, pour atteindre 678 600 habitants⁽²⁾.

Une ressource limitée

Malgré des précipitations faibles, le bassin du Souss est alimenté en eau grâce aux hautes montagnes adjacentes. C'est le plus important réservoir phréatique du Maroc, ce qui en a fait une des régions les plus fertiles du pays. Cette ressource a favorisé la prospérité d'Agadir, tout autant que sa position de carrefour maritime et terrestre. Mais ce bassin est aujourd'hui soumis à des pressions conjuguées – sécheresse et augmentation des prélèvements d'eau – rendant la situation critique.

Compte tenu de la rareté des eaux superficielles, le développement repose sur l'exploitation des eaux souterraines qui représentent

Le Maroc a connu, depuis 1980, des périodes de sécheresse pouvant atteindre cinq années consécutives. La situation de la région du Souss est emblématique des défis à relever. La consommation d'eau accompagnant la croissance a considérablement augmenté, et les prélèvements dépassent largement la capacité naturelle de renouvellement. Les perspectives de développement sont conditionnées par un partage et une gestion plus rationnelle de la ressource.

plus des trois quarts des volumes utilisés. Le niveau de la nappe du Souss baisse depuis les années 1970 à cause de sa surexploitation et de sa réalimentation aléatoire. Les prélèvements d'eau souterraine ont été multipliés par plus de trois en trente ans, alors que le climat s'asséchait. Sur cette période, des rabattements de nappe de 10 mètres ont été couramment observés, allant jusqu'à 65 mètres dans certains secteurs⁽³⁾. La réduction de la nappe entraîne des pertes de terres agricoles, et accroît le stress hydrique des couverts végétaux, notamment de l'arganeraie. L'agriculture traditionnelle en zone *bour*⁽⁴⁾ des piémonts et de la montagne pâtit de la sécheresse, ce qui pousse la population à l'exode rural.

La construction de grands barrages-réservoirs, comme le barrage Youssef Ben Tachfine, permet une certaine régulation entre les années humides et les années sèches. Ces barrages de rétention des eaux superficielles jouent un rôle important dans l'alimentation en eau potable des villes et villages, dans le développement rural, ainsi que dans l'écêtement des crues. Ils permettent d'irriguer environ 34 000 hectares et d'apporter une recharge artificielle à la nappe du Souss. Ils sont complétés par de petits barrages et des lacs collinaires.

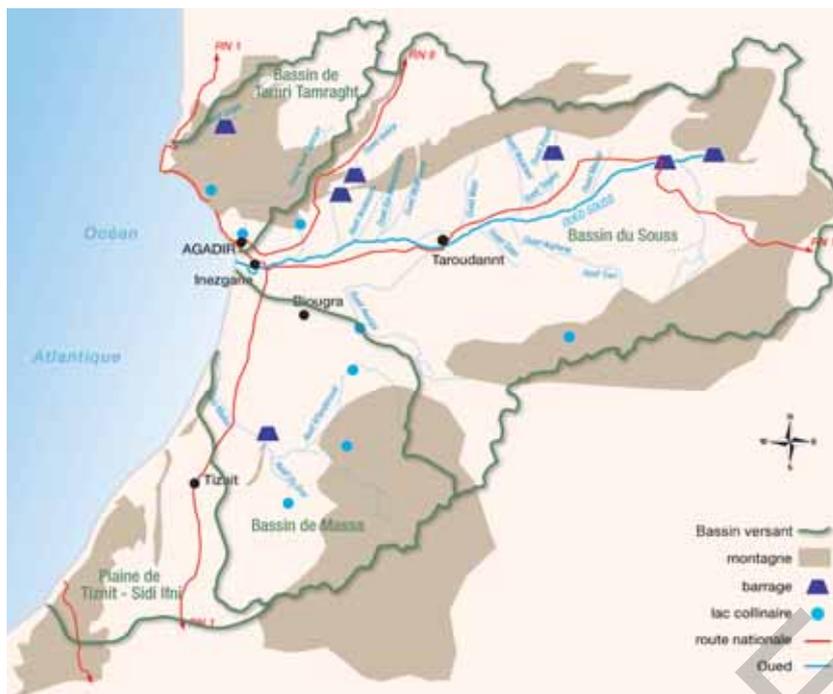
(1) Espèce dont la répartition est circonscrite à un lieu. 80 % de l'arganeraie se trouve dans le Souss.

(2) Soit un taux d'accroissement annuel de 4,5 %.

(3) Cette baisse de niveau est estimée à 0,5 à 2 mètres par an en moyenne.

(4) Au Maroc, le terme désigne une zone de culture sèche.

Les bassins versants de Souss-Massa



Un contexte climatique semi-aride

Les précipitations sont très irrégulières à la fois pendant l'année et d'une année sur l'autre. Les régimes hydrologiques sont caractérisés par l'alternance de périodes de sécheresse et de forte pluviométrie, voire d'inondations. Les précipitations sont, par ailleurs, inégalement réparties entre les régions, la moyenne annuelle dépassant 1 000 millimètres dans les zones montagneuses du Nord ou se limitant à 300 millimètres dans le Sud, comme dans le Souss-Massa.



Le barrage Yousef Ben Tachfine sur l'oued Massa permet de retenir les eaux superficielles, en complément des eaux souterraines.

Références bibliographiques

- Site Internet de l'Agence du bassin hydraulique du Souss-Massa (ABHSM) : www.abhsm.ma
- Site Internet du secrétariat d'État chargé de l'Eau et de l'Environnement du Royaume du Maroc : www.water.gov.ma

Le dessalement de l'eau de mer, devenu techniquement abordable, pourra réduire certaines tensions d'approvisionnement, mais ne dédouane pas d'une recherche permanente d'économies d'eau et du maintien des ressources en eau douce, cruciales pour un aménagement équilibré du territoire.

Une gestion à rationaliser

Les activités économiques locales sont tributaires des ressources naturelles difficilement renouvelables que sont l'eau et l'arganier. L'augmentation des prélèvements d'eau est due au développement de l'agriculture irriguée⁽⁵⁾ et au développement urbain et touristique.

Le développement durable de la région du Souss-Massa est conditionné par une gestion rationnelle de l'offre et de la demande en eau. Cette gestion concerne tous les territoires (urbains/ruraux, plaine/montagne) qui doivent être solidaires, et mobilise de très nombreux acteurs. Les défis de l'eau rejoignent ceux de l'aménagement du territoire, ce qui a notamment motivé l'élaboration du schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine d'Agadir (Satama)⁽⁶⁾. En effet, les enjeux et les champs d'intervention sont multiples : favoriser l'infiltration et freiner le ruissellement, éviter l'envasement des barrages, économiser l'eau, préserver sa qualité, concilier les usages, desservir équitablement les populations en eau potable et assainissement.

La durabilité de l'exploitation de la ressource, dans un contexte naturel défavorable, dépend à la fois de son renouvellement et de sa mobilisation (construction de nouveaux barrages,

ré-alimentation des nappes), de sa rationalisation et de son économie (réduction de la consommation). Différents scénarios à l'horizon 2020 ont été étudiés dans le cadre du plan directeur d'aménagement intégré des ressources en eau. Dans tous les cas, la demande en eau ne pourra être satisfaite que par la poursuite d'une surexploitation des nappes et par des restrictions en période de sécheresse. Le scénario le moins pessimiste réclame la mobilisation maximale des eaux de surface en multipliant les barrages et en réutilisant des eaux usées pour l'arrosage non agricole, ainsi que le plafonnement des prélèvements.

Des actions à tous les niveaux

Les activités, particulièrement agricoles et touristiques, doivent réduire leurs prélèvements et leurs rejets polluants. Les produits agricoles actuels exportent l'eau d'une région où elle est rare. Des évolutions sont nécessaires afin de l'économiser par la généralisation de la micro-irrigation, voire par la reconversion vers des productions moins gourmandes en eau. Le fonctionnement des complexes touristiques sont également interpellés (*xeriscaping*)⁽⁷⁾ des espaces extérieurs, gestion des piscines et des terrains de golf).

Le défi le plus difficile à relever est d'enrayer la tendance générale à la dégradation des sols et du couvert végétal afin de favoriser le renouvellement de la ressource. Les aménagements des bassins versants et les modes de gestion de l'espace propres à réduire les vitesses d'écoulement des eaux pluviales et l'érosion des sols sont à généraliser. Depuis 1998, la mise en place de la réserve de biosphère de l'Arganeraie par l'Unesco est un atout à valoriser pour concilier développement rural et maîtrise des pressions anthropiques.

Il faut également veiller à la préservation du lit majeur des oueds, qui sont des surfaces privilégiées d'infiltration des eaux. L'accroissement de la sécheresse fait perdre la mémoire du lit des oueds. Conjugée à la pression urbaine, elle conduit à des occupations urbaines inadaptées qui font obstacle à l'écoulement naturel des eaux et augmente les risques de pertes humaines et de dégâts matériels.

(5) L'agriculture irriguée consomme près de 95 % des ressources en eau mobilisées sur le bassin.

(6) Voir dans ce numéro des *Cahiers*, LASLAMI Abdelillah, SAID Victor, « Satama : référentiel pour la métropole d'Agadir », p 145. Lire également « Agadir, une vision territoriale intégrée », *Les Cahiers* n° 152, *Composer avec l'environnement*, octobre 2009.

(7) Technique de jardinage nécessitant peu d'eau et peu d'entretien.

Des plans verts pour les villes marocaines

Nelly Barbieri⁽¹⁾
Architecte urbaniste



Les espaces verts permettent d'assurer un équilibre avec les espaces bâtis dans le tissu urbain et répondent à des besoins vitaux de vie sociale et de santé publique.

La demande de la direction de l'Urbanisme était fondée sur plusieurs constats : une carence généralisée des villes en espaces verts, leurs difficultés à en créer de nouveaux ou à maintenir ceux qui existent, et les besoins de la population. Ce diagnostic soulignait également la complexité de la préservation des terrains non bâtis dans l'espace périurbain des villes. En effet, le rythme soutenu de la croissance urbaine et les extensions d'urbanisation irrégulières, malgré l'effort d'élaboration de plans d'urbanisme, tendent à consommer les terrains non bâtis. Le diagnostic précisait enfin que, jusqu'alors, les espaces verts existants n'avaient pas fait l'objet d'études particulières.

L'expérience de l'aurif dans l'élaboration des plans verts en France était un atout majeur. Le plan vert de la région Île-de-France, ainsi que d'autres plans à des échelles communales et intercommunales, ont fait l'objet de présentations et d'échanges techniques lors de la première mission. Cette dernière a abouti à l'élaboration d'une proposition pour l'établissement des termes de référence des études prioritaires à lancer. Elle a pris en compte le contexte marocain en termes d'espaces géographiques et de moyens réglementaires, fonciers et financiers.

En effet, des études préalables à la réalisation de plans verts doivent être effectuées pour fournir des outils de connaissance et de réflexion aux collectivités et aux techniciens en charge de la mise en place de l'élaboration de ces

plans verts. Elles constituent un document de référence appelé à s'enrichir progressivement en établissant une typologie d'espaces verts existants, ainsi que des normes et des recommandations qualitatives adaptées au contexte marocain pour la création de nouveaux espaces verts. Cette démarche a mené à l'élaboration de recommandations concernant la réalisation de plans verts.

La direction de l'Urbanisme du Maroc a sollicité l'appui technique de l'aurif pour la définition du concept de « plans verts » et pour le lancement des études afin d'établir des références et des normes propres au contexte marocain. Quatre missions⁽²⁾ ont été effectuées sur ce thème dans le cadre de la coopération franco-marocaine, avec le concours du service de coopération de l'ambassade de France au Maroc.

plans verts. Elles constituent un document de référence appelé à s'enrichir progressivement en établissant une typologie d'espaces verts existants, ainsi que des normes et des recommandations qualitatives adaptées au contexte marocain pour la création de nouveaux espaces verts. Cette démarche a mené à l'élaboration de recommandations concernant la réalisation de plans verts.

La typologie des espaces verts existants

Ainsi, la typologie des espaces verts se déduit de relevés et d'états descriptifs des espaces existants, reconnus ou de fait, renseignant sur leur localisation, leurs caractéristiques physiques et paysagères, leur fréquentation et leurs usages, ainsi que leur situation administrative et financière. En l'occurrence, ces relevés seraient réalisés sur plusieurs communes, dans des agglomérations différentes, représentatives de la diversité géographique du Maroc et à des stades de développement et d'urbanisation plus ou moins avancés. Ces états seraient complétés par des informations relatives aux aspirations de la population – notamment des jeunes – recueillies dans les quartiers. Deux grandes catégories d'espaces seraient ainsi analysées. La première concerne les espaces verts urbains ouverts au public et les espaces d'accompagnement d'équipements,

(1) Ancienne chargée d'études à l'IAU idF

(2) Ces missions ont été réalisées par Nelly Barbieri en novembre 2000, en octobre 2001 et en mai 2002, et par Corinne Legenne en octobre 2003.



Une politique nationale d'espaces verts permettrait de donner un cadre aux actions en faveur de la nature et de l'environnement.

notamment routiers, qui se présentent comme des îlots non construits imbriqués dans le tissu urbain, et qui pourraient jouer un rôle primordial comme équipements de loisirs. La seconde comprend les espaces verts et naturels périurbains multifonctionnels dont le rôle écologique et de protection des ressources naturelles ou contre les risques serait important à préciser. Il peut s'agir d'espaces verts de fait et non officiels.

Pour les espaces périurbains, leur connaissance passe par une cartographie spécifique de l'occupation des sols, complétée par d'autres données d'environnement sur les sols, l'hydrologie, etc. La typologie résultante pourrait combiner l'occupation du sol et l'intérêt variable qu'ils présentent au regard de la protection de l'environnement ou de leur valeur économique. Elle nourrirait la réflexion des collectivités dans le choix de ceux qui seraient à aménager pour les loisirs et la détente des habitants.

La typologie déduite de ces relevés sera confrontée aux indications en matière d'espaces verts figurant dans les documents d'urbanisme. Les données relatives aux coûts de création et aux coûts d'entretien seront ensuite reliées avec leur conception, leur fonction et leur fréquentation.

Cette approche permettra d'orienter la conception des espaces verts à créer, afin de la rendre cohérente avec les usages attendus et de limiter les coûts de gestion souvent très élevés. La disposition des surfaces minérales et végétales doit rendre l'entretien facile, sans diminuer la qualité des usages, et doit donner la primauté à l'espace végétal.

Les normes et les recommandations qualitatives pour la création des espaces verts

Une fois le référentiel et la typologie des espaces verts constitués, il s'agira d'en tirer des conclusions en termes de politique d'espaces verts à généraliser à l'échelle nationale, politique qui devrait s'inscrire dans un cadre plus large d'actions pour la nature et l'environnement. Cette politique comporterait des objectifs et des normes globales concernant essentiellement les espaces verts urbains et périurbains. Devront également y être traités les moyens de sa mise en œuvre, en termes de règles d'urbanisme et de politique foncière.

À la suite de ces travaux préliminaires, un guide d'élaboration de plans verts sera réalisé. Il sera destiné à servir d'instrument technique d'application de la politique des espaces verts. Sur la base d'un premier projet de guide, un plan vert expérimental serait à réaliser afin de valider la démarche avant de la diffuser au niveau national.

La deuxième mission a servi à examiner le projet de termes de référence préparé par la direction de l'Urbanisme pour réaliser le guide d'élaboration des plans verts. Le programme de cette étude comprenait également la réalisation d'un plan vert expérimental sur la ville de Safi. Le choix s'est porté sur cette ville en raison des graves risques naturels et industriels auxquels elle a été confrontée. Ils obligeaient à une réhabilitation du site, à laquelle l'aménagement d'espaces verts devrait contribuer. Les termes de référence de l'étude à engager ont été précisés et l'intérêt de Safi comme site pour l'étude expérimentale d'un plan vert a été confirmé.

À la suite de la deuxième mission, l'étude du guide d'élaboration des plans verts comportant le plan vert expérimental de Safi a été confiée, par la direction de l'Urbanisme, à un groupement d'architectes. Parallèlement, l'agence urbaine de Kenitra-Sidi Kacem se proposait de réaliser l'étude du plan vert de sa ville.

Ainsi l'examen du Rapport d'établissement de la démarche, première phase de l'étude faite par les architectes chargés du guide et celui du plan de travail de l'agence de Kenitra, a permis de souligner les points importants de la démarche à suivre.

Le choix des villes pilotes est un enjeu majeur. Il devra représenter la diversité des villes du Maroc, du point de vue géographique – ville côtière, montagnarde, saharienne – et du point de vue urbanistique, en prenant en compte les différents stades de développement et les différents tissus urbains : médina, quartiers européens et post-Indépendance, franges périurbaines.

Considérer la ville dans son ensemble

Tous les espaces existants devront être analysés. Il faudra également tenir compte des espaces situés en couronne périurbaine – utilisés de fait par les jeunes pour les jeux de ballon –, qui présentent des opportunités pour de futurs espaces verts de loisirs.

L'importance du référentiel des espaces verts a été rappelée. Il devra présenter, décrire et analyser tous les espaces verts, les jardins remarquables comme les jardins historiques, mais aussi les jardins plus modestes des périodes contemporaines et les espaces non aménagés qui servent actuellement d'espaces de jeux et de détente. En plus de leur description spatiale, leurs équipements devront être mentionnés, ainsi que les modalités de leur fréquentation et leurs usages.

Dans un contexte de carence, les plantations de l'espace public (rues et places) devront également être relevées. Elles assurent une présence végétale dans la ville où elles apportent ombre et fraîcheur et peuvent être, selon leur

configuration, des espaces de détente en période chaude.

Ces espaces reliés en réseau par des voiries plantées d'alignements d'arbres constitueront, par leur complémentarité, un véritable plan vert d'agglomération. De cette façon, les carences en espace vert d'un quartier pourront être compensées par d'autres à proximité dont l'accessibilité sera facilitée par le réseau vert ainsi constitué.

Le niveau de dégradation des espaces verts existants sera abordé. Cette détérioration peut provenir d'une défaillance dans la gestion, mais aussi de la conception des espaces dont les coûts d'entretien sont élevés lorsque les aménagements ne sont pas en adéquation avec la fréquentation prévisible.

La localisation des espaces verts est importante pour mettre en évidence l'inégalité de la desserte par rapport aux densités de population. L'exemple de Rabat montre que les espaces verts se trouvent dans un environnement urbain de densité moyenne et rarement à proximité des zones d'habitat populaire à forte densité.

Les opportunités foncières sont à préserver pour la création d'espaces verts

La problématique majeure pour créer de nouveaux espaces verts est celle du foncier disponible et de son coût. Parmi les terrains disponibles figurent les carrières, mais d'autres opportunités sont envisageables. Par exemple, les emprises d'équipements publics, notamment d'équipements scolaires, offrent des possibilités pour qu'une partie des terrains soit

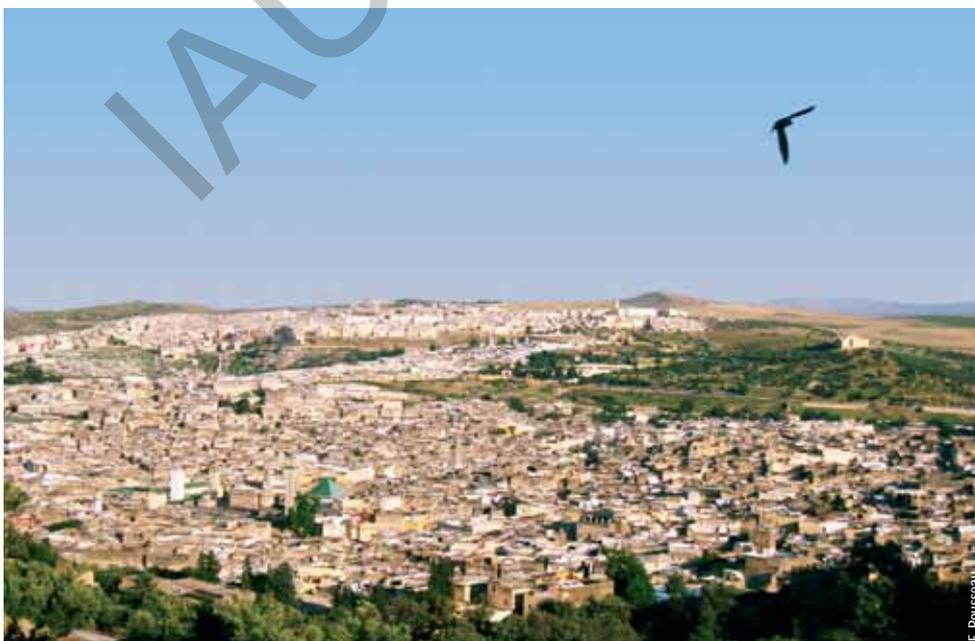
aménagée en espaces verts afin d'être ouverts au public en fin de journée et pendant les fins de semaine, dans le cadre d'une convention.

Ces études de terrain d'espaces verts ou ouverts existants utilisés par les habitants pour leur détente sont indispensables pour construire la typologie de référence. Même si le nombre de villes étudiées est limité, il est fondamental de recueillir les données sur tous les espaces et non pas sur un échantillon de cas jugés à priori significatifs, et de faire apparaître la situation globale dans sa réalité en plus des caractéristiques de chacun des espaces.

Les autres missions ont servi à poursuivre la démarche et à apporter un regard extérieur sur l'avancement des travaux du projet pilote de Safi et sur l'évolution des travaux de l'agence urbaine de Kenitra.

Aujourd'hui, la problématique des plans verts au Maroc est complètement intégrée dans les réflexions et les démarches des décideurs et des acteurs de l'aménagement et de l'urbanisme. Cette question est d'ailleurs évoquée clairement dans les nouveaux textes des projets de réforme actuellement en cours dans ce domaine. Elle est abordée non seulement pour assurer l'équilibre et l'harmonie entre les espaces bâtis et les espaces végétaux dans le tissu urbain, mais surtout en termes de besoin vital pour la vie sociale et la santé publique, dans une vision de développement durable.

Enfin, il est à signaler que la tradition marocaine de création d'espace végétalisé au cœur des maisons traditionnelles trouvera sûrement son écho dans l'espace public avec l'évolution du mode d'habitat et la modernisation du pays.



Les espaces verts et les *jnanates* (jardins) sur les collines autour de la médina de Fès sont des atouts majeurs pour assurer un équilibre et un contraste avec la densité des espaces bâtis. Ils dégagent de grands horizons depuis et vers la médina et font partie de la trame verte.

Développement et gouvernance des services publics urbains

Claude de Miras⁽¹⁾
Institut de recherche
pour le développement



Les services urbains sont un enjeu majeur pour la population et l'environnement. Dans ce sens, un programme national d'assainissement et d'épuration des eaux usées a été mis en place.

L'urbanisation rapide⁽²⁾ du Maroc prend majoritairement la forme d'une extension périurbaine des différents types d'habitat, du haut standing international à l'habitat social, avec des poches persistantes de bidonvilles en cours de traitement⁽³⁾.

La référence aux Objectifs du millénaire et au développement durable et humain a mis au jour la nécessité de retisser le maillage de l'action publique urbaine au Maroc. Engagé dans une dynamique de transition économique rapide, le Royaume a entrepris ou étendu depuis quelques années la mise à niveau sectorielle et territoriale des infrastructures des services en réseaux : électricité, eau potable, assainissement, transports, mais aussi salubrité publique, embellissement urbain, etc. Une volonté politique, appuyée par Sa Majesté le Roi Mohammed VI, est à l'origine de l'extension de ces biens communs, qui sont la clé pour aborder un développement urbain durable. Deux exemples illustrent particulièrement cette stratégie nationale.

Le plan national d'assainissement

Le rattrapage des retards considérables en matière d'assainissement et de dépollution industrielle a imposé le soutien de l'État. Dans cette perspective, la commission interministérielle de l'Eau (CIE) avait recommandé, en 2002, la mise en œuvre d'un programme national d'assainissement (PNA) et d'épuration des eaux usées. L'objectif de ce PNA est de permettre, à l'horizon 2020, l'accès de 80 % de la popu-

Pour accompagner une urbanisation active, le Maroc développe une stratégie de mise à niveau généralisée des infrastructures et des services urbains. Dans cette démarche, l'enjeu est triple : assurer le développement humain en luttant contre la pauvreté, organiser une gouvernance multi-acteurs pour articuler contraintes publiques et recouvrement des coûts, et assurer la coordination des projets de développement territorial dans le cadre de la décentralisation.

lation urbaine à un réseau d'assainissement assurant un taux d'épuration de 60 %. Le renforcement et la réhabilitation des réseaux existants constituent un objectif connexe.

Ce plan constitue un cadre permettant des subventions importantes de l'investissement. Il illustre le réengagement de l'État comme concepteur et assembleur des composantes d'une stratégie d'assainissement. L'Office national de l'eau potable (Onep) assurera 80 % des projets et 50 % des investissements⁽⁴⁾ du PNA. Celui-ci devrait générer une ressource fiscale de 380 millions de dirhams et induire la création de 10 000 emplois dans le secteur du BTP dans 260 villes⁽⁵⁾. Une taxe d'assainissement sera

(1) Économiste, directeur de recherche de l'Institut de recherche pour le développement. Affecté auprès de la direction générale des Collectivités locales/direction de la Planification de l'équipement du ministère de l'Intérieur, Hay Riad Rabat.

(2) La population marocaine croît de 1,48 % par an. Le taux d'urbanisation est évalué en 2008 à 56 % et évolue à la hausse en moyenne de 1,8 % par an (estimation 2005-2010). Les deux tiers de la population urbaine marocaine sont concentrés dans les villes de plus de 100 000 habitants.

(3) Le programme Villes sans bidonvilles (2004-2010), en relation avec l'INDH, concerne 83 villes, 1 000 bidonvilles et 280 000 ménages pour un investissement total de 21,4 milliards de dirhams. Les ressources proviennent du fonds public de solidarité habitat (financé entre autres par une taxe prélevée sur les ventes de ciment) et de contributions de bailleurs ou donateurs étrangers. Les bénéficiaires sont mis à contribution.

(4) Les investissements du PNA s'élèvent à 43 milliards de dirhams sur la période 2006-2020.

(5) Le PNA ne concernait pas les villes en régime de concession avec des opérateurs privés, mais ce principe semble s'assouplir.

demandée aux usagers en vertu du principe du recouvrement des coûts. Le bouclage définitif du financement est à l'étude.

L'Initiative nationale pour le développement humain (INDH) et le projet INDH-Inmae de la Lydec

La Lyonnaise des eaux de Casablanca (Lydec) a mis en place en 2005 le département Inmae⁽⁶⁾, dédié à l'application de l'INDH⁽⁷⁾ à l'échelle du Grand Casablanca en matière d'accès aux services essentiels. Ce département travaille à la restructuration *in situ* des quartiers précaires ciblés par l'INDH, en donnant accès aux réseaux à 85 000 foyers. 69 % de l'investissement concerne l'assainissement. Les ressources mobilisées proviennent du contrat de gestion délégué (19 %), des bénéficiaires (12 %), des partenaires (11 %), des subventions et dons (7 %) et des communes (2 %). Ce montage financier laisse voir un besoin de financement à hauteur de 49 % du coût du projet.

Au-delà des objectifs quantitatifs, le projet INDH-Inmae est caractérisé par la spécificité de sa gouvernance et de son financement. D'une part, en mettant en avant les enjeux sociaux stratégiques, le projet recherche, avec les administrations publiques et les instances politiques territoriales, les solutions les plus efficaces. Ainsi, la gouvernance pro-active – au sens de coordination d'acteurs interdépendants – devient pour l'opérateur une activité aussi stratégique que la construction technique des réseaux. D'autre part, le financement est dynamique; le projet a débuté sans disposer de la totalité des fonds. L'adhésion des autorités et de donateurs constitue une des conditions de mobilisation de nouvelles sources de financement. Sur ces principes, le bouclage financier sera assuré à l'échéance du projet, mais il y a sans doute des enseignements répliquables à tirer de cette expérience unique *por poor* dont le financement – en régime de concession – est principalement de la responsabilité de l'opérateur privé.

L'INDH confirme ainsi le rôle d'interface de l'État et de ses relais institutionnels. Elle atteste que la pleine efficacité des partenariats public-privé (PPP) suppose un engagement de l'action publique pour assurer le fonctionnement des administrations concernées, ceci afin de limiter les coûts des transactions de type institutionnel. Cette stratégie nationale de mise à niveau urbaine multisectorielle et multi-acteurs vise la lutte contre la pauvreté, la stabilité sociale et l'attractivité internationale. Elle doit affronter trois défis majeurs : la coordination des projets de développement territoriaux, leur gouvernance et leur financement.

Coordination et gouvernance : la probléma-

tique de la coordination intra et inter-territoriale devient centrale. Si la région et l'autorité des *walis* sont le lieu stratégique de cette fonction, le renforcement des capacités techniques et institutionnelles de ce management régional est au centre du projet de régionalisation en cours de réflexion. Cependant, le rôle de l'autorité déconcentrée de l'État, dans le contexte de construction de la décentralisation, implique qu'elle combine accompagnement, autonomisation et construction des compétences techniques des collectivités locales. Celles-ci ont, en vertu des chartes communales de 2002 et de 2008, la responsabilité des services publics locaux. Après la question de l'électricité et de l'eau potable, le Maroc s'attache aujourd'hui à traiter celle des déchets solides et de l'assainissement. Les transports publics urbains, plus composites par la présence d'un secteur informel important, évoluent de façon moins linéaire, même si des infrastructures de tramway se mettent en place. La préoccupation d'hygiène et de salubrité publiques émerge également, en réponse à des niveaux de vie en hausse et à une exigence touristique forte. L'articulation entre le privé et le public reste une dimension de l'extension de ces services publics locaux. Le questionnement a évolué : comment combiner régulation et efficacité économique et sociale ? Avec ses capacités techniques et commerciales, le secteur privé doit aller vers des PPP permettant de mettre en phase les conditions contractuelles et les choix stratégiques nationaux (décentralisation et souveraineté nationale).

Financement : au-delà de la mobilisation de l'aide au développement, les capacités nationales de financement s'apprécient en fonction des perspectives de croissance macro-économique qui agissent sur le recouvrement des coûts auprès des clients et sur les recettes publiques.

En conclusion, la dynamique d'émergence du Maroc n'est plus seulement une conséquence de ses choix de croissance ouverte : elle peut aussi être un puissant facteur d'évolution en contribuant aux transformations structurelles de développement. Cette combinaison entre stabilité sociale et institutionnelle, et dynamisme, favorisé par l'ouverture à l'international et la hausse des revenus, font l'identité du Maroc en reflétant une évolution progressive du contrat social.

(6) *Inmae* signifie *développement* en arabe.

(7) Initiative nationale pour le développement humain.



Les services urbains au Maroc, une tradition à perpétuer.

Références bibliographiques

- « Projet INDH-INMAE, 2009. État d'avancement des opérations », *wilaya* du Grand Casablanca, Lydec, Inmae, direction INDH-Inmae, version du 30 juin 2009.
- MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR, MINISTÈRE DE L'HABITAT, DE L'URBANISME ET DE L'AMÉNAGEMENT DE L'ESPACE, « Cadre d'orientation pour une stratégie nationale de développement urbain », forum national du développement urbain, Skhirat, 22 et 23 janvier 2009.
- BANQUE MONDIALE, « Revue stratégique du programme national d'assainissement », Banque mondiale, Bureau régional Moyen-Orient et Afrique du nord, partenariat Banque mondiale/KfW, mai 2008.
- BANQUE MONDIALE, « Royaume du Maroc : Mécanismes et flux de financement du secteur de l'eau », Banque mondiale, bureau régional Moyen-Orient et Afrique du nord, groupe développement durable, avril 2008.
- DE MIRAS Claude, « Initiative nationale pour le développement humain et économie solidaire au Maroc. Pour un accès élargi à l'eau et à l'assainissement », revue *Tiers Monde* n° 190, août 2007, pp. 357-378.
- DE MIRAS Claude et LE TELLIER Julien, avec la collaboration de SALOU Abdelmalik, *Gouvernance urbaine et accès à l'eau potable au Maroc. Partenariat public-privé à Casablanca et Tanger-Tétouan*, L'Harmattan, coll. « Villes et entreprises, Isted », 2005.
- DE MIRAS Claude, *Intégration à la ville et services urbains au Maroc*, Institut national d'aménagement et d'urbanisme, Institut de recherche pour le développement, novembre 2005.



Vers une approche globale de la qualité de vie



La qualité urbaine face
aux enjeux de la ville de demain 97

La qualité architecturale,
une tradition qui se perpétue 100

La place des quartiers Art déco
dans les villes d'aujourd'hui 104

Le patrimoine au Maroc :
l'enjeu identitaire à travers l'histoire 107



Allal Sakrouhi⁽¹⁾
Wali, directeur général
des collectivités locales
Ministère de l'Intérieur

La qualité urbaine face aux enjeux de la ville de demain



Le réaménagement de la corniche de Casablanca participe à l'amélioration de la qualité urbaine de l'ensemble de la ville.

La qualité urbaine représente un enjeu stratégique pour le développement urbain durable car elle met l'accent sur les durabilités économique, sociale, écologique et culturelle.

La durabilité économique, perçue sous un angle urbain, est une quête assidue de croissance économique soutenue, pourvoyeuse d'emplois urbains et de richesses. Cependant, dans un contexte de rareté, cette quête vise la mise en place d'un système de production et de consommation économe, notamment en termes d'énergie et de ressources, aussi bien financières que naturelles. De même, en abordant la durabilité économique, on ne peut négliger la question de la mise en œuvre de tout projet urbain ni les retombées attendues sur le développement économique local.

La durabilité sociale évoque surtout le niveau des prestations et des services rendus au citoyen. Elle soulève la question de l'accessibilité aux différents lieux de la ville, aux multiples services (éducation, santé, assainissement, etc.), au logement, notamment à l'accès à la propriété et à toutes les composantes spatiales de la ville. Ceci sans ostracisme ni discrimination pour ne pas exacerber les distances entre couches sociales et donner l'impression que la ville est faite pour certains et non pour l'ensemble de la population.

La durabilité spatiale passe par une réduction des disparités entre les différentes parties de la ville. Elle crée une cohésion urbaine par l'espace public, ouvert ou fermé, comme lieu d'ex-

Enjeu majeur d'un aménagement équilibré, la qualité urbaine implique une réflexion globale sur l'espace, l'écologie, la gouvernance et l'utilisateur. Avec des ressources limitées, réaliser des espaces de qualité répondant aux besoins croissants et favorisant la cohésion sociale et spatiale relève parfois de l'exploit. Pour améliorer l'appropriation de l'espace et l'attractivité des villes, le Wali évoque différentes facettes de la qualité urbaine à travers le concept de durabilité.

pression, de communication et d'intégration. La durabilité écologique se traduit par l'aptitude du sol à l'accueil des différentes occupations et par la pression que la cité exerce sur les ressources naturelles et l'environnement de manière générale.

La durabilité culturelle est engendrée par la valorisation de la diversité culturelle, atout et richesse des villes composites.

Les villes marocaines sont conscientes que l'avenir se fera inévitablement dans un souci de qualité urbaine. Elles ont déjà investi le monde de l'entreprise en terme de fonctionnement, chassant l'improvisation et imposant une volonté de bien faire dans la maîtrise du temps, et une adéquation entre les ressources et les coûts.

Le pouvoir public reconnaît, pour sa part, l'utilité d'une politique urbaine bâtie sur la qualité des lieux au service des « faiseurs » de ces lieux, à savoir de ceux qui les pratiquent quotidiennement, les usagers.

La qualité des espaces : des facteurs multiples

La qualité des espaces dépend tout d'abord d'une organisation spatiale bien conçue et répondant aux normes techniques. Elle relève aussi d'un ensemble de facteurs qualitatifs tels que la proximité, la mixité des fonctions et la pluralité des usages. L'aménagement harmo-

(1) Ancien Gouverneur, directeur de l'Agence urbaine du Grand Casablanca.

La qualité urbaine s'apprécie également par la cohabitation des usages et l'appropriation de l'espace par les habitants.



nieux des espaces à usage multiple permet d'assurer une cohésion spatiale et sociale, ainsi qu'une articulation cohérente des différentes parties de la ville, celles-ci étant complémentaires et non compétitives.

Elle résulte enfin d'une meilleure insertion de l'espace dans le contexte urbain global. Cet espace peut être une rue, une place, un quartier où la qualité est recherchée non seulement dans le domaine de l'urbanisme, mais également dans celui de l'architecture. Ceci afin de concilier le fonctionnel, l'esthétique et l'écologique.

La qualité des espaces est parfois inhérente aux sites ou au bâti lui-même. Il suffit, pour ne pas la réinventer, de la mettre en valeur et de la « requalifier », autrement dit, de lui restituer sa qualité originale mise à mal faute d'entretien ou parce qu'on a voulu pousser, pour des raisons souvent spéculatives, à la dégradation. Le cas de l'architecture Art déco à Casablanca illustre bien cette situation qui interpelle la gouvernance.

La qualité des acteurs de l'espace urbain

En arrière-plan des durabilités invoquées précédemment, on trouve l'intérêt accordé par le développement urbain durable au facteur temps, à la rationalisation de la ressource publique et à la performance de l'action perçue comme nécessairement collective et intégrant des politiques sectorielles. Autant d'objets qui forment ce qu'on appelle la gouvernance urbaine.

La qualité urbaine exige manifestement une bonne gouvernance urbaine, autrement dit un personnel politique et technique qualifié. Ceux qui font l'espace urbain se doivent d'être animés et guidés par un souci de pertinence de la décision, de performance et d'efficacité de l'action. Ils doivent s'inscrire résolument dans

une démarche de développement urbain durable. C'est, sans doute, à ce titre que le pouvoir local essaie d'investir le champ de la planification stratégique en définissant une vision et des objectifs clairs et partagés avec tous les acteurs couronnés par un projet urbain qui se traduit par une stratégie d'actions. Pour garantir la qualité de ce projet, il est fait appel à des compétences nationales et internationales aussi bien pour l'élaboration (IAURIF pour le schéma directeur d'aménagement urbain du Grand Casablanca), que pour la mise en œuvre des projets d'envergure (des architectes et urbanistes de renommée mondiale sont sollicités pour dessiner, programmer et contribuer à la réalisation de ces projets⁽²⁾). Cette entreprise se veut aussi associative et participative, accordant un intérêt particulier à l'attitude du citoyen, considéré comme sujet et destinataire de toute action urbaine de qualité.

La qualité des usagers de l'espace urbain

Cet aspect met en avant le rapport du citoyen à l'espace urbain. La perception du lieu dans lequel il évolue influence nettement le sentiment d'appartenance au territoire. La qualité urbaine s'analyse ici comme la capacité de répondre aux demandes variées de l'usager : qualité de transport, de circulation et, de manière générale, accès aux services. Ces critères forment la base de la grille de lecture et de jugement de l'action publique. Un des apports indiscutables de l'INDH⁽³⁾ est sans

(2) Voir dans ce numéro des *Cahiers*, ZEIGER Pauline et ZUNINO Gwenaëlle « Casablanca : laboratoire de l'évolution urbaine » p. 33.

(3) Initiative nationale pour le développement humain. Voir dans ce numéro des *Cahiers*, LOUCHART Philippe et SAIGAUT Jean-François, « Le Maroc d'aujourd'hui : dynamisme et ouverture » p. 8.

doute le bouleversement qu'il a entraîné autour de la notion d'équipement public. En effet, l'introduction d'une nouvelle gamme d'équipements de proximité appelle une relecture de la grille normative des équipements publics : la proximité prime désormais sur les paramètres approximatifs de superficie et de nombre.

Il faut souligner aussi le rapport du citoyen à l'espace public qu'il n'arrive pas à s'approprier. Il est significatif de constater que le mode d'habiter fait prévaloir le dedans sur le dehors, rappelant le modèle introverti des anciennes médinas dans la manière de construire, y compris dans les agglomérations modernes. L'espace privatif est nettement supérieur à l'espace public, lieu de rejet au sens propre comme au sens figuré du terme.

Cependant, en se promenant dans des quartiers d'habitat économique où la maison marocaine est dominante, on est frappé par la qualité de vie dans le quartier ou le *derb*, unité de voisinage très appréciée au sein de laquelle se tissent des liens solides avec l'espace vécu et où se déroule une vie sociale, collective très forte. C'est cette culture du quartier que les habitants des ensembles immobiliers essaient de réinventer.

Mais de manière générale, hormis ces quelques cas d'appropriation de l'espace, on ne peut échapper au constat selon lequel le citoyen se cantonne à observer l'action publique, parfois dans l'indifférence et dans la critique ; le niveau d'exigence vis-à-vis de la qualité des services publics est croissant de la part des usagers. Cette insatisfaction est sans doute l'une des limites de la qualité urbaine.

Les limites de la qualité urbaine

La qualité est par définition l'aptitude à répondre à des besoins exprimés ou implicites d'une façon satisfaisante. Or, l'action urbaine fait face à l'accroissement de la pression des besoins sociaux dans un contexte d'insuffisance de ressources. Elle ne cache pas non plus son incapacité à répondre aux demandes formulées par le citoyen, très attentif à ce qui se passe dans les pays occidentaux et dans d'autres villes du pays, et qui devient de plus en plus exigeant. Une culture basée sur la qualité urbaine est en train de se développer. Il n'en demeure pas moins que l'amélioration qualitative des espaces urbains doit susciter, en retour, une réactivité positive et un changement de comportement du citoyen et l'inciter à une appropriation de l'espace dans lequel il évolue.

La qualité urbaine fait donc partie du domaine du possible et, compte-tenu de la charge et afin de juguler la tension entre ressources limitées et besoins croissants, le pouvoir politique se trouve contraint de « prioriser » ses actions, opérant une différenciation entre les besoins et les réponses.

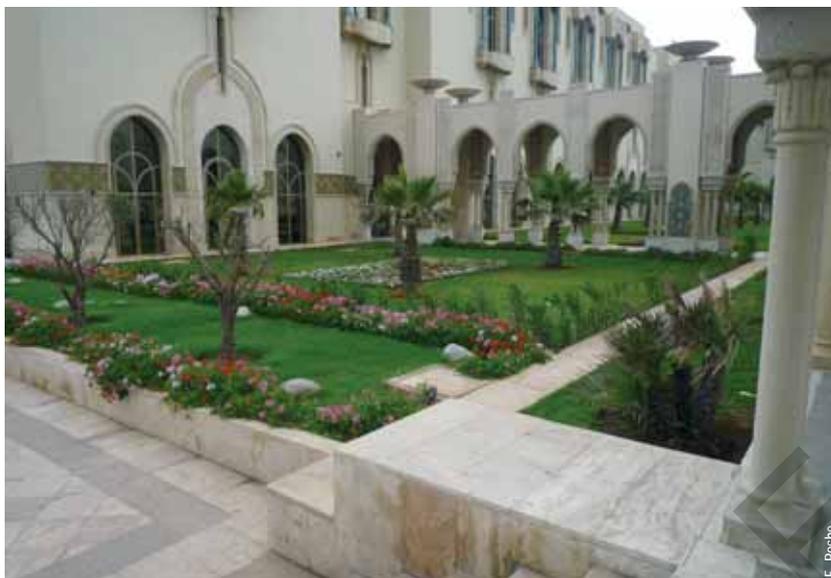
In fine, le travail sur la qualité urbaine est fondamental dans la perspective d'une meilleure compétitivité des villes marocaines et ne peut se réaliser indépendamment de la durabilité. Il faut toutefois se garder de traiter la qualité urbaine uniquement sous un aspect technique sans considérer qu'elle est avant tout mentalité, culture et socle de la cohésion sociale.



La marina d'Agadir allie remarquablement fonctionnalité et lieu de promenade pour tous.

La qualité architecturale, une tradition qui se perpétue

Omar Farkhani
Président de l'Ordre
national des architectes



La ré-interprétation des formes architecturales anciennes illustre le dialogue entre tradition et modernité.

L'histoire de l'architecture et de l'urbanisme du XX^e siècle au Maroc est d'une richesse indéniable. Les différents mouvements qui se sont succédé représentent autant d'étapes significatives dans la recherche d'une écriture spatiale contemporaine marocaine. Libérée des grandes idéologies, il est temps que l'architecture actuelle se ressource, sans complexe, dans « la compétence d'édifier » des anciens, nourrie des savoirs d'aujourd'hui.

Un XX^e siècle riche d'enseignements

Pendant la période du Protectorat (1912-1956), une partie du patrimoine marocain a bénéficié d'une grande attention des gouvernants français, mais dans des conditions qui continuent à faire débat. Il a été reproché à l'autorité de l'époque de « muséifier » ce patrimoine. Nonobstant ce débat, la création de villes nouvelles, destinées aux populations européennes, a offert aux architectes européens la possibilité de déployer la pleine mesure de leur talent en réinterprétant des formes architecturales et urbaines importées d'Europe à travers le filtre d'« arabisances⁽¹⁾ ». Cela consistait à utiliser un vocabulaire architectonique et une modénature puisés dans le patrimoine bâti historique marocain, dans une mise en scène urbaine et dans des formes architecturales européennes. À partir de l'Indépendance (1956), les architectes marocains ont progressivement investi le champ de la production architecturale et urbaine dans leur pays. Formés en Occident, particulièrement en France, les maîtres d'œu-

Villes impériales, richesse artisanale, villes nouvelles « européennes », le Maroc a créé un lexique architectural qui constitue un patrimoine et une tradition reconnus. Forte d'un métissage culturel fécond, l'architecture actuelle, sous influence internationale, s'interroge sur le maintien de son identité et sa contribution à la modernité. Comment répondre à l'exigence du développement, durable de surcroît, en faisant émerger des formes et une qualité spécifiques ?

vre marocains portent alors les idées et les théories dont ils se sont imprégnés durant leur formation. Dans les faits, pendant les premières décennies de l'Indépendance, la production architecturale marocaine, fortement imprégnée de « modernisme », s'inspire avec plus ou moins de bonheur des œuvres de ses aînés modernes publiées dans les revues alors à la mode. La reconstruction d'Agadir⁽²⁾ a représenté un paroxysme dans l'adoption de l'architecture moderne au Maroc. Si l'urbanisme de la ville reconstruite a été critiqué pour son fonctionnalisme inspiré de la Charte d'Athènes⁽³⁾, l'œuvre des architectes est aujourd'hui encore encensée par la postérité. « [...] Signe de sa force, cette architecture permet l'extravagance et le génie. [...] Jean-François Zevaco, irréductible à tout modèle, [...] [et] profondément lyrique, gère avec une agilité stupéfiante, qui a souvent choqué, la contradiction entre une modernité rigoureuse et un besoin de chaleur très baroque. Moyen de cette recherche, un vocabulaire extrêmement volubile de formes chaque fois inventées, retravaillées, combinées

(1) BEGUIN François, *Arabisances*, Paris, Dunod, 1983.

(2) Après le séisme de 1960.

(3) La Charte d'Athènes, document majeur de l'urbanisme contemporain dans laquelle prédominent les thèses de Le Corbusier, a été collectivement rédigée en 1933. Certains de ses articles formulent, sans doute, la thèse essentielle (qui valut au mouvement le nom de fonctionnalisme) relative au partage de l'espace urbain (ou *zoning*), déjà conceptualisé par Tony Garnier, selon une distinction nette entre quatre fonctions fondamentales : habiter, travailler, se récréer, circuler.

pour donner à chaque composition une force exceptionnelle⁽⁴⁾ ».

Malheureusement, Agadir ne fut qu'une parenthèse heureuse dans la production architecturale marocaine rendue possible par une situation d'exception: la tragédie humaine et urbaine provoquée par le séisme déclencha une dynamique de reconstruction soutenue par une forte volonté politique, qui visait à surmonter ce traumatisme national en offrant le meilleur aux habitants d'Agadir.

En 1986, feu S. M. Hassan II a prononcé un discours devant le corps des architectes dans lequel il rappellait l'importance sociale, culturelle et civilisationnelle de l'acte architectural. Le discours devait notamment inaugurer une rupture avec l'architecture moderne dans sa version internationale. Cependant, sa mauvaise interprétation entraîna d'autres excès, tout aussi dommageables que ceux de l'architecture internationale. Ce discours s'est traduit sur le terrain par une inflation de l'architecture pastiche où l'utilisation de la tuile verte et des ouvertures en forme d'arcs tenait lieu d'architecture marocaine « authentique », et cela pour tous les types de programmes.

Une architecture contemporaine qui se cherche

Avec la création de l'École nationale d'architecture de Rabat en 1980 et l'augmentation relative du nombre d'architectes marocains d'une part, et le développement des nouvelles technologies de l'information d'autre part, l'exercice professionnel au Maroc, favorisé par la logique de marché, commence à gagner en maîtrise du point de vue de la technique architecturale (maîtrise des formes et des vocabulaires architecturaux et urbains). Cependant, la quasi-inexistence de la production théorique dans le pays dans le champ de la pensée architecturale et urbanistique pénalise fortement la qualité symbolique et culturelle des projets mis en œuvre. La fin des idéologies mondiales dominantes a catalysé presque partout dans le monde le mouvement postmoderne, qui s'est aussi propagé au Maroc dans les années 1980 et 1990. « Puisant dans un répertoire de formes très variées, historiques, exotiques, vernaculaires et festives⁽⁵⁾ », le formalisme débridé du postmodernisme a trouvé une terre d'élection dans un pays « jeune » où les commanditaires sont friands de spectaculaire et de coups d'éclats et où l'insolite et l'inhabituel tiennent lieu de beau.

La quasi-absence d'une pensée architecturale et urbanistique construite localement laisse les architectes marocains démunis face aux assauts médiatiques de « l'architecture spectacle », et les livre en pâture aux goûts éclectiques

du grand public et aux lubies des grands maîtres d'ouvrage publics ou semi-publics. Ces derniers sont souvent plus soucieux d'afficher sur leurs projets les griffes de stars mondiales de l'architecture que de contribuer au développement d'une architecture marocaine contemporaine. L'absence d'une politique architecturale volontariste ne favorise pas le changement de cet état de fait: le nombre de livres d'architecture publiés ces dernières années au Maroc se compte sur les doigts d'une main⁽⁶⁾ ! Pour la plupart, les médias s'intéressent à l'architecture dans sa dimension économique et sociale. Le débat sur l'urbain et surtout sur l'architecture est absent de la scène publique.

Au Maroc, comme ailleurs, le « modernisme » et le « traditionalisme », avatars des pensées progressistes et culturalistes⁽⁷⁾, ont cela de commun qu'ils réduisent l'architecture à un simple répertoire de formes isolées de leur contexte historique, géographique et culturel, dans lequel on peut puiser à souhait selon le goût du jour. De ce point de vue, la nouvelle préoccupation du développement durable est une chance pour l'architecture marocaine. Sa mise en œuvre se caractérise, en effet, par une démarche plus que par des formes, par des objectifs plus que par des images. L'architecture durable n'est pas (encore ?) associée à des formes connotées. Elle puise autant dans les ressources et le savoir-faire local que dans les sciences et les

(4) NADAU Thierry, « La reconstruction d'Agadir ou le destin de l'architecture moderne au Maroc », dans *Architectures françaises d'outre-mer*, Liège, Mardaga, Institut français d'architecture, 1992.

(5) ASCHER François, *Les nouveaux compromis urbains, Lexique de la ville plurielle*, La Tour d'Aigues-L'Aube, 2008.

(6) Citons, parmi ces livres, MIKOU Khalid, *Riad, Modulor et tatami*, Casablanca, Archimedia, 2003.

(7) CHOAY Françoise, *Urbanisme, utopies et réalités*, Paris, Seuil, 1965.

Un patrimoine de valeur

Médina de Fès, médina de Marrakech, médina de Tétouan (ancienne Titawin), médina d'Essaouira (ancienne Mogador), ksar d'Ait-Ben-Haddou, site archéologique de Volubilis, ville historique de Meknès, ville portugaise de Mazagan (El Jadida): autant de richesses inscrites sur la liste du patrimoine mondial de l'Unesco. Les artisans marocains détiennent un savoir-faire multiséculaire riche et vivant qui s'exporte partout dans le monde tout en s'épanouissant localement. Ci-dessous, la médina de Marrakech, dont l'ambiance est empreinte de l'artisanat local qui se perpétue.



La medersa Ben Youssef à Marrakech.

Une traduction du vocabulaire de l'architecture arabisante dans le quartier Art déco de Casablanca.



technologies les plus avancées. Elle met l'Homme et l'utilisateur au centre de ses préoccupations⁽⁸⁾.

Interroger l'histoire avec un œil neuf

Aujourd'hui, il faut reposer la question de l'architecture et de l'urbain avec un œil neuf : la médina, avec ses ruelles étroites ombragées et ses fastueux espaces introvertis, publics et privés, servait de réceptacle à une société marocaine qui n'existe plus depuis longtemps. C'est un héritage qui doit être réinterprété à la lumière de nos besoins actuels, qui ne sont pas seulement identitaires, loin s'en faut.

Les architectes du Protectorat se sont emparés de ce patrimoine et l'ont interrogé au filtre de leurs propres valeurs architecturales. Ils en ont retenu la dimension paysagère, comme dans le quartier Habous à Casablanca. Ils lui ont aussi emprunté un art décoratif brillant, qu'on retrouve par exemple dans l'architecture Art déco des nouvelles villes construites à cette époque et dont Casablanca est un fleuron mondial. Cette approche « romantique » et formaliste des médinas a conduit à « préserver » les centres historiques⁽⁹⁾. Notons toutefois que même les villes telles que Le Caire, avant toute intervention occidentale⁽¹⁰⁾, ont été confrontées aux mêmes problématiques d'adaptation des villes traditionnelles aux besoins générés par l'émergence des nouvelles sociétés industrielles : urbanisation accélérée et nécessité d'accueillir rapidement des populations de plus en plus nombreuses, développement de nouveaux moyens de transport, réalisation de nouveaux programmes d'équipements tels que

les gares ferroviaires ou les postes. Dans ce sens, ces villes nouvelles doivent être étudiées avec autant d'intérêt que les villes anciennes, mais pour d'autres raisons. L'étude des médinas doit être motivée par la volonté de renouer avec la « compétence d'édifier⁽¹¹⁾ » à l'origine des « créations » urbaines du passé. L'objectif de l'analyse ne devrait pas se cantonner à la description de l'objet urbain daté en vue de sa restauration et de sa muséification comme patrimoine. Il faut reconstituer les processus vivants de savoir-faire (compétence d'édifier) des habitants qui, à travers les siècles, ont bâti leurs espaces urbains en les adaptant constamment à leurs besoins en recourant aux technologies disponibles aux différentes époques.

La qualité des espaces urbains, pour un Marocain, est d'abord une qualité d'usage avant d'être une qualité d'image (dessin des façades, formes urbaines, etc.). Le confort de son espace de vie quotidien l'intéresse bien plus que les prouesses architecturales formelles.

Cela ne signifie évidemment pas que l'architecture n'intéresse pas le citoyen marocain ou qu'il considère qu'elle est secondaire par rapport à ses autres besoins. Seulement, il ne s'en préoccupe pas quand l'architecture est réduite à un rôle de cache-misère (contorsions formelles, modénature⁽¹²⁾ « bavarde », façades bariolées, etc.) ; quand ses gesticulations ont pour seul but de plaire aux maîtres d'ouvrage et aux « commissions d'esthétique » ; quand l'*ersatz* d'architecture veut occulter l'absence d'architecture (travail sur l'espace, la lumière, l'usage, le sens). Dans un pays tel que le Maroc, récemment urbanisé et caractérisé par une nombreuse population à faible pouvoir d'achat, la question de la qualité urbaine et architecturale n'est sûrement pas simple à résoudre. C'est probablement pour cela que, jusqu'à présent, la dimension quantitative a pris le pas sur le reste. Il s'agit d'abord pour les pouvoirs publics de répondre à des besoins considérables en vue de loger dignement tous les Marocains et d'en finir avec les formes d'habitat insalubre. Soutenue par une forte volonté politique, portée par la plus haute autorité de



Un exemple d'architecture internationale traduisant le mouvement post-moderne des années 1990. Ici, le siège d'une banque à Casablanca.

(8) LEVY Albert, « La 'ville durable'. Paradoxes et limites d'une doctrine d'urbanisme émergente », *Esprit* n° 360, décembre 2009.

(9) TAYLOR Brian, « Discontinuité planifiée, villes coloniales modernes au Maroc », dans *Les cahiers de la recherche architecturale* n° 9, Paris, janvier 1982.

(10) ARNAUD Jean-Luc, *Le Caire, mise en place d'une ville moderne, 1867-1907*, Arles, Actes Sud, 1998.

(11) CHOAY Françoise, *Pour une anthropologie de l'espace*, Paris, Seuil, 2006.

(12) Choix et caractère des profils et des proportions des moulures et autres éléments en relief ou en creux qui animent les différentes parties d'un bâtiment, notamment les façades.



Les *Twin Towers* de Casablanca illustrent le renouveau de l'architecture marocaine.

l'État, une politique de l'habitat ambitieuse a été mise en place depuis une dizaine d'années, à travers notamment des incitations fiscales, foncières et réglementaires (dérogations). Elle a abouti à la structuration et au renforcement d'une promotion immobilière puissante, avec des résultats quantitatifs appréciables. De larges couches de populations démunies ont pu enfin accéder à la propriété de leur logement, dans des conditions d'endettement raisonnables. Cette politique relativement efficace sur le plan quantitatif (augmentation de la production de logements et baisse des coûts de production) a été moins heureuse sur le plan qualitatif. Compte tenu des fortes contraintes économiques et sociales, pouvait-il en être autrement? La question est posée et demande à être débattue. Une certaine qualité architecturale se retrouve dans les grands projets d'équipements publics et dans les projets touristiques bénéficiant de gros investissements. La commande de qualité architecturale par les maîtres d'ouvrage se justifie dans le premier cas par un besoin de représentation du pouvoir sur la scène publique et dans le second par les exigences élevées du touriste consommateur. Ces exemples montrent que la question de la qualité architecturale ne peut pas être appréhendée uniquement sur le plan formel et artistique. La qualité architecturale et urbaine doit être resituée dans une problématique globale qui intègre d'autres facteurs, notamment socio-économiques. La production de la qualité architecturale est une question d'utilité publique et nécessite donc un maître d'ouvrage qui se préoccupe de qualité. Ce n'est pas

un hasard si les projets d'architecture les plus intéressants sont issus de concours où les maîtres d'œuvre en compétition bénéficient de grandes marges de liberté pour traduire avec talent les programmes que leur soumet le maître d'ouvrage.

Le Maroc dispose aujourd'hui de nombreux architectes talentueux et d'un véritable savoir-faire technique, artisanal en particulier. Cela représente une matière première, un gisement à exploiter pour produire de la qualité urbaine et architecturale et renouer ainsi avec la grande tradition des bâtisseurs qui nous ont légué les médinas, les kasbahs et les *ksour*, dont nous nous enorgueillissons légitimement aujourd'hui. Pour cela, il faut que le Maroc engage une politique architecturale et urbaine volontariste et ambitieuse qui se traduise notamment par le développement de la recherche dans les écoles d'architecture et dans les universités, la démocratisation de l'accès à la commande par la compétition basée sur le talent, la multiplication des prix d'architecture et d'urbanisme et l'instauration d'un débat national sur l'architecture et l'urbanisme. Le soubassement de cette politique à venir existe de manière explicite dans le discours royal de 1986 et dans le message adressé par S.M. le Roi Mohammed VI au corps des architectes, en janvier 2006, à l'occasion de la commémoration du vingtième anniversaire du discours de 1986.

La médina de Marrakech, issue de la tradition des grands bâtisseurs marocains, inspire encore aujourd'hui de nombreux architectes.
Medersa Ben Youssef.



La place des quartiers Art déco dans les villes d'aujourd'hui

Abderrahim Kassou
Casamémoire⁽¹⁾



Fleuron de l'architecture Art déco, l'immeuble Assayag (1930) de Marius Boyer est un élément structurant du patrimoine casablancais.

Le Maroc a connu au XX^e siècle des bouleversements sociaux, politiques et économiques formidables. La société féodale des siècles précédents a dû s'ouvrir et s'est confrontée à des phénomènes et enjeux nouveaux.

Dès le milieu du XIX^e siècle, le Maroc suscite beaucoup d'intérêt de la part des grandes puissances de l'époque. À partir de 1912, la présence française développe de nouveaux centres urbains à proximité des villes existantes. Les villes nouvelles de Fès et de Marrakech n'ont cependant, au moment de leur création, qu'un rôle de contrôle militaire des deux anciennes capitales impériales. D'autres villes ont des fonctions d'usage : exploitation du minerai comme Port Gentil ou relais de transmission de la production locale comme Agadir. Une des décisions majeures du maréchal Lyautey⁽²⁾, premier résident général, est de transférer la capitale de Fès à Rabat. Cette décision a des conséquences importantes sur le pays et provoque une transformation majeure. Lyautey décide également de créer une capitale économique en favorisant le développement de Casablanca. Petite ville de pêcheurs sur l'Atlantique, Casablanca devient très rapidement une grande ville, concentrant les investissements en termes d'infrastructures économiques, particulièrement ciblés sur le complexe portuaire et industriel. Au nord de Rabat est créée la ville militaire de Port-Lyautey (actuellement Kénitra). Ainsi, le centre du Maroc est déplacé de l'intérieur des terres vers la côte et favorise un

Au début du XX^e siècle, de nouveaux centres urbains se développent en extension des principales villes marocaines. Ils sont le lieu d'une éclosion urbaine et architecturale riche et variée. Le vocabulaire architectural s'étend du style Art déco au néo-mauresque et à l'architecture moderne des années 1950 et 1960. Comment ces ensembles patrimoniaux peuvent-ils constituer un vecteur de développement pour les villes aujourd'hui ? L'exemple de Casablanca.

centralisme condamnant la multipolarité prédominante d'antan, autour de Fès et de Marrakech essentiellement. Ainsi, « en moins de trente ans, le tracé des pistes séculaires de l'économie marocaine a fait place à un réseau de voies convergentes vers un nouveau pôle unique⁽³⁾ ». Dès 1914, une véritable ruée s'opère vers le Maroc, et notamment vers Casablanca. La population étrangère est estimée à 31 000 personnes. De l'intérieur, affluent les bourgeois de Fès ainsi que, les juifs et quelques musulmans des villes côtières (notamment d'Essaouira) attirés par l'essor du port. À cela s'ajoute un exode rural de plus en plus important. La population s'installe dans la médina au hasard des acquisitions foncières et dans les quartiers de Bab Marrakech et Derb Ghallef. La médina se retrouve entourée d'un désordre de *foundouks*⁽⁴⁾, de villas, d'immeubles, de souks, de campements... Casablanca est atteinte à cette époque d'une frénésie de construction, aussi rapide qu'anarchique. Les autres villes du Maroc, en particulier les villes côtières, connaissent également un accroissement urbain, mais de manière moins spectaculaire.

L'extension rapide et incontrôlée des villes

(1) Casamémoire est une association de sauvegarde du patrimoine du XX^e siècle au Maroc.

(2) Voir sa biographie dans ce numéro des Cahiers, p. 172.

(3) ÉCOCHARD Michel, *Casablanca, le roman d'une ville*, Éditions de Paris, Paris, 1952.

(4) Généralement situé près des entrées de médina, le *foundouk* est le lieu d'étape des caravanes. Il joue le rôle de centre d'échange commercial et d'hôtel, pouvant également servir d'entrepôt et de lieu de transformation de marchandises.

marocaines, et de Casablanca en particulier, nécessite la mise en place urgente d'une réglementation. Ainsi, en février 1914, Henri Prost⁽⁵⁾, urbaniste, est nommé à la direction du Service spécial d'architecture et des plans des villes. C'est la première administration dans l'histoire de l'urbanisme français et marocain.

Un bureau central des plans des villes est alors créé. Il a en charge l'étude technique des projets d'aménagement et d'extension. Par ailleurs, un bureau du plan est, au niveau de chaque municipalité, chargé d'appliquer les directives de ce bureau central. Enfin, un Service des beaux-arts et des monuments historiques s'occupe de la conservation et de la restauration des monuments existants, ainsi que de la création des ordonnances architecturales destinées à certaines rues et places.

Pour Casablanca, le plan Prost délimite quatre zones : la zone indigène, dont la construction est limitée à deux étages ; la zone centrale, constituée d'habitations et de commerces ; les zones industrielles, réservées aux établissements insalubres, incommodes ou dangereux ; et les zones de plaisance, pour les villas ou habitations particulières. Le tout maillé par un système de voies radiales convergeant vers le port.

Un contexte favorable à l'architecture moderne

Dans ce contexte de frénésie constructive des années 1920 et 1930, l'architecture qui se développe, riche et variée, n'a rien à envier aux débats stylistiques qui parcourent l'Europe. Les édifices, plus novateurs les uns que les autres, se multiplient. Les architectes, libres dans leurs orientations, trouvent dans l'architecture traditionnelle marocaine la correspondance avec le mouvement cubiste (toits-terrasses, volumes dépouillés) et dans l'artisanat local (zelliges, fers forgés), les éléments de décoration propres à l'architecture Art déco ou néo-mauresque. À partir des années 1930 et 1940, l'architecture s'émancipe de plus en plus du décor et développe un vocabulaire fait d'horizontales, de pleins et de vides. Le mouvement moderne trouve en Casablanca un terrain propice à son expression.

Ainsi, les premiers bâtiments construits à partir du début des années 1910, à l'intérieur ou à l'extérieur des murailles de la médina, restent sobres en façades extérieures. Puis, on voit apparaître des édifices que l'on pourrait classer en trois catégories. La première est un néo-classicisme plutôt chargé, aux décorations multiples et très présentes. La deuxième peut être apparentée à de l'Art nouveau, similaire à ce que l'on pouvait trouver en Europe à la même époque. Certains édifices oscillent, d'ailleurs, sans complexe entre ces deux styles. Les ange-

lots et autres corbeilles de fruits côtoient sur les façades pilastres et chapiteaux. La troisième tendance essaie de puiser dans le répertoire architectural, décoratif et artisanal local (réel ou mythique d'ailleurs) en y injectant des éléments dans des formes et des espaces modernes. Ceci peut aller du pastiche pur et simple à de véritables tentatives d'hybridation ou d'adaptation plus ou moins heureuses.

Il est à signaler que mosaïstes, ferronniers et autres ébénistes jouent alors un rôle fondamental dans la création de l'identité propre à cette architecture casablancaise par rapport à ce qui se fait en Europe. Le néo-mauresque ne fut pas la seule incarnation de l'apport de l'artisanat à l'architecture. Des éléments puisés dans le répertoire traditionnel se retrouvent confrontés à d'autres éléments modernes. « La rencontre des motifs des arts décoratifs marocains et des configurations Art déco produira des décors de façade originaux où les éléments ornés [...], les frises ou panneaux bien délimités agrémentent des façades blanches et nues. Ces motifs, dont la diffusion s'est accélérée sous l'impact de l'Exposition des arts décoratifs de 1925, n'auront aucun mal à s'imposer au Maroc, où le jeu avec la géométrie et les inclusions décoratives sur de grandes surfaces nues sont constitutifs de la tradition architecturale⁽⁶⁾ ».

Cette frénésie de la construction qui accompagne l'essor économique de la ville ne s'esouffle qu'à la veille de la Seconde Guerre mondiale et, dès le début des années 1920, le développement rapide de Casablanca fait qu'on la compare à une ville américaine.

(5) Voir sa biographie dans ce numéro des *Cahiers*, p. 172.

(6) COHEN Jean-Louis, ELEB Monique, *Casablanca. Mythes et figures d'une aventure urbaine*, Paris, Hazan, 1998.

La médina est le lieu d'une grande activité, en continuité avec le centre-ville. Elle mérite, à ce titre, d'être protégée.



Le réinvestissement des quartiers Art déco

Au lendemain de l'Indépendance, les centres-ville hérités de la période du Protectorat continuent à jouer un rôle central dans le fonctionnement des villes marocaines. Leur population change de manière progressive, la population marocaine remplaçant la population européenne. À la fin des années 1960, le départ de la communauté marocaine israélite s'accélère. Le déclin des centres-ville ne commence réellement qu'à la fin des années 1970 et au début des années 1980, sous l'effet conjugué de plusieurs facteurs dont on peut citer la dégradation des bâtiments ainsi que des espaces urbains par manque d'entretien, la naissance d'une nouvelle centralité qui a éloigné la classe riche de ces quartiers, les plans d'ajustements structurels successifs qui ont fait disparaître la classe moyenne, etc.

Le déclin des centres-ville ne s'accompagne pas d'un abandon des espaces. Ces quartiers continuent à être très fréquentés, en particulier en journée, par des masses populaires qui se promènent, font des achats ou cherchent des services. L'ensemble des logements est également occupé par une population importante, certes pas toujours solvable, mais qui vit et fait vivre le centre. De plus, de nombreuses terrasses et caves sont également occupées par de l'habitat insalubre. Par ailleurs, le centre-ville continue, en particulier à Casablanca, à servir d'espace d'accueil pour les nouveaux arrivants, une tendance favorisée par la présence de nombreux hôtels bon marché.

Le potentiel de l'ensemble patrimonial, vecteur de développement

Durant les dix dernières années, les thématiques liées à la question du patrimoine moderne, appelé communément et de manière réductrice « patrimoine Art déco », ont dépassé le petit cercle des amateurs et des spécialistes pour toucher au domaine public, et même arriver à jouir d'une certaine présence dans les médias, avec toutefois une réelle inégalité entre les villes. Ce qui est acquis à Casablanca ne l'est pas forcément à Meknès ou Marrakech pour des bâtiments similaires. Ainsi, à Casablanca, après la démolition de plusieurs édifices importants dans les années 1970 et 1980 (arènes, cinéma Vox, théâtre municipal...), la reconnaissance locale et nationale de la valeur historique des quartiers centraux semble acquise, sans pour autant empêcher les démolitions. On parle actuellement de la nécessité d'élargir la protection à l'ancienne médina d'une part, et de demander une inscription à la liste du patrimoine mondial d'autre part. Toutefois, il est important d'être vigilant à l'égard de certains

enjeux dont il faudrait être conscient. Tout d'abord, parler des quartiers Art déco est certes accrocheur, mais il faut également prendre en considération la production moderne des années 1950 et 1960, toute aussi intéressante.

Ensuite, la médina qui, pendant des décennies a été abandonnée et délaissée, voire même l'objet de projets de démolition, se retrouve actuellement au centre d'une volonté de sauvegarde. La tentation est grande de voir en la médina un tissu historique arabo-andalou à l'image des médinas de Rabat ou de Tétouan. Ceci est historiquement une erreur. La médina de Casablanca date de la fin du XIX^e siècle, c'est une médina moderne et cosmopolite qui fonctionne en continuité avec le centre-ville et pas en parallèle, comme à Fès ou Marrakech par exemple. Il est important de la préserver pour cela, car elle est unique.

Le troisième élément est de considérer le centre-ville comme un ensemble cohérent et un paysage urbain formant un tout. Il ne s'agit pas de protéger les bâtiments un par un. Quelle que soit la valeur architecturale des édifices, la valeur du centre-ville de Casablanca vient de son étendue, de son homogénéité, de sa cohérence et de son paysage urbain. Et c'est cela qu'il s'agit de préserver. Enfin, toute préservation d'un tissu historique passe d'abord par une connaissance, une accumulation de savoirs et une protection des sources.

Le *momentum* historique est propice à une réelle intégration intelligente des centres-ville hérités de la période du Protectorat dans le développement urbain actuel. Ces centres-ville en général, et à Casablanca en particulier, ont largement le potentiel pour devenir des vecteurs de développement important. De par leur situation centrale, leur polyvalence, leur qualité patrimoniale et identitaire, la place qu'ils occupent dans la mémoire collective, ces quartiers peuvent constituer l'assise du renouveau urbain dont les villes marocaines ont grandement besoin. Ainsi, à Casablanca, le centre-ville historique peut rapidement générer, par des aménagements appropriés, un développement économique important lié au tourisme culturel notamment. Pour amorcer cette mise en valeur, un effort important devrait s'opérer au niveau de l'aménagement de l'espace public. Les aménagements destinés à favoriser le développement touristique suivront.



L'immeuble villas Paquet, construit en 1952, incarne l'architecture moderne des années 1950, tout en respectant les principes instaurés par Prost.

Le patrimoine au Maroc : l'enjeu identitaire à travers l'histoire

Salima Naji⁽¹⁾
Architecte
et anthropologue



Au pied de l'Atlas, la kasbah Amridil de Skoura est un très bel exemple du particularisme architectural en pisé.

La notion de patrimoine émerge depuis peu au Maroc. Le désir de mémoire est plus que jamais présent dans un pays qui s'est ouvert à de grands chantiers. La diversité des héritages apparaît soudain au grand jour pour toute une nation qui, enfin, se regarde. Cette prise de conscience fait suite à un certain nombre d'actions de mécénat privé envers des institutions culturelles ou éducatives. En effet, certains monuments comme la mosquée des Almohades de Tinnel ou le quartier de Nejjarine à Fès ont été restaurés grâce au mécénat. De petites associations se sont, en outre, constituées pour travailler sur des microprojets dans le domaine de l'environnement, mais aussi de l'embellissement de quartiers historiques. Des fondations et des organisations non gouvernementales (ONG) s'activent également en faveur de la mise en valeur du patrimoine et de la sensibilisation du public. Par exemple, Casamémoire œuvre pour la « sauvegarde d'une mémoire commune », celle d'un urbanisme qui a fait date et qui fait la force de la ville de Casablanca.

Parallèlement, la possibilité pour les étrangers d'acquérir un bien immobilier alimente une spéculation sans précédent dans les villes historiques⁽²⁾ du royaume (médiinas de Marrakech, Essaouira, Fès ou Tanger notamment).

Un renversement a ainsi eu lieu : le patrimoine hérité du Protectorat, rejeté dans les premières décennies de l'Indépendance, est aujourd'hui considéré comme une valeur du passé.

Le patrimoine marocain, dans la diversité de ses formes à travers les lieux et les époques, bénéficie d'une reconnaissance croissante. Il endosse une fonction importante de représentation qui évolue sans cesse et pose question. Aujourd'hui, il renvoie à des identités complexes qui se cherchent, entre tradition et progrès, histoire et modernité.

L'approche patrimoniale : conserver et agir

Le Protectorat français a sauvé le patrimoine dans une vision pittoresque. La volonté conservatoire qui va très vite être promulguée pour les médiinas est également issue d'une conscience et d'une sensibilité appartenant à une époque fascinée par l'Histoire. Les *Paroles d'action* du maréchal Lyautey⁽³⁾ retracent la position de l'époque face aux chefs-d'œuvre en péril recensés, classés et souvent déclarés d'utilité publique pour leur éviter toute destruction ou dépeçage. En avance sur son temps, cette vision intègre les notions qui ont cours alors en métropole, celle notamment du monument historique, mais également celles des urbanistes d'avant-garde, qui n'hésitent pas à créer, avant l'heure, des zones de protection élargies⁽⁴⁾.

Un double mouvement se dessine alors : d'une part, la volonté de créer des villes modernes et, d'autre part, le souci de ne pas toucher à une entité historique ancienne. Les maîtres mots de

(1) Salima Naji est architecte et docteur en anthropologie de l'École des hautes études en sciences sociales.

(2) FREY Jean-Pierre, préface à la réédition de Jean GALOTTI (Albert Levy, 1926), *Le Jardin et la maison arabes au Maroc*, Actes Sud-Centre Jacques Berque, Arles-Rabat, 2008, pp.35-36.

(3) LYAUTEY Louis-Hubert Gonzalve, *Paroles d'action*, Paris, Imprimerie nationale, réédition 1995.

(4) En France, la ZPPAUP (zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager) qui étend, à une entité plus large et moins systématique, la zone de 500 mètres de protection autour du monument classé (protection des abords, puis des secteurs sauvegardés), datent respectivement des années 1962, 1943 et 1983.



Restauration dans les règles de l'art de l'Agadir d'Aguellouy, Amtoudi : les doyens du village appuient des artisans plus jeunes pour retrouver les formes originelles du grenier collectif.

Au cœur de l'Anti-Atlas, sur une piste conduisant dans une vallée enclavée des Ait Abdellah, deux immeubles sur des structures en béton armé rivalisent de hauteur.



L'action de l'époque se résume par deux infinitifs, conserver et agir : « Conserver qui, au sens littéral, s'oppose à détruire – et réagir à s'abandonner⁽⁵⁾ ». L'autorité en place met ainsi en œuvre toute une série de mesures, de services, et de missions pour empêcher les « désastres » ou autres « sacrilèges » qui auraient défiguré le Maroc des villes impériales. La même énergie est investie pour créer, à côté de ces secteurs sauvegardés, des villes nouvelles dotées de toutes les qualités requises pour être des villes dignes de celles d'Europe. Il œuvre avec beaucoup de professionnalisme et imagine des développements harmonieux dont on jouit encore aujourd'hui, habilement dessinés en fonction de l'héritage historique et du potentiel du site. La zone indigène correspond à la vieille ville telle que les étrangers la découvrirent, fascinés, au début du xx^e siècle. Elle leur apparut comme une entité difficile à découper, impossible à « moderniser », à assainir et à rendre viable sans destruction.

Cependant, le Maroc des campagnes, le monde berbère, va représenter un conservatoire intact à préserver⁽⁶⁾ ; c'est dans cet état d'esprit que seront très tôt créés les premiers parcs nationaux (Toubkal en 1942).

Deux mondes se côtoient sans se mélanger

Cette vision réductrice d'un monde coupé en deux avec, d'un côté, la ville nouvelle et le « progrès », et de l'autre, la ville ancienne ou la campagne, considérées comme l'héritage de l'histoire, va à son tour devenir une idée portée par la génération de l'Indépendance.

La « catégorie » du monument historique, placée sur des médinas à préserver, et celle de conservatoire, appliquée sur les oasis ou les montagnes réduites au statut de parc national vouées au tourisme, ont un impact très négatif sur ces sites. À l'Indépendance, le Marocain se précipite à l'extérieur de la médina vers la ville « européenne » où, naguère, il lui était difficile d'habiter. Et dans le monde rural, on continue

à vouloir effacer ce qui peut apparaître comme indigne : les vénérables mosquées aux formes modestes, construites en terre ou en pierre, sont systématiquement rasées pour être remplacées par des *blockhaus* prétentieux en béton peint et à hauts minarets, mais qui illustrent mieux, pour ceux qui les édifient, l'image qu'ils voudraient renvoyer d'eux-mêmes. Ainsi, aujourd'hui, lors de pratiques conservatoires, les donneurs d'ordre peuvent se heurter à une incompréhension de la population locale expliquant qu'elle ne veut pas vivre dans des espaces connotés « anciens », parce que réalisés avec les matériaux traditionnels actuellement rejetés. L'aspiration à une modernité par ses artefacts est ainsi revendiquée au point que de nombreuses architectures locales sont actuellement détruites ou en passe de disparaître.

Au nom d'*Islah*, des rénovations inadaptées

On emploie actuellement, pour la conservation d'un bâtiment, deux mots très indicatifs de la perception patrimoniale locale. Le mot arabe *islah* porte en lui l'idée de réparation, mais aussi de réforme ou de renouvellement, l'idée de mise aux normes (d'un texte comme d'un bâtiment). Lorsqu'un bâtiment est devenu trop ancien, qu'il menace de s'effondrer, on préfère lui substituer un nouvel édifice, neuf, en matériaux modernes et effacer du même coup cette ruine qui fait honte aux décideurs comme aux habitants. Le respect de l'identité locale est souvent nié au profit de matériaux et de formes exogènes favorisant un effacement des mémoires et la mutilation des qualités patrimoniales, historiques et paysagères de certains ensembles historiques. L'apposition d'un crépi de paille et de terre pour recouvrir un bâtiment en ciment artificiellement installé dans un vieux village ou un *ksar*⁽⁷⁾ de plusieurs siècles est la seule réponse qui est souvent proposée, exposant une incapacité à apprécier un patrimoine historique.

Le second terme de plus en plus employé pour la sauvegarde des bâtiments est *tarmim*, mot dont la connotation technique est proche de ce qui s'appelle en Occident « restauration » mais sans y adjoindre un respect scrupuleux des techniques locales. Ce mot est moins noble que le précédent. Il devient cependant courant, alors même qu'aucun travail de sensibilisation et d'éducation du regard n'a été conjointement entrepris.

(5) LYAUTEY Louis-Hubert Gonzalve, « Ouverture du Congrès des hautes études marocaines », Rabat le 26 mai 1921 », dans *Paroles d'action*, Paris, Imprimerie nationale, 1995.

(6) Voir NAJ Salima, *Greniers collectifs de l'Atlas, patrimoines du Sud marocain*, Edisud/La Croisée des Chemins, Aix-en-Provence/Casablanca, 2006.

(7) Un *ksar* signifie un *château*.

Parce qu'on apprécie l'aspect achevé d'un bâtiment et que les ruines dérangent, on n'hésite pas à les faire abattre au nom de la sécurité d'un lieu public (*bojjs*⁽⁸⁾ de la ville ancienne de Tiznit, remparts de Marrakech). On les camoufle derrière de hauts murs, ou on les reconstruit sans tenir compte ni du matériau ni des formes originelles (remparts de Rabat, Chaouen). Tout signe de dégradation est vécu comme négatif. Ceci favorise aussi une accélération de programmes censés sauvegarder des sites et qui, dans leur mise en œuvre, en hâtent la destruction⁽⁹⁾. Par exemple, la plupart des mosquées du Sud ont été détruites sur la base d'une mise en «hygiène des lieux de culte» (ministère des Habous, dotations de 2008).

Tous ces exemples permettent de montrer qu'au Maroc, il est certes question de patrimoine – compris comme objets bâtis venus du passé –, mais que les réponses ne sont souvent pas adéquates en termes de mise en œuvre. D'abord, parce que cette «honte» des formes et des matériaux traditionnels tient la terre crue comme principale responsable des maux patrimoniaux et parce que cette honte du matériau cache aussi une honte de ses origines.

À tout ceci, s'ajoutent des carences dans le code de l'urbanisme (2007) : tout architecte qui a actuellement recours aux procédés traditionnels et qui subirait un effondrement des constructions placées sous sa responsabilité, est passible de prison (dramas de Kénitra, Casablanca et Tanger pour l'année 2008) et de la perte de son agrément. Le nouveau code ne tient pas compte des procédés traditionnels, pourtant multiséculaires, et exige un chaînage de béton dans toutes les constructions en pisé. Comme cela n'est pas précisé, on croit que cette garantie doit être exercée sur les bâtiments anciens auxquels on impose ce traitement qui, à terme, s'avère évidemment destructeur. Les bureaux de contrôle deviennent de plus en plus réticents à cautionner les constructions traditionnelles. Ils n'hésitent pas à imposer – même pour des bâtiments à restaurer – une armature en béton... cachée dans la structure ancienne.

S'approprier et s'identifier au patrimoine

Une prise de conscience récente, liée souvent à la fierté de sa région et à une quête identitaire renouvelée, se manifeste néanmoins de plus en plus un peu partout dans le Royaume et initie de vrais changements. Peu à peu, la grandeur du patrimoine marocain apparaît aux jeunes générations qui, progressivement, se l'approprient. Il commence ainsi à être convenablement intégré, sans être considéré comme objet de rebut ou entaché d'archaïsme. On découvre, au hasard d'une émission de télévi-

sion, l'importance des greniers collectifs, l'intérêt du patrimoine sacré qui juxtapose parfois une succession de religions, la richesse du patrimoine du Sud marocain jusque-là négligé, et d'autres traditions toujours vivaces. Les langues vernaculaires sont également remises à l'honneur avec notamment, sous l'impulsion de S.M. Mohammed VI, la charte d'Ajdir (2000). Celle-ci reconnaît la composante amazighe dans le contexte pluriculturel marocain, dans ses dimensions de langue, de culture et d'histoire. Elle permet notamment la création de l'Institut royal de la culture amazighe et la réutilisation de la langue vernaculaire dans son alphabet originel dans les cercles officiels. En 2001, l'Unesco consacrait la place Jemâa El-Fna «patrimoine oral et immatériel de l'humanité» (l'ancienne médina de Marrakech avait été classée patrimoine universel en 1995), rendant soudain visible la richesse des conteurs et des traditions si naturellement ancrés dans le quotidien.

Entre ces différents héritages, du patrimoine bâti jusqu'aux notions plus immatérielles, prenant également en compte le patrimoine du Protectorat, une représentation tend à se manifester. La situation de crise que vit aujourd'hui le monde rural marocain, et celui du Sud en particulier, impose, dans l'urgence, des actions gouvernées par des exigences contradictoires. La folklorisation de la culture dite locale et la modernité vidée de son sens menacent des arts de vivre déjà fragilisés par une uniformisation galopante. Gageons cependant que, dans les années à venir, la prise de conscience de cet ensemble d'enjeux permettra de sauvegarder le patrimoine marocain dans toutes ses composantes.

(8) *Bojjs* signifie *tour* en arabe.

(9) *Ksour* du Tafilalet sont actuellement restaurés avec des chaînages de ciment cachés dans un pisé séculaire ouvert et abîmé : Goulmima, Ksar Chorfa, etc.



Au pied de la muraille de Tiznit, le cimetière de Sidi-Boujebar préserve la vieille ville de la densification sauvage.



Adaptation des outils juridiques et institutionnels

Évolutions institutionnelles,
décentralisation et jeu d'acteurs 111

Aménagement du territoire:
du stratégique à l'opérationnel 115

Le développement durable
dans la réforme de l'urbanisme 118

Les statuts complexes
d'un foncier rare 120

Ministère de l'Intérieur
du Maroc
Direction générale
des collectivités locales

Évolutions institutionnelles, décentralisation et jeu d'acteurs



L'Agence urbaine de Casablanca, première structure déconcentrée de l'État, mise en place dans le nouveau dispositif au service de l'urbanisme.

L'arsenal juridique mis en place dès 1914 a connu une évolution continue à travers les différentes époques traversées. L'objectif visé par cette adaptation des lois consiste à répondre au défi de la maîtrise du développement urbain croissant.

Évolution de la législation régissant l'urbanisme

Le Maroc a été parmi les premiers pays au monde à se doter d'un système de planification urbaine réglementé. Le *dahir*⁽¹⁾ du 16 avril 1914, instituant les plans d'aménagement et régissant les extensions des villes a permis à l'administration de l'époque de se munir de moyens de contrôle et de maîtrise de l'urbanisation.

L'esprit du législateur était focalisé sur la création de villes nouvelles et l'aménagement de celles existantes : une dizaine de villes nouvelles ont été créées entre 1915 et 1925. La promulgation du *dahir* du 12 novembre 1917 fut également une étape importante, par le pouvoir donné au chef des services municipaux de créer une association syndicale de propriétaires urbains. Malgré la législation en vigueur, de vastes quartiers d'habitat insalubre (bidonvilles, morcellements et lotissements clandestins, et surdensification des médinas) ont été construits en infraction pour plusieurs raisons : concentration d'activités économiques dans les villes, croissance démographique et exode rural accentué par les conséquences de la crise économique mondiale des années 1930.

Depuis le début du siècle dernier, la réglementation sur l'urbanisme n'a cessé de s'adapter : évolution des espaces ruraux, création de nouvelles villes du Protectorat et habitat irrégulier. Dysfonctionnements et chevauchements des compétences ont dilué les responsabilités. Aujourd'hui, pour mieux encadrer le développement des territoires et limiter les dérogations, une décentralisation progressive et une clarification des rôles sont à l'œuvre.

La création de lotissements a été réglementée pour la première fois par le *dahir* du 14 juin 1933, qui a institué une autorisation de lotir délivrée par des autorités différentes selon la localisation. Ainsi, les lotissements localisés à l'intérieur du périmètre municipal des villes étaient sous l'autorité du chef des services municipaux tandis que ceux situés dans les banlieues des villes relevaient de la compétence des autorités locales de contrôle, après avis conforme du chef des services municipaux. Les autres lotissements dépendaient des autorités locales de contrôle.

Le *dahir* du 30 juillet 1952 a élargi le champ d'application du plan d'aménagement aux centres des communes rurales, aux zones de banlieue, aux zones périphériques des villes érigées en municipalités et des centres délimités, et aux groupements d'urbanisme.

Quant aux lotissements, limités uniquement à l'habitat en 1933, ils ont été, par les dispositions du *dahir* de 1953, étendus aux lotissements à usage industriel et commercial. Ce *dahir* a également permis à l'État de contrôler les morcellements et lotissements anarchiques.

Au lendemain de l'Indépendance, le législateur, soucieux du phénomène d'urbanisation en milieu rural, a édicté une réglementation spécifique régissant le développement des agglomérations rurales en instituant le plan de développement (*dahir* du 25 juin 1960). Ce dernier est homologué par le gouverneur après approba-

(1) Loi promulguée par le Sultan ou par le Roi.

tion du ministre de l'Intérieur qui délègue ses pouvoirs au *wali*.

Aujourd'hui, l'urbanisme est régi, outre par le *dahir* de 1960 précité, principalement par la loi n° 12-90 relative à l'urbanisme (17 juin 1992), la loi n° 25-90 relative aux lotissements, groupes d'habitations et morcellements (17 juin 1992) et le *dahir* portant loi instituant les agences urbaines (10 septembre 1993). D'importantes innovations ont été introduites dans les lois de 1992, notamment en matière d'élaboration des documents d'urbanisme et de leur opposabilité, de gestion urbaine, de contrôle et de répression des infractions.

Évolution, décentralisation, urbanisme

Après l'Indépendance, il est apparu indispensable d'engager une réforme de l'administration centrale et locale, afin de rompre avec l'héritage du Protectorat. C'est dans ce sens que la nouvelle institution communale est née : en 1960, la charte communale a confié aux élus locaux des prérogatives relativement étendues. Elles restaient, tout de même, soumises à une tutelle complexe de l'administration territoriale (bicéphalisme communal). Cette charte n'a investi la commune d'aucune responsabilité directe dans le domaine de l'urbanisme : l'autorité déconcentrée était le maillon incontournable de la gestion des affaires locales.

La charte communale de 1976 a instauré une nouvelle répartition des pouvoirs, notamment dans le domaine de l'urbanisme, entre le président du conseil communal et l'autorité locale. Le président du conseil communal est désormais investi d'un pouvoir exclusif de police administrative et de délivrance des permis, autorisations, attestations d'urbanisme. Il a également la compétence des prises d'arrêtés de

mise à l'étude des plans d'aménagement, de reconnaissance des voies, routes, chemins ou rues et d'alignements (création des voies, etc.). Il est responsable de la police de l'hygiène, de la salubrité et de la commodité, ainsi que du contrôle des infractions en matière d'urbanisme. Par ailleurs, le conseil communal est consulté, à l'instar du public, lors de l'instruction des documents d'urbanisme.

La charte communale de 1976 a donc doté la commune d'outils juridiques et institutionnels lui permettant de mieux gérer les affaires locales, notamment celles liées à l'urbanisme. Cependant, la promulgation du *dahir* du 10 septembre 1993 instituant les agences urbaines a soumis la délivrance des autorisations d'urbanisme à un avis conforme de l'agence urbaine : le président du conseil communal, habilité à délivrer lesdites autorisations, ne peut en aucun cas passer outre cet avis.

La loi n° 78-00 portant sur la charte communale, telle qu'elle a été modifiée et complétée par la loi n° 01-03 et la loi n° 17-08 (3 octobre 2002), a introduit le concept d'« unité de la ville » et a, de ce fait, précisé les attributions des conseils communaux et d'arrondissements en matière d'urbanisme, de même que celles de leurs présidents respectifs.

Ainsi, le conseil communal examine et adopte les règlements communaux de construction. Il veille également au respect des options et des prescriptions des schémas directeurs d'aménagement urbain, des plans d'aménagement et de développement et de tout autre document d'aménagement du territoire et d'urbanisme, dans les limites du ressort territorial de la commune. Il donne son avis sur lesdits documents. Le président du conseil communal délivre les autorisations d'urbanisme et veille à l'application des lois et règlements d'urbanisme, ainsi qu'au respect des prescriptions des documents d'urbanisme et d'aménagement du territoire. Quant au conseil d'arrondissement, il est consulté sur l'établissement, la révision ou la modification des documents d'urbanisme, lorsque ceux-ci concernent son territoire. Il exerce un pouvoir de police administrative et délivre des autorisations d'urbanisme. Le président du conseil d'arrondissement est compétent pour accorder les autorisations de construire pour les bâtiments dont la hauteur ne dépasse pas onze mètres et les permis d'habiter dans les zones couvertes par un document d'urbanisme en vigueur.

Les dysfonctionnements constatés

Malgré l'arsenal juridique régissant l'urbanisme, la pratique a démontré l'existence de dysfonctionnements. Il existe un retard impor-

La municipalité de l'arrondissement de Sidi Belyout à Casablanca. Le président du conseil communal délivre les autorisations d'urbanisme et veille à l'application des lois et règlements d'urbanisme.



tant dans l'élaboration et la révision des documents d'urbanisme, d'où un recours, devenu systématique, à la dérogation. Malheureusement, dans certains cas, ce système dérogatoire ne profite ni au paysage urbanistique ni à la collectivité.

La réalisation des équipements publics projetés par les plans d'aménagement est encore faible. En outre, la procédure relative à l'instruction des dossiers de demandes d'autorisation (morcellement, lotissement et construction) est contraignante et lourde.

L'absence de règlements généraux de construction est à déplorer, ainsi que celle de réglementation organisant les conditions d'instruction et de délivrance des permis d'habiter et des certificats de conformité.

Par ailleurs, la multiplicité des intervenants en matière de contrôle et de répression des infractions dilue la responsabilité.

On constate également que des communes rurales ne sont pas encore érigées en centres délimités du fait de la lenteur de la procédure, les privant ainsi de ressources financières conséquentes issues de la fiscalité locale.

Enfin, l'habitat insalubre a proliféré sous toutes ses formes.

Parallèlement à ces dysfonctionnements, on constate l'existence de régimes fonciers complexes⁽²⁾, qui rendent la mobilisation de terrains urbanisables difficile, voire impossible, et entravent la constitution de réserves foncières.

L'absence de réglementation régissant le financement de l'urbanisation rend l'ouverture de nouvelles zones problématique.

Telles sont les principales étapes, en matière d'urbanisme, des évolutions institutionnelles et de la décentralisation au Maroc depuis 1914.

Quelles solutions aux dysfonctionnements ?

Pour que les communes participent effectivement au développement territorial, le législateur les a dotées de nouveaux outils de partenariat en modifiant et complétant la charte communale.

L'intercommunalité

Le groupement d'agglomération, créé à l'initiative de communes moyennes situées sur un espace territorial continu dont la population est supérieure à 200 000 habitants, s'est constitué pour la réalisation et la gestion de services d'intérêt commun. Assimilable à une intercommunalité, il est notamment compétent en matière de planification urbaine (élaboration et suivi du schéma directeur du groupement). Il est également habilité à créer et à gérer des équipements, des zones d'activités, ainsi que des opérations d'aménagement.



La protection et la mise en valeur des sites sensibles sont des préoccupations à intégrer dans les nouvelles réformes.

Les sociétés de développement local

Par ailleurs, les collectivités locales et leurs groupements peuvent procéder à la création ou à la prise de participation dans des sociétés dénommées « sociétés de développement local », en association avec une ou plusieurs personnes morales de droit public ou privé. Ces structures correspondent aux sociétés d'économie mixte françaises.

Le code de l'urbanisme

Le code de l'urbanisme, encore en projet, apporte des innovations portant notamment sur la maîtrise du processus d'urbanisation, la lutte contre la prolifération des constructions non réglementaires et la responsabilisation des professionnels concernés. Toutefois, tel qu'il est conçu avec ses 500 articles, il aura des difficultés à être promulgué rapidement selon certains praticiens.

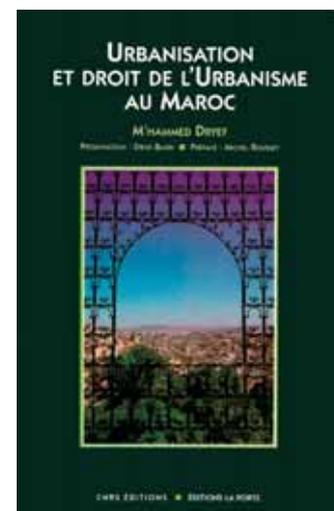
Une approche pragmatique par « petites touches »

Une approche plus pragmatique a été adoptée, au profit de petites lois ciblées. Le projet de loi relatif au contrôle et à la répression des infractions en matière d'urbanisme est un exemple. En effet, le dispositif législatif en vigueur a montré des limites : manque d'uniformité des procédures de contrôle qui varient selon le statut du territoire et la nature des projets, responsabilité diluée du fait du grand nombre d'administrations habilitées à contrôler et lacunes juridiques en matière de démolition.

Le projet de loi sur le contrôle propose de combler ces lacunes de plusieurs manières :

- en distinguant le contrôle administratif du contrôle judiciaire ;
- en unifiant les procédures par la suppression du dépôt de plainte du président du conseil communal auprès du procureur compétent ;
- en criminalisant le non-respect des ordres d'interruption des travaux et de tout acte irrégulier pouvant se traduire par des morcellements illégaux ;

(2) Voir dans ce numéro des *Cahiers*, HAFIF Azzeddine « Des statuts complexes d'un foncier rare », p. 120.



- en engageant des poursuites à l'encontre des professionnels ayant commis une faute professionnelle ou ayant participé à la commission d'une infraction en matière d'urbanisme;
- en instaurant la réalisation d'un cahier de chantier pour le suivi et le contrôle.

L'innovation dans le financement de l'urbanisation

Un autre projet de loi sur le financement de l'urbanisation est en cours d'élaboration. Il stipule l'instauration d'un système de reversement d'une quote-part par les propriétaires sur le produit de la valorisation foncière engendrée par l'ouverture d'une zone à l'urbanisation ou le changement de zonage au profit des communes concernées. L'objectif est de permettre à ces dernières de faire face à leurs obligations et aux charges nées de ces nouvelles situations.

Pour remédier aux dysfonctionnements en matière d'urbanisme, plusieurs autres mesures devront être prises à travers la refonte des circulaires. Il est nécessaire d'inciter les départements ministériels concernés à proscrire tout acte de renoncer (mainlevée) aux terrains réservés aux équipements publics projetés par les plans d'aménagement, afin d'acquérir les terrains en question et de réaliser les équipements correspondants.

Il faudra, par ailleurs, préciser les conditions de dérogation et définir l'éligibilité des projets d'investissement à l'instruction (projets créateurs d'emplois permanents), et la non-attribution en cas d'atteinte aux équipements publics. Il faudra prévoir également une procédure de retrait de l'accord de principe dérogatoire en cas de non-respect des conditions d'octroi de la dérogation.

Les circuits et procédures d'instruction des demandes d'autorisation de construire, de lotir, de créer des groupes d'habitations et de morceler doivent être simplifiées. Enfin, il est nécessaire de réduire les délais d'instruction et d'approbation des plans d'aménagement, afin d'éviter le recours systématique au dispositif dérogatoire.

Outre les actions de rattrapage initiées par le Gouvernement (programme national Villes sans bidonvilles, mise à niveau urbaine, etc.), les actions présentées, prises ou à prendre, visent au développement des villes et des campagnes marocaines, dans le cadre d'une urbanisation harmonieuse prenant en considération tous les aspects économiques, sociaux, environnementaux.

De ce fait, il est aujourd'hui impératif d'adopter une vision commune à l'ensemble des acteurs locaux pour l'élaboration d'un projet de territoire susceptible de répondre aux différents enjeux du développement local.

Cette vision doit ensuite être traduite spatialement par les documents d'urbanisme (schéma directeur d'aménagement urbain, plan d'aménagement et plan de développement des agglomérations rurales), et mise en œuvre par les décideurs et gestionnaires locaux.



Des opérations de projets intégrés sont en cours de réalisation, ici à Agadir.

Abdelouahed Fikrat
Directeur national
de l'Aménagement
du territoire

Aménagement du territoire : du stratégique à l'opérationnel



Le site exceptionnel de la vallée du Bouregreg fait l'objet d'un grand projet stratégique d'aménagement du territoire à l'échelle de l'agglomération de Rabat-Salé.

Le processus de renouvellement de la politique d'aménagement du territoire au Maroc, engagé par le département en charge de l'aménagement du territoire en 1998, a permis de s'adapter aux évolutions et tendances territoriales et d'être à l'écoute des acteurs et des territoires, marquant ainsi la phase de conception de la vision stratégique de l'aménagement du territoire.

Genèse d'une démarche globale

Élaboration innovante d'une vision stratégique de développement des territoires

Plusieurs actions ont concouru à l'élaboration d'une vision stratégique. Le débat national sur l'aménagement du territoire (DNAT) fut une démarche ascendante, du local au régional, puis au national. Il a permis à tout un chacun de contribuer à une réflexion collective et concertée qui s'est traduite par la charte nationale et le schéma national d'aménagement du territoire (Snat). La charte est la synthèse du débat citoyen et d'un consensus. Elle expose les enjeux territoriaux et arrête les principes de base et les orientations sur lesquels doit reposer l'aménagement du territoire.

Le Snat est un cadre d'orientations stratégiques dans lequel l'État affiche sa politique globale d'aménagement et de développement du territoire.

Plusieurs principes ont été pris en compte lors de la définition de la vision stratégique :

- le principe de citoyenneté. Le paradigme

La politique d'aménagement du territoire au Maroc a été traduite par le schéma national d'aménagement du territoire, décliné à travers des stratégies différentes selon les territoires. Un suivi et une évaluation ont été mis en place pour mieux adapter cette vision stratégique à l'opérationnel et permettre la réalisation des projets. La gouvernance et la cohérence territoriale demeurent des défis à relever.

de l'aménagement est l'unité nationale. Au niveau territorial, cela signifie avant tout l'égalité de traitement des citoyens, en tout lieu ;

- le principe d'efficacité. Il se traduit spatialement dans une dimension nationale et locale. Tout d'abord, l'efficacité territoriale des services publics et des réseaux nationaux de transport, de communication, de transfert d'énergie et, à l'échelle locale, l'efficacité économique des territoires urbains et ruraux ;
- le principe de durabilité. Principe universel en tout lieu pour le développement économique et social.

Ces principes sont les fondamentaux du Snat. En effet, l'aménagement du territoire consiste à concilier et à articuler ces principes sur le terrain selon la règle : « à chaque territoire, selon ses besoins sociaux – de chaque territoire, selon ses capacités économiques ». C'est en quelque sorte la devise du Snat.

Aujourd'hui, le contexte a évolué, notamment du fait de l'émergence de nouvelles problématiques à très forts enjeux socio-économiques (le développement humain, la question urbaine, le développement du monde rural, etc.), qui mobilisent différents acteurs. De plus, les enjeux économiques liés à l'ouverture des marchés marocains et aux engagements de libre-échange exigent une mise à niveau et des qualifications dans tous les secteurs. Par ailleurs, on observe des ruptures territoriales dans des zones en marge du développement et l'émergence de nouvelles dynamiques d'acteurs (partenariats public/privé, participations

d'ONG). Enfin, des opérateurs économiques se positionnent sur des créneaux de développement territorial et l'État s'engage dans de vastes réformes pour l'amélioration des conditions de compétitivité et de performance de l'économie nationale et des modes de gouvernance.

Ce nouveau contexte impose à la politique d'aménagement du territoire de se positionner par rapport aux besoins spécifiques d'aide au développement et d'aide à la décision à travers deux missions : la réflexion stratégique et « l'opérationnalisation » au service du développement local.

Nouvelle démarche :

« un territoire, une stratégie, un contrat »

Pour répondre efficacement aux exigences de la nouvelle conjoncture nationale et internationale et réaliser les projets ciblés dans le Snat, la direction de l'Aménagement du territoire, appuyée par les pouvoirs publics, s'est réorganisée pour accompagner les chantiers de réformes institutionnelles et organisationnelles que connaît le pays.

En ce sens, une réflexion stratégique a été menée afin de construire la vision d'avenir. Les objectifs visaient à garantir la cohérence de l'action publique, alimenter le dispositif décisionnel sur les grands projets structurants, veiller à la compétitivité internationale et élaborer des orientations territoriales stratégiques.

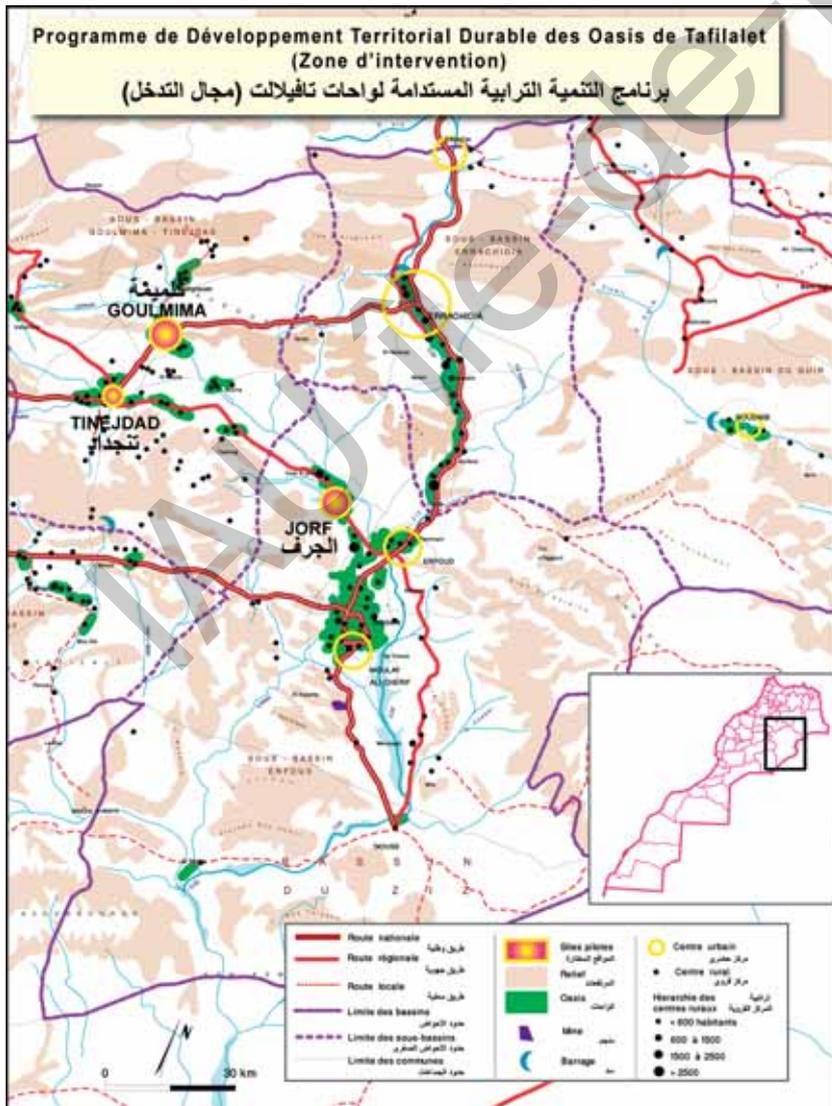
Dans le même temps, la mise en œuvre s'est traduite par des actions de proximité et des appuis aux projets de territoires. Cette démarche générique sur le plan méthodologique s'est adaptée aux différentes échelles territoriales et aux types d'acteurs.

Enfin, des missions d'observation, de veille, de suivi et d'évaluation ont été mises en place.

Ainsi, la politique d'aménagement du territoire a impulsé la réalisation d'un référentiel d'orientations du Snat, de stratégies nationales de développement territorial et de développement rural, et de schémas régionaux d'aménagement du territoire (Srat) en partenariat avec les conseils régionaux et le ministère de l'Intérieur. Elle a favorisé l'adoption de nouvelles démarches territoriales, mobilisatrices d'acteurs et de financements (démarche projet de territoire et actions de proximité). Un savoir-faire a ainsi été développé sur les métiers de l'aménagement du territoire (diagnostic stratégique, prospective territoriale et dispositifs d'évaluation), ainsi que sur le système d'informations territoriales (SIT) et la consolidation des bases de données spécifiques à la migration interne.

En stratégie de développement et d'aménagement, le degré de couverture territoriale constitue un indicateur majeur. Il permet de mesurer l'état de réalisation des objectifs du Snat. À ce titre, les stratégies suivantes ont été adoptées :

- la généralisation de la couverture du territoire national par les Srat ;
- le développement des aires métropolitaines ciblées par le Snat, à savoir les aires métropolitaines de l'axe central de Casablanca-Rabat (Sofa⁽¹⁾), du bipôle Fès-Meknès et du bipôle Tanger-Tétouan ;
- les espaces sensibles : la montagne, les oasis, le littoral ;
- le développement rural soutenu pour sa mise en œuvre par le levier financier (le fonds de développement rural), en partenariat avec les acteurs locaux ;
- des actions de proximité et de mise en œuvre d'une démarche de planification participative, qui vise le renforcement des capacités des acteurs locaux (agendas 21 locaux, projets de territoires).



(1) Schéma d'organisation fonctionnelle et d'aménagement.

Du stratégique à l'opérationnel

Le projet de territoire : d'une orientation du Snat à sa mise en œuvre

Le développement des territoires repose sur la capacité des acteurs territoriaux à impulser et à porter des dynamiques de développement dans la durée. La démarche « projets de territoires » initiée par le département de l'Aménagement du territoire dans quatre régions (Gharb-Chrarda-Beni Hssen, Chaouia-Ouardigha, Doukkala-Abda, Taza-Al Hoceima-Taounate) a débouché sur l'identification d'un ensemble de projets en mesure de créer une dynamique de développement durable. Cette approche s'inscrit dans le cadre de l'appui au développement local et à la promotion du partenariat par la mobilisation et l'accompagnement des acteurs locaux.

Les objectifs sont de concrétiser et de permettre l'appropriation des outils de la démarche territoriale de développement ; de mobiliser les acteurs pour la réalisation partagée des objectifs et du contenu des projets de territoire identifiés ; de développer la démarche contractuelle dans la mise en œuvre des projets. Il s'agit également d'impulser et d'accompagner les acteurs locaux dans le montage des projets de développement et d'ancrer la culture de l'approche participative dans l'élaboration des projets de territoire, actuellement en phase de réalisation avec l'appui financier du fonds de développement rural.

Le projet de lutte contre la désertification et la pauvreté par la sauvegarde et la valorisation des oasis

Le projet de lutte contre la désertification est un programme d'actions découlant de la stratégie nationale sur le développement et l'aménagement des oasis, orientation retenue par le Snat. Il fédère aujourd'hui plusieurs partenaires nationaux et internationaux. Il s'articule autour des axes suivants : l'optimisation de la gestion des ressources en eau ; l'organisation et l'encadrement des populations ; la promotion des cultures adaptées et à haute valeur ajoutée ; l'amélioration des structures foncières. La mise en place de mécanismes d'intégration des politiques et des programmes d'intervention, et de mécanismes réglementaires et financiers, est également prévue pour promouvoir les projets de développement adaptés à ces espaces.

Le projet vise à consolider, voire à créer, une plate-forme locale de développement durable regroupant, à travers le bassin identifié, tous les acteurs du développement autour d'une « démarche de pays ». Les principales orientations stratégiques du projet résident en une approche territoriale à trois portes d'entrée :

- une vision de développement territorial fondée sur une analyse systémique élargie à l'ensemble de l'écosystème oasien du Tafilalet (oasis, steppes, dunes et forêts). Celle-ci intègre les aspects économiques, sociaux, culturels et environnementaux ;
- une démarche communale « du bas vers le haut », qui vise à accompagner l'élaboration et la mise en œuvre des plans communaux de développement, tout en utilisant les données et éclairages issus des analyses systémiques. Elle alimente la construction de la vision de développement territorial ;
- la recherche d'intercommunalité, qui permettra de construire des plans territoriaux cohérents entre les communes, intégrant les fonctions écologique, économique, sociale et culturelle des écosystèmes oasiens.

Le programme Oasis concerne, dans une première phase, le bassin de Tafilalet.

Des acquis grâce aux différentes démarches

L'impact de ces démarches demeure limité, mais le processus de construction de la politique de développement territorial aura permis d'instaurer de nouvelles pratiques de concertation et de participation, et de diffuser une culture d'aménagement du territoire et de ses enjeux. Il aura surtout contribué à intégrer la prise en compte de la dimension territoriale dans la conception et le montage des différentes stratégies d'intervention et des projets de développement.

Cependant, des mesures d'ordre institutionnel doivent être prises, relevant particulièrement de la bonne gouvernance territoriale et des modes opératoires. Il s'agit de chantiers lancés dernièrement par le Maroc et qui portent sur :

- la régionalisation élargie avec toutes ses implications en termes de déconcentration et de décentralisation ;
- une pratique normative de la contractualisation État/région pour plus de convergence et d'intégration ;
- des compétences et missions clarifiées ;
- un positionnement institutionnel fort de la structure en charge de l'aménagement du territoire.

La cohérence territoriale : un nouveau défi à relever

Le partage d'une vision territorialisée du développement par la prise en compte des exigences de la démarche et de la cohérence territoriale est un processus de longue haleine. Il nécessite une volonté politique traduite par des réformes d'ordre institutionnel et réglementaire, et par des leviers financiers pour l'aménagement du territoire, ce qui représente un grand défi à relever.



Intégration parfaite des villages de l'Atlas dans le paysage de la région de Marrakech.



La problématique de l'eau est un élément essentiel de la politique stratégique de l'aménagement du territoire. Ici, le barrage et le lac de Tahanouart dans la région de Marrakech.

Hafida Aarab⁽¹⁾
Ministère de l'Habitat,
de l'Urbanisme
et de l'Aménagement
de l'espace

Le développement durable dans la réforme de l'urbanisme



Conformément aux Hautes Instructions Royales, le Maroc a confirmé son adhésion aux principes internationaux de préservation de l'environnement et son choix d'intégrer la gouvernance environnementale, notamment à travers la mise en œuvre de la stratégie énergétique nationale et de la charte nationale de l'environnement et du développement durable en cours d'élaboration.

Application de méthodes écologiques pour la création d'espaces verts en milieu urbain à Agadir.

« [...] Il faudra prévoir, parmi les nouvelles priorités, l'adoption d'une nouvelle politique agricole, énergétique et hydraulique, ainsi que l'élaboration d'un plan pour le développement territorial urbain et rural. »

*Extrait du discours
de Sa Majesté le Roi Mohammed VI
à l'ouverture de la 8^e législature
(12 octobre 2007).*

La fréquence des catastrophes naturelles liées aux changements climatiques, conjuguée à la hausse des prix du pétrole, et les impacts négatifs de ces facteurs sur le développement du Maroc, ont interpellé le Gouvernement. Ainsi, il a décidé de fédérer les efforts et d'optimiser les actions, tant publiques que privées, dans un cadre de développement durable et intégré sur le plan économique, écologique et social.

Une nouvelle approche énergétique de l'urbanisme

Le Maroc est tributaire des importations de produits pétroliers pour son approvisionnement énergétique à hauteur de 95 %. Il doit donc privilégier les énergies renouvelables et maîtriser sa consommation. Cela se traduit par des réformes réglementaires et opérationnelles.

Renouvellement global de l'arsenal réglementaire

Les préoccupations environnementales dans le code de l'urbanisme

Un nouveau dispositif de maîtrise du processus de l'urbanisation, dit code de l'urbanisme, sera mis en place. Il prévoit des dispositions telles que l'obligation des études d'impact sur l'environnement pour les villes nouvelles, l'intégration des plans verts comme outils de planification, et la prise en considération de l'environnement dans l'élaboration des documents d'urbanisme.

Le code de l'urbanisme, novateur et évolutif, pose les jalons d'un urbanisme adapté aux défis de la ville marocaine, qui se veut attractive, compétitive et durable, afin de drainer de l'investissement, de créer de la richesse, de préserver les ressources naturelles, ainsi que de confirmer l'identité patrimoniale et culturelle. Il s'agit de s'inscrire dans un cadre mondialisé et durable, et de renforcer la démocratie locale et la gouvernance environnementale. Pour atteindre ces objectifs, le nouveau dispositif s'accompagne d'une variété de documents d'urbanisme et d'instruments d'aménagement urbain. Ce code propose un document stratégique : le schéma directeur d'agglomération (SDA), support d'une contractualisation des actions programmées en concertation avec les partenaires concernés, fixant les orientations stratégiques et tenant compte de celles liées à l'aménagement du territoire.

Au niveau des règles générales d'utilisation du sol, il propose notamment un plan d'aménagement et un plan de sauvegarde et de mise en valeur. Le premier évite le recours au zonage figé dont a souffert la ville marocaine depuis des années et qui a laissé le champ libre aux pratiques dérogatoires qui ont nuit à la gestion urbaine en rejetant les bases d'une planification urbaine durable. Il définit les secteurs à partir de leur densité globale, de leur coefficient d'occupation du sol et de leur vocation, en intégrant la dimension environnementale.

(1) Directrice de la direction technique de l'Habitat.

Le plan de sauvegarde et de mise en valeur indique les mesures de protection et de valorisation à mener dans les secteurs à valeur patrimoniale ou écologique, ainsi que leurs possibilités de développement et d'aménagement.

Le nouveau code propose également des secteurs de projets définis par le plan d'aménagement pour porter des opérations de rénovation, de reconversion, de requalification, etc. Ces secteurs peuvent englober des zones sous surveillance architecturale, et des zones d'intervention sur l'habitat insalubre ou menaçant ruine. Les aspects sociaux, écologiques et économiques de ces zones sont pris en compte.

Concernant l'aménagement foncier, un nouvel instrument opérationnel a été créé: le secteur d'aménagement concerté. Il associe le secteur privé, les propriétaires fonciers et les opérateurs d'aménagement et de construction, pour garantir la répartition équitable des plus-values et des coûts liés à l'urbanisation. Enfin, ce code a institué les opérations de remembrement urbain qui consistent à regrouper des parcelles en vue d'une nouvelle répartition foncière permettant une utilisation optimale des terrains.

Des études d'impact préalables pour renforcer l'efficacité énergétique

Les villes nouvelles et les zones d'urbanisation nouvelles sont traitées actuellement comme des opérations de lotissement. Aussi a-t-il été décidé de les doter d'un cadre juridique offrant les outils nécessaires à leur réalisation et intégrant les principes du développement durable. Le projet de loi visant à renforcer l'efficacité énergétique dans les secteurs-clés de l'économie nationale et dans les villes nouvelles rendra obligatoire la réalisation d'études d'impact énergétique. L'objectif consiste à évaluer les consommations énergétiques prévisionnelles et les potentiels d'efficacité énergétique en identifiant les ressources énergétiques locales, notamment renouvelables.

La durabilité dans les constructions

Un code de la construction, en projet, complète le code de l'urbanisme. Son objectif est de moderniser et de favoriser la construction durable. En effet, la situation actuelle, quasi anarchique, met en jeu la responsabilité de l'intervenant, la sécurité de l'usager, la qualité et la durabilité de la construction. Ce code permettra d'identifier tous les intervenants dans l'acte de construire, de définir clairement leurs rôles et d'offrir un système adapté d'assurance et de garantie. Il visera à améliorer les référentiels utilisés en matière de normalisation et de certification en analysant les dispositifs d'autres pays. Il pourra intégrer les avancées sociales, économiques, énergétiques ou écologiques des maté-

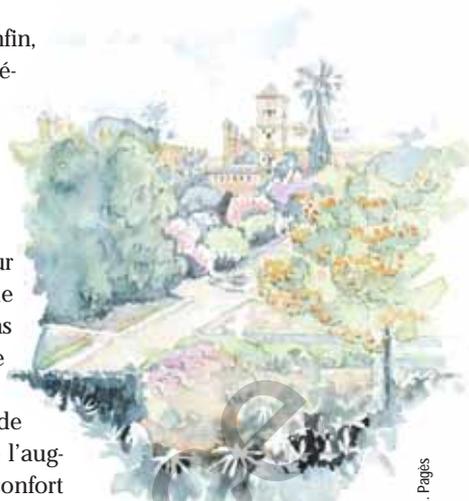
riaux et des procédés de construction. Enfin, il proposera un système de contrôle intégré (intervenants, matériaux, procédés), ainsi que des sanctions.

Inscrire l'efficacité énergétique dans le secteur du bâtiment

La consommation énergétique du secteur du bâtiment représente environ 36 % de la consommation du pays, dont 29 % dans le résidentiel et 7 % dans le tertiaire. Cette consommation est appelée à augmenter au regard de l'impératif de production de plus de 200 000 logements par an, et de l'augmentation des besoins en matière de confort énergétique que les changements climatiques a accentué. Ainsi, une stratégie énergétique nationale a été mise en place avec pour objectif la réduction globale de la consommation d'énergie d'au moins 15 % à l'horizon 2020.

Pour s'inscrire dans cette stratégie, le ministère a initié des études d'impact environnemental et énergétique pour les villes nouvelles de Lakhayta (près de Casablanca) et de Chrafate (près de Tanger). Enfin, il a intégré ces mêmes préoccupations dans les cahiers des charges du nouveau dispositif d'habitat social pour la période 2010-2020 et introduit progressivement des techniques et des normes d'efficacité énergétique dans les programmes d'aménagement urbain et d'habitat.

Maîtriser le développement urbain, concilier une gestion rationnelle des ressources naturelles avec un développement créateur d'emplois, assurer des conditions de vie dignes, préserver l'environnement, et assurer une plus grande égalité des chances, tels sont les défis à relever par ces actions qui s'inscrivent dans le cadre de la réforme en cours de l'habitat, de l'urbanisme et du développement territorial.



J.-L. Pages

Jardin andalou,
Kasbah des Oudayas, Rabat.

Charte nationale de l'environnement et plan climat

Plusieurs démarches ont été mises en œuvre afin d'intégrer le développement durable et l'environnement dans l'aménagement. Ainsi, une charte de l'environnement et du développement durable, un plan climat et des plans territoriaux de lutte contre le réchauffement climatique sont en cours d'élaboration.

Des stratégies de développement territorial durable

Au niveau national, six stratégies de développement territorial ont été lancées. Chacune s'attelle à des enjeux majeurs du territoire marocain: les problématiques nationales, telles que le développement rural ou le renouvellement urbain; ou les espaces sensibles comme les oasis et les massifs montagneux ou les *ksour* et les kasbahs.

Chaque stratégie prône l'intégration sociale, la solidarité territoriale, la préservation des équilibres naturels, la prise en compte des impacts du changement climatique et la promotion d'une économie régionale compétitive. Ces stratégies s'accompagnent d'une variété d'outils opérationnels adaptés aux thématiques et aux échelles.

Plusieurs projets pilotes ont démarré: la maîtrise du développement urbain à El Jadida et Settat, et le renouvellement urbain sur le secteur de Jnanate à Fes.

L'interpénétration du bâti et des espaces verts est une qualité qui contribue à la durabilité du développement urbain au bénéfice de tous les habitants. Ici, un espace public de la municipalité de Oujda.

Les statuts complexes d'un foncier rare

Azzeddine Hafif⁽¹⁾
Agence urbaine
de Casablanca



La maîtrise du foncier est un enjeu majeur de l'aménagement.

La présente contribution offre un éclairage sur la complexité des différents statuts fonciers, les contraintes liées à la mobilisation foncière, leur impact sur le développement urbain⁽²⁾ et évoque les projets de réforme.

Une complexité issue de la multiplicité des statuts fonciers

Le système se caractérise par l'existence de six statuts fonciers : le *melk*, le collectif, le *guich*, le *habous*, le domaine privé de l'État et le secteur de la réforme agraire.

- Les terrains privés, propriétés de personnes physiques ou morales de droit privé, sont le plus souvent non immatriculés et donc régis par le droit musulman (le *melk*), le plus important quantitativement (trois quarts de la surface agricole utile). « Si les transactions sont juridiquement libres sur les terres *melks*, elles sont en fait fortement ralenties par les caractéristiques du régime successoral de droit musulman : une très grande partie des propriétés sont dans l'indivision entre cohéritiers. Même si le droit prévoit des sorties d'indivision, leurs mises en œuvre sont complexes et passent par un accord ou un dédommagement des cohéritiers qui bloquent ou ralentissent les transactions⁽³⁾ ».

- Les terres collectives, essentiellement rurales, appartiennent en pleine propriété à des collectivités ethniques, et sont gérées par les chefs de famille sous la tutelle du ministre de l'Intérieur. Elles sont imprescriptibles, insaisissables et inaliénables, sauf acquisition amiable ou par expro-

L'urbanisation croissante au Maroc soumet le sol urbain à la pression d'une demande accrue. Le constat est dressé de l'urgente nécessité de refondre le système foncier. Une situation que les politiques publiques essaient de dépasser, convaincues que la maîtrise foncière est une condition indispensable à une urbanisation maîtrisée.

priation par l'État ou les établissements publics.

- Le *guich* désigne les terrains concédés aux soldats recrutés par la *Makhzen* dans certaines tribus. La nue propriété est gardée par l'État qui cède l'usufruit.

- Les terres *habous* relèvent d'un acte juridique par lequel une personne met son bien à la disposition d'une œuvre caritative ou sociale à perpétuité. On distingue les *habous* publics (*habous kobra* et *habous soghra*), gérés par des *nadirs* relevant du ministère des *Habous* et des Affaires islamiques, et les *habous* privés (*habous* de famille ou de *zaouïa*). Les propriétés *habous* sont imprescriptibles, insaisissables et inaliénables, sauf expropriation pour cause d'utilité publique.

- Les terrains appartenant à l'État se composent du domaine public et privé de l'État, du domaine militaire, du domaine forestier et des terres récupérées.

- Les terrains appartenant aux collectivités locales sont constitués des domaines des communes, préfectures, provinces et régions.

(1) Responsable de la direction foncière et de l'aménagement urbain.

(2) 55,1 % de la population vivait en milieu urbain en 2004, contre 51,4 % en 1994. Le rythme de l'urbanisation va continuer à augmenter en dépit de la baisse du taux de croissance démographique, ce qui maintient la pression sur le foncier.

(3) BOUDERBALA Najib, « La modernisation et la gestion du foncier au Maroc », dans *La modernisation des agricultures méditerranéennes* à la mémoire de Pierre Coulomb, Montpellier, Jouve AM, CIEHAM-IAMM, 1997, p. 158.

Un système foncier qui entrave la mobilisation du sol urbain

Les contraintes d'ordre juridique

Le système foncier actuel est très complexe. Il est régi par deux régimes juridiques différents. Un régime traditionnel, issu du droit musulman et coutumier, qui fonde le droit de propriété sur la possession paisible, à titre de propriétaire, et non interrompue pendant dix ans⁽⁴⁾. Les immeubles soumis à ce régime se caractérisent par l'indivision de la propriété, issue de transmission successorale, et l'absence de publicité. Ceci complique la circulation des biens et l'investissement, eu égard à l'insécurité des transactions – le droit prétendu subsistant jusqu'à preuve du contraire – et à la difficulté d'accès au crédit faute de garantie certaine. Instauré en 1913, un régime moderne s'inspirant de la loi australienne, l'Act Torrens⁽⁵⁾, consiste à inscrire sur les livres fonciers un immeuble délimité juridiquement et physiquement. L'immatriculation, aboutissement du processus, crée un titre foncier définitif et inattaquable. Ce régime offre l'avantage de la publicité des droits immobiliers, de la force probante des inscriptions, et de la purge des droits des tiers. Aussi favorise-t-il la mobilisation de la propriété foncière, grâce à une transmission plus sûre, ainsi que des crédits bancaires. Mais l'immatriculation est complexe, coûteuse et lente⁽⁶⁾.

Les freins socioculturels

L'offre de terrains à valoriser est freinée par la perception de la propriété foncière comme un placement sûr dont la valeur ne ferait qu'augmenter. La vente n'intervient qu'en cas de nécessité impérieuse. Cette rétention est parfois involontaire, comme dans le cas de différends entre héritiers ou de difficultés de sortie d'indivision entre copropriétaires. Ces terrains sont propices aux morcellements irréguliers et aux lotissements « clandestins » qui pullulent en zones périurbaines et rurales.

Les entraves administratives

Le foncier est dénoncé comme handicap rédhibitoire à l'investissement. À la complexité des statuts s'ajoute la lourdeur des procédures administratives liées à l'investissement. Suite à la Lettre royale de 2002 sur la gestion déconcentrée de l'investissement, des mesures ont été prises pour simplifier les procédures, telles le renforcement des pouvoirs des *walis* de région, avec la délégation des compétences ministérielles en matière d'autorisations liées à l'acte d'investir ; la transformation de certaines commissions nationales en commissions régionales ; et la création des centres régionaux d'investissement (CRI).

Mais ces améliorations, limitées aux autorisations de construire, ne traitent pas la globalité des procédures administratives liées aux investissements. Ainsi, la procédure d'apurement du foncier, qui fait alterner des procédures techniques et juridico-administratives interminables, n'a pas été réformée. Même dans la situation favorable d'une assiette foncière réputée assainie, il faut accomplir une série de démarches : acquisition du terrain, enregistrement des actes d'acquisition, immatriculation des terrains au nom des opérateurs, établissement des dossiers techniques cadastraux, etc. La situation paraît d'autant plus complexe qu'elle manque de transparence. L'information produite par une multitude d'acteurs, corollaire de la diversité des statuts juridiques fonciers, est peu structurée, manque de cohérence, et n'est pas à jour. L'investisseur en quête de disponibilités foncières est désorienté : les CRI ne sont utiles que sur des aspects de procédure et les agences urbaines ne peuvent l'aiguiller que sur les documents d'urbanisme. Toutes ces contraintes risquent d'inhiber les efforts déployés pour promouvoir l'investissement, de créer une situation de rareté et de conduire au développement de marchés parallèles.

Un foncier urbain de plus en plus rare

La rareté du foncier urbain est principalement attribuée à deux phénomènes.

L'amenuisement de la réserve publique

Au lendemain de l'Indépendance, l'État, héritier d'un important patrimoine foncier dans la plupart des grandes villes, a pu réaliser des opérations d'envergure. Par crainte de s'enliser dans

(4) Quarante ans lorsque la possession est invoquée à l'encontre des parents, d'alliés ou de copropriétaires.

(5) Cette loi a été adoptée par le parlement australien en 1858. Voir DECROUX Paul, *Droit foncier marocain*, Rabat, La Porte, 1977, p. 55.

(6) Voir dans ce numéro des *Cahiers*, BOUDERBALA Najib *op cit*, p. 161. L'auteur souligne que : « Il a fallu quatre-vingt ans pour immatriculer moins de 200 000 propriétés sur un total qu'on peut estimer à plus de deux millions ».

La forme du parcellaire traduit des fonciers de types différents. Exemple de Casablanca.



les méandres de l'expropriation, les administrations et les établissements publics ont privilégié les terrains domaniaux dans des villes comme Casablanca, Fès, Marrakech, Meknès, où la demande sociale se faisait particulièrement sentir. À Casablanca, l'extension s'est essentiellement réalisée sur le foncier rapidement mobilisable (85 % des constructions de l'agglomération en 1982) acquis au début des années 1950 par Michel Écochard⁽⁷⁾. Cependant, cette manne s'épuise. Elle est constituée généralement de terres situées en périphérie rurale, hors périmètres d'aménagement arrêtés par les documents d'urbanisme, ce qui engendre un étalement urbain dicté par l'opportunisme foncier.

L'amenuisement du foncier public livre la ville à l'initiative privée qui décide du temps de mise sur le marché d'un terrain et, dans une certaine mesure, de sa valeur vénale. C'est une explication de la flambée des prix⁽⁸⁾ dans les grandes villes, qui n'a été ralentie qu'avec la crise économique mondiale.

Pourtant, les terrains ne manquent pas dans l'absolu. Le nouveau schéma directeur d'aménagement urbain (Sdau) de Casablanca a ouvert 25 000 hectares à l'urbanisation. Mais, dans le contexte juridique actuel, ceci ne profite qu'aux propriétaires dont la valeur des terrains augmente. La rétention des terrains dans le Casablanca *intra-muros* entraîne un renchérissement des prix, aggravant ainsi la ségrégation sociale en rejetant les ménages à faibles revenus en périphérie. *In fine*, la ségrégation spatiale progresse, malgré des documents d'urbanisme qui s'efforcent de rétablir les équilibres entre les différents espaces de la ville.

Le dilemme des marchés parallèles

Ces marchés, qui prolifèrent dans les marges urbaines où le foncier est cédé à bas prix, produisent des situations paradoxales : les quartiers auxquels ils ont donné naissance se trouvent bloqués, à leur tour, par le facteur foncier. Chassés par le marché foncier et sans crédibilité auprès des institutions bancaires, les ménages à revenu bas ou sans revenu fixe trouvent refuge dans les périphéries des grandes agglomérations, lieux de prédilection de l'habitat dit « clandestin ». La régularisation urbaine comporte des opérations de restructuration et de résorption de l'habitat insalubre visant à intégrer ces tissus dans le périmètre d'aménagement des documents d'urbanisme. Mais elle bute sur le foncier car ces quartiers sont réalisés principalement sur des terrains privés.

Une réforme qui se fait attendre

L'affirmation que la maîtrise urbaine passe forcément par la maîtrise foncière revient comme

un leitmotiv. Cette question revêt toute son importance dans les grandes villes, notamment à Casablanca, eu égard aux nombreux défis que la métropole économique doit relever.

Le sol urbain a un intérêt stratégique qui requiert une action volontariste, énergique et innovante des pouvoirs publics. Si des réformes sont en cours, d'autres restent à inventer.

Le nouveau projet de loi foncière, prémisses d'une véritable évolution ?

Le système mis en place dès les années 1910 n'a jamais été revisité en profondeur. La réforme conduite par le département de l'Agriculture peine à voir le jour (la première tentative remonte à 1994), alors qu'elle est un préalable nécessaire à la réforme globale de la question foncière.

Reconnaissant la lourdeur du système, le projet de loi n° 14.07 modifie le *dahir*⁽⁹⁾ du 12 août 1913 relatif à l'immatriculation en imposant aux propriétaires, dans des zones délimitées, d'immatriculer leurs biens immobiliers dans le cadre de procédures gratuites et en ramenant le délai des inscriptions à trois mois, avec une amende progressive en cas de retard. Enfin, ce projet de loi rend obligatoire l'authentification des actes devant notaire ou *adoul*⁽¹⁰⁾, afin de sécuriser les opérations foncières, et sanctionne les oppositions et prénotations abusives.

Malgré les apports de ce texte, on est encore loin d'une refonte du système foncier articulée avec la loi sur l'Urbanisme – dont le toilettage tarde à entrer en vigueur – et la fiscalité, trois secteurs clés qui aujourd'hui s'ignorent.

Contribution au financement de l'urbanisation par les plus-values foncières

Un projet de code de l'urbanisme innove en traitant la question foncière sous l'angle de l'urbanisme. Il ne s'agit pas de se substituer aux dispositions de la loi sur l'Immatriculation foncière, mais d'en fixer les principes de base. Les objectifs sont de mieux distribuer les plus-values foncières, notamment pour la prise en charge du coût de l'urbanisation, de dissocier les autorisations administratives du statut de propriété et d'établir des outils d'orientation foncière. Il s'agit également de réserver du foncier pour les équipements publics dans les lotissements, de réguler le marché foncier et d'en



Agence urbaine de Casablanca

Des réserves foncières pour les équipements publics sont prévues dans les plans d'aménagement (en jaune hachuré sur cet extrait du plan d'aménagement de Mohammedia).

(7) KAILOUA Abdelkader, *Casablanca, l'industrie et la ville*, Mohammedia, imprimerie Fedala, 1996, p. 476. Voir également la biographie de Michel Ecochard dans ce numéro des *Cahiers*, p. 172.

(8) Le prix du mètre carré dans le « triangle d'or » à Casablanca dépasse les 70 000 dirhams. Dans des quartiers périphériques, il excède les 10 000 dirhams.

(9) Loi promulguée par le Sultan ou par le Roi.

(10) Auxiliaires des juges, ils sont 5 000 au Maroc et sont compétents pour de nombreux actes légaux.

cadrer l'expropriation et la préemption. Partant de ces principes, le projet de code suggère de dissocier l'immatriculation foncière des autorisations de lotir, et de prévoir différentes zones d'aménagement foncier réservées dans le plan d'aménagement et des zones de projet, notamment celles faisant l'objet de modalités particulières (aménagement concerté ou négocié, rénovation et renouvellement urbain, etc.). Il propose d'instaurer une contribution gratuite du lotisseur aux réservations foncières destinées aux équipements collectifs et de créer des agences foncières régionales dotées de moyens juridiques (droit d'expropriation et droit de préemption) et financiers adéquats pour reconstituer des réserves foncières.

Les chantiers prioritaires à engager

Une urbanisation contrôlée implique une démarche innovante, anticipatrice et intégrative des différentes entités publiques. Les chantiers à engager dans cette perspective doivent privilégier :

La reconstitution de la réserve foncière

Cette action devrait être effectuée par la collectivité publique pour pouvoir anticiper les acquisitions dans les nouvelles zones d'urbanisation, à des prix raisonnables correspondant à la valeur des terrains avant ou à la date d'approbation des plans d'aménagement⁽¹¹⁾.

La création d'une agence foncière régionale et d'un observatoire foncier

L'agence foncière régionale proposée par le projet de code de l'urbanisme doit être dotée de ressources financières conséquentes et son action doit être encadrée par des règles relatives aux zones d'aménagement différé (ZAD), et au droit de préemption et d'expropriation préservant les droits des propriétaires. Elle doit pouvoir intervenir sur le marché comme un promoteur privé pour ne pas voir son action contrariée par des commissions d'expertise et se voir obligée de recourir à la procédure d'expropriation. L'agence foncière régionale doit réguler le marché foncier car la réserve de terrains permet de peser sur les prix en mettant les terrains sur le marché au moment opportun. Un observatoire foncier est nécessaire comme outil d'aide à la maîtrise des acquisitions foncières et à la promotion de l'investissement.

Le réaménagement de la fiscalité foncière

La rétention est une réalité contre laquelle la fiscalité foncière est presque inopérante. En zone urbaine, la taxe sur les terrains non bâtis (TNB) essaie difficilement de jouer ce rôle. Le foncier en zone périurbaine voit sa valeur augmenter, mais il est à l'abri de la fiscalité qui le



considère comme zone agricole. Enfin, la TNB n'intègre pas non plus la valorisation des lotissements qui restent longtemps sans construction du fait de la spéculation.

Le financement de l'urbanisation

C'est un enjeu majeur révélé par la mise en œuvre des documents d'urbanisme. Il se heurte au problème du financement des équipements hors site et des superstructures dans les zones ouvertes à l'urbanisation, et sans lesquels l'offre de terrains urbains restera théorique.

La ville prend du temps à se réaliser, elle se construit au gré d'une juxtaposition de lotissements. L'investissement hors site, généralement très onéreux, dépasse les capacités des collectivités locales, même les plus riches. La question de l'urbanisation dévoile également la faiblesse des financements publics. Il incombe donc au législateur d'imaginer les mécanismes appropriés de mobilisation du sol urbain par voie d'acquisition des terrains ouverts à l'urbanisation et de financement de leur équipement, notamment par le développement de partenariats public-privé et privé-privé ; sans oublier la fiscalité qui doit inciter à la valorisation, dissuader la rétention et la spéculation foncière, et pourvoir les ressources financières nécessaires à l'effort d'urbanisation.

Les agences foncières régionales permettront une meilleure connaissance du foncier et faciliteront la mise en œuvre de la planification.

(11) AUBY Jean-Bernard et PÉRINET-MARQUET Hugues, *Droit de l'urbanisme et de la construction*, Paris, Montchrestien, 1998, p. 293.





30 ans de coopération avec le Maroc

L'éventail des actions de coopération menées par l'IAU idF depuis 30 ans avec les différents partenaires marocains illustre les apports mutuels riches et fructueux.

Ces travaux démontrent l'adaptabilité du Maroc à l'innovation dans les approches intégrées et soulignent l'évolution des pratiques de planification stratégique et de traitement de problématiques spécifiques.

Ainsi, des solutions originales et adaptées ont été apportées à des thèmes qui sont toujours d'actualité, qu'elles soient urbaines ou environnementales, liées notamment aux médinas, à l'habitat irrégulier ou au parcs naturels.

Des visions prospectives pour anticiper les besoins croissants ont été définies, notamment à Agadir avec le Satama ou à Casablanca avec le plan de développement stratégique et sa traduction spatiale et réglementaire dans le nouveau Sdau.

L'IAU idF a également participé avec ses partenaires à l'élaboration d'une variété d'outils, notamment de nouvelle technologie. Le développement et la montée en puissance de façon adaptée, des systèmes d'information géographique, des tableaux de bord et des observatoires ont largement contribué à l'amélioration des performances de l'analyse des phénomènes urbains au service des décideurs.

Enfin, la création du centre de ressources multimédia de la Direction de l'urbanisme a permis de faciliter la visibilité et l'accessibilité aux informations.

Dépassant l'échelle nationale via internet et l'adhésion aux réseaux européens de centre de ressources, elle a ouvert de nouvelles perspectives.



Des actions partenariales adaptées aux territoires

Rabat-Salé

La vallée du Bouregreg :
plaidoyer pour un développement durable 127

Plan de référence pour l'aménagement
de la vallée du Bouregreg 129

Salé : redynamiser la médina en la sauvegardant 130

Salé : intégrer l'habitat irrégulier
dans une vision d'agglomération 133

Casablanca

Grand Casablanca :
le Sdau en appui au projet métropolitain 136

Quelle stratégie d'aménagement
pour le littoral de Casablanca ? 140

Casablanca : intégration du grand projet urbain d'Anfa 142

Agadir

Satama : référentiel pour la métropole d'Agadir 145

Requalification et renouvellement urbain
du centre d'Agadir 149

Le parc de Souss-Massa,
territoire d'exception à l'équilibre fragile 152

Agadir : rétrospective sur le Sdau et les cités nouvelles 155

Fès

Fès : articuler la médina avec son environnement 157

La vallée du Bouregreg : plaider pour un développement durable

Jean-Louis Pagès⁽¹⁾
Architecte urbaniste



L'embouchure de la vallée du Bouregreg est un site naturel exceptionnel, que l'urbanisation contraint peu à peu.

La ville se transforme en permanence. Aux urbanistes et aux élus de faire en sorte que ce soit toujours en s'améliorant. Pour être « durables », les transformations ne devraient pas être partout les mêmes et le bâti ne devrait pas être systématiquement privilégié. Les agglomérations sont confrontées à ces évolutions en continu, soit en leur cœur, soit à leurs limites. C'est le cas de l'agglomération de Rabat-Salé sur le site naturel exceptionnel que constitue la vallée du Bouregreg.

Un site exceptionnel à dominante naturelle soumis à de fortes pressions d'urbanisation

Le site physique du Bouregreg entre Rabat et Salé comprend une large vallée réputée inondable et occupée majoritairement par de l'agriculture et des zones humides bordées de platiers à son embouchure, tous ces milieux étant des sanctuaires de faune et de flore. Le Bouregreg serpente dans la vallée pour se jeter dans l'océan et subir l'influence des marées. Jusqu'au milieu du XX^e siècle, la vallée du Bouregreg séparait la médina de Salé sur la rive droite de celle de Rabat, avec la presqu'île fortifiée des Oudaïas, sur la rive gauche.

Aujourd'hui, compte tenu de l'extension considérable de l'urbanisation, cette vallée se situe, telle une médiatrice, au milieu de la grande agglomération urbaine de Rabat-Salé. Cette agglomération bénéficie ainsi d'un large pan de nature – une chance dont très peu de métropoles peuvent s'enorgueillir –, exceptionnel

La durabilité d'un développement se juge par son contenu, mais aussi par sa mise en œuvre et la gestion de ses transformations. Les agglomérations sont confrontées à des évolutions permanentes ; c'est le cas de Rabat-Salé sur le site exceptionnel du Bouregreg. Comment faire accepter un développement à dominante naturelle en cœur de ville ? Quelles sont les originalités du projet pour assurer sa réalisation et sa gestion de manière durable ?

mais fragile, puisqu'elle subit de fortes pressions d'urbanisation. Les projets de construction situés dans la vallée du Bouregreg constituent un défi majeur. Comment valoriser les rôles écologiques et paysagers majeurs de la vallée ? Cela impose de la considérer comme un authentique espace de nature en ville, et non comme un « espace vert urbain ». La sacralisation de ce site emblématique n'étant pas souhaitable ni tenable, comment conjuguer préservation environnementale du site et nécessité de développement ?

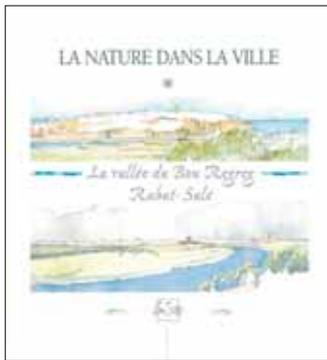
La « vraie nature » au cœur d'une agglomération, une gageure ?

Pourquoi est-il souvent plus difficile de préserver un grand espace ouvert en cœur d'agglomération que de réaliser des espaces verts après urbanisation ? La nature en ville n'aurait-elle droit de cité que domestiquée ? À quelles difficultés sont confrontés aménageurs et élus lorsqu'ils prônent un développement durable ? Plutôt que de décrire le projet, il nous semble plus intéressant d'évoquer les questions qui méritent une réponse adaptée au site.

Les normes, atouts ou handicaps ?

Il est souvent rassurant d'avoir recours à des normes pour mesurer des quantités. Elles sont des moyens de comparaison fondamentaux. Elles ne devraient toutefois pas dispenser d'une approche qualitative adaptée au contexte. En

(1) Ancien chargé d'études à l'IAU idF



effet, une agglomération comme Rabat-Salé peut sembler, au vu de ces normes, satisfaisante en termes d'espaces verts. Une urbanisation peu dense de la vallée pourrait même conforter, voire améliorer ces normes. Son maintien «à dominante naturelle» ne peut se justifier à travers des chiffres qui ne tiendraient compte ni de sa rareté ni de ses utilités écologiques et paysagères.

L'écologie urbaine peut-elle s'appliquer à Rabat-Salé ?

La dimension écologique devient plus que jamais évidente à prendre en compte au niveau de la planète, mais elle reste très difficile à faire admettre au niveau d'une agglomération. Coupure à l'urbanisation, couloir biologique, dépollution naturelle, effets sur le microclimat, autant d'arguments qui ont du mal à résister face au coût du terrain urbain potentiellement constructible. Il est temps de ne plus opposer territoire urbain et naturel, et d'admettre leur interpénétration. La vallée du Bouregreg participe à la dépollution naturelle du fleuve. Elle fait partie de la trame verte de l'agglomération (coupure à l'urbanisation, ceinture verte) et abrite une faune et une flore importantes.

Peut-on prévenir les risques par des moyens techniques ?

La vallée du Bouregreg est inondable. Certains de ses versants sont peu stables et sujets à des glissements de terrain. Plutôt que d'y construire, le plus sage ne serait-il pas d'y développer des activités de plein air, d'y conserver de l'agriculture, et de maintenir les zones humides qui sont de véritables sanctuaires écologiques pour la faune et la flore ?

Le patrimoine paysager est-il aujourd'hui vraiment reconnu ?

La notion de patrimoine paysager, où le naturel et le bâti se mettent en valeur mutuellement, est trop souvent jugée subjective. Cependant, la presque île des Oudaïas, la médina de Rabat, le mausolée Mohammed V, les fortifications et la médina de Salé, le site de Chellah, font de l'embouchure du Bouregreg un site d'une dimension paysagère exceptionnelle grâce au très large panorama offert de part et d'autre du lit du fleuve resté naturel.

Un terrain conservé non bâti est-il nécessairement sous-utilisé ?

Maintenir peu ou non bâtis des espaces dont le prix du terrain pourrait être élevé peut paraître absurde du point de vue économique. C'est d'ailleurs le principal obstacle au maintien de zones non bâties en milieu urbain. Là encore, les normes ne jouent pas en faveur des espaces

ouverts à cause du manque à gagner immédiat. Mais le temps et la durabilité sont-ils vraiment pris en compte ? La valorisation aux limites ne pourrait-elle être mieux envisagée et compenser la non-constructibilité proposée ? C'est autour des grands espaces ouverts urbains que l'on trouve les valorisations du bâti les plus importantes (Central Park à New York). Les plateaux bordant la vallée bénéficiant de panoramas sur le paysage sont des sites qui pourraient grandement en profiter et compenser le manque à gagner en fond de vallée. En revanche, la possibilité de développer des activités de plein air au cœur d'une agglomération au fond de la vallée est une opportunité rare. Les identités et les originalités du site sont-elles perçues comme des valeurs fondamentales ? Elles ont pour socle un contexte physique plus ou moins prégnant, une localisation qui leur confère des conditions climatiques et une flore et une faune correspondantes. À cela s'ajoute, au cours de l'histoire et de l'occupation du site, des caractéristiques identitaires qui se concrétisent par des usages du sol originaux, qu'il soit naturel, agricole ou bâti. Il faut savoir reconnaître celles qui méritent d'être pérennisées. L'identité et l'originalité du site sont en majeure partie dues au contraste entre cette vallée encore naturelle et agricole, et les deux cités de Rabat et de Salé qui se font face, séparées par ce grand espace.

Aujourd'hui plus que jamais, le développement durable doit s'imposer dans l'aménagement. Dans cette optique, les rôles, à la fois économiques, sociaux et environnementaux, de la vallée du Bouregreg au cœur de l'agglomération ne sont pas contestables : un rôle économique très valorisant pour ses rives et pour l'ensemble de l'agglomération ; un rôle social de grand espace ouvert offert à tous ; un rôle environnemental pour ses valeurs écologiques, patrimoniales et paysagères.

De plus, pour affirmer une attitude respectueuse de l'identité et de l'originalité du site, l'aménagement à dominante naturelle de la vallée s'impose. Rabat-Salé deviendra ainsi une des capitales au monde où la nature fait «jeu égal» avec le bâti.

Enfin, profitons de l'expérience des occasions ratées en imaginant Paris et la ceinture des anciennes «fortifs» en grand espace naturel, les pyramides d'Egypte dominant une bande de delta vierge de toute construction, le Nahr Beyrouth en jardin d'orangers jusqu'à la mer !

La nature doit devenir l'alliée du développement urbain et pas systématiquement son réceptacle.

L'embouchure du Bouregreg offre un paysage de valeur grâce au panorama du fleuve resté naturel.



J.-L. Pages

Plan de référence pour l'aménagement de la vallée du Bouregreg

Le site exceptionnel de la vallée du Bouregreg entre Rabat et Salé est resté, grâce au risque d'inondation, dans son état naturel, à l'abri de la pression urbaine. Depuis la construction du barrage, la convoitise de la promotion immobilière s'est faite sentir, incitant les autorités à intervenir. Elles ont lancé une démarche globale d'aménagement de la vallée, afin de garantir un développement respectueux des valeurs paysagères et patrimoniales identitaires.

L'Agence urbaine de Rabat-Salé (AURS), consciente des enjeux majeurs que constitue l'aménagement de la vallée du Bouregreg, a sollicité l'appui technique de l'IAURIF en 1997.

Gérer les transformations dans le temps

Le site de la vallée étant convoité pour réaliser de nombreux projets, il faut trouver les moyens de gérer au cours du temps cette dynamique. Un schéma d'urbanisme classique n'offrirait pas une réponse adéquate, car trop rigide pour s'adapter à l'évolution permanente.

Pour répondre de manière efficace, il a été décidé d'élaborer un plan de référence pour l'aménagement de la vallée du Bouregreg, sous la forme d'une charte qui sera mise en œuvre par une structure d'aménagement dédiée. Ce choix fait suite aux conclusions d'une première mission d'expertise réalisée dans le cadre de la coopération franco-marocaine.

Ce plan de référence peut se décliner en partie de façon réglementaire, mais il est surtout un véritable guide pour l'aménageur. Il propose des actions dans les domaines du développement, de l'environnement et du patrimoine.

Il a été élaboré à partir d'une démarche de concertation innovante pilotée par l'AURS.

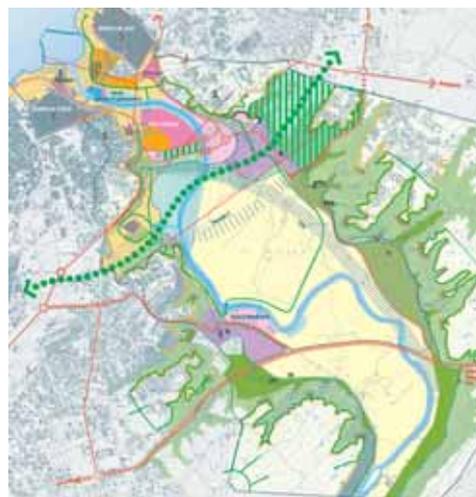
Cette démarche a associé les autorités locales, les élus, les différents départements ministériels, les organismes publics et des associations (une première au Maroc à cette époque).

Des principes incontournables dictés par le site naturel et patrimonial

Ce plan de référence a pour objectif de gérer les transformations du site dans l'espace et dans le temps, dans un esprit d'arbitrage et de complémentarité entre protection et mise en valeur des espaces naturels et du patrimoine bâti, et satisfaction des besoins de développement urbain de l'agglomération. Pour la réalisation des projets, des principes d'aménagement incontournables ont été débattus avec les acteurs, en amont de toute proposition. Citons, parmi ces principes : les vocations du site commandent en permanence son aménagement ; la richesse patrimoniale mérite d'être mise en valeur (site de Chellah, mausolée Mohammed V, sites naturels...) ; le développement est conçu pour le bénéfice de toutes les catégories d'habitants ; le développement durable doit notamment préserver les écosystèmes et prendre en considération les risques majeurs.

Les propositions d'aménagement se sont appuyées sur ces principes incontournables. Elles ont été définies en fonction des vocations des quatre séquences qui composent le site de la vallée du Bouregreg : l'embouchure, la zone intermédiaire dite de liaison, le grand site de Chellah et la plaine agricole.

Enfin, parmi ces recommandations essentielles, figure la mise en place d'une structure *ad hoc* dédiée à l'aménagement de la vallée du Bouregreg, disposant des compétences décisionnelles, techniques, financières, commerciales et opérationnelles, pour assurer la cohérence globale du projet et sa mise en œuvre progressive dans le temps et dans l'espace. Aujourd'hui, l'Agence d'aménagement de la vallée du Bouregreg joue pleinement ce rôle indispensable pour assurer la réussite de ce chantier majeur de la capitale du Royaume.



Le plan de référence de la vallée du Bouregreg a pour objectif de permettre la gestion des transformations du site dans l'espace et dans le temps.

Salé : redynamiser la médina en la sauvegardant

Anne-Marie Roméra
Jean-Pierre Palisse
IAU île-de-France



Moderniser et adapter la médina de Salé pour répondre aux attentes contemporaines : un défi non seulement technique mais aussi social et culturel.

« Seule la médina existe... Elle est une mémoire riche que je traîne avec moi sans pouvoir l'épuiser. »

Tahar Ben Jelloun,
écrivain et poète

Aborder une médina comme celle de Salé, haut-lieu de l'histoire marocaine et fleuron de l'agglomération rabatienne⁽²⁾, inspire naturellement une attitude de respect et de modestie. Même si les *medersas*⁽³⁾ et les belles demeures ont beaucoup perdu de leur lustre d'antan, elles restent des points d'ancrage et des repères pour la population. Comme toujours, le regard de l'autre fait prendre conscience de sa propre richesse, alors que la pratique quotidienne n'appelle plus à l'émerveillement. C'est sur cet avantage que s'est construit le sens de l'intervention de l'aurif.

Identifier le rôle de cette médina au sein d'une agglomération en expansion, cadrer l'importance de cet ensemble comme élément fort du paysage urbain, miser sur une évolutivité progressive en fonction des mutations spontanées, s'appuyer sur les initiatives locales pour rehausser l'éclat tout en préservant la vitalité... tels sont les axes qui ont guidé l'étude.

La singularité d'une médina

S'étendant sur une centaine d'hectares et regroupant environ 80 000 habitants, la médina de Salé pourrait n'être aujourd'hui qu'un quartier parmi d'autres dans la vaste métropole capitale marocaine de Rabat-Salé. Pourtant, sa situation, son patrimoine architectural et urbain et son ancrage historique en font un lieu majeur et structurant de la ville.

La médina occupe un site exceptionnel qui lui permet d'être la figure emblématique de la ville, en miroir à celle de Rabat. En bordure de

Mettre sur un même plan l'intervention sur la médina et l'urgence de traiter l'expansion de l'habitat informel⁽¹⁾ dans sa périphérie, témoigne de la clairvoyance de l'Agence urbaine de Rabat-Salé qui a sollicité la coopération de l'aurif. Attendre, c'était peut-être condamner irrémédiablement le témoignage de l'histoire et la spécificité d'un éco-quartier avant la lettre.

l'embouchure du Bouregreg, elle fait face à la kasbah des Oudaïas et à la muraille de la médina de Rabat. Le vis-à-vis de ces deux médinas, la fausse symétrie de leurs silhouettes épousant le relief et ponctuées de minarets, de leurs remparts ocre et de leurs maisons blanches, constituent un paysage unique. Les cimetières marins offrent une image symbolique universelle. La médina de Salé a été durant des siècles, grâce à son port, le débouché commercial du Royaume. La prospérité de la ville a permis la construction de bâtiments prestigieux, *medersas*, Grande Mosquée, École de médecine.

Restée à l'écart des influences européennes, la médina de Salé demeure l'un des grands quartiers vivants de l'agglomération. À l'abri des circuits touristiques, elle a gardé son âme et ses fonctions traditionnelles. Désertée par la population la plus riche, elle reste un quartier attractif et populaire. Souvent qualifiée de ville-dortoir, elle est avant tout un lieu résidentiel offrant une assez grande diversité d'habitat, adapté au climat et au mode de vie marocain, proche du centre principal de Rabat auquel elle sera, fin 2010, reliée par le tramway⁽⁴⁾.

(1) Voir dans ce numéro des *Cahiers*, BERTHON Étienne, « Salé : intégrer l'habitat irrégulier dans une vision d'agglomération », p. 133.

(2) Agglomération de Rabat-Salé.

(3) *Medersa* est un terme arabe désignant une école ou une université dépendant de l'autorité religieuse dans les pays musulmans.

(4) Voir dans ce numéro des *Cahiers*, AOUIZAI Mohamed, « Articulation urbanisme-transport à Rabat-Salé-Témara », p. 72.

Cette fonction résidentielle va de pair avec la fonction de services aux habitants assurée par les administrations, les équipements et les professions libérales. Son rôle commercial est important, notamment par la qualité de ses marchés alimentaires et de son artisanat (nattes, poteries). Il faut souligner aussi la fonction religieuse de la médina où la Grande Mosquée, les multiples édifices et les écoles coraniques attirent de nombreux fidèles et concourent à sa vitalité.

Ainsi, en restant un peu en marge du processus de mondialisation de la métropole de Rabat-Salé, la médina a préservé un ensemble de valeurs culturelles et urbaines ancrées dans ses traditions et son patrimoine. Grâce à sa situation en cœur d'agglomération, elle offre un potentiel de rayonnement bien au-delà de ses murailles.

En ce début du **xx^e** siècle, les défis énergétiques et climatiques amènent les urbanistes à rechercher des conceptions urbaines mieux adaptées à la ville et, souvent, à retrouver les valeurs de l'habitat vernaculaire. On peut alors se demander s'il n'est pas temps de réhabiliter le modèle de la médina. N'est-il pas un bon exemple de l'urbanisme bioclimatique et des quartiers sans voiture recherchés par les démarches d'éco-quartier? De même que les centres historiques des villes européennes retrouvent l'attractivité que l'automobile leur avait fait perdre, la médina de Salé ne peut-elle offrir demain une réponse intéressante aux enjeux urbains de la métropole?

La médina de Salé présente les caractéristiques de la ville arabe traditionnelle : une trame foncière serrée à dimensions variées, un réseau de voies étroites hiérarchisées formant des îlots desservis par des impasses, un bâti dense et homogène formé de maisons sur cour offrant un minimum d'ouverture vers l'espace public, des bâtiments et équipements publics de proximité nombreux et de grande qualité architecturale, et une limite nettement définie par l'enceinte fortifiée. Bien que sa construction se soit déroulée depuis l'époque almohade (**xii^e** siècle), l'ensemble conserve une unité et une cohérence dans lesquelles on discerne cependant la diversité des quartiers selon leur époque de construction.

Malheureusement, ce bâti et ce tissu de qualité sont aujourd'hui négligés et menacés dans la mesure où ils sont le produit d'une société et d'une économie qui ont profondément évolué. Les nouveaux comportements et besoins, ainsi que les nouvelles techniques, s'insèrent difficilement, entraînant un rejet ou une dégradation de cette forme urbaine. L'enjeu actuel est de moderniser et d'adapter l'urbanisme et l'architecture de la médina pour répondre aux

attentes contemporaines en respectant ses valeurs. La réponse à ce défi ne peut être seulement technique, elle est aussi culturelle, sociale et économique. C'est le sens de la démarche proposée par l'Aurif.

Une revalorisation progressive au gré des mutations spontanées

Fort des constats dressés sur les qualités et la vitalité de la médina, le travail a consisté à envisager comment préserver ces atouts. La stratégie conseillée visait à inscrire cette préservation dans la durée, au bénéfice des Slaouis⁽⁵⁾ en premier lieu, tout en gardant les équilibres au sein de l'agglomération. L'objectif était non seulement de restaurer le patrimoine monumental ou paysager, mais aussi de permettre à la population résidente et active de croire en son avenir et d'y trouver un cadre compatible avec une vie décente et une activité économique viable. Il s'agissait de revitaliser pour enrayer une spirale de paupérisation, tout en évitant les méfaits d'une valorisation excessive et non maîtrisée.

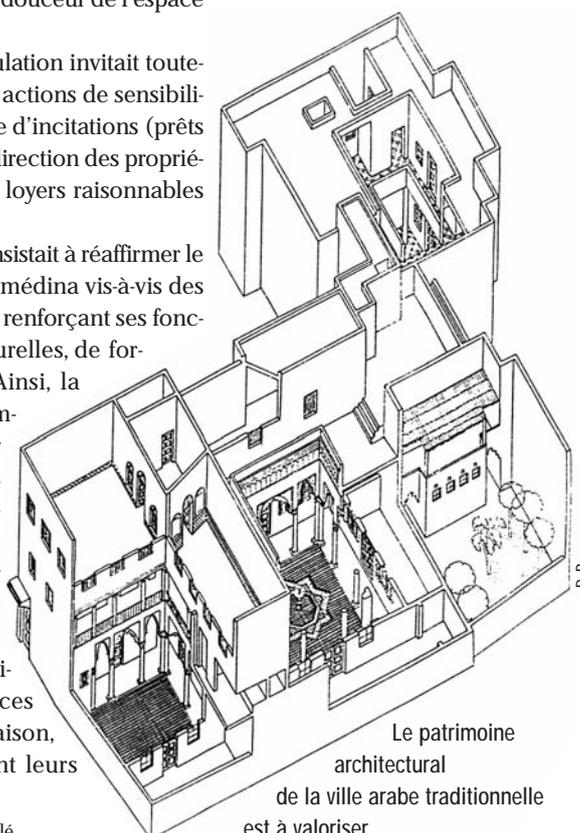
Le premier principe fixé était de s'appuyer sur les dynamiques d'évolution existant sur le site pour requalifier le tissu urbain en maintenant au maximum la structure traditionnelle. Il n'était pas question d'empêcher les mutations ni les innovations dans les domaines immobilier, commercial ou culturel, mais de les orienter ou même de les considérer au fur et à mesure de leur apparition comme des opportunités de transformation en douceur de l'espace urbain.

L'enjeu de mixité de population invitait toutefois à mettre en place des actions de sensibilisation, ainsi qu'un système d'incitations (prêts ou avantages fiscaux) en direction des propriétaires, en contrepartie de loyers raisonnables après travaux.

Un deuxième principe consistait à réaffirmer le rôle de pôle central de la médina vis-à-vis des quartiers environnants en renforçant ses fonctions commerciales, culturelles, de formation et de services. Ainsi, la réhabilitation des commerces pouvait bénéficier d'un système d'avantages analogue à celui des logements. En revanche, une réflexion devait s'engager sur l'évolution des activités dans un tissu urbain contraignant pour mutualiser certains services (stockage, modes de livraison, etc.) tout en modernisant leurs



La médina de Salé présente les caractéristiques de la ville arabe traditionnelle.



Le patrimoine architectural de la ville arabe traditionnelle est à valoriser.

(5) Les habitants de la ville de Salé.

La médina de Salé,
grand quartier vivant
de l'agglomération, a gardé son âme
et ses fonctions traditionnelles.



pratiques. Afin de réintroduire des équipements et des services indispensables, était préconisée une valorisation systématique des éléments de patrimoine qui favorise avant tout une réutilisation répondant aux besoins actuels de la population (dispensaires, bureaux de poste, annexes d'administration...). Cette démarche visait à contenir les développements touristiques pour qu'ils ne priment pas sur les pratiques quotidiennes, même s'il était dit que les ensembles les plus remarquables pouvaient accueillir quelques fonctions prestigieuses (musée, bibliothèques...).

L'intervention sur l'espace public, déterminante pour déclencher un processus de revalorisation, faisait l'objet de recommandations spécifiques à deux échelles. Pour les espaces à l'intérieur des remparts, outre l'amélioration globale de leur état et du mobilier urbain, la reconquête de parcelles laissées en déshérence pour gagner de nouveaux lieux était surtout préconisée. Pour les espaces entourant les portes d'entrée, le traitement devait tenir compte de leur rôle d'accueil et de relais. En parallèle, un schéma de déplacement et de circulation était conseillé pour prévenir des dysfonctionnements liés à une attractivité renouvelée de la médina. L'organisation d'accès limités à la sécurité et à l'entretien, la circulation péri-



L'IAU a également étudié
la réhabilitation de la kasbah
des Oudayas.



La charte de la médina, en proposant une revalorisation globale, permettrait d'en donner une image plus positive et dynamique.

phérique et le stationnement aux entrées de la médina, l'offre de transports en commun la reliant aux autres quartiers, étaient pointés comme projets à développer.

Une gouvernance de projet à construire

Afin d'assurer une cohérence globale à ce long processus, l'implication de tous les acteurs de l'aménagement était requise. Il était par conséquent indispensable de mettre en place un cadre de coordination. Des orientations sur le long terme et des engagements assortis de phasages devaient être fixés, de même que l'articulation entre les divers projets et réalisations à venir. Pour y parvenir, une démarche en trois volets était proposée.

Contrairement aux procédures habituelles qui voient se succéder réflexion stratégique, planification, puis aménagement, il était suggéré de mener de front l'élaboration d'une charte de la médina, la mise au point d'un plan d'aménagement détaillé et une intervention sur un secteur pilote. L'objectif était à la fois d'enclencher rapidement des travaux pour témoigner du volontarisme des autorités, d'enrayer le déclin de cet ensemble patrimonial et de donner un signal positif aux artisans et commerçants, et, dans le même temps, de sensibiliser l'ensemble des acteurs susceptibles de s'impliquer pour susciter des partenariats.

Ainsi, la charte devait définir les objectifs communs et préciser les engagements de chacun sur les actions à entreprendre. En informant sur la politique globale de revalorisation envisagée, elle donnait une image plus positive et dynamique de la médina.

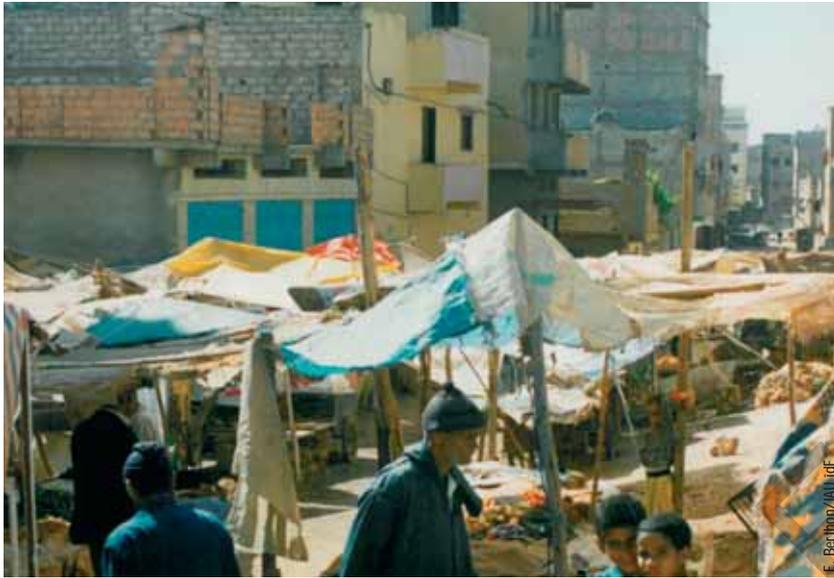
Le plan d'aménagement détaillé devait être conçu comme un document opposable aux tiers, fixant le cadre réglementaire de la réhabilitation de la médina, avec des contraintes modulées selon la sensibilité du site urbain.

L'intervention sur un secteur pilote devait porter sur un quartier témoin judicieusement choisi pour son potentiel social, économique et patrimonial. En concentrant les actions sur l'habitat, la restauration et la réaffectation de monuments, l'organisation de l'activité économique, la requalification de l'espace public, etc., il s'agissait de « donner à voir » en effectuant un travail pédagogique auprès des habitants. L'expérimentation devait aussi permettre de tester et d'ajuster les méthodes et outils à mettre en œuvre avant d'élargir le processus à l'ensemble des quartiers.

Bien qu'un peu complexe, ce dispositif devait offrir l'avantage de s'appuyer sur une expérience concrète et quotidienne pour mettre au point des objectifs réalistes à plus long terme.

Salé : intégrer l'habitat irrégulier dans une vision d'agglomération

Étienne Berthon
IAU île-de-France



La réponse non planifiée à une forte pression démographique et urbaine.

En face de la médina de Rabat, sur la rive nord de l'estuaire du Bouregreg, se situe la médina de Salé, la rivale, longtemps prospère, comptoir carthaginois puis romain, principal port marocain jusqu'au XVIII^e siècle⁽¹⁾, avec ses puissantes murailles et son port fortifié d'où partaient les pirates barbaresques. Salé, assoupie au XIX^e siècle, oubliée par le Protectorat au profit de Rabat, la nouvelle capitale. Alors que Rabat se développait depuis le début du XX^e siècle, sous l'impulsion de Lyautey et de Prost⁽²⁾, avec un urbanisme assez fortement planifié et contrôlé, l'essor de Salé hors de ses murailles n'a véritablement eu lieu qu'à partir des années 1960.

La nécessité d'un important rattrapage urbain

Dans un contexte de forte croissance démographique, alors que l'offre foncière et de logements bon marché était très insuffisante dans l'agglomération, l'urbanisation à Salé s'est opérée très largement en marge des documents de planification spatiale, sous forme de plusieurs centaines d'hectares de quartiers d'habitat irrégulier et de quelques grands bidonvilles (abritant environ 50 000 habitants sur 50 hectares au début des années 1990⁽³⁾).

La population de la préfecture de Salé est ainsi passée de 80 000 habitants en 1960 à 300 000 en 1982 et à 630 000 en 1994 (42 % de l'ensemble de la wilaya de Rabat-Salé), dont plus de 60 % (environ 400 000 habitants) résidait sur 600 hectares d'habitat irrégulier. Salé abritait

L'urbanisation à Salé s'est développée à partir des années 1960, essentiellement en marge de la planification réglementaire, sous forme de grands quartiers d'habitat irrégulier. L'action de requalification et d'équipement de ces quartiers doit s'inscrire dans un projet global de structuration d'une ville pérenne qui comptera demain un million d'habitants.

alors le quart des ménages marocains logés en quartiers d'habitat irrégulier, avec une densité de 132 ménages par hectare, quatre fois la moyenne nationale.

Ces chiffres montrent l'importance du travail de rattrapage urbain à effectuer à Salé en 1996⁽⁴⁾, lorsque l'Aurif effectua sa première mission d'appui à l'Agence urbaine de Rabat-Salé (AURS). À l'époque, l'extension spatiale des quartiers d'habitat irrégulier commençait à être maîtrisée, notamment grâce à une meilleure efficacité des politiques de contrôle⁽⁵⁾ et au caractère dissuasif de démolitions effectuées pour préserver des emprises réservées pour la voirie dans les plans d'aménagement. L'extension spatiale des quartiers d'habitat irrégulier était, par ailleurs, en partie bloquée par des réserves constituées pour de grandes opérations publiques (Mouhit, Sidi Abdellah). Enfin, le développement d'une offre publique, notam-

(1) Rabat est connu au XVII^e siècle en Europe sous le nom de Salé-le-Neuf.

(2) Voir dans ce numéro des Cahiers, TROIN Jean-François « De la médina à la 'ville européenne' au Maroc », p. 15.

(3) Sur les mécanismes de constitution de ces quartiers, on peut consulter l'article d'ABOUHANI Abdelghani : « Réseaux notabiliaires et promotion foncière clandestine, le cas de Tabriquet nord à Salé », *Annuaire de l'Afrique du Nord*, tome XXV, CNRS, 1986.

(4) Deux autres missions suivront, en 1997 et 1998. Une quatrième mission, en 2002, portera sur Rabat et une problématique spécifique : la gestion des risques dans trois quartiers d'habitat irrégulier implantés en bordure de versants très pentus dominant la vallée du Bouregreg.

(5) Efficacité notamment rendue possible grâce à la cartographie réalisée pour les documents d'urbanisme, facilitant la connaissance du terrain.

une vision d'agglomération ambitieuse. Compte tenu de l'importance des défis et du caractère limité des moyens, l'action de la collectivité devait se centrer particulièrement sur la réalisation ou la préservation foncière des composants de cette trame urbaine majeure, sur les grands éléments structurants, sur les espaces de grands enjeux. C'est-à-dire notamment les zones de centralité prévues ou possibles, les gares et leurs abords où il faut rechercher la création d'espaces publics majeurs, la mixité des fonctions et une forte densité d'occupation du sol; mais aussi les grands axes structurants et les terrains qui les bordent, les principales réserves foncières pour équipements ou trame verte, certains points liés au site⁽⁹⁾ et les espaces naturels qui limitent l'urbanisation⁽¹⁰⁾.

Une démarche de planification spatiale et stratégique à engager

Il a donc été proposé que l'AURS engage, avec le soutien de l'Aurif, une démarche de planification spatiale et stratégique à une échelle intermédiaire entre le schéma directeur de Rabat-Salé approuvé en 1991 (1/50 000) et les documents d'urbanisme communaux (généralement au 1/2 000). Élaborée en partenariat avec les différents acteurs de l'aménagement, elle viserait à proposer un schéma global d'organisation du Grand Salé et une stratégie pour sa mise en œuvre. C'est-à-dire afficher un projet d'ensemble, mobilisateur et lisible sur ce territoire, puis définir, à partir d'une programmation concertée, des objectifs de restructuration, de développement et d'équipement à court et moyen terme. Au-delà d'un document d'orientations spatiales et stratégiques, il s'agissait donc aussi de se doter d'un outil de communication, de concertation et de mobilisation.

Un début de sensibilisation des acteurs

La troisième mission de l'Aurif (novembre 1998) a permis de préciser les objectifs et le contenu des études à mener et d'organiser des



Un type d'urbanisation qui prend ses racines dans les modes d'habiter traditionnels.

réunions avec les acteurs institutionnels (notamment municipalités et grands organismes publics d'aménagement) pour les informer et les sensibiliser à la démarche proposée. Celle-ci a été très bien accueillie, chacun ressentant le besoin de pouvoir inscrire son action dans un cadre plus lisible et cohérent.

(9) Notamment les axes offrant des perspectives lointaines, par exemple sur l'océan.

(10) Vallée du Bouregreg au sud-ouest, coulée verte sur Bouknadel au nord-est, mais également tout l'espace littoral où le maintien des espaces naturels en bord de mer et l'aménagement d'un front urbain de qualité sur la corniche sont des enjeux importants.



Vue aérienne, quartier de la Dayat, secteur oued Eddahab.

Dix ans après, un programme ambitieux de mise à niveau de Salé

Au Maroc, face à l'importance de la crise urbaine, à un système de gestion municipale trop atomisé, à un changement fréquent des découpages administratifs perturbant encore davantage cette gestion, la charte communale de 2002 a cherché à définir un cadre qui permette de mieux prendre en compte « l'unité de la ville⁽¹⁾ ».

Les communes des grandes villes ont été regroupées, avec un conseil communal unique et des conseils d'arrondissements (cinq à Salé) pour gérer les affaires de proximité pour le compte et sous le contrôle du conseil communal.

La commune urbaine de Salé (CUS) a ainsi pu engager un ambitieux programme (2005-2009) de mise à niveau⁽²⁾, visant prioritairement à redynamiser la base socio-économique de la ville et à requalifier et renouveler le tissu urbain existant. Il s'agissait aussi de mettre à niveau les infrastructures de base et d'assurer la capacité de la ville de Salé à répondre aux besoins des citoyens et à renforcer la cohérence sociale. Un budget de 1,5 milliard de dirhams (150 M€), dont un tiers à la charge de la CUS, fut alloué à ce projet⁽³⁾.

(1) Casablanca, Rabat, Salé, Tanger et Marrakech. La charte communale a été complétée en février 2009.

(2) Appuyé par le discours du Roi de mai 2005 sur l'Initiative nationale pour le développement humain.

(3) Autres partenaires : direction générale des collectivités locales (17 %), Fonds d'équipement communal (23 %) et divers pour 27 % (conseil préfectoral de Salé, région Rabat-Salé-Zemmour-Zaers, holding Al Omrane). Source : www.villedesale.ma

Grand Casablanca : le Sdau en appui au projet métropolitain

Victor Said
IAU île-de-France



La région du Grand Casablanca locomotive de la stratégie nationale de modernisation, s'est dotée d'un outil de planification métropolitaine.

Au premier rang démographique et économique des villes marocaines, Casablanca est le point de convergence et le lieu d'échange des flux nationaux et internationaux. Malgré la politique volontariste de rééquilibrage du territoire national par le développement des régions du Nord, Casablanca reste le centre de commandement de l'économie marocaine.

Des enjeux majeurs impliquant de grands défis

Le Grand Casablanca demeure le fer de lance de la stratégie nationale visant à moderniser le pays, à attirer des investissements, à rehausser durablement le niveau et la qualité de vie, tout en tenant compte de l'environnement et des aléas énergétiques et climatiques.

La confrontation à la mondialisation a des retombées positives – implantation d'activités de haute technologie (aéronautique, automobile) ou de services (*offshoring*, tertiaire) –, et des effets négatifs – la concurrence internationale des pays émergents, notamment pour le textile. Casablanca doit améliorer son urbanité pour valoriser son image et accroître son attractivité métropolitaine, tout en répondant aux besoins de ses habitants.

Décalage entre dynamique économique et développement humain et urbain

L'appel de main-d'œuvre non qualifiée impulsé par la dynamique industrielle et les périodes de sécheresse a encouragé l'exode rural⁽¹⁾,

Depuis le début du XX^e siècle, les pouvoirs publics considèrent Casablanca comme la locomotive économique nationale, le centre d'innovation symbolisant l'ouverture sur le monde. Aujourd'hui, la ville et sa région subissent une forte pression urbaine, exacerbant la problématique du développement humain. Avec la mondialisation, de nouveaux défis sont à relever. Comment permettre au Sdau d'être l'outil de la mise en œuvre d'une vision stratégique du développement durable ?

aggravant les problématiques de développement humain⁽²⁾. Ceci s'est traduit par un étalement urbain non maîtrisé – développement de l'habitat insalubre et d'unités de production clandestines – dans les espaces naturels et agricoles périurbains. Cette situation a engendré des conflits d'usage des territoires, la détérioration et la régression de la couverture végétale, l'imperméabilisation des sols (risques d'inondation⁽³⁾), la pollution de la nappe phréatique, et des coûts exorbitants de raccordement aux réseaux, y compris de transport. Deux autres conséquences sont liées au manque d'un réseau de transport performant et au faible pouvoir d'achat des salariés : la prolifération des bidonvilles à proximité d'activités non réglementaires, et l'utilisation massive des taxis. Ce mode de déplacement coûteux en énergie est néfaste pour l'environnement et pose un problème de sécurité routière.

Ces facteurs, combinés à un découpage de Casablanca en plusieurs municipalités avant la loi sur l'unité de la ville, ont laissé des traces

L'évolution de certains indicateurs à l'horizon 2030

	Situation 2004	Projections 2030
Habitants (million)	3,6	5,1
Ménages (mille)	775	1 400
Actifs (million)	1,3	2,2
Emplois (million)	1,0	2,0
Véhicules particuliers (mille)	330	1 400
Consommation d'eau par an (million de m ³)	180	305
Déchets ménagers par an (mille tonnes)	1 200	2 100
Zones d'activités économique (ha)	4 600	9 300
Bureau (million de m ²)	10	22
Zones résidentielles (ha)	15 000	28 000

HCP/ANUC/AURIF-SDAU

(1) La population du Grand Casablanca s'accroît de 50 000 habitants par an depuis 1994. Le poids démographique de la région dans l'ensemble du Maroc reste stable (12 %).

(2) L'analphabétisme concerne un quart de la population et un tiers des femmes ; la participation des femmes à l'activité économique représente moins du tiers des actifs ; les ménages vivant dans l'habitat précaire représentent 16 % ; 28 % des ménages (212 000), sont logés dans de l'habitat insalubre (bidonvilles : 11 %). Aujourd'hui, plus de 34 000 ménages sont concernés par l'Initiative nationale pour le développement humain.

(3) Les problèmes climatiques (inondations en particulier) touchent environ 15 % du parc de la région.

affectant le cadre de vie des habitants et l'attractivité de la capitale économique.

Le plan de développement stratégique et le Sdau au même diapason

Afin de maîtriser la gestion urbaine et de faire face à la multiplication de projets dérogatoires sans vision stratégique d'ensemble, l'Agence urbaine de Casablanca (AUC) a décidé, en 2004, d'élaborer un nouveau schéma directeur d'aménagement urbain, en partenariat avec l'aurif⁽⁴⁾.

La coïncidence entre la volonté des autorités régionales de mettre en place un plan de développement stratégique et celle du ministère de l'Intérieur, *via* l'AUC, d'élaborer un nouveau Sdau a été l'occasion idéale de rassembler tous les acteurs locaux et nationaux autour d'une démarche unique visant à réaliser le projet métropolitain. Une vision globale à long terme pouvait enfin être définie et se traduire spatialement et réglementairement.

Un diagnostic partagé dégageant sept défis majeurs

Sept enjeux majeurs, affinés et partagés après la concertation, ont été recensés :

- asseoir un modèle de développement économique durable. Au-delà d'une décennie, les délocalisations vers les pays à faible coût et l'ouverture des marchés internationaux mettront les produits marocains en concurrence. Par ailleurs, le faible coût implique de faibles revenus, donc un marché intérieur peu développé et une dynamique de résignation. L'option stratégique consiste à créer une dynamique de progrès, avec des activités nécessitant des qualifications élevées mobilisant le potentiel humain, et des normes respectant les standards internationaux, y compris en termes d'environnement et d'éthique ;
- améliorer l'attractivité urbaine. Un grand effort est nécessaire pour réduire les nuisances liées aux transports, et la pollution industrielle, pour mieux gérer les déchets, et pour améliorer la qualité de l'eau... Tout aussi important sera l'effort à consentir pour la qualité urbaine et le patrimoine : réussir les grands projets urbains d'Anfa, de Zenata, et de la façade maritime de Casablanca ;
- construire massivement des logements. Sous le triple effet de la croissance démographique, de la réduction de la taille moyenne des ménages⁽⁵⁾ et de la résorption des déficits, ce sont 25 000 logements par an qu'il va falloir produire d'ici 2030 ;
- doubler l'offre d'emplois. La volonté de résorber le chômage actuel est aussi importante que celle d'offrir des emplois aux nouveaux actifs⁽⁶⁾. À court et moyen termes, le plan Émer-

gence mise sur le développement de secteurs porteurs, dont l'*offshoring*, l'aéronautique et l'automobile, la distribution, le tourisme... À moyen et long termes, c'est un véritable « modèle économique durable » qu'il faudrait construire, fondé sur une mixité industrie/tertiaire et sur le développement combiné des exportations et du marché intérieur ;

- développer en urgence les transports collectifs. Le parc automobile pourrait doubler en moins de 15 ans et entraîner l'asphyxie de la métropole. Il est très urgent de développer l'offre de transports collectifs, qui n'assurent aujourd'hui que 30 % des déplacements ;
- organiser le transport des marchandises et la logistique. La croissance des échanges internationaux et internes du trafic conteneurs va aggraver les dysfonctionnements dans le transport et l'entreposage des marchandises. Il conviendrait de mettre en place des plateformes logistiques de fret dans le cadre d'un schéma régional cohérent, et de résoudre la problématique de la traversée de Casablanca par les poids lourds⁽⁷⁾ entre le port et le réseau autoroutier ;
- ouvrir plusieurs milliers d'hectares à l'urbanisation. Les documents de planification en vigueur ayant atteint leurs limites, il faudra assurer, sur une durée de 25 ans, la possibilité d'extension urbaine⁽⁸⁾. De plus, la construction de logements pour les populations à bas revenus exigera un important investissement public.

Pour relever ces défis, des moyens globaux sont nécessaires : les investissements publics (mieux planifier, mieux programmer), l'action foncière (acquisition de terrains publics et lutte contre la spéculation), l'ingénierie publique (notamment dans les transports, le développement urbain et l'observation urbaine), l'efficacité administrative (délais de réponse aux usagers), et la réglementation (notamment sur le foncier, l'environnement et le patrimoine).

(4) Voir dans ce numéro des *Cahiers*, DUGENY François et SAID Victor, « Une nouvelle approche de la planification stratégique », p. 30.

(5) On estime que plus de 500 000 ménages supplémentaires seront comptabilisés en 25 ans.

(6) Le nombre d'actifs (aujourd'hui 1,3 million dont 281 000 chômeurs) devrait s'accroître d'au moins 35 000 personnes/an, bien plus si le taux d'activité féminin progresse.

(7) Le transport est assuré à 75 % par des camions (25 % par le fer), avec des points critiques de trafic, notamment sur l'autoroute urbaine et sur les franchissements de la voie ferrée entre le port et l'autoroute.

(8) Le rythme de la croissance urbaine dans le Grand Casablanca est de l'ordre de 700 à 1 000 hectares par an.

(9) Schéma national d'aménagement du territoire, et sa déclinaison dans le schéma d'organisation fonctionnelle.

(10) Marina, Nouvelle Corniche, site d'Anfa, quartier Sidi Moumen, etc.

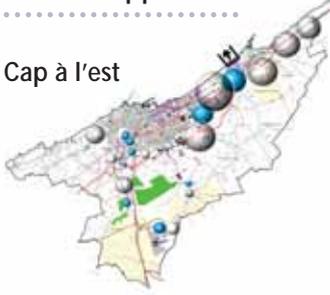
Une approche territoriale des enjeux

Plusieurs territoires se distinguent par les enjeux spécifiques qu'ils portent :

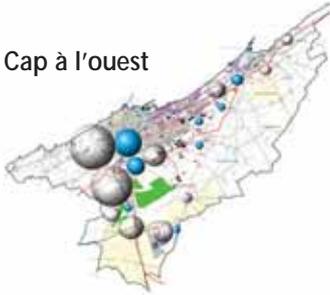
- l'aire métropolitaine centrale. Elle regroupe les grandes villes atlantiques définie dans le Snat⁽⁹⁾, comme devant être la locomotive économique et culturelle de tout le Maroc. L'enjeu est d'organiser les synergies et les complémentarités interrégionales afin de rivaliser avec les grandes métropoles mondiales ;
- le littoral. Il revêt une importance capitale pour l'attractivité de la métropole, son image internationale, le tourisme et l'environnement ;
- les villes de Casablanca et de Mohammedia. Les principaux enjeux portent sur la réussite des grands projets urbains⁽¹⁰⁾, sur la valorisation du patrimoine, le traitement des tissus urbains dégradés, et le transport, notamment collectif ;
- les franges des agglomérations. Casablanca et Mohammedia se développent en tache d'huile, produisant des tissus urbains médiocres occupant souvent des terrains inondables ou des terres agricoles et naturelles de grande valeur. Cela nécessite de ménager des coupures vertes ;
- la jonction Casablanca-Mohammedia. Sur le territoire de Zenata, l'habitat devra être séparé des industries par des espaces tampons et des coupures vertes. Les axes de transport de transit et de marchandises devront être préservés du trafic local. La façade maritime devra offrir des espaces de loisirs et de détente ;
- les pôles périphériques « à l'étroit » de Mediouna et de Tit Mellil exigent une restructuration permettant des extensions urbaines de qualité. Il faudrait leur attribuer des vocations spécifiques complémentaires ;
- les territoires « sous pression ». L'urbanisation linéaire le long d'un certain nombre d'axes routiers peut produire des villes sans identité et sans qualité. Il convient de ménager des coupures et de prévenir le risque d'inondation, notamment dans les plissures du terrain ;
- les territoires à dominante rurale et naturelle. Certaines communes rurales commencent à subir le développement urbain, notamment Oulad Saleh, ainsi que les oueds de Maleh et de Nfikh, et la forêt de Bouskoura, poumon vert de la région. Il convient de proposer des noyaux cohérents et des espaces d'activités, tout en préservant les espaces naturels et agricoles de qualité ;
- les ensembles d'espaces ouverts. Les forêts, les oueds, les meilleures terres agricoles, les terres inondables, sont le support d'une trame verte régionale, apportant l'équilibre à l'aménagement urbain.

Trois scénarios de développement

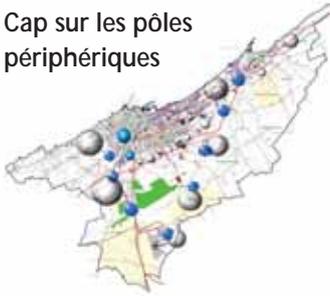
Cap à l'est



Cap à l'ouest



Cap sur les pôles périphériques



● Développement résidentiel
● Développement économique

Etudes du Sdau de Casablanca - AUC - laurif

Une vision stratégique pour un développement durable

Une trame régionale des espaces ouverts :
toile de fond pour les scénarios

Sur la base des hypothèses de croissance, trois scénarios ont été soumis au débat.

Le premier, Cap à l'est, basé sur une option industrielle, prévoit un développement urbain linéaire, le long du littoral, en particulier vers l'est⁽¹¹⁾. Cette option permettrait de minimiser les coûts des grandes infrastructures⁽¹²⁾.

Le deuxième scénario, Cap à l'ouest, privilégie un développement urbain vers l'ouest et le sud-ouest, en s'appuyant sur la dynamique tertiaire et technopolitaine. Le grand projet prévu sur le site de l'aérodrome d'Anfa impulserait ce développement.

Le troisième scénario, Cap vers les pôles extérieurs, propose de développer les pôles périphériques. C'est un scénario d'équilibre entre les fonctions industrielle et tertiaire, entre des territoires qui peuvent tous avoir des chances de se développer. Ce schéma polycentrique imposerait une politique publique volontariste. La volonté de protéger de l'urbanisation les espaces formant une « trame régionale d'espaces ouverts » fait partie des options incontournables communes aux trois scénarios : forêts, lits des oueds, espaces naturels côtiers, zones inondables, meilleures terres agricoles, gisements de matériaux, ainsi que les coupures vertes, tampons entre zones industrielles et résidentielles.

Le plan de développement stratégique

Les orientations fondamentales d'aménagement, à l'origine du plan de développement stratégique et du nouveau Sdau, ont été opérées après les arbitrages, au plus haut niveau, des options et des scénarios présentés⁽¹³⁾.

Le choix s'est porté sur une synthèse des trois scénarios. À court et moyen termes, le développement industriel va continuer à se déployer ; à moyen et long termes, ce sera plutôt le développement tertiaire et celui des services ; enfin les pôles périphériques seront renforcés. L'aménagement territorial sera ainsi équilibré.

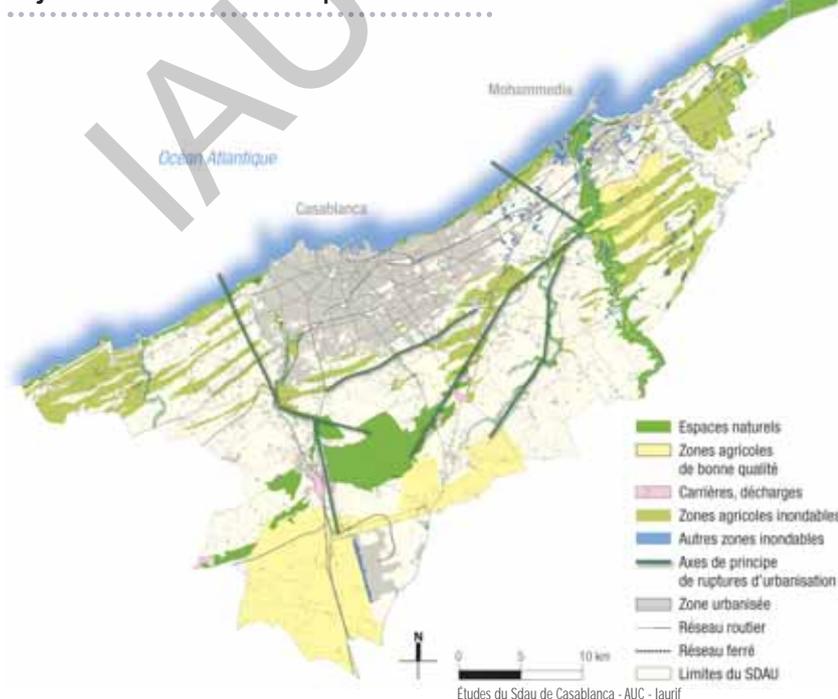
Une stratégie intégrée pour le projet métropolitain

La stratégie de développement du Grand Casablanca doit se déployer simultanément sur les trois axes du développement durable (économique, social et environnemental). Cette stratégie s'appuie, en amont, sur une vision globale de ce qui est souhaitable pour le Grand Casablanca à l'horizon 2030. Elle se concrétise, en aval, par un plan d'actions immédiates, définies dans une charte de développement. La stratégie de mise en œuvre passera par des mesures légales et fiscales, le tout prenant appui sur un effort d'équipement et de cohérence de l'aménagement de la métropole.

La stratégie économique consiste à être en première ligne sur les objectifs nationaux ; faire valoir les atouts de Casablanca ; améliorer l'offre urbaine (qualité du réseau routier et des transports, des zones et des services logistiques, etc.) ; améliorer l'offre touristique (grands équipements culturels et de loisirs, patrimoine bâti et littoral, terminal croisières, offre de shopping, information et marketing) ; corriger les faiblesses, notamment la disponibilité du foncier, la performance de l'administration, le cadre de vie (congestion, pollution), l'environnement social (résorption des bidonvilles, etc.).

La stratégie sociale doit répondre aux problèmes de qualité du cadre de vie et des inégalités sociales, notamment la condition des femmes au regard du travail et de l'éducation. Les objectifs sont les suivants : lutter contre le chômage et l'analphabétisme ; généraliser l'enseignement primaire et élémentaire, améliorer l'offre d'équipements scolaires ; tripler les effectifs de l'enseignement supérieur et professionnel ; résorber l'habitat précaire ; produire 800 000 logements en 25 ans ; assurer les ser-

Enjeux de la trame des espaces ouverts



(11) Il se situe dans la continuité de ce qu'avaient prévu le plan Écochard des années 1950 et le Sdau de 1985.

(12) Utilisation du couloir ferré et routier existant, et assainissement en bord de mer.

(13) Par exemple, le transfert de l'exportation des phosphates du port de Casablanca vers celui de Jorf Lasfar, les grands projets tels que Sidi Moumen, la définition des réseaux de transports en commun, etc.

vices urbains; permettre une mobilité accrue par le développement des transports collectifs; assurer l'accès aux soins de santé, aux loisirs, aux sports et à la culture pour tous.

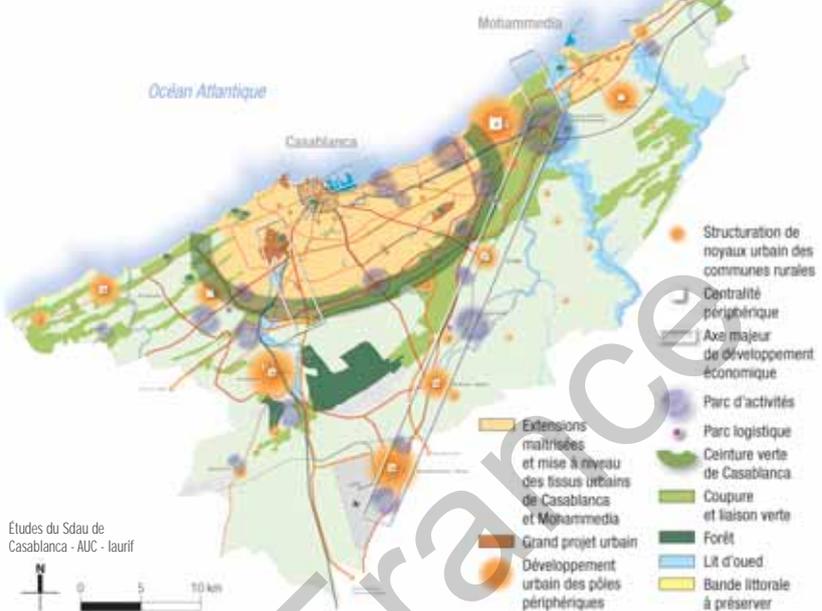
La stratégie environnementale consiste à réduire la pollution de l'air par des règlements applicables à l'industrie; à établir un contrôle du parc automobile et à développer les transports collectifs; à prévenir les risques sanitaires et réduire la pollution des sols, des nappes phréatiques, des milieux marins et des plages, par le traitement préalable des eaux usées domestiques et industrielles et par un traitement plus efficace des déchets; à prévenir les risques naturels et industriels; à démultiplier les espaces verts et à préserver les milieux naturels, notamment la forêt, le littoral, les oueds.

Les choix stratégiques du Sdau : écho du projet métropolitain

Le projet de Sdau du Grand Casablanca modifie fortement l'orientation du développement urbain qui avait prévalu jusqu'ici, à travers sept choix stratégiques visant à le hisser au rang des grandes métropoles mondiales :

- l'organisation de l'armature urbaine régionale par un système polycentrique de pôles périphériques renforcés autour de la capitale économique, en assurant la mobilité par un réseau maillé, notamment en transports en commun;
- le report de la croissance urbaine vers les pôles périphériques, grâce à l'ouverture de nouvelles zones urbanisables, permettant la mise à niveau de la ville de Casablanca;
- le remplacement progressif de l'activité industrielle polluante de Casablanca par des activités non-nuisantes. Les industries lourdes iront notamment s'installer dans les nouveaux parcs du pôle industrialo-portuaire de Mohammedia et l'axe de Mohammedia-Nouaceur;
- le renforcement des fonctions tertiaires, notamment sur l'axe vers l'aéroport et grâce au grand projet d'Anfa, tout en préservant le cœur tertiaire historique et la création de nouvelles centralités, notamment à Zenata;
- la mise en place d'une politique sociale de rééquilibrage à l'est par la restructuration de l'habitat, la requalification de la façade maritime, le renouvellement du tissu d'activités et de l'environnement;
- la mise en place d'un réseau de transport urbain de masse, constitué notamment d'un RER et d'un réseau de tramways. Avec l'arrivée du TGV, la métropole bénéficiera d'un réseau à vocation internationale, nationale, régionale et urbaine;
- l'adoption d'une trame régionale d'espaces ouverts non urbanisables.

Plan de développement stratégique de la région du Grand Casablanca



Les premières actions et les mesures réglementaires

Seule une action volontaire et suivie dans le temps permettra la mise en œuvre du projet métropolitain à travers le Sdau. Plusieurs actions sont prioritaires: le lotissement et l'équipement de plus de 1 000 hectares par an; la résorption de l'habitat précaire au rythme de 1 000 hectares par an; la réalisation des trois grandes opérations phares (Anfa, Zenata, Sidi Moumen); le dédoublement de la ligne de chemin de fer séparant ainsi le trafic urbain du trafic national et marchandises; la réalisation des premières lignes de tramway, des premiers parcs d'activités et zones logistiques de fret de niveau international.

Au niveau législatif et réglementaire, les mesures principales portent sur le foncier. La législation doit s'enrichir d'outils efficaces permettant d'éviter les blocages dus à la hausse des prix. La préemption et ses conditions financières sont concernées. Il est nécessaire, par ailleurs, de créer une agence foncière régionale compétente pour la préemption, l'achat et l'expropriation par délégation de l'État et des collectivités locales. Elle devrait disposer d'un fonds de roulement important. Ceci afin de rendre plus difficile l'obtention de dérogations aux documents d'urbanisme approuvés.

Enfin, la démarche participative associant élus, décideurs publics et privés, ainsi que la société civile, a assuré une large adhésion au projet métropolitain. Grâce à ces acteurs, la durabilité du développement trouvera un écho favorable par une mise en œuvre respectueuse de la cohérence spatiale et de l'harmonie urbaine.

Des objectifs ambitieux pour une grande métropole

Les grands objectifs, qui ont fait largement consensus, se résument aux points suivants :

- le Grand Casablanca, fidèle à sa vocation, doit assumer son rôle de locomotive économique et de premier foyer d'innovation et de modernité du Maroc;
- le projet stratégique doit viser à renforcer l'attractivité du Grand Casablanca, sa compétitivité, et son positionnement en tant que grande métropole internationale;
- le nouvel élan requis n'est pas seulement économique, mais doit porter tout autant sur le progrès social et la préservation de l'environnement. La conjugaison de ces trois dimensions assurera la durabilité du développement;
- le développement urbain joue un rôle crucial, car il crée l'offre métropolitaine permettant d'accueillir, dans les conditions d'excellence requises, les fonctions et les activités souhaitées.

Quelle stratégie d'aménagement pour le littoral de Casablanca ?

Gwenaëlle Zunino
IAU île-de-France



Le littoral de Casablanca est le lieu de toutes les convoitises. Il doit être aménagé en respectant ses valeurs sociales, environnementales et paysagères.

L'aménagement du littoral est fondamental pour Casablanca, notamment parce qu'il participe au changement d'image de la ville et parce que les trois enjeux du développement durable s'y conjuguent : l'économie, le social et l'environnement. Du point de vue environnemental, le littoral est le plus grand espace de respiration de la ville, il doit être protégé et mis en valeur au profit de tous. Au niveau urbain, l'ouverture de la ville sur l'océan est devenue une évidence. Les projets développés sur le littoral sont d'autant plus sensibles qu'ils sont les lieux d'enjeux stratégiques forts.

Les défis de l'aménagement du littoral de Casablanca

Afin de permettre la réalisation cohérente de la nouvelle façade maritime de Casablanca, plusieurs défis sont à relever.

Le premier est celui de la cohabitation. De nombreuses fonctions urbaines se côtoient et il est nécessaire de penser leur cohabitation afin d'éviter les conflits. La complémentarité entre usage privé et public est un enjeu primordial. S'il est privatisé, le littoral, n'est valorisé que pour un nombre limité de personnes, or à l'échelle d'une agglomération de quatre millions d'habitants, cette valorisation doit être offerte à tous, aussi bien en termes urbain que social. Par ailleurs, il est essentiel de préserver des espaces naturels en ville. Or, ces espaces non bâtis, particulièrement sur le littoral, sont considérés comme des potentiels de développement, et sont très convoités par la promotion

immobilière. La protection de ces espaces de respiration exige une politique volontariste de la part des autorités publiques. Ce défi concerne également le commerce. Comment maintenir du commerce traditionnel face aux centres commerciaux ? Enfin, cela concerne le respect du patrimoine non mis en valeur aujourd'hui face à la forte pression immobilière.

Le deuxième défi est celui de la cohérence. Les nombreux grands projets sur le littoral auront un impact sur toute la ville. Deux centres commerciaux sont en cours de réalisation (Morocco Mall et celui de la Marina), ainsi qu'un développement résidentiel et touristique (Anfa Place), et un véritable morceau de ville (la Marina). Certains programmes étant similaires, l'offre peut dépasser la demande et la qualité urbaine risque être délaissée sous l'effet de la concurrence. Il est important d'assurer la complémentarité des projets et la cohérence de leur aménagement dans le temps et dans l'espace.

Enfin, le troisième défi concerne les moyens à mettre en œuvre pour la réalisation de ces projets. Il est nécessaire de dégager des moyens financiers et, du point de vue urbain, il est indispensable de mettre en application des règles et des principes d'aménagement, de contrôler leur respect et d'accompagner les projets du point de vue social, surtout lorsque leur réalisation implique de déloger des habitants.

Le schéma de référence stratégique du littoral de Casablanca

En parallèle à l'élaboration du nouveau schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme du Grand Casablanca (Sdau), un schéma de référence stratégique et la définition des composantes de deux plans d'aménagement sectoriels du littoral de Casablanca ont été réalisés en 2006 par l'aurif, répondant à la demande de l'Agence urbaine de Casablanca. Les objectifs étaient d'organiser un aménagement harmonieux du littoral dans un contexte de forte pression foncière, et de définir des vocations par séquences pour préserver l'environnement, d'augmenter l'attractivité de la ville et de maintenir les activités liées au port.

Du point de vue économique, le port de Casablanca implique toute une activité primordiale pour l'économie de la ville. La réorganisation du port permet de diminuer la circulation de camions en cœur de ville et de dégager deux darses au bénéfice de la ville. Cette nouvelle interface entre la ville, le port et la nouvelle gare de Casa-Port, va offrir plus d'urbanité à ce secteur.

Le renforcement du rayonnement culturel et de l'attractivité touristique de Casablanca aux niveaux national et international passe par la mise en valeur de ses atouts. C'est-à-dire la localisation de zones privilégiées pour le développement d'activités touristiques sur le littoral, la mise en valeur patrimoniale de la médina et du quartier Art Déco, la réalisation de grands équipements tels que le grand théâtre, l'affirmation de centralités tertiaires et commerciales comme le cœur de ville, le projet de la Marina et le nouveau morceau de ville sur le site de l'ancien aérodrome d'Anfa. Les grands projets, en respectant un aménagement cohérent à l'échelle de la ville, participeront au dynamisme économique du cœur de Casablanca.

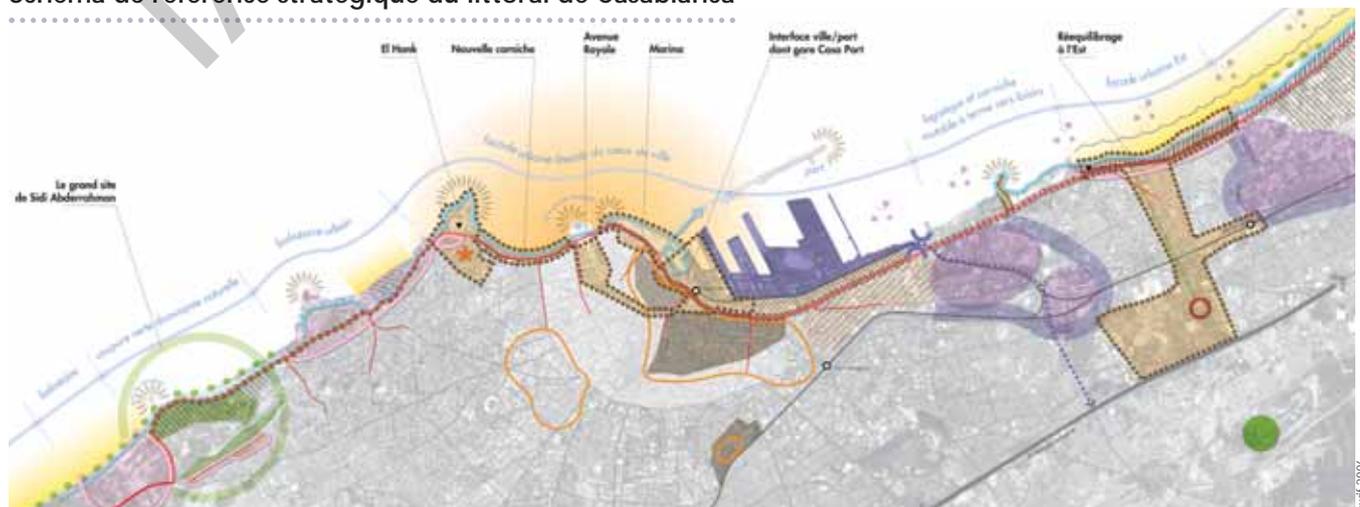
Le littoral présente un fort enjeu social. L'aménagement des plages publiques et de leurs accès, les vues et perspectives vers l'océan, doivent être assurés. Une promenade publique large et continue sera aménagée en bord de mer et fera le lien entre les différentes séquences du littoral. Concernant le logement, certains habitants des bidonvilles, notamment sur la pointe d'El Hank, seront relogés à proximité de leur lieu de résidence actuel dans des opérations pilotes de logements sociaux. En outre, une politique de réhabilitation du centre-ville est nécessaire pour améliorer les conditions d'habitat des habitants.

Du point de vue environnemental, la préservation d'une coupure verte à l'ouest de la ville est indispensable à l'équilibre écologique de toute la région. De plus, des parcs et forêts devront être aménagés ou réaménagés, notamment sur le grand site de Sidi Abderrahman. La morphologie naturelle du littoral doit être conservée, les pointes rocheuses et les belvédères seront aménagés pour que le public profite des vues sur l'océan et sur la ville.

Pour mener à bien ce schéma stratégique, des mesures institutionnelles doivent accompagner les actions, notamment dans les domaines administratif, fiscal, législatif et réglementaire.

Le schéma de référence stratégique offre, en cohérence avec le Sdau, une vision d'aménagement à long terme pour un développement harmonieux à l'échelle du littoral de Casablanca. Il préconise également un certain nombre de principes d'aménagement qui sont déclinés réglementairement dans les plans d'aménagement. Face aux opportunités de grands projets immobiliers, le potentiel naturel et les fonctions sociales du littoral ne doivent pas être sacrifiés, leur préservation est un atout majeur pour toute la métropole.

Schéma de référence stratégique du littoral de Casablanca



Casablanca : intégration du grand projet urbain d'Anfa

Pierre Mayet⁽¹⁾
Victor Said
Bertrand Warnier



Vue d'ensemble du site de l'ancien aéroport d'Anfa, l'assiette de la nouvelle centralité du XXI^e siècle de Casablanca.

Anfa, l'ancien aéroport de Casablanca progressivement désaffecté de son rôle aéronautique, est devenu une belle friche urbaine de 400 hectares située dans l'arrondissement de Hay Hassani, à moins de cinq kilomètres du centre-ville.

Une occasion unique, des approches exceptionnelles et adaptées

Les urbanistes ont très vite considéré ce grand projet urbain comme une opportunité en faveur des ambitions de la grande métropole du Maroc et de son attractivité internationale. La décision royale de transférer les activités aéronautiques et militaires et de déclasser les installations a permis d'affecter les terrains ainsi libérés au développement de la ville. Ils ont été transférés à la Caisse des dépôts et de gestion, en vue de la réalisation de ce grand projet urbain.

L'Agence urbaine de Casablanca et l'Aurif, en charge de l'élaboration du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (Sdau) de Casablanca et du plan d'aménagement de l'arrondissement de Hay Hassani, ont fait le choix d'appliquer la méthode d'expertise internationale proposée par les Ateliers de Cergy-Pontoise sur un site à enjeux majeurs. Pilotée par l'IAU idF et gérée par le bureau d'études Urba 2000, une session d'expertise, baptisée les Ateliers d'Anfa Casablanca, s'est déroulée en juillet 2006.

À l'issue de cette session, trois équipes de professionnels pluridisciplinaires ont présenté des

Le grand projet urbain d'Anfa a des ambitions tant à l'échelle locale qu'au niveau international pour le rayonnement de Casablanca. Sa composition urbaine singulière doit trouver une cohérence et une identité pour donner une impulsion nouvelle à la métropole. Développer un pôle du XXI^e siècle en synergie avec l'existant et mettre en valeur un site atypique tant par son patrimoine que par son relief : tels sont les défis de la future centralité d'Anfa.

propositions imaginatives devant un jury composé de représentants des autorités et institutions marocaines, ainsi que d'experts internationaux. Des préconisations importantes, inspirées des points de convergence entre les participants et des meilleures idées, ont été retenues dans un rapport de synthèse.

Des préconisations portaient sur la définition et la programmation du grand projet urbain :

- affecter une grande partie de l'espace libéré à la création de grands parcs urbains, en fort déficit à Casablanca ;
- créer des synergies entre les activités technologiques et l'université située à proximité ;
- réaliser une grande infrastructure ferroviaire, ouvrant la possibilité d'une ligne centrale de transport express régional et d'une grande gare multimodale, centralité nouvelle fonctionnant en dipôle avec la centralité actuelle ;
- aménager des continuités de la trame urbaine de l'arrondissement de Hay Hassani, jusqu'alors interrompue du fait de l'enceinte fermée de l'aéroport, qui respectent et développent la remarquable qualité urbaine de Casablanca (grandes avenues et boulevards avec des plantations d'alignement) ;
- envisager une programmation d'ambition internationale valorisant le patrimoine exceptionnel et inhabituel des grandes halles techniques.

(1) Article écrit à trois mains par Pierre Mayet, président d'Urba 2000, Victor Said de l'IAU idF et Bertrand Warnier, architecte urbaniste, fondateur des Ateliers de maîtrise d'œuvre urbaine de Cergy-Pontoise.

La méthode, la gouvernance et la mise en œuvre ont également été proposées; des démarches et des outils opérationnels spécifiques ont pu être mis en place. Ainsi, un phasage sur vingt ans permettra d'adapter le calendrier et la séquence d'ouverture de nouveaux chantiers aux dynamiques du marché et aux capacités de réalisation des équipements. Une structure *ad hoc*, équivalente aux établissements publics d'aménagement (Epa)⁽²⁾, a été mise en place: l'Agence d'urbanisation et de développement d'Anfa (Auda), filiale spécifique de la Caisse de dépôts et de gestion (CDG). Enfin, un concours international d'urbanisme a été organisé afin de choisir l'équipe en charge du plan directeur du grand projet.

Une nouvelle centralité du XXI^e siècle pour Casablanca

À partir d'un cahier des charges inspiré par le rapport de synthèse de la session des Ateliers, le jury du concours international d'urbanisme a retenu comme lauréat l'équipe Bernard Reichen et associés. L'avant-projet du plan directeur présenté répondait directement aux objectifs et au programme définis.

Le projet comprend un grand parc central organisé sur le tracé de l'ancienne piste de l'aérodrome, déclinant ainsi l'idée d'une des équipes des Ateliers, sous la forme du Jardin andalou. Deux gares multimodales – l'une étant différée dans la perspective du développement du réseau TGV marocain – assurent la liaison des lignes de tramway avec la grande ligne nouvelle préconisée pour un service de type RER. La morphologie urbaine correspond aux standards internationaux: elle comprend deux niveaux de référence – ville basse et ville haute – et deux tours à valeur de signal dans le panorama urbain d'ensemble de l'agglomération. De nouveaux quartiers, parmi lesquels une centralité d'affaires et de commerces d'attractivité internationale, sont prévus. Enfin, l'équipe a formulé des propositions de valorisation du patrimoine immobilier préservé, dont les structures sont d'une qualité architecturale rare, en l'adaptant à de nouvelles activités.

Enjeux d'image de la métropole et articulation avec les quartiers existants

Le plan directeur est contenu dans les limites foncières de l'aérodrome désaffecté. Un des enjeux majeurs était d'inclure ce projet essentiel dans la stratégie du Grand Casablanca et dans la géographie et l'urbanisme de l'arrondissement de Hay Hassani, au sein duquel il est situé. Cet arrondissement de 300 000 habitants est composé de quartiers récents, avec une importante proportion de logements «sociaux».

Ces quartiers, de qualité urbaine honorable et relativement bien adaptés au mode d'habiter, manquent d'équipements publics de proximité. Le voisinage d'un secteur de centralité urbaine doté d'équipements nouveaux, d'un réseau moderne de transport (trois lignes de tramway venant aussi desservir les quartiers existants) et de grands parcs urbains, améliore donc significativement l'offre de services et d'aménités aux populations. Elles bénéficieront également de la continuité de la trame urbaine traversante des nouveaux quartiers.

De nouvelles propositions au plan d'aménagement de l'arrondissement de Hay Hassani ont été faites pour améliorer la qualité urbaine d'ensemble. La bonne insertion du grand projet d'Anfa au sein de cet arrondissement et son extension sur une partie du territoire de la commune de Dar Bouazza est l'une des priorités.

L'établissement, voire le rétablissement, d'une trame viaire cohérente développant les meilleurs aspects de la remarquable trame urbaine de la partie centrale de Casablanca, figurait parmi les principaux objectifs. Certaines voies à réaliser à travers la coupure s'imposaient logiquement, comme la route des Préfectures ou le boulevard Omar el Khayyam. Deux nœuds essentiels de circulation ont été identifiés dans l'organisation générale de la trame urbaine:

- le carrefour de l'avenue El Qods avec le boulevard d'El Jadida commande la desserte du quartier sud par la route de Bouskoura;
- le carrefour complexe, en lisière du terrain de l'aérodrome, où se croisent l'autoroute qui vient de Rabat et la route nationale reliant le centre-ville à l'aéroport Mohammed V.

Ce carrefour, désigné dans le projet comme la véritable porte sud du grand projet urbain, appelle un aménagement de grande qualité. Cette dimension monumentale pourrait prendre la forme d'une large voie réalisée au sein d'une palmeraie.

Le tracé des lignes de tramway à créer, appelées à s'articuler à la gare multimodale du réseau express, a été un élément déterminant

(2) Structures mises en place en France pour réaliser des projets d'opérations d'intérêt national (OIN) d'aménagement.

Le grand projet urbain d'Anfa: maintenir l'axe des pistes de l'aérodrome en les aménageant en grand jardin central et édifier deux tours «signal».





Le grand projet d'Anfa constituera une nouvelle centralité majeure, fonctionnant en dipôle avec le centre-ville.

B. Warnier



B. Warnier

des choix d'emprise et d'aménagement des boulevards et avenues les plus adaptés à desservir les secteurs les plus denses du tissu urbain.

La géographie élargie du site commande son aménagement

Le territoire de l'aérodrome est évidemment un terrain plat, une plate-forme ; mais ses abords sud et sud-ouest comportent des reliefs significatifs : un belvédère dans le prolongement sud de la piste et deux collines un peu moins hautes. Ces ondulations donnent des vues sur l'horizon marin et constituent autant de sites potentiels pour un aménagement urbain et paysager de grande qualité. La terrasse haute, sur l'espace du site du grand projet urbain, appelle un aménagement valorisant sa fonction de belvédère.

À proximité immédiate du terrain de l'aérodrome, un site singulier avec une belle falaise, en réalité front de taille d'anciennes exploitations de carrière, présente aujourd'hui un petit lac en contrebas « à fort intérêt écologique ». Le lac, l'extension au niveau bas d'un parc urbain, et l'aménagement du quartier situé en haut du front de taille sous la forme du balcon d'Anfa permettent d'apporter à ce quartier de logements sociaux une position privilégiée, aussi bien pour les vues qu'il prodiguera que pour les relations qu'il établira avec le grand projet. La géographie fait également apparaître de petits thalwegs⁽³⁾, qui sont aménagés dans le projet en « vallons frais », contribuant à la lisibilité des délimitations des quartiers. La vallée de l'oued Bouskoura, qui traverse le site, est aujourd'hui soumise au risque d'inondation et doit, à ce titre, être préservée d'une urbanisation inconsidérée.

L'ambition d'une qualité d'urbanité pour Hay Hassani

L'image urbaine de Casablanca allie la modernité, celle du début du xx^e siècle qui lui a légué la qualité remarquable de ses boulevards et avenues largement dimensionnés avec de beaux alignements de plantations, et l'identité locale ponctuant le paysage urbain de points singuliers composés des minarets des mosquées.

Le tissu urbain offre une grande diversité de composition et d'architecture, dans le respect de principes communs de gabarits relativement bas, dont la couleur blanche est emblématique.

Depuis le début du xx^e siècle, avec ses secteurs patrimoniaux Art déco notamment, Casablanca est considérée comme un grand laboratoire de l'architecture et de l'urbanisme.

Le grand projet d'Anfa, son insertion et l'effet de valorisation qu'il apportera, sont conçus pour que cette tradition de laboratoire se poursuive au xx^e siècle.

La qualité d'urbanité est définie par une mixité fonctionnelle ; la réalisation résidentielle se fait conjointement à celle des activités commerciales, artisanales et de service, situées en rez-de-chaussée. Cette approche bénéficiera tant à l'animation des rues qu'à la vie sociale. Les quartiers préservés de villas présentent une profusion végétale qui déborde les murs de clôture et agrémentent les rues ou allées qui les desservent.

L'amélioration de la qualité des quartiers existants est envisagée à travers le développement de centralités secondaires définies par une densification autour des nouvelles stations de tramway. La réalisation de petits (ou très petits) squares avec quelques arbres et du mobilier public a également été préconisée.

Les quartiers d'extension : vues panoramiques sur l'océan

Les composantes des plans d'aménagement des quartiers d'extension (les secteurs de Dar Bouazza) s'efforcent d'offrir une trame urbaine verte qui mette en valeur les vues sur l'océan, sur le panorama urbain d'ensemble et sur des espaces aménagés pour créer des lieux déterminants du paysage urbain. L'ambiance proposée est celle d'une morphologie urbaine singulière qui offre au plus grand nombre le luxe de vues et de panoramas de qualité.

Les ambitions de rayonnement et d'attractivité internationale du grand projet d'Anfa n'auraient pas été à la hauteur du cadeau royal offert à Casablanca, si elles n'avaient pas rejoint l'ambition nationale de développement humain⁽⁴⁾, en bénéficiant également aux populations des quartiers environnants.

(3) En géographie, le thalweg est une ligne joignant les points les plus bas du fond d'une vallée.

(4) Grand programme social, l'Initiative nationale pour le développement humain (INDH) est déployée à travers tout le pays.



B. Warnier

Abdelillah Laslami⁽¹⁾
Directeur de l'AUSF
Victor Said
IAU île-de-France

Satama : référentiel pour la métropole d'Agadir



Le Satama⁽²⁾ : une planification stratégique innovante à la hauteur des ambitions d'une métropole majeure au Maroc.

Le Maroc, pays émergent, est un partenaire privilégié de l'Union européenne. Il est, de par sa situation géographique, un espace d'échanges entre la rive nord de la Méditerranée et l'Afrique. La conjugaison de l'élément géographique et de la volonté politique a insufflé une croissance économique importante, portée par les grandes infrastructures dont la réalisation a été initiée par l'État. Ces grands projets publics stimulent l'économie marocaine, dont l'essor reconfigure l'espace national. S'inscrivant dans l'économie globalisante, le Maroc se positionne sur un certain nombre de secteurs ayant connu une redistribution au niveau international.

L'une des interprétations spatiales de ces mutations traduites par le schéma national d'aménagement du territoire (Snat) est de faire des grandes agglomérations marocaines des locomotives de compétitivité. Parmi celles-ci, le Grand Agadir occupe une place importante, car il devrait devenir le deuxième pôle économique après celui du Grand Casablanca.

Agadir et son aire métropolitaine : un destin forcé

La ville d'Agadir est la capitale de la région Souss-Massa-Drâa, deuxième du Maroc en poids démographique après le Grand Casablanca. Selon la volonté nationale, la ville a été reconstruite après le terrible séisme de 1960. C'est la première ville nouvelle du Maroc indépendant. Dans sa partie reconstruite entre 1960 et 1976, tous les principes de l'urbanisme et de

Agadir et sa région connaissent un développement qui a dépassé largement la planification élaborée pour sa reconstruction suite au séisme de 1960. Afin d'inscrire l'essor de la ville dans la stratégie nationale et d'en faire la base solide d'un développement économique et humain durable, l'Agence urbaine d'Agadir a impulsé une démarche innovante et transversale d'aménagement et de planification urbaine globale, en partenariat avec l'Iaurif.

l'architecture moderne ont été appliqués dans le respect de la Charte d'Athènes.

Cette ville balnéaire, prévue pour 50 000 habitants, a connu à travers le temps un développement tel qu'il était impossible de l'imaginer ou de le prévoir, même avec les précautions d'usage dans le domaine de la planification. Ainsi, grâce à certains choix – politiques à travers la Marche verte pour la reconquête du Sahara ; économiques par le développement du tourisme et de la pêche ; ou par la réalisation d'infrastructures telles que des barrages, un complexe portuaire et un aéroport international –, Agadir et son aire métropolitaine se sont vues propulsées au-devant des autres agglomérations de même taille ou plus grandes.

Un territoire à forte dynamique créant des dysfonctionnements

L'aire métropolitaine d'Agadir est caractérisée par un relief assez diversifié⁽³⁾. Elle couvre environ 1 083 000 hectares et est composée de 80 communes⁽⁴⁾. Les espaces ruraux et naturels

(1) Directeur de l'Agence urbaine et de sauvegarde de Fès (AUSF), et ancien directeur de l'Agence urbaine d'Agadir.

(2) Schéma d'aménagement territorial de l'aire métropolitaine d'Agadir.

(3) Le territoire peut être réparti en trois entités géographiques principales : la zone montagneuse, constituée par une partie de l'anti-Atlas et le Haut Atlas occidental ; la zone des plaines formée par les deux plaines du Souss et de Massa, et la zone littorale le long de l'océan Atlantique et s'étendant sur près de 240 kilomètres.

(4) Les communes dont 16 urbaines sont réparties sur 2 préfectures : Agadir-Ida-Outanane et Inezgane-Aït Melloul ; et 3 provinces : Chtouka-Aït Baha, Tiznit et Taroudant.

Le développement
des infrastructures touristiques,
piliers de l'essor de la ville,
a profondément modifié
la silhouette urbaine d'Agadir.



représentent 98 % du territoire, les espaces urbains seulement 2 %. Elle regroupe plus d'un million d'habitants, dont 40 % d'urbains. C'est un territoire à forte dynamique démographique, avec de grandes disparités et un important solde migratoire d'environ 60 %.

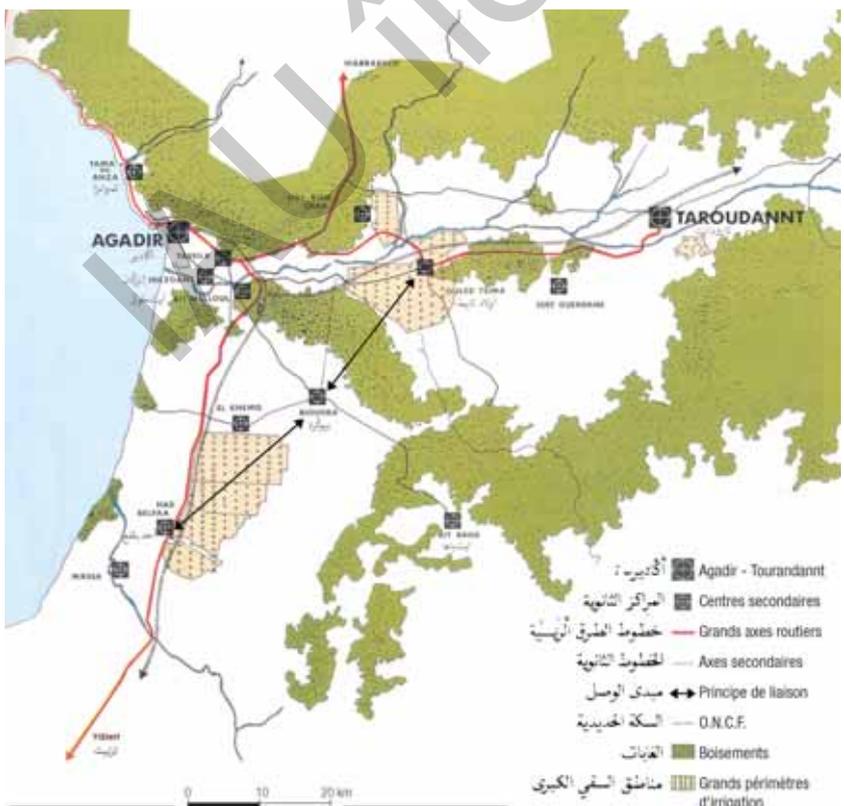
L'économie du territoire est basée essentiellement sur trois secteurs porteurs : les services en général et le tourisme en particulier⁽⁵⁾, l'agriculture et la pêche. L'agriculture est très dynamique, notamment dans les plaines du Souss et de Massa⁽⁶⁾. Grâce à ses deux ports majeurs (Agadir et Sidi Ifni), la pêche est la locomotive de l'économie de la zone et emploie une main-d'œuvre importante. L'industrie est essentiellement agroalimentaire, liée à la pêche et à l'agriculture.

L'aire métropolitaine d'Agadir connaît donc un développement considérable à tous les

niveaux : accroissement démographique important, activité agricole intense, infrastructure touristique en développement, industrie émergente, exploitation des ressources halieutiques, urbanisation galopante. Cependant, l'absence de planification globale a provoqué des dysfonctionnements de l'armature urbaine, caractérisés par des inégalités de répartition des équipements, des infrastructures et des emplois. Toutes ces pressions urbaines subies par le territoire, mais d'abord par ses habitants – souvent au détriment de la qualité de vie, du potentiel naturel diversifié et de l'équilibre écologique – représentent aussi une menace pour l'environnement.

Face à cette dynamique aux multiples acteurs, les actions peuvent être contradictoires et des conflits d'usages peuvent se manifester ; par conséquent une vision transversale et multisectorielle s'impose. Devant la complexité de ce territoire et afin d'asseoir une vision de développement durable, l'Agence urbaine d'Agadir (AUA) a jugé nécessaire, dès 1999, d'élaborer le schéma d'aménagement territorial de l'aire métropolitaine d'Agadir (Satama). Cette étude, menée dans un cadre partenarial avec l'aurif, vise la conciliation entre l'aménagement du territoire et la planification urbaine, en se positionnant à une échelle intermédiaire manquante dans la hiérarchie des documents réglementaires de planification.

Armature et centralités dans l'aire urbaine d'Agadir



Des potentialités et des atouts à exploiter avec rationalité

Le territoire du Satama jouit d'une image positive. Il dispose de potentialités importantes avec une dynamique socio-économique témoignant de l'esprit d'entreprise de ses habitants. La population jeune est une réserve de main-d'œuvre attractive. Elle bénéficie d'une offre de formation et d'établissements universitaires adaptés aux activités locales⁽⁷⁾.

La multiplicité et la diversité des secteurs économiques, notamment le tourisme⁽⁸⁾, constituent des atouts et des potentialités importants à développer avec rationalité. Les richesses naturelles, écologiques⁽⁹⁾, culturelles et bâties, ainsi qu'un climat ensoleillé et doux en perma-

(5) Agadir est la première station balnéaire du Maroc avec une capacité hôtelière de près de 22 000 lits, soit 23 % des lits classés du Royaume.

(6) La superficie agricole utile sur l'ensemble du territoire régional est de l'ordre de 434 000 hectares, dont 21 % sont consacrés à la culture irriguée.

(7) L'université d'Agadir et l'Institut agronomique et vétérinaire, l'Institut spécialisé de technologie des pêches maritimes et l'Institut de technologie hôtelière et touristique.

(8) Le poids d'Agadir dans le tourisme international au Maroc est de 41 % (Marrakech : 21 %).

(9) Voir dans ce numéro des *Cahiers*, THIBAUT Christian, « Le parc de Souss-Massa, territoire d'exception à l'équilibre fragile », p. 152.

nence permettent une diversification des activités touristiques tout au long de l'année.

La nécessité d'un développement durable et maîtrisé mène à engager une réflexion approfondie sur la planification et la gestion rationnelle de ce territoire.

Une volonté nationale de positionnement stratégique d'Agadir

Le Snat a classé Agadir parmi les huit métropoles majeures du pays; elle fait partie des quatre grandes agglomérations littorales de la région métropolitaine du Sud-Atlantique. À ce titre, Agadir constitue un espace de développement privilégié et son territoire bénéficie d'une attention particulière des pouvoirs publics qui l'ont doté de nombreux équipements majeurs ayant joué un rôle structurant dans son essor économique. En matière de développement touristique, le plan Azur a désigné deux secteurs: le Founty qui abritera, à terme, près de 80 unités touristiques; et, au nord d'Agadir, la station balnéaire en devenir de Taghazout dont la capacité d'hébergement sera d'environ 20 000 lits et qui bénéficiera d'une liaison directe par voie express à l'aéroport. Cette volonté publique est également illustrée par le choix d'Agadir d'expérimenter de plusieurs projets nationaux pilotes⁽¹⁰⁾.

Des objectifs sociaux, environnementaux et économiques clairement affichés

Les grands objectifs du Satama visent en premier lieu l'amélioration des conditions et du cadre de vie des habitants par la maîtrise de l'aménagement. Suivant une logique de développement durable, ils se traduisent au point de vue environnemental par la préservation de l'équilibre écologique en rationalisant la gestion des ressources naturelles. Au niveau social, le Satama a l'ambition de reconquérir des secteurs en difficulté en s'appuyant sur la salubrité et la justice sociale, ainsi que sur la mise en place d'une planification cohérente et d'une politique rationnelle de programmation de projets d'équipements structurants et d'infrastructures, qu'ils soient d'initiative publique ou privée. Les liens de solidarité, d'échanges et de complémentarité entre les différentes entités spatiales et territoriales sont voués à être renforcés. Du point de vue économique, le Satama propose le développement de nouvelles formes d'infrastructures touristiques, plus proches de la nature. Enfin, le Satama doit être, pour l'ensemble des acteurs de l'aménagement, un document cadre et de référence fixant les grandes orientations, à moyen et long terme, et garantissant la préservation des capacités d'investissement et du potentiel naturel du territoire.

Des actions face au défi du développement durable

Le territoire doit relever plusieurs défis afin d'assurer la pérennité de son développement, nécessairement durable et donc respectueux de son environnement. Les actions à mener devront permettre de conforter l'image positive et le poids de la région en renforçant les infrastructures, en maîtrisant la croissance démographique urbaine, en atténuant l'exode rural, et ce par une meilleure intégration socio-économique de la population et des territoires. Par ailleurs, certains choix stratégiques devront être opérés pour une meilleure répartition de l'usage des potentialités naturelles, dont l'eau représente l'élément majeur, notamment en raison du poids de l'agriculture irriguée dans l'économie locale⁽¹¹⁾.

Le rééquilibrage entre les différentes entités constitutives du territoire, au niveau des services publics, des investissements et des grandes opérations, permettra d'atténuer les disparités et les inégalités territoriales. Parmi les résultats escomptés, sont visées la restructuration de l'armature urbaine et la préservation des espaces naturels par un contrôle de l'urbanisation en tache d'huile.

Une démarche innovante

Pour l'Agence urbaine d'Agadir, dont le territoire d'intervention couvre 30 000 km², 173 communes et 5 provinces, la production de documents d'urbanisme réglementaires a été fastidieuse puisqu'il fallait combler leur quasi-absence. Il a alors fallu choisir les centres à couvrir par des plans d'aménagement, hormis ceux des grandes agglomérations.

(10) Parmi ces projets, le « parcours de l'investisseur », la mise en place d'un SIG régional, la définition d'un agenda 21 local.

(11) Voir dans ce numéro des *Cahiers*, THIBAUT Christian, « Les défis de l'eau: le bassin du Sous », p. 89.

L'objectif du Satama est de préserver de l'urbanisation les espaces naturels de grande qualité, notamment l'arganaie dans la région d'Agadir.





Face au manque de connaissance du territoire et de son fonctionnement, et aux limites des outils conventionnels de planification spatiale, la réflexion s'est portée sur une nouvelle démarche permettant de construire une image dynamique de ce territoire.

Après avoir passé en revue tant le contenu que la démarche du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (Sdau) et des autres outils d'aménagement du territoire, la nécessité de sortir des sentiers battus et de mettre en place une démarche innovante adaptée aux attentes a été mise en exergue.

Élaborée en collaboration entre l'AUA et l'Aurif cette démarche a été novatrice à plusieurs titres. Tout d'abord, la définition de l'aire d'étude a fait fi des découpages administratifs, même si elle concernait à l'origine tout le territoire de l'agence urbaine. En effet, cette aire d'étude a été définie sur la base de territoires entretenant des relations fonctionnelles, interagissant à différents niveaux. Ensuite, l'analyse des données n'a pas été sectorielle mais transversale, afin de mettre en exergue l'interaction des différentes composantes du territoire, qu'elles soient physiques, humaines ou économiques. Les problématiques ont ainsi pu être territorialisées par une spatialisation des données, grâce au système d'information géographique (SIG) mis en place parallèlement au Satama. De plus, une approche participative a été mise en œuvre, en mobilisant tous les acteurs aussi bien pour la collecte de l'information, que pour le partage de son analyse. Cette démarche a permis la constitution d'une banque de données importante pour l'agence urbaine et ses partenaires, l'usage pour la première fois d'images satellite et la mise en place du premier noyau du SIG de l'AUA.

Cette étude se compose de trois grandes phases : l'établissement d'un diagnostic territorial partagé ; la définition d'une vision stratégique basée sur des scénarios de développement ; et l'arrêt des options fondamentales, ainsi que des orientations de l'aménagement spatial accompagnées d'un plan d'actions et de moyens de mise en œuvre.

Le diagnostic territorial se décline en quatre grandes parties :

- un cadrage général du territoire, effectué au niveau de la région Souss-Massa-Drâa, ainsi qu'au niveau national ;
- les atouts et les opportunités ;
- les dysfonctionnements et les risques ;
- les enjeux majeurs et les défis à relever pour assurer un développement durable du territoire.

Vers une dynamique de projets

La démarche adoptée pour l'élaboration du Satama est enrichissante à plus d'un titre. Elle a permis de se désengager du carcan classique des démarches sectorielles qui, épousant les limites administratives, ne reflètent pas toujours la cohérence territoriale. En outre, cette approche s'est inscrite dans un esprit incitatif et non coercitif, par opposition aux autres outils de planification. Car le Satama se veut évolutif, souple et capable d'intégrer les évolutions du territoire par des mécanismes de réajustement. L'étude a permis à tous les partenaires de partager une connaissance approfondie du territoire, et d'interagir en fonction de ses résultats. Si la démarche est intéressante, sa conduite et sa mise en œuvre n'ont cependant pas toujours été aisées, notamment sur son volet participatif qui demandait de la persévérance et une veille continue. Les résultats de l'élaboration du Satama ont permis de mettre en exergue les tendances lourdes du territoire et de définir les orientations stratégiques et les actions à moyen et long terme. Ces résultats ont été confirmés par les études et analyses ultérieures. Par exemple, au niveau démographique, le recensement général de la population de 2004 a confirmé les projections et les phénomènes relatifs au dépeuplement de certains territoires au profit d'autres. Au niveau du développement de l'activité touristique, notamment sur le littoral sud, la ruée des promoteurs, notamment européens, se confirme.

Avant-gardiste, le Satama s'inscrivait dans une logique de développement durable, position confortée aujourd'hui par le lancement de la Charte nationale de l'environnement et du développement durable, notamment par rapport à la problématique de la forêt de l'Arganier, dont la régénération et le rôle pour le développement humain des populations suscitent désormais davantage d'intérêt.

La maîtrise par les cadres de l'agence urbaine d'un savoir-faire acquis à travers la coopération a permis d'élaborer cette étude sans omettre l'introduction de nouveaux outils : SIG, interprétation d'images satellite, élaboration de cartes d'occupation des sols, etc.

Dans un autre registre, l'étude du Satama a permis de lancer un certain nombre de projets, dont l'agenda 21 d'Agadir, le schéma de développement de la région Souss-Massa-Drâa, le plan de déplacements urbains (PDU) du Grand Agadir, le nouveau Sdau, qui couvrira tout le territoire du Grand Agadir et le bassin de Massa et enfin, tous les programmes de mise à niveau urbaine concernant les quartiers périphériques sous-équipés.



L'arganeraie, une formation végétale unique, classée réserve de biosphère.

Requalification et renouvellement urbain du centre d'Agadir

Gérard Abadia⁽¹⁾
Architecte urbaniste



Le réaménagement de qualité de l'espace public a permis de donner un nouveau visage de la corniche de la baie d'Agadir.

L'évolution récente d'Agadir⁽²⁾ a mis à l'épreuve les principes qui avaient guidé sa conception, essentiellement tournée vers le tourisme. Elle est devenue une ville à part entière et n'est plus placée au second rang de la zone balnéaire. De fait, sa population connaît des besoins croissants en équipements, services et espaces publics de qualité.

La demande touristique a évolué, elle aussi, et pourrait ne plus se satisfaire d'un quartier hôtelier coupé du reste de la ville. Le « produit touristique » offert s'est également modifié puisque le cadre « exotique et naturel » proposé à l'époque tend à devenir plus urbain, sans toutefois offrir l'attrait d'une ville véritablement animée, composée d'équipements culturels ou de loisirs suffisants.

Une conception à adapter aux usages d'aujourd'hui

Conçu de toutes pièces à la manière d'une ville nouvelle, le centre-ville est aujourd'hui délaissé tant par les touristes que par les Gadiris⁽³⁾ qui le traversent ou ne s'y rendent que pour y travailler. Il y a une certaine contradiction entre la forme urbaine de centre-ville à l'européenne et sa fonction réelle qui n'en fait pas un lieu d'animation ni de rencontre. L'objectif est d'inverser la tendance pour faire accepter l'idée que « ce qui sera bon pour le Gadiri, sera bon pour le touriste ».

Cette évolution urbaine du centre crée des dysfonctionnements qui doivent être pris en consi-

deration en préservant les atouts et les qualités d'un espace urbain ayant le potentiel de devenir un centre-ville confirmé et étendu. Agadir est une ville morcelée. Sa rapide évolution et sa conception basée sur une forte ségrégation des fonctions ont fabriqué une ville éclatée en quartiers mal reliés, qui souffre de l'absence de centralité et de lieux de convivialité attractifs. Le secteur balnéaire et touristique avait été conçu, au départ, comme une entité séparée de la ville et isolée des nuisances des activités concentrées, à l'époque, dans le quartier industriel. Le centre-ville commercial et administratif est devenu très excentré au regard du développement urbain qui s'est orienté vers le sud et l'est de l'agglomération. Ses relations avec les autres quartiers manquent de lisibilité. Il en résulte une dévitalisation du centre actuel, qui se traduit par la déshérence de certains espaces et par une perte d'attractivité des commerces, assez majoritairement tournés vers le tourisme. Les fonctions centrales s'amenuisent et commencent à quitter le centre, risquant ainsi d'accentuer cette dévitalisation ; des administrations à l'étroit sont relogées à l'extérieur de la ville. Les gares routières et les stations de taxis collectifs sont déplacées en raison de leurs nuisances. L'absence d'équipements centraux

(1) Gérard Abadia est ancien chargé d'études à l'IAU idF
(2) Lors de la reconstruction, le centre-ville était destiné à 50 000 habitants ; la ville abrite aujourd'hui plus de 350 000 habitants, soit 50 % de l'agglomération du Grand Agadir.
(3) Habitants d'Agadir.

L'architecture de l'école moderne influencée par Le Corbusier

Quelques bâtiments méritent d'être cités : l'immeuble A de L. Riou et H. Tastemain, la cité administrative, le tribunal de Elie Azagury, la poste, l'école, la caserne des pompiers, les villas de Jean-François Zevaco, les immeubles D, O1, O2, les villas en bande de Abdeslem Faraoui et Patrice de Mazières, le quartier industriel sud de Jean-Paul Ichter, le marché central et le marché de gros de Verdugo, et le nouveau Talbordj, à la volumétrie plus proche de l'architecture locale.



contribue au manque d'attractivité du centre-ville, pour la population résidente autant que pour les touristes qui restent confinés dans le secteur hôtelier. Ce manque est lié à l'absence d'équipements culturels et de loisirs, mais aussi d'autres fonctions centrales telles qu'un centre d'affaires, un palais des congrès ou un secteur commercial autre que les bazars touristiques. L'espace public, sans continuité ni lisibilité, ne permet pas de structurer la ville. Les espaces verts publics sont confidentiels et leur accès n'est pas facile. À l'exception de la vallée des Oiseaux, de la marina et de la corniche réaménagées récemment, peu d'espaces incitent à la promenade et aux loisirs. Ainsi, faute de signalisation et de liaisons, les espaces qui relient la corniche au centre-ville, par exemple, sont peu lisibles, malgré une fréquentation croissante. Enfin, les déplacements en transports en commun sont difficiles en raison de l'insuffisance de l'offre et de la localisation des pôles de transport, généralement excentrés. L'utilisation privilégiée de la voiture particulière entraîne des embouteillages aux heures de pointe, malgré une voirie surdimensionnée.

Des potentialités existantes pour « recoudre » la ville

La ville d'Agadir dispose néanmoins de nombreux atouts et qualités qui permettent d'envisager une perspective favorable au développement et à la requalification de son espace central.

Grâce à son climat, Agadir jouit d'un attrait touristique international indéniable. L'activité de son aéroport permet d'imaginer un développement diversifié. En plus de la création de nouveaux sites balnéaires prévus au plan Azur, le potentiel économique de la ville s'est développé. L'activité liée au port ou à l'agriculture

a entraîné l'essor de commerces et de services, constituant un véritable secteur tertiaire et diversifiant les emplois. Cet appel de main-d'œuvre a entraîné une forte croissance démographique, attirant une population qui s'est installée durablement. À ce solde migratoire s'ajoute un important solde naturel, avec des conséquences en matière de logement, de services et de fonctionnement urbain.

La ville bénéficie d'un paysage remarquable. Elle est située au pied d'un plateau sur lequel subsistent les ruines de l'ancienne kasbah et est bordée par une plage de plusieurs kilomètres. Adossée aux retombées du Haut Atlas, s'ouvrant sur la plaine du Souss, elle est une porte d'entrée vers le Sud marocain et sert de base de départ pour la découverte d'un arrière-pays d'une grande qualité paysagère⁽⁴⁾.

Le patrimoine architectural de l'école moderne est de grande qualité. La reconstruction de la ville a mobilisé toutes les compétences techniques et administratives. Plusieurs architectes de renom, dont Le Corbusier, ont été invités à concevoir ce qui devait devenir une opération exemplaire d'urbanisme et d'architecture. Le plan d'aménagement reflète les idées de l'époque, en particulier la conception des espaces publics, la séparation des fonctions et une trame viaire largement dimensionnée.

La trame de voirie orthogonale a fait ses preuves par sa capacité à évoluer et à supporter les mutations urbaines successives. Largement dimensionnée pour faciliter les circulations mécaniques, l'emprise de la voirie offre aux piétons de vastes trottoirs plantés.

La ville recèle également un très grand potentiel d'espaces publics à valoriser. Leur mise en réseau favorisera les déplacements doux, ou en transports en commun, tout en reliant les principaux centres d'intérêt de la ville avec les quartiers environnants. Les espaces publics majeurs, et sans doute les plus fréquentés, sont ceux des plages. La corniche piétonnière bordant la plage publique et, plus récemment, la marina connaissent un succès considérable, en particulier en fin de semaine.

Les importantes réserves foncières situées en centre-ville constituent une opportunité majeure pour sa requalification. Ces emprises, destinées à recevoir des équipements sportifs et à isoler les touristes des nuisances de la ville, ont été assez peu utilisées. Néanmoins, un mail piétonnier relie le centre-ville au secteur touristique et intègre des équipements publics, dont un musée.

Plan-guide de restructuration et de réorganisation de la centralité d'Agadir



(4) Agadir est reliée à Marrakech, Taroudant, Tiznit, Ouarzazate et à la ville côtière voisine d'Essaouira par la route de l'Arganier.

Une approche déclinant l'aménagement à toutes les échelles

Afin de concevoir des espaces publics cohérents, l'IAU idF a proposé une méthodologie adaptée à toutes les échelles. Un document stratégique fixant les orientations d'aménagement sur le long terme a permis d'établir un plan-guide pour assurer la cohérence d'actions à court et moyen terme.

À l'échelle de l'agglomération, le Grand Agadir comprend plusieurs centres qui auront chacun un rôle propre à jouer. L'approche des problématiques du centre au regard des autres quartiers suppose d'appréhender la ville dans son ensemble. Ces relations sont à penser en termes de déplacement et de complémentarité. La question se trouve alors posée de la spécificité du « centre reconstruit » et du rôle qu'il pourra jouer au-delà de sa fonction d'origine. Le renforcement du rôle du centre dans l'agglomération suppose d'y localiser des équipements majeurs, des fonctions centrales et des activités économiques de premier rang.

Le centre reconstruit, par sa fonction actuelle et sa qualité urbaine et architecturale, présente les qualités nécessaires pour être le fondement d'un centre-ville fort et lisible, capable de structurer l'agglomération d'Agadir. Dans cette optique, des principes d'aménagement, déclinés par thématique, ainsi qu'un phasage des actions, sont présentés dans un plan-guide. Les secteurs stratégiques y sont également détaillés dans des études spécifiques. Ce document ayant une visée de long terme, les actions y sont organisées par ordre de priorité en fonction de leur importance stratégique.

Plusieurs orientations ont été définies concernant le positionnement du centre-ville, les espaces publics, les opportunités foncières, la constructibilité et les déplacements. La mise en réseau de l'espace public de manière lisible pour le piéton a été recommandée. Il doit être aménagé en intégrant les espaces verts, les jardins, les plantations d'alignement, les places, les parvis et les alignements commerciaux.

Par ailleurs, les nombreuses opportunités foncières en centre-ville offrent de réelles potentialités d'aménagement. De fait, le développement du centre peut s'accompagner d'une certaine densification si elle est encadrée pour préserver une volumétrie des bâtiments compatible avec la qualité urbaine recherchée. Pour veiller au maintien des alignements, des hauteurs et des emprises au sol, la constructibilité et les règles volumétriques ont été définies.

Enfin, le plan de déplacements urbains (PDU) du Grand Agadir, lancé en 2007, vise à qualifier les différentes voies, notamment celles du centre au regard de leur usage. L'objectif recherché repose sur la volonté de limiter l'espace de



la voiture au profit du piéton, des vélos et des transports en commun, et d'intégrer la problématique du stationnement.

Le mail aménagé récemment pour relier le centre-ville au secteur touristique.

Une conscience partagée à l'aube du cinquantenaire de la reconstruction

Au mois de février 2010, les autorités d'Agadir ont organisé une rencontre internationale pour le cinquantenaire de la reconstruction de la ville. Deux thèmes majeurs y ont été débattus : la dynamique urbaine et le patrimoine urbain et architectural. Le premier a dressé le bilan de l'absorption des noyaux périphériques non réglementaires, qui s'est traduit par un espace urbain éclaté et contrasté. Il a dessiné des perspectives en vue de l'élaboration d'un plan communal de développement, traduit dans les nouveaux documents d'urbanisme⁽⁵⁾. La méthodologie d'approche de la requalification du centre-ville à toutes les échelles de l'agglomération apporterait ici un cadre de référence et une vision globale de l'aménagement.

La préservation et la protection de ce qui a fait l'identité et la qualité originale des paysages urbains et architecturaux de la ville ont fait l'objet du deuxième thème de la rencontre. Le défi de requalification et de valorisation de cet héritage moderne doit passer par un engagement fort et des mesures adaptées. Le plan-guide, s'appuyant sur le potentiel et les atouts de la ville, contribuera aux préconisations nécessaires à la mise en valeur de l'espace public et des composantes patrimoniales du tissu urbain.

(5) Schéma directeur d'aménagement urbain (Sdau) et plans d'aménagement.

Le parc de Souss-Massa, territoire d'exception à l'équilibre fragile

Christian Thibault
IAU île-de-France



Le territoire du parc de Souss-Massa est organisé selon différentes vocations, dont des zones de conservation des ressources naturelles.

La région d'Agadir est un carrefour biogéographique remarquable entre influences atlantiques, sahariennes et montagnardes du Grand Atlas et de l'Anti-Atlas. Elle est marquée par les bassins de deux grands oueds : Souss et Massa. La zone littorale est caractérisée par des espèces végétales macaronésiennes, spécifiques au Sud marocain et aux îles Canaries.

Un territoire unique, un réservoir de biodiversité majeur

Le parc de Souss-Massa est situé juste au sud de la métropole d'Agadir. Il occupe une bande côtière humide de 65 kilomètres de long et de 5 kilomètres de large en moyenne, comprise entre les villes d'Agadir et de Tiznit, et englobant les embouchures des oueds Souss et Massa.

Ce territoire porte des enjeux écologiques exceptionnels. Le mélange des milieux d'eaux douce et salée, le voisinage de milieux humides et semi-désertiques forment une mosaïque d'habitats naturels et un creuset de biodiversité. C'est une étape migratoire de premier ordre. Il s'agit du dernier grand habitat naturel au monde de l'ibis chauve, une espèce d'oiseau en voie de disparition dont il ne reste plus que quelques centaines d'individus à l'état sauvage. L'ibis chauve niche dans les parois des falaises, et se nourrit d'insectes dans les steppes voisines. Outre l'ibis, le parc accueille plus de 275 espèces d'oiseaux (Flamant rose, Spatule blanche, avocette, cigogne, Sarcelle d'été, Fau-

con pèlerin, etc.) et une faune très diversifiée : 46 espèces de mammifères, 40 espèces d'amphibiens et de reptiles, 9 espèces de poissons d'eau douce et des milliers d'espèces d'insectes. Des réintroductions d'espèces animales disparues ou en danger d'extinction au Maroc ont été réalisées (antilopes addax et oryx, Gazelle dama de Mhorr, Autruche à cou rouge, etc.) dans deux réserves animalières aménagées dans le parc. Les plantes ne sont pas en reste avec la présence de 13 espèces endémiques du Sud-Ouest marocain, dont des euphorbes cactiformes.

Le parc comprend sept villages, dont Sidi R'bat qui possède une plage magnifique ou encore Tifnit, un village de pêcheurs. Les activités traditionnelles sont l'agriculture et la pêche. Ce territoire présente aussi d'importants enjeux en terme d'aménagement du territoire, car c'est l'une des dernières portions de littoral naturel à proximité d'Agadir.

Le parc comprend sept villages, dont Sidi R'bat qui possède une plage magnifique ou encore Tifnit, un village de pêcheurs. Les activités traditionnelles sont l'agriculture et la pêche. Ce territoire présente aussi d'importants enjeux en terme d'aménagement du territoire, car c'est l'une des dernières portions de littoral naturel à proximité d'Agadir.

Un des sites protégés emblématiques du Maroc

Le parc national de Souss-Massa (PNSM) est un des sites naturels protégés les plus importants du Maroc, par sa nature exceptionnelle et par sa superficie (33 800 hectares). Sa création par décret en 1991 a été motivée en grande partie par la présence de l'ibis chauve, qui fait l'objet d'un programme de sauvegarde. En 1998, un décret complémentaire a précisé la réglementation générale du parc, ainsi que l'organisation de son aménagement et de sa gestion.

Les embouchures des oueds Souss et Massa sont deux zones humides majeures, dont l'importance internationale est reconnue au titre de la convention de Ramsar⁽¹⁾ depuis 2005.

Le parc de Souss-Massa est inclus dans la réserve de biosphère de l'Arganeraie, arbre endémique du Sud-Ouest marocain, dont il couvre les deux tiers de la superficie forestière. Cet arbre est une véritable curiosité botanique, qui dispose d'une remarquable capacité de résistance aux déficits hydriques ainsi qu'aux températures extrêmes. Son caractère unique, sa contribution à l'identité du territoire, ses potentialités naturelles et son rôle socio-économique ont conduit à inclure la forêt d'arganiers (Arganeraie), dans le réseau mondial des réserves de biosphère de l'Unesco en 1998.

Le parc s'est doté d'un plan d'aménagement et de gestion depuis 1995. On y distingue différentes zones qui reçoivent des objectifs de gestion précis en fonction de leur vocation. Ses missions sont la conservation et le suivi scientifique de la faune et de la flore, la sensibilisation et l'éducation à l'environnement, et de plus en plus le développement durable de la région.

Une nature fragile sous pression, un risque de banalisation

L'aire métropolitaine d'Agadir connaît de fortes pressions urbaines et humaines sous l'effet de la croissance démographique et économique considérable des agglomérations. Les conflits d'usage qui en résultent, ainsi que la métropolisation de la région, ont motivé l'élaboration du schéma d'aménagement territorial de l'aire métropolitaine d'Agadir (Satama), démarche originale⁽²⁾ de développement durable et concerté de ce grand territoire (10 800 km²). Cette idée est née du besoin impérieux d'appréhender un territoire beaucoup plus large que l'agglomération d'Agadir, et de développer les complémentarités ville-campagne et littoral-plaine-montagne. Il s'agit de rééquilibrer le développement territorial, de mieux répartir les hommes, les équipements et les activités, et d'éviter la congestion du littoral. Le parc de Souss-Massa est au cœur de cette problématique.

Malgré sa protection juridique, le territoire du parc subit de fortes pressions anthropiques et urbanistiques. Les facteurs de dégradation sont multiples : fréquentation incontrôlée, occupation de grottes dans les falaises côtières, surpâturage, utilisation abusive des sols, surexploitation de fourrages naturels et de bois, ramassage excessif de fruits de mer, projets de complexes touristiques qui convoitent les plages, modification du régime des oueds du fait de la construction de barrages en amont, etc. Des

efforts de réhabilitation écologique ont été entrepris ces dernières années.

L'expérience française des parcs naturels

La France a créé depuis 1967, à côté des parcs naturels nationaux où les objectifs de conservation de la nature sont prédominants, des parcs naturels régionaux pour protéger et mettre en valeur de grands espaces ruraux habités. « Peut être classé parc naturel régional un territoire à dominante rurale dont les paysages, les milieux naturels et le patrimoine culturel sont de grande qualité, mais dont l'équilibre est fragile. Un parc naturel régional s'organise autour d'un projet concerté de développement durable, fondé sur la protection et la valorisation de son patrimoine naturel et culturel⁽³⁾ ».

Même si la loi marocaine ne dispose pas aujourd'hui de dispositif équivalent, le parc naturel de Souss-Massa pourrait s'en inspirer pour trouver un nouveau souffle. Les conditions



L'Ibis chauve trouve dans le parc de Souss-Massa son dernier refuge naturel.

(1) La convention sur les zones humides d'importance internationale, appelée convention de Ramsar, est un traité intergouvernemental qui sert de cadre à l'action nationale et à la coopération internationale pour la conservation et l'utilisation rationnelle des zones humides et de leurs ressources. Le traité a été adopté dans la ville iranienne de Ramsar, en 1971, et est entré en vigueur en 1975.

(2) Voir dans ce numéro des *Cahiers*, LASLAMI Abdelillah, SAID Victor, « Satama : référentiel pour la métropole d'Agadir », p. 145 et THIBAUT Christian, « Agadir, une vision territoriale intégrée », *Les Cahiers* n° 152, *Composer avec l'environnement*, octobre 2009.

(3) Cette définition est issue du site des parcs naturels régionaux : www.parcs-naturels-regionaux.tm.fr

L'emplacement du parc de Souss-Massa dans l'aire métropolitaine d'Agadir



Les cinq missions principales des parcs naturels régionaux

- protéger le patrimoine, notamment par une gestion adaptée des milieux naturels et des paysages;
- contribuer à l'aménagement du territoire;
- contribuer au développement économique, social, culturel, et à la qualité de la vie;
- assurer l'accueil, l'éducation et l'information du public;
- réaliser des actions expérimentales ou exemplaires dans les domaines cités ci-dessus et contribuer à des programmes de recherche.

Source : code de l'environnement du 20 février 2010.

d'élaboration concertée du projet de parc naturel régional et de gestion collégiale de sa mise en œuvre permettent de résoudre dans la durée nombre de conflits d'usage, et de mobiliser les acteurs autour des mêmes objectifs.

En France, le projet de territoire « parc naturel régional » repose sur une charte et sur un plan. La charte est élaborée dans le cadre de commissions thématiques (par exemple : agriculture et sylviculture, patrimoine naturel, patrimoine culturel, développement local) ou transversales (par exemple : paysage, aménagement du territoire, communication), sous la présidence d'élus locaux associant l'ensemble des acteurs du territoire (administrations, organismes socio-professionnels, scientifiques et universitaires, associations d'usagers, etc.). Le plan définit les vocations des différentes parties du territoire et les zones à protéger. Ces documents, charte et plan, font l'objet d'ajustements successifs au fur et à mesure qu'ils sont soumis aux différents niveaux de collectivités, de manière à faire consensus. L'adhésion au parc naturel régional engage les collectivités concernées à appliquer cette charte et ce plan. Le renouvellement du parc, désormais obligatoire tous les douze ans, est soumis à obligation de résultat au travers d'une évaluation des actions accomplies et de la rédaction d'une nouvelle charte pour poursuivre ou réorienter l'action. Le programme d'actions est mis en œuvre de manière partenariale avec la désignation de pilotes pour chaque action, qui peuvent être le parc ou d'autres organismes. L'élaboration du projet et son application sur le terrain font appel à la participation des habitants du territoire, ce qui constitue l'une des clés de la réussite et de la pérennité des actions. Un autre point fort est d'inciter les associations et usagers du territoire, dont les intérêts sont parfois contradictoires, à se structurer en association des amis du parc. Les parcs naturels régionaux, aujourd'hui au nombre de 46 sur le territoire français, ont constitué un réseau animé par une fédération et conseillent d'autres territoires qui souhaiteraient bénéficier de leur expérience, même hors de France.

Le parc de Souss-Massa, moteur du développement local

L'enjeu fondamental est de permettre l'élévation du niveau de vie de la population locale grâce à des activités respectueuses de l'environnement, ce qui entre tout à fait dans la vocation des parcs naturels régionaux. Les expériences de protection de l'environnement naturel qui n'associent pas suffisamment les populations sont mal vécues, encourent l'échec et sont très difficiles à rattraper par la suite. Le parc doit être considéré par ses habitants

comme un atout et non comme une contrainte. Le parc de Souss-Massa a bien intégré cette obligation et a réorienté son action dans ce sens. Le modèle des parcs naturels régionaux français pourrait l'inspirer, pour consolider ses acquis, récents et fragiles par la mise en place d'une gouvernance territoriale élargie et pour progresser dans le consensus de tous les acteurs.

Une des pistes bien identifiée est l'écotourisme, pour lequel le territoire recèle un fort potentiel : randonnée, observation des oiseaux... Le parc accueille depuis de nombreuses années des ornithologues venus du monde entier, notamment pour observer l'Ibis chauve. Deux circuits écotouristiques sont déjà proposés : la découverte de la faune saharienne et l'observation des oiseaux. Une convention de coopération a été signée entre le parc de Souss-Massa et le parc ornithologique du Teich (Aquitaine). Le développement de l'écotourisme permettra de proposer des produits touristiques différents, complémentaires au tourisme balnéaire. Il pourra constituer un juste retour de la protection du territoire si la population locale y est étroitement associée.

Le parc se préoccupe aussi de la valorisation et de la gestion durable des richesses de l'océan. L'agriculture locale, dont les revenus ne cessent de baisser, est un autre secteur sur lequel baser le développement. Le contexte de territoire protégé demande une évolution vers des systèmes de production respectueux de l'environnement, notamment biologiques. Au-delà des indispensables cultures vivrières, il faudrait développer des cultures à haute valeur ajoutée (plantes aromatiques, médicinales ou cosmétiques). Un autre atout des parcs naturels régionaux est d'apporter une « marque parc » d'origine et de qualité aux productions locales.

L'intéressement direct de la population, et tout particulièrement des femmes rurales, à toutes ces activités sera une condition essentielle de la réussite de ce nouveau développement, ainsi que de la préservation de l'attractivité des paysages et des milieux naturels.

Références bibliographiques

- Centre d'échange d'information sur la biodiversité du Maroc : http://ma.chmcbd.net/manag_cons/esp_prot/manag_cons/esp_prot/stat_nat/parc_nat/fol356194
- Fédération des parcs naturels régionaux : www.parc-naturels-regionaux.tm.fr
- Rapport schéma d'aménagement territorial de l'aire métropolitaine d'Agadir (Satama)



Agadir : rétrospective sur le Sdau et les cités nouvelles

Nelly Barbieri⁽¹⁾
Architecte urbaniste



Le schéma directeur a proposé la création de plusieurs cités nouvelles, inventant des formes urbaines innovantes et adaptées.

Dans les années 1970, suite à une étude réalisée par l'Iaurif sur le développement touristique du littoral d'Agadir⁽²⁾, le Gouverneur a passé une nouvelle commande pour deux autres projets : le schéma directeur de l'aire urbaine d'Agadir, destiné à guider la cohérence de la construction de grandes infrastructures en cours ou programmées, et des plans détaillés pour l'aménagement de terrains à bâtir, capables de répondre aux besoins en logement de la population en pleine croissance, ce qui s'est traduit par le projet de trois cités nouvelles.

Le premier schéma directeur de l'aire urbaine d'Agadir

En 1978, Agadir avait surmonté la catastrophe du tremblement de terre de 1960. Porte d'entrée vers le sud du pays, la ville disposait de fortes infrastructures : un port, un aéroport, une voie nouvelle en direction de Marrakech. Son développement s'appuyait sur la diversité de son économie : pêche, production agricole variée et industrie touristique en pleine croissance. Il s'accompagnait d'une arrivée massive de population, dont environ 40 % provenait de l'exode rural.

Le schéma directeur devait prendre en compte un contexte socio-économique relativement difficile. Il se caractérisait notamment par une croissance importante de la population (sans tenir compte de la politique menée sur l'arrière-pays) ; un déséquilibre marqué entre Agadir et sa périphérie ; un taux de chômage

L'aire urbaine d'Agadir s'est dotée en 1978 du premier schéma directeur d'aménagement urbain. Il a assuré la cohérence du développement et structuré l'armature urbaine. L'objectif était de créer des quartiers intenses, à la fois mixtes, animés et denses. La trame foncière et l'observation des quartiers historiques et spontanés ont servi de base pour la conception de trois cités nouvelles.

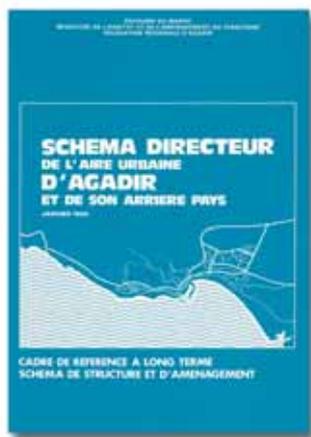
supérieur à la moyenne nationale ; une détérioration des conditions de logement et l'existence de nombreux bidonvilles ; ainsi qu'une spéculation foncière profitant de la situation de pénurie.

À l'échelle régionale, les objectifs d'aménagement consistaient à assurer une gestion équilibrée des ressources en eau pour maintenir la production agricole, une implantation des équipements publics en faveur des villes secondaires et des centres ruraux, et des implantations industrielles dans les centres secondaires. Pour l'aire urbaine, les objectifs étaient doubles. Assurer le développement économique en mettant en place une métropole régionale et ainsi confirmer le rôle d'Agadir comme « porte d'entrée du Sud marocain » en préservant sa fonction touristique. Le second était de permettre l'accueil d'une population de 664 000 habitants en 2010, en offrant logements, emplois et facilités de déplacement.

Le schéma adopté propose une nouvelle orientation de développement fondée sur les infrastructures. Il s'appuie sur le maillage offert par les deux axes complémentaires que sont la route littorale et la nouvelle route de Marrakech. L'axe traditionnel de la RP 32 regroupe les fonctions administratives et de services des centres urbains, ainsi que les espaces à vocation touristique. L'essentiel des implantations

(1) Ancienne chargée d'études à l'IAU idF

(2) Cette étude a été réalisée par Gérald Hanning, architecte et urbaniste de l'Iaurif.



industrielles se situe sur l'axe nouveau vers Marakech, où la route sera doublée par le chemin de fer. Cette nouvelle orientation s'enracine dans la structure urbaine traditionnelle, la complétant et ménageant ses valeurs spécifiques. Elle permet de laisser «ouvertes» les évolutions à plus long terme (urbanisation de l'aéroport, densification des villes existantes, nouvelles zones d'urbanisation), tout en maintenant de vastes espaces ouverts.

Selon la destination générale des sols, l'espace urbain se structure en quatre unités aux vocations complémentaires, séparées par des espaces naturels et agricoles :

- la ville d'Agadir, où les activités industrielles liées au port sont renforcées et l'offre d'habitat diversifiée ;
- Inezgane, Dcheira, Tikiouine et la cité nouvelle de Tassila, qui forment une nouvelle unité urbaine articulée autour de la zone industrielle de Tassila ;
- Aït Melloul, qui assumera la double vocation de ville industrielle et de services pour l'agriculture ;
- enfin Tamrit et la cité nouvelle de Tama ou Enza, qui offriront des services pour la population rurale et le tourisme local.

La trame foncière

Sur les sites, même vierges, il existe une multitude de traces (pistes, murets de pierres) qui, reliées par des lignes virtuelles, dessinent un maillage : la trame foncière. Cette trame, en correspondance avec le relief, décrit la structure du site. Suivant étroitement le terrain naturel, elle sert de guide pour le tracé des rues, des collecteurs principaux et du parcellaire, ce qui permet d'éviter les mouvements de sol et les terrassements pour le passage des voies et l'enfouissement profond des réseaux, réduisant ainsi les coûts d'équipement des terrains.



laurif



laurif

Les cités nouvelles d'Agadir

L'objectif fixé par les autorités était de construire 50 000 logements sur les terrains dont la ville disposait suite au tremblement de terre. Confrontée à une pénurie de terrains à bâtir et à la spéculation foncière, la ville ne pouvait répondre à cette demande. Deux choix préalables ont présidé aux projets : l'aménagement des structures urbaines sous forme de lotissements et le fractionnement du programme pour amorcer la mise en œuvre de la croissance urbaine prévue au schéma directeur, facilitant ainsi la réalisation progressive du programme. Le choix du lotissement permettait de concentrer les investissements publics sur la structuration de l'espace urbain par les infrastructures et les équipements publics. Pour les logements, le choix consistait à s'appuyer sur les capacités et le savoir-faire technique des habitants. La recherche des terrains fut conduite selon une méthode multicritères prenant en compte les éléments naturels et la voirie. Le but était d'offrir un cadre de vie agréable aux habitants et de minimiser le coût des infrastructures. Trois sites furent retenus. Leur localisation leur conférant une vocation et un caractère originaux : Tama ou Enza, pôle local d'équipement et destination touristique pour les Marocains modestes ; Agadir Sud-Est, lieu des grands équipements ; et Tassila, site d'accueil des habitants travaillant dans la zone industrielle.

Une nouvelle forme urbaine à inventer, ni médina, ni ville européenne

Le projet s'est nourri de l'observation des quartiers spontanés en cours d'édification dans les bourgades voisines. Il s'agissait de rechercher des dispositions organiques semblables à celles de ces quartiers. Pour le tracé des voies, la trame foncière a été utilisée comme guide, sans interdire des avenues plus rectilignes pour les axes principaux.

Il s'agissait de répondre aux demandes variées de la population et de concevoir un support physique capable d'engendrer une «véritable ville». La diversité était recherchée à travers l'imbrication de l'habitat, des activités et des équipements, en fonction de la typologie des voies et des lots.

Les maisons à cour intérieure dans un tissu urbain dense ont été le modèle d'habitation majoritairement adopté. Cette typologie possède des qualités climatiques ; adaptée au mode de vie marocain, ne nécessite pas de larges voies de desserte. Quinze types de lots différant par leur affectation et leur taille, répondent à la variété des besoins : logement seul, logement et activités (artisanales, commerciales, de services), activités seules. Une hiérarchie des voies a été définie, variant de voies étroites ou d'impasses à dominante piétonne desservant les maisons, à des artères automobiles bordées de commerces et d'habitations. Des voies plus larges bordées d'immeubles collectifs ou d'activités aux entrées de ville permettent de traverser la cité. Les équipements sont localisés selon leur taille. Les petits équipements de proximité sont insérés parmi les maisons, les équipements plus grands (écoles, dispensaires, etc.) sont en cœur d'îlot, limitant le coût des réseaux, et les grands équipements sont en périphérie, faciles d'accès sans être éloignés du centre. La proportion de l'espace public comportant places et jardins varie de 25 % à 30 % de la superficie totale. La densité obtenue, conjuguée aux tracés de voirie et des réseaux correspondant au relief naturel et permettant l'écoulement gravitaire des eaux, a favorisé la réduction des coûts d'infrastructures. Elle a permis de rendre ces lots accessibles à une large couche de la population, répondant ainsi à la demande initiale.

Cette démarche, innovante dans les années 1970, nous a légué une approche rationnelle basée d'une part, sur le site physique, grâce à la trame foncière (voir encadré) et d'autre part, sur l'analyse des modes de vie des habitants. Cette approche demeure toujours variable.

Anne-Marie Roméra
Victor Saïd
Christian Thibault
IAU île-de-France

Fès : articuler la médina avec son environnement



Fès : une grande agglomération aux quartiers contrastés.

La ville de Fès devient une des grandes agglomérations du Royaume. Elle porte le développement d'une vaste région de l'intérieur du pays, agricole, adossée au Moyen Atlas. En son cœur, la médina, dont l'origine remonte au VIII^e siècle, a traversé le temps en gardant heureusement sa vitalité. Une vitalité qui fait peser aujourd'hui quelques menaces...

Une médina au cœur d'une agglomération

Les autorités publiques ont mis en place un ambitieux programme de réhabilitation de la médina, piloté par l'Ader⁽¹⁾. Il préserve les éléments architecturaux uniques et maintient les qualités plus immatérielles que sont les ambiances urbaines, la convivialité des espaces publics...

Néanmoins, les équilibres restent fragiles. La croissance de la population, la pression touristique, la cohabitation avec les activités traditionnelles, présentent des risques de déstabilisation.

C'est la problématique qui a été soumise à l'Aurif par l'Agence urbaine et de sauvegarde de Fès (AUSF) : comment gérer l'évolution de la médina avec celle des quartiers spontanés accolés à son enceinte ? Comment organiser cette articulation en termes de mobilité et de délocalisation des activités nuisantes ? Comment prévenir les atteintes environnementales occasionnées ?

La démarche proposée a consisté à comprendre le fonctionnement de l'agglomération et

Ville impériale, capitale religieuse, culturelle et historique, Fès réunit tous les symboles de l'identité marocaine, notamment par sa médina classée patrimoine mondial de l'Unesco. Le passage à l'échelle d'agglomération soulève des problèmes de mutations dus à la modernisation, au brassage de populations nouvelles et aux effets de débordements difficiles à maîtriser.

de ses différentes entités – médina, ville nouvelle, quartiers contemporains –, et les dynamiques d'extensions. Une analyse des dysfonctionnements a été conduite en parallèle. Ces travaux ont débouché sur un constat de coordination nécessaire dans la mise en œuvre des actions pouvant se matérialiser sous la forme d'une charte réunissant les principaux acteurs.

Des dysfonctionnements liés à une attractivité croissante

L'approche de l'articulation de la médina avec son environnement et ses quartiers périphériques est à appréhender à trois échelles (métropolitaine, de l'agglomération et de proximité) et selon des thématiques croisées (échanges sociaux, culturels et économiques, transitions urbaines entre les différents tissus, etc.).

Par son rayonnement historique et son poids économique, Fès est le premier foyer d'attraction régional des flux migratoires. La crise du logement a induit le développement de plusieurs poches d'habitat insalubre et non réglementaire sur le pourtour de la médina (quartiers Jnanates et Sahrij Gnaoua). Des ménages modestes s'y installent à proximité de leur lieu d'emploi (artisanat ou activités informelles de la médina).

Autrefois constitué de vergers, cet espace détériore l'esthétique urbaine légendaire de la

(1) Agence de dédensification et de réhabilitation de la médina de Fès.

Entre médinas
et quartiers périphériques,
des transitions à ménager.



médina et son occupation crée des problèmes spécifiques.

Le projet de réhabilitation de la médina, engagé par les pouvoirs publics avec l'assistance d'organismes internationaux, ne peut aboutir sans un aménagement préalable de son environnement.

Dédensification et transfert d'activités à l'origine des quartiers périphériques

Les extensions de la médina s'inscrivent dans des parcours d'activités et résidentiels en sauts de puce qui, bien souvent, débutent dans la médina *intra-muros*. La notion de proximité est donc à prendre en compte pour tout projet de transfert un peu volontariste. Mais une dédensification accentuée de la médina pourrait aboutir à sa « muséification », alors qu'elle doit rester un lieu de vie, avec ses habitants et ses services. C'est pourquoi le problème doit être considéré dans son ensemble, prenant en considération les besoins et l'évolution nécessaire des activités insérées dans le tissu urbain étroit de la médina, et déployant une offre d'accueil organisée et encadrée.

C'est une démarche qui nécessite, aux côtés des aménageurs, l'implication des acteurs économiques, au premier rang desquels les principaux intéressés, artisans et commerçants.

Des entités spatiales jouant des rôles spécifiques

L'analyse spatiale a distingué deux entités majeures : l'environnement immédiat et celui, éloigné, de la médina. Le premier comprend plusieurs secteurs : la jonction entre la médina et la ville nouvelle (boulevard Moulay Youssef et avenue Allal Fassi, route de Meknès) qui représente une problématique majeure d'accessibilité, de circulation et d'échanges ; les extensions du tissu de la médina (Sahrij Gnaoua, Jnanates et les quartiers Nord) ; les espaces naturels préservés autour de la médina accueillant les éléments patrimoniaux (Borj Nord, Borj Sud, kasbah Cherarda, vestiges archéologiques des Mérinides...) ; et les cimetières qui jouent un rôle important dans le maintien des espaces ouverts dégagant la vue sur la médina.

L'environnement éloigné se compose de grands paysages offrant des cônes de vue remarquables vers la médina et, à partir de celle-ci, vers les horizons paysagers et naturels. Chacun de ces secteurs se distingue par une problématique spécifique, des potentialités propres, une vocation et un rôle distinct à jouer. L'équilibre et la complémentarité de ces espaces assureront un développement harmonieux et durable, à la fois de la médina et de son environnement proche et lointain. Ceci à condition d'anticiper sur les évolutions à venir.

Les opportunités et les menaces des espaces *extra-muros*

Les zones d'extension urbaine de la médina sont réparties en trois secteurs : Sahrij Gnaoua, Jnanates et les quartiers Nord.

Sahrij Gnaoua, quartier en pleine restructuration, offre des potentialités d'absorption de la dédensification de la médina par l'accueil de nouvelles populations et d'activités de proximité ou artisanales non polluantes. Les efforts publics sont perceptibles sur le terrain. Ce secteur n'impose pas d'actions urgentes, mais plutôt un suivi permanent afin d'éviter le redéveloppement de l'habitat non réglementaire.

En continuité et en interpénétration avec la médina, Jnanates se compose de plusieurs entités ne présentant pas les mêmes symptômes. Le plus urgent est de traiter les risques d'effondrement des constructions et les dégradations environnementales. Le développement d'habitat à proximité des zones d'activités polluantes à l'est constitue également un risque majeur pour la population. De grands équipements qui font défaut au sein de la médina pourraient être implantés dans ces deux secteurs.

Les quartiers Nord sont en relation étroite avec la médina. Si leur aménagement et leur développement ne semblent pas requérir d'intervention d'urgence, un suivi des évolutions, et notamment de la densification, s'impose.

Les espaces naturels préservés autour de la médina accueillent les monuments historiques protégés par des servitudes. Ils offrent un poumon vert à la population locale. Leur préservation et leur mise en valeur constituent une des actions prioritaires à inscrire dans la charte.

Les cimetières, enfin, jouent un rôle de tampon entre la médina et les quartiers périphériques. Ce rôle d'espace ouvert, de coupure et de dégagement vis-à-vis de la médina devrait être confirmé et consolidé par des actions d'aménagement et paysagères pour dégager des lieux de promenade.

Le tourisme : une autre forme de débordement
La pression touristique fait peser des menaces sur son produit d'appel puisqu'elle pousse à

Un nombre élevé de bâtiments menaçant ruine

Par l'ancienneté et l'étendue de sa médina et des quartiers informels périphériques, Fès est la ville marocaine la plus soumise au risque d'effondrement du bâti. 8 000 bâtiments à risques, abritant environ 24 000 ménages, ont été recensés. Ce risque est aggravé par une gestion défectueuse des eaux pluviales ou usées, qui peuvent affaiblir des fondations déjà insuffisantes. La difficulté est de faire respecter les terrains impropres à la construction, ainsi que les normes de construction notamment anti-sismiques. L'Agence nationale de lutte contre l'habitat insalubre (ANHI) et l'Ader ont développé leur expérience en termes de gestion des risques, de capacité de réponse avec des moyens limités, de participation de la population et de partage d'une culture du risque.



des implantations de projets importants sur les collines environnant la médina. Or, ce qui fait une partie de l'attrait de cette médina, hormis ses grandes qualités historiques et urbaines, tient aussi à son inscription dans le site. Le contraste entre la densité des espaces bâtis et les perspectives des collines et des grands horizons est un atout majeur. Pour ne pas nuire irrémédiablement à cet atout inestimable, un schéma de protections et de secteurs autorisés à des installations bien intégrées s'imposerait.

Les échanges avec la médina cristallisent beaucoup d'activités sur son pourtour

La ville traditionnelle est un foyer d'approvisionnement régulier pour les Fassis⁽²⁾, que ce soit pour des produits alimentaires, pour des créations ou des réparations relevant de l'artisanat d'art ou de l'artisanat courant. La non-accessibilité automobile de la médina crée autour des portes une fixation de petits métiers et d'activités liées aux arrivées de transport. C'est là que s'effectue le transbordement des marchandises arrivées par camions et camionnettes qui sont ensuite acheminées par chariots à bras, ânes ou mulets. Les encombrements qui en résultent sont une gêne. Une réflexion sur l'organisation de ces points d'échanges serait nécessaire.

L'évolution de l'artisanat dans les murs et hors les murs

La dédensification de la médina est une tendance naturelle, qui a porté d'abord sur l'habitat, puis sur les activités. Certaines activités d'artisanat quittent la médina pour aller s'installer assez loin. Ces transferts répondent aux impératifs de réduction des nuisances (pollutions, santé publique) que causent ces activités. La délocalisation devrait s'accompagner des équipements nécessaires à la maîtrise des rejets chimiques et à leur traitement.

La déstabilisation du tissu artisanal de la médina peut conduire à une récession, voire à des disparitions. Une réflexion est à engager sur la masse critique à maintenir sur place, sur les évolutions à encourager pour un bon fonctionnement, sur les liens à reconsidérer au sein du tissu lui-même et avec les unités transférées, et sur la reprise des activités artisanales par les jeunes.

Réinventer l'interaction entre la ville et son site naturel

L'agglomération de Fès doit réinventer son insertion et ses relations avec son site naturel pour maintenir – voire cultiver – son attractivité et pour offrir de bonnes conditions de vie à ses habitants.

La métropolisation forge un destin commun



Des systèmes anciens de répartition de l'eau très sophistiqués en fonction de la quantité disponible.

aux espaces qui ne peuvent plus être considérés séparément les uns des autres : le maintien d'espaces ouverts dépend de l'évolution des espaces bâtis, et réciproquement, tant en termes de consommation d'espace que de qualité des espaces. Quartiers périphériques, « nouvelle ville », médina sont en relation par leurs fonctions sociales, économiques et urbanistiques. L'articulation de ces différentes entités demande à la fois une approche globale des grands équilibres et de la répartition des vocations, et une approche fine des tissus urbains concernés.

Fès bénéficie d'une véritable intelligence entre la ville et le site exceptionnel où elle s'est édifiée, marqué par sept oueds et sept collines. Ce réseau hydrographique naturel a été mis à profit pour l'alimentation en eau et pour l'assainissement de la ville.

Des espaces exceptionnels, mais fragiles

Les qualités du grand site de la médina de Fès ont perduré dans leurs grandes lignes jusqu'à nos jours, malgré les extensions urbaines. Cependant, il faut être très attentif à des dégradations qui seraient irréversibles. Les vues multiples depuis et vers les collines sont très sensibles, et pourraient être facilement obérées par des projets mal intégrés. Il est indispensable de maintenir et de valoriser de vastes espaces ouverts de proximité – ce qui passe par un confortement du projet de ceinture verte instauré en 1991 –, et de développer des complémentarités entre les vocations des espaces bâtis et des espaces ouverts, dans un objectif global d'amélioration du fonctionnement de l'agglomération fassie.

Un fort potentiel de trame verte et bleue jusqu'au cœur de la médina

Dans la médina, à l'exception de deux parcs, les espaces verts sont de petite taille, et liés à l'habitat. Les anciens vergers-jardins (Jnanates⁽³⁾) qui ceinturaient la ville traditionnelle pourraient être partiellement reconstitués avec un

(2) Les habitants ou les personnes originaires de Fès.

(3) C'est aussi le nom du quartier spontané implanté sur les terrains occupés jadis par les jardins.

enjeu culturel et identitaire : ces vergers abritaient des variétés très anciennes d'arbres fruitiers (abricotiers, pruniers, grenadiers, etc.) issues de Syrie via l'Andalousie.

La trame bleue offre un potentiel important : de la mise en valeur du parcours des oueds dans la médina à leurs entrées-sorties qui constituent autant de portes naturelles à signaler.

Pour la mise en œuvre de ces trames vertes et bleues, des aménagements simples et peu coûteux seront souvent satisfaisants et en accord avec l'authenticité des lieux. Il s'agit de donner la priorité aux espaces et aux liaisons entre eux, en apportant un minimum de nettoyage et de sécurisation.

Les enjeux environnementaux rejoignent ceux de santé publique

Même si la densification est aujourd'hui présentée comme une condition de la ville durable, elle accroît les possibilités d'exposition aux risques et aux nuisances par la concentration des habitants et des activités. Certains services urbains sont difficiles à assurer, comme la collecte des déchets. C'est une explication de la tendance des médinas à la dédensification, qui conduit à la dégradation et à la paupérisation des quartiers anciens. Les préoccupations environnementales rejoignent les préoccupations économiques et sociales. Des enjeux de salubrité et de santé publique liés à l'assainissement et aux déchets, et des enjeux de pollution des sols et des eaux liés à l'artisanat, sont à prendre en compte. Cette gestion croisée de tout cela est d'autant plus complexe en milieu confiné et patrimonial : le défi est de réadapter l'intelligence ancienne aux exigences modernes.

Un site exceptionnel où la ville traditionnelle s'insère parfaitement dans le grand paysage.



Un risque d'inondation maîtrisable

La médina de Fès, traversée par sept oueds, n'a jamais connu d'inondation majeure. La création de barrages collinaires en amont de la ville apporte une certaine protection. On retrouve ici l'importance de la remise en état du lit des oueds et de la suppression des goulets afin de préserver la circulation et l'écoulement des eaux.

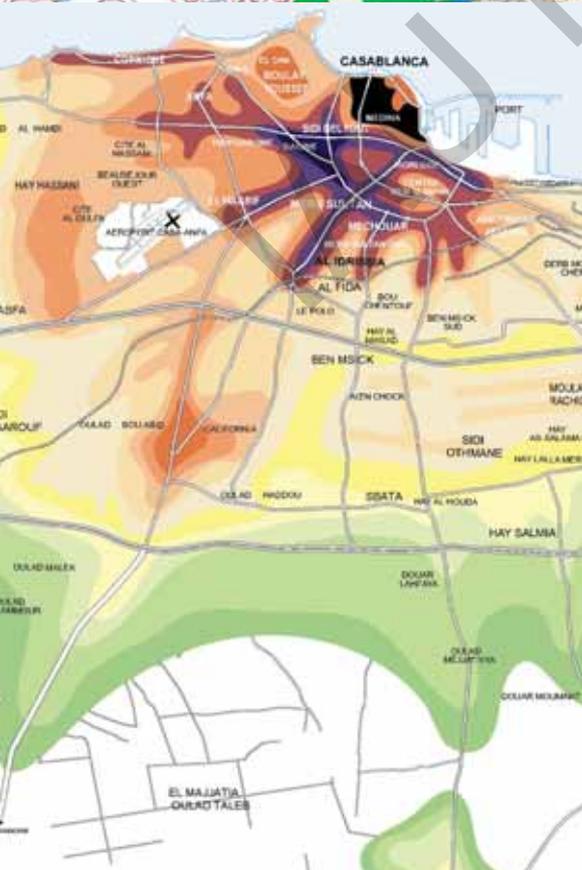
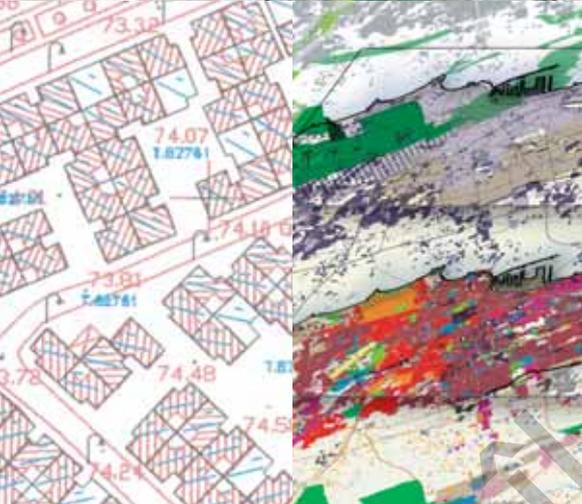
On voit donc que les espaces ouverts internes ou externes (espaces verts, agricoles, forestiers, naturels, en eau) jouent un rôle tampon très appréciable dans la réduction des nuisances et des risques, à condition qu'ils soient en capacité de le faire, et que l'urbanisation soit adaptée, quartier par quartier, au potentiel des espaces naturels.

Une charte partenariale pour une mise en œuvre opérationnelle

L'objectif d'une charte entre les différents partenaires et intervenants, concernant aussi bien l'*intra-muros* que l'*extra-muros* de la médina, est de créer un consensus autour d'une vision intégrée d'un développement durable et d'un aménagement à long terme.

Cette vision devrait apporter des améliorations aux conditions et au cadre de vie des habitants, assurer la fluidité des échanges entre la médina et le reste de l'agglomération, participer au processus de dynamisation de la médina, faciliter son accessibilité et sa connexion avec l'espace *extra-muros*, assurer les transitions entre les différentes entités spatiales par une armature urbaine restructurée et hiérarchisée.

La prise en compte de l'environnement, des risques et des pollutions, constitue un enjeu majeur pour la protection et la mise en valeur du patrimoine architectural et culturel de la médina en améliorant son espace environnant. Enfin, la charte devrait appuyer les actions de dédensification de la médina par la concrétisation des projets d'ouverture de nouvelles zones d'urbanisation dans le cadre d'une vision globale et intégrée de la métropole de Fès.



Observer, analyser et décider : les outils adaptés

Un centre de documentation
pour la direction de l'Urbanisme 162

Des observatoires urbains
pour comprendre et agir 164

Les SIG au service de l'urbanisme
et de l'aménagement au Maroc 166

Le système d'information
géographique, un outil de planification
et d'évaluation 168

Tableaux de bord
et gestion des documents d'urbanisme 169

Linda Gallet
Micette Hercelin⁽¹⁾
IAU île-de-France

Un centre de documentation pour la direction de l'Urbanisme



La mise à disposition d'un fond documentaire peut aider les professionnels de l'urbanisme dans la compréhension de l'évolution des territoires et inspirer des pratiques novatrices.

La direction de l'Urbanisme⁽²⁾ (DU) a mené, depuis 2000, une réflexion sur la création d'un centre de documentation multimédia. Les cadres de la DU, mais aussi les professionnels de l'aménagement et de l'urbanisme, étaient confrontés à de nouveaux besoins liés à une volonté de planification plus harmonieuse et respectueuse des territoires, et à l'essor d'un pays en pleine mutation accélérant sa modernisation. Ils réclamaient la mise à disposition de fonds documentaires de référence, à partir desquels ils puissent non seulement comprendre l'évolution, mais aussi s'inspirer de pratiques novatrices.

Un partenariat fructueux dans le cadre de la coopération

L'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France (Iaurif) possède, depuis sa création en 1960, une médiathèque, une photothèque et une cartothèque riches de plusieurs dizaines de milliers de références. Cette expérience a conduit la direction de l'Urbanisme du Maroc à demander à l'Iaurif, dans le cadre de la coopération franco-marocaine, de l'appuyer dans le montage de son centre de documentation multimédia. Plusieurs missions d'échanges techniques entre les deux organismes ont été réalisées entre 2000 et 2004. Des actions de formation et des visites techniques en France ont également été organisées pour familiariser les cadres marocains aux nouvelles techniques de traitement, de conservation, de valorisation et de diffusion.

La direction de l'Urbanisme du Maroc possède un fonds documentaire, cartographique et photographique d'une très grande richesse. Au cours des années 2000, l'Iaurif a apporté son expertise pour le montage d'un centre de ressources multimédia performant. L'objectif était d'organiser et de hiérarchiser les informations pour favoriser leur visibilité et leur accessibilité, notamment auprès des chercheurs, tant à l'échelle nationale qu'internationale, via Internet.

Le projet a démarré par la réalisation d'un premier bilan de l'existant, tant sur le plan de l'identification des fonds documentaires que des moyens disponibles, afin de cibler les différentes tâches nécessaires au projet.

Des archives patrimoniales d'une grande valeur

La direction de l'Urbanisme est dépositaire d'un important fonds d'archives, d'une valeur patrimoniale inestimable, consacré à l'aménagement pendant la période du Protectorat. Sur chacune des agglomérations marocaines, un très grand nombre de données sont disponibles : population, infrastructures, finances locales, plans d'aménagement et nombreux projets d'architecture et d'urbanisme. En 2002, en partenariat avec l'Iaurif, la DU a commencé par explorer ce fonds cartographique de très grande qualité, comptant des grands noms de l'urbanisme (Écochard⁽³⁾, etc.) et comprenant notamment des plans aquarellés ou coloriés au pastel. Un inventaire, un plan de classement, des préconisations sur les conditions de conservation spécifiques, un travail d'indexation et de numérisation ont été proposés. La DU a procédé à des travaux d'aménagement des locaux pour mieux présenter et sécuriser les documents les plus précieux.

(1) Responsable de la médiathèque de l'IAU idF jusqu'en 2003.

(2) La direction de l'Urbanisme est rattachée au ministère chargé de l'Habitat, de l'Urbanisme et de l'Aménagement de l'espace.

(3) Voir sa biographie dans ce numéro des Cahiers, p. 172.

Un fonds de photos aériennes réalisées périodiquement depuis les années 1950

En outre, la DU possède un fonds très important de photographies aériennes des agglomérations marocaines réalisées régulièrement depuis les années 1950. Des propositions ont été faites concernant les conditions de conservation des clichés, leur numérisation et le repérage facile des reportages.

Les cadres et techniciens de la DU amenés à aller sur le terrain pour suivre des projets prennent des photos numériques, qu'il est nécessaire de mutualiser. Il a ainsi été proposé de mettre en place une photothèque avec une notice iconographique type. La constitution d'une banque de données d'images numériques permettra à la DU non seulement de réaliser en interne des économies d'échelle, mais aussi d'échanger ces données avec les partenaires et les professionnels de l'aménagement.

La montée en puissance du centre multimédia

Un inventaire du fonds textuel de la bibliothèque du centre de documentation a recensé la production interne de rapports, d'études de l'administration ou de bureaux d'études, de documents d'urbanisme, de schémas directeurs, d'ouvrages et de collections de périodiques. Un programme pluriannuel d'acquisition par appel d'offres doit enrichir le catalogue de la bibliothèque de plusieurs centaines de références chaque année. L'Iaurif a également participé à la constitution du fonds documentaire par l'envoi de documents.

Le travail partenarial avec les professionnels marocains a fait évoluer la gestion documentaire interne par des notices bibliographiques, un bulletin régulier des nouvelles acquisitions, ou encore l'édition d'un catalogue. Pour maintenir un service bibliographique de qualité, la DU doit s'équiper d'un logiciel de recherche adapté, pour échanger et être facilement identifié comme centre de ressources par les moteurs de recherche d'Internet.

Pour chaque type de document (iconographique, cartographique et bibliographique), la méthode de traitement a été établie et un modèle de notice défini, prenant en compte les éléments bibliographiques d'indexation et de gestion nécessaires au stockage, au prêt, etc. En complément, l'Iaurif a offert à la DU le thésaurus Urbamet⁽⁴⁾, qui recèle environ 5 000 termes, pour aider à l'indexation des documents (voir encadré).

Les domaines liés à l'aménagement étant extrêmement variés, la littérature sur tous ces sujets étant aussi très abondante, il est illusoire de vouloir constituer une bibliothèque physique qui couvre l'ensemble de la production.

La multiplication des sources liée à la montée en puissance des réseaux numériques et d'Internet a orienté le projet. Dès sa genèse, le centre multimédia de la DU a été envisagé comme la pièce maîtresse d'un vaste réseau, favorisant à la fois l'émergence de partenariats locaux, nationaux (autres ministères, École nationale d'architecture, Institut national d'aménagement et d'urbanisme) permettant son inscription dans les réseaux internationaux.

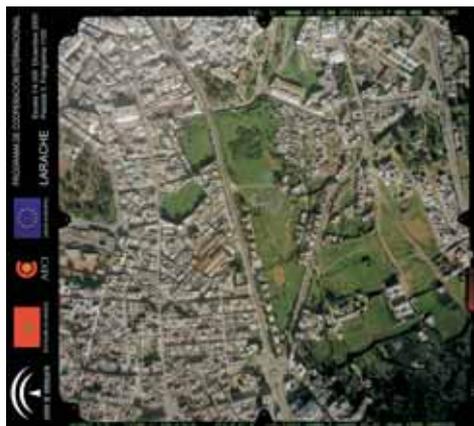
Plusieurs projets ont ainsi vu le jour : échanges de catalogues d'acquisition, partage des informations et du travail documentaire entre les partenaires, procédures communes pour les traitements bibliographiques. Ainsi naissaient les prémises du Réseau documentaire national marocain sur l'aménagement et l'urbanisme.

Intégration du Maroc au réseau documentaire européen

Avec la volonté de donner un écho international à ce réseau, la DU a demandé en 2002, par l'intermédiaire de l'Iaurif, son adhésion à l'association Urbamet. Grâce à sa participation au réseau européen Urbandata, Urbamet permet aussi de valoriser les travaux produits par le réseau marocain, puisque ces références bibliographiques sont désormais accessibles via le site Internet Urbadoc. Il permet aux adhérents d'interroger près d'un million de références issues des cinq banques de données européennes.

Si ces travaux restent à consolider, le réseau documentaire marocain est aujourd'hui une réalité qui, pour prendre toute sa place dans les réseaux internationaux, doit encore développer et valoriser son offre documentaire. Les outils Internet, aujourd'hui accessibles à tous, doivent l'aider à mettre en valeur le travail de modernisation en cours au Maroc.

(4) Liste de mots organisés selon une arborescence thématique. L'objectif est de rassembler les concepts afin de faciliter la recherche par des mots-clé spécifiques ou, au contraire, génériques.



Junta de Andalucía/Royaume du Maroc/ACCI/Union européenne

Les réseaux documentaires

L'IAU idF a une longue expérience dans le domaine de la documentation et de l'organisation des centres de ressources multimédia. Dès 1972, il a été l'initiateur du réseau Urbamet, alimenté par des centres de documentation volontaires spécialisés dans les thématiques de l'aménagement et de l'urbanisme et répartis sur le territoire national. Il inventait, dans le même temps, le premier thésaurus spécifique sur l'aménagement (thésaurus Urbamet), qui reste encore aujourd'hui la référence. Pour offrir un ensemble encore plus large et cohérent de références bibliographiques, naissait en 1995, sous l'impulsion de l'Iaurif, l'association européenne Urbandata, qui rassemble, en plus d'Urbamet, le Great London Authority, le réseau des écoles d'architectures italiennes, le Centro de información y documentación científica (Cindoc) en Espagne, rejoints plus tard par le Deutsches Institut für Urbanistik (Difu) et les réseaux documentaires hongrois et roumains.

La direction de l'Urbanisme possède un important fonds de photographies aériennes des agglomérations, très utiles pour l'aménagement et la planification.

Des observatoires urbains pour comprendre et agir

Agnès Charoussset⁽¹⁾
Urbaniste



Les observatoires sont des outils d'évaluation permettant d'étudier l'évolution des territoires. Ils sont indispensables à la planification.

La croissance démographique, l'exode rural, la mobilité, les marchés immobiliers, les mutations économiques et la dynamique urbaine interfèrent et agissent dans la planification urbaine. L'observation de ces phénomènes est indispensable à l'élaboration d'une vision prospective des politiques publiques. Les observatoires constituent également un outil d'évaluation pour l'ajustement de ces politiques.

La genèse, un besoin urgent et une exigence de qualité

La croissance urbaine au Maroc depuis les années 1980 et la maîtrise de l'aménagement du territoire nécessitent de connaître et de comprendre les mutations à l'œuvre, ainsi que les mécanismes qui les régissent. La mise en place d'un système organisé et pérenne d'observation s'est donc révélée indispensable.

En 1996, dans le cadre de la coopération franco-marocaine, la direction de l'Urbanisme du Maroc, en collaboration avec l'Institut national d'aménagement et d'urbanisme (Inau) et son centre de recherche, a décidé de lancer des ateliers pour consolider l'idée de la création d'un observatoire urbain, foncier et immobilier. L'échelle de l'agglomération de Rabat-Salé est retenue dans un premier temps.

Dès le départ, la dimension partenariale entre les services de l'administration, les enseignants et les chercheurs a fondé la démarche de projet. Celle-ci pouvait se résumer à une double exigence : répondre aux besoins des gestion-

Soumis à une forte croissance urbaine et à d'importantes mutations, le Maroc doit se doter d'outils d'observation et de prospective. L'observation des phénomènes urbains permet de comprendre l'évolution des territoires, de partager une vision commune et d'anticiper. Ainsi, l'accessibilité et la valorisation de l'information, dans une démarche nécessairement partenariale, constituent le socle d'une structure efficace d'aide à la décision amenée à se développer.

naires de l'espace tout en garantissant la qualité scientifique de l'observation mise en place.

L'observatoire, un outil pour les acteurs du territoire

Les ateliers mis en place entre l'administration et les chercheurs ont permis d'établir les bases d'un cahier des charges dans lequel devait s'inscrire le montage de l'observatoire. Le bilan des observations existantes a révélé assez rapidement qu'il était difficile d'accéder aux données et d'assurer un suivi pérenne des phénomènes observés, bien que celui-ci soit capital dans la compréhension des évolutions des marchés et des développements territoriaux. Enfin, un temps d'échanges a été consacré à la question de la valorisation et de la diffusion de l'information traitée : tableaux de bord, cartographie, outils en ligne et bien sûr, système d'information géographique (SIG) ; ce dernier point faisant l'objet d'une mission de coopération *ad hoc* conduite en parallèle.

Les travaux en atelier ont permis de clarifier et d'analyser les besoins en détail grâce aux auditions de tous les acteurs concernés, acteurs des territoires et/ou fournisseurs de données. Cette méthode a permis une meilleure connaissance des mutations à l'œuvre, l'organisation de débats fondés sur des informations partagées, et une élaboration plus rapide des documents

(1) Agnès Charoussset est ancienne chargée d'études à l'IAU idF et actuellement directrice d'études à l'agence d'urbanisme de Bordeaux.

d'urbanisme liée notamment à une plus grande efficacité sur les diagnostics. L'échelle de l'observation reste celle de l'agglomération, tandis que les thèmes sont très vastes : en dehors des déplacements et de l'environnement, tous les indicateurs relatifs à la démographie, à l'habitat, à l'économie, aux équipements et au foncier ont été listés. Ont alors été amorcés les débats sur les moyens humains, matériels, financiers, indispensables pour répondre aux objectifs. Ils ont fait ressortir les atouts complémentaires des partenaires – portage public, validité scientifique, besoins consolidés, etc. –, mais aussi les difficultés – souplesse institutionnelle limitée en matière de partenariat avec le privé, moyens financiers modestes pour l'investissement de départ, manque de compétences pointues en matière d'observation pour l'exploitation statistique, dispersion des données chez un grand nombre d'acteurs...

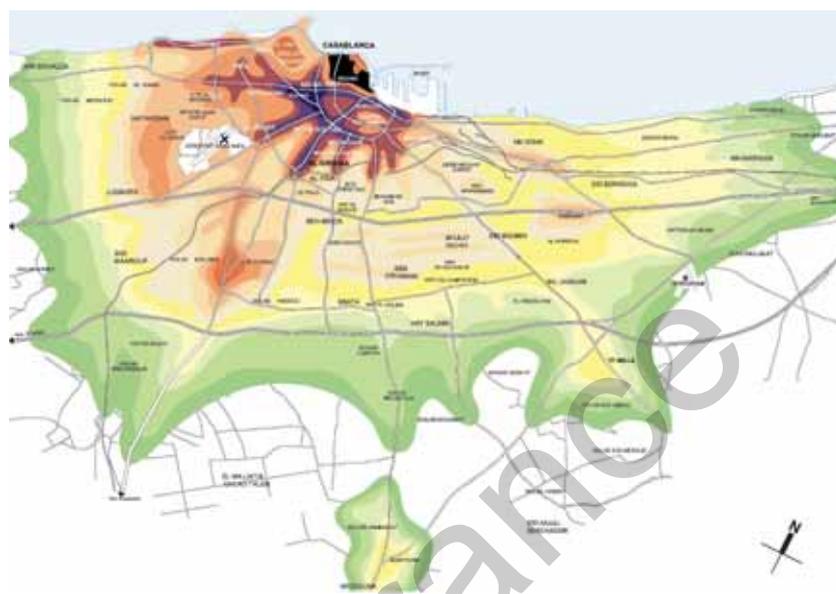
Toutefois, ces ateliers ont répondu aux attentes en clarifiant le panorama et l'état des lieux, et ont même surpris par les liens qu'ils ont implicitement créés entre une communauté de personnes portées par une ambition commune. La réalisation du cahier des charges, accompagnée par l'aurif, a alors permis d'estimer les moyens nécessaires à la mise en place d'un tel outil partagé.

Pour formaliser la démarche, la création d'une cellule chargée du montage de projets pilotes a été entérinée. Elle a identifié assez rapidement, au-delà des missions techniques, la nécessité de désigner un animateur pour assurer la qualité des échanges entre les partenaires et la cellule de projet. Le lancement institutionnel de l'observatoire a été acté lors d'un colloque, sur la base des premiers résultats issus des projets pilotes sur le territoire de Rabat-Salé.

La maturation des observatoires, entre ambitions et ajustements

La coopération franco-marocaine s'est ainsi échelonnée sur plusieurs années. Les travaux menés entre spécialistes français et marocains ont facilité l'expertise et la conduite du projet. Les expériences tests démontrent qu'il était plus pertinent de créer deux observatoires légers et efficaces plutôt qu'un seul, dont l'ampleur des champs de travail et l'ambition auraient pu nuire aux objectifs de résultat. Ainsi en 1998, un observatoire foncier et un observatoire des données urbaines ont vu le jour : petites équipes aux compétences ciblées, avec des partenaires impliqués directement, pour des objectifs et une motivation partagés et la création d'interfaces techniques entre ces structures. Elles ont été créés sur la base de termes de références précis : modalités de fonctionnement, nomination d'un animateur, programme,

Les prix du foncier à Casablanca en 2004



calendrier de travail, maîtrise déléguée éventuelle selon les difficultés d'accès à l'information, note de synthèse pour les décideurs... La phase opérationnelle a ensuite été amorcée : un travail très rigoureux sur les données et les indicateurs reposant sur la collecte et souvent la saisie des informations, le géo-référencement et l'harmonisation : il s'agit du fondement et de l'assise des deux observatoires.

Le bilan de dix ans d'observation : la mise en réseau nationale

Finalement, le territoire d'observation de l'agglomération de Rabat-Salé couvre 3 préfectures et 22 communes. Dans le cadre de la décentralisation, les différentes agglomérations se sont dotées des mêmes observatoires, avec le soutien technique et logistique des agences urbaines.

La question de la fiabilité des séries statistiques est centrale dans les activités des observatoires ; elle prend beaucoup de temps, mais la production de tableaux de bord est régulière. Les résultats sont publiés chaque année et mis en ligne sur le site du ministère chargé de l'Habitat, de l'Urbanisme et de l'Aménagement de l'espace. Néanmoins, le choix des phénomènes observés change souvent, au point de rendre la consolidation des missions d'observation parfois difficile. Les priorités évoluent en fonction des besoins. L'idée d'un lieu de débat est moins vive et le problème du financement demeure récurrent.

En définitive, les observatoires sont des outils d'aide à la décision. Ils facilitent les projections et les diagnostics partagés et restent essentiels pour ajuster, infléchir, voire coordonner les politiques publiques. « Ils donnent de l'épaisseur à l'action publique », considère le ministère.

Prix fonciers (Dh / m²)



■ Médina et zone centrale de rénovation urbaine

0 1 2 3 4 5 km

SOFA - Ministère de l'Aménagement du Territoire - IAU idf - AUC

Les SIG au service de l'urbanisme et de l'aménagement au Maroc

Michel Hénin
IAU île-de-France



Les SIG permettent d'avoir une meilleure connaissance du territoire. Exemple : la densité des alignements d'arbres à Casablanca.

Depuis la fin des années 1990, au Maroc comme en France, les systèmes d'information géographique (SIG) ont pris une place centrale au sein des organismes publics en charge de l'aménagement et du développement des territoires. Bénéficiant d'une expérience confirmée dans le domaine des SIG, l'aurif a accompagné la direction de l'Aménagement du territoire et de l'Urbanisme et plusieurs agences urbaines du Maroc pour la prise en main de ces outils, contribuant ainsi à introduire ou à conforter les « bonnes pratiques » en la matière. À cette occasion, ont été abordées diverses facettes de l'utilisation des SIG dans les domaines de la planification et de l'aménagement des territoires, aux échelles nationale, métropolitaine, régionale et locale.

La genèse d'un partenariat fructueux

Un séminaire SIG Maroc, organisé par l'aurif en partenariat avec l'Inau⁽¹⁾ en 1996, a permis aux responsables et techniciens marocains de s'informer sur les projets locaux en cours ou en préparation, d'échanger leurs expériences et de discuter de la disponibilité et de la fiabilité des données de base.

Une bonne identification des besoins était indispensable pour « calibrer » des projets réalistes et mobilisateurs, et pour que l'acquisition ou la collecte des données, la formation des hommes et la réorganisation des méthodes de travail constituent des étapes incontournables. Les premières missions menées par l'aurif auprès des agences et de la direction de l'Urbanisme

Les systèmes d'information géographique sont aujourd'hui des outils indispensables à la planification. Ils sont utilisés tout au long du processus d'élaboration des documents d'urbanisme, depuis le diagnostic jusqu'à la phase prospective. Ils nécessitent des transferts de données et suscitent des partenariats multiples afin d'avoir une vision partagée du territoire.

nisme dans le cadre de la coopération française ont donc privilégié une approche méthodologique basée sur des actions de sensibilisation, de formation et de réflexion organisationnelle.

La transition entre DAO et SIG

Les deux compétences majeures des agences urbaines au Maroc sont la planification (élaboration des schémas directeurs d'aménagement urbain et des plans d'aménagement) et la gestion urbaine (instruction des autorisations de construire et délivrance des notes de renseignement, l'équivalent des certificats d'urbanisme en France). Pour mener à bien ces tâches, les agences ont d'abord investi dans des logiciels de dessin assisté par ordinateur (DAO). Elles ont, en parallèle, commandé à des géomètres des « restitutions », plans topographiques numériques à grande échelle (du 1/500 au 1/2000), pour les utiliser comme fond cartographique.

Ce contexte, a priori favorable à l'introduction d'outils SIG (familiarisation à l'outil informatique, expérience des logiciels de dessin), avait aussi des conséquences négatives liées au manque de disponibilité des équipes accaparées par les tâches de production, et à leur difficulté à faire cohabiter les approches DAO et SIG. Les restitutions étant inutilisables en l'état avec des outils SIG (polygones mal fermés, orga-

(1) Institut national d'aménagement et d'urbanisme (à Rabat).

nisation inadaptée des couches thématiques), l'Iaurif a proposé un cahier des charges pour adapter les marchés des restitutions aux contraintes topologiques des SIG. L'Institut a également développé avec l'Agence urbaine de Rabat-Salé une application d'automatisation de la production des notes de renseignement, exemple concret de synergie entre DAO et SIG!

L'importance du suivi périodique de l'occupation du sol

Les réflexions et les actions d'aménagement et de développement des territoires exigent une connaissance précise de l'utilisation des sols et de leur évolution. Ces informations sont indispensables pour appréhender de manière spatiale la dynamique d'un territoire. Elles permettent de faire des constats et des bilans chiffrés à une date donnée, des analyses rétrospectives et des prévisions, quantifiées et géoréférencées, afin de fixer des objectifs.

L'Iaurif a plaidé auprès des agences urbaines pour la mise en place d'inventaires périodiques de l'occupation du sol, couvrant l'intégralité de leur territoire et dotés d'une nomenclature suffisamment détaillée (l'Iaurif a proposé différentes nomenclatures dérivées de la nomenclature européenne Corine Land Cover et adaptées au contexte marocain).

Des expériences marocaines de montage et d'exploitation de SIG

En 2002, dans le cadre de la préparation du Satama⁽²⁾, l'Agence urbaine d'Agadir a confié au Centre royal de télédétection spatial (CRTS) la réalisation d'une carte de l'occupation du sol en 20 postes de l'aire métropolitaine d'Agadir (10 830 km²), une première au Maroc sur un territoire aussi vaste présentant des espaces naturels et d'autres fortement urbanisés.

En 2005, à l'occasion de l'élaboration du nouveau Sdau du Grand Casablanca, avec l'appui technique de l'Iaurif, l'Agence urbaine de Casablanca a réalisé un inventaire de l'occupation du sol du Grand Casablanca en 37 postes, qui a donné lieu à de multiples utilisations:

- il a permis d'établir des cartes thématiques variées (bidonvilles, espaces verts et ouverts, principales nuisances et pollutions industrielles, risques naturels et technologiques, typologie de l'habitat, hauteur de bâti, etc.). Ces cartes ont été très précieuses comme outils de connaissance et de compréhension des phénomènes, et comme supports de communication pour partager un diagnostic territorial clairement illustré;
- il a fourni un fonds de cartes riche et précis permettant l'élaboration des scénarios d'aménagement spatial pour la réalisation du plan de développement stratégique et du Sdau;

- il a pu être comparé à des inventaires précédents (9 postes, 1986, 1991 et 1999), ce qui a permis de préciser le rythme, la nature et la localisation de l'urbanisation depuis une vingtaine d'années.

Les SIG catalyseurs des partenariats

Les cartes thématiques du Satama et du Sdau de Casablanca ont été construites à partir de l'inventaire de l'occupation du sol et de données diverses reçues de partenaires: informations socio-économiques (population, logements, emplois, etc.), résultats de mesures (pluviométrie, trafics routiers), données spatiales abstraites issues de la connaissance du terrain (paysage, pratiques agricoles), ou encore données issues de travaux complexes croisant différents types de données (cartes des risques).

La production de ces cartes thématiques a nécessité – ou a suscité – des partenariats multiples, rendus possibles par le rôle fédérateur des agences urbaines et pour lesquels l'Iaurif a joué un rôle d'incitateur et de facilitateur. Ces partenariats ont permis de mobiliser des données variées et des compétences complémentaires. Ils ont aussi favorisé la diffusion des cartes produites, et donc la connaissance croisée du territoire, auprès des élus, des décideurs et du grand public.

Les SIG apparaissent donc comme incontournables pour l'élaboration des documents de planification stratégiques ou réglementaires. Outils efficaces pour la collecte, le traitement et l'analyse des données, ils permettent la réalisation de nombreuses cartes qui décrivent les territoires ou déclinent les propositions d'actions. Ces cartes, représentations synthétiques des problématiques territoriales, constituent de formidables outils de communication qui contribuent à une vision partagée des territoires et facilitent les prises de décision.

(2) Schéma d'aménagement territorial de l'aire métropolitaine d'Agadir (2003), élaboré par l'Agence urbaine d'Agadir, en partenariat avec l'Iaurif.



Pour permettre de livrer la note de renseignement sur les droits et conditions de construire, le croisement du plan d'aménagement, du plan cadastral et de la vue aérienne est utilisé pour affiner la localisation.

Le système d'information géographique, un outil de planification et d'évaluation

Sophie Foulard
IAU île-de-France

Les SIG permettent d'appréhender les enjeux du territoire par thématiques et de faciliter le choix des orientations d'aménagement.

Ils sont à la fois des outils de connaissance, d'aide à la décision, de prospective, de suivi-évaluation et de communication du projet.

Outil de connaissance

Le SIG permet d'enregistrer, d'analyser et de restituer cartographiquement des informations spatiales. Il doit, pour fonctionner, être alimenté en données fondamentales : données cartographiques en deux ou trois dimensions, économiques, socio-démographiques, comportementales, temporelles, etc. Il offre alors la possibilité de développer une approche géographique de l'existant sur la base de données d'occupation du sol, indispensables pour appréhender spatialement la dynamique d'un territoire.

Outil d'aide à la décision

Il permet de créer de nouvelles données par croisement entre approches thématiques quantitatives et approche territoriale.

Les recensements ou les enquêtes démographiques fournissent régulièrement des informations sur la population, l'emploi et le logement. En revanche, l'utilisation du sol est généralement mal connue et peu inventoriée. Par exemple, le nombre d'emplois disparus ou apparus au cours d'une période est souvent chiffré, mais il est rarement possible de localiser et de quantifier les surfaces qui ont changé d'affectation ni de déterminer par quoi elles

ont été remplacées. La problématique est identique pour les logements, les équipements, les infrastructures, etc. Ainsi, l'approche SIG permet de visualiser les enjeux des territoires par thématiques ou par thématiques croisées.

Outil de la prospective

Le SIG permet de faciliter le débat contradictoire par la production de cartes qui illustrent spatialement les enjeux et les objectifs de la planification. Cette approche permet de quantifier et de localiser la répartition des différentes fonctions sur les territoires, selon le scénario proposé.

Un suivi de l'occupation du sol, avec inventaires périodiques, permet à la fois d'analyser les transformations du territoire mais également de définir des pronostics localisés d'évolution. L'utilisation des outils analytiques du SIG rend possible le phasage d'un projet à différents termes. Le SIG contribue à tester, en fonction des projections de population et d'emplois à long terme, les superficies de territoire consacrées aux logements, aux activités, aux équipements bâtis ou ouverts et aux infrastructures.

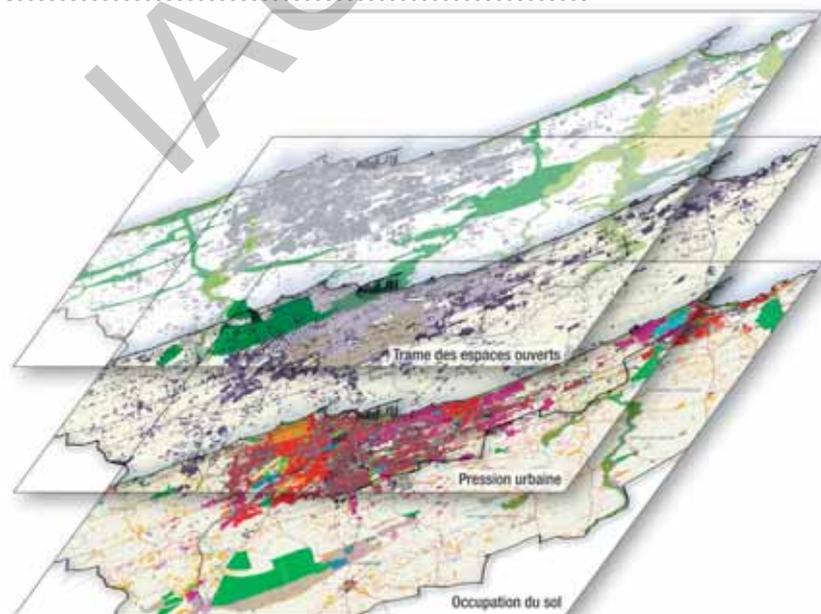
Outil de suivi et d'évaluation de la mise en œuvre

La mise à jour régulière des données géographiques et thématiques du SIG permet d'évaluer les choix effectués par le passé. On peut ainsi mesurer régulièrement l'évolution de l'urbanisation du territoire et faire des analyses rétrospectives quantifiées et géoréférencées. Sur la base de ces informations, il est alors possible d'évaluer le niveau et la dynamique de réalisation des objectifs. On peut dès lors ajuster et réévaluer les moyens de mise en œuvre de la stratégie de planification et les adapter si nécessaire.

Outil de communication

Le SIG est de plus en plus utilisé à travers des applications Internet partagées dont les avantages sont nombreux, notamment des données à jour et des informations mutualisées. Cela permet de partager de manière plus efficace et interactive les données et les résultats d'analyse avec les partenaires.

Approche territoriale par thématiques croisées



Tableaux de bord et gestion des documents d'urbanisme

Laurie Cransac
Nicolas Laruelle
IAU île-de-France



Intégrer la connaissance du terrain dans les tableaux de bord. Ici, le cadastre d'Agadir.

Au cours de la dernière décennie, les agences urbaines des grandes aires métropolitaines du Maroc ont accompli un mouvement majeur vers la constitution, l'enrichissement et l'utilisation d'importantes banques de données urbaines informatisées, dans un contexte rendu favorable par la conjonction de plusieurs facteurs. Tout d'abord, les principales agences urbaines, qui avaient accumulé depuis leur création, entre 1984 et 1995, une large connaissance quantitative et qualitative de leur territoire, arrivaient à maturité. Il s'agissait, dès lors, de valoriser leurs connaissances par un effort de structuration, de consolidation et de diffusion des données.

Les diagnostics territoriaux : une occasion de consolider et de partager la connaissance

La réalisation d'importants diagnostics territoriaux des aires métropolitaines, comme celui du Schéma d'aménagement territorial de l'aire urbaine d'Agadir (Satama), avaient montré l'intérêt, mais aussi parfois la difficulté, de mobiliser certaines données, tant pour l'analyse d'un territoire que pour le suivi des documents d'urbanisme et d'aménagement. Le développement des premiers outils informatiques de gestion administrative avait, par ailleurs, sensibilisé les services informatiques des agences urbaines aux aspects concrets de la constitution, mais aussi de la gestion de bases de données. Enfin, l'équipement et la formation informatiques des cadres des agences, l'acquisition de logiciels

de dessin et de cartographie pour les services d'études, et plus récemment la mise en place d'intranets, avaient préparé l'ensemble des personnels des agences urbaines à l'utilisation quotidienne d'outils informatiques.

La multiplication des agences urbaines dans les agglomérations marocaines a contribué à une meilleure maîtrise du territoire. Conjugée au développement des outils informatiques, elle a permis la constitution de banques de données urbaines variées. Il est aujourd'hui nécessaire d'ordonner et de diffuser cette connaissance, en s'adaptant à un environnement en forte mutation, afin d'exploiter d'une façon optimale la richesse de ces informations.

L'aurif a largement accompagné cette mutation, notamment dans le cadre de la coopération franco-marocaine, en étant particulièrement à l'écoute de la volonté des agences urbaines de développer des banques de données à la fois utiles, cohérentes et évolutives.

L'objectif était d'offrir aux cadres et techniciens des gains de temps et d'énergie tout autant qu'une amélioration de la qualité de leurs prestations. Il importait aussi d'assurer la cohérence interne entre les différents modules des banques de données, ainsi qu'entre la banque de données et les outils et pratiques actuels et futurs des agences urbaines. Il était également indispensable d'envisager un phasage (module par module), une réversibilité du développement et une adaptabilité aux futurs développements des agences (exploitation des banques de données urbaines au travers des systèmes d'information géographique).

Un exemple : la banque de données urbaines à Agadir

L'organisation générale de la future banque de données urbaines, définie suite à des échanges entre l'Agence urbaine et l'aurif, devait être constituée de trois grands ensembles :

- le tableau de bord des documents d'urbanisme, élaboré à l'échelle géographique des

centres (échelle infra-communale). Ayant pour élément de base la procédure d'urbanisme, il est composé de trois modules spécifiques : suivi administratif, état initial et projeté, suivi de la mise en œuvre ;

- la note de présentation communale constituant le module central du projet élaboré à l'échelle géographique de la commune ;
- un ensemble de modules thématiques conçus, selon les cas, à l'échelle géographique des communes, des centres ou des lotissements, permettant de développer certains thèmes spécifiques comme l'habitat, le foncier ou les équipements.

Tous les modules de la banque de données urbaines devaient être reliés. Il aurait été tentant de chercher à identifier précisément, dès le début du projet, les liens pertinents à établir entre les modules. Il s'est avéré préférable d'envisager un développement progressif et réversible de la banque de données urbaines (possibilité de faire machine arrière dans le développement d'un module qui ne répondrait pas tout à fait aux attentes ou aux pratiques de l'agence).

Un tel développement devrait se faire module par module, en précisant pour chacun de ceux qui sont en cours de développement, les liens intéressants avec les modules existants. Le choix a été fait de privilégier la réalisation rapide des modules les plus utiles, les plus faciles et les plus illustratifs des principes méthodologiques élaborés lors de la mission. L'objectif était de mobiliser plus fortement et durablement l'ensemble des personnes concernées.

Des enseignements mutuels

Le cœur de la mission auprès de l'Agence urbaine d'Agadir (AUA) a été de définir, puis de tester collectivement sur les deux principaux modules (note de présentation communale et tableau de bord des documents d'urbanisme) le triple travail préalable nécessaire pour tout nouveau module :

- définir les objectifs, c'est-à-dire préciser les utilisateurs directs et finaux, identifier les partenaires internes et externes, et surtout justifier de l'utilité pratique (économie de moyens, amélioration des prestations) et de l'intérêt stratégique (image de l'agence vis-à-vis de ses partenaires et du public) du module ;
- clarifier les échelles de travail : commune, centre (centre doté d'un document d'urbanisme ou susceptible de l'être), agrégat de communes ou agrégat de centres (par territoire, par type...);
- caractériser toutes les variables envisagées, c'est-à-dire les définir, les nommer, en évaluer l'intérêt intrinsèque (la variable suffit-elle à donner une information pertinente?) ou relatif (avec quelle autre variable doit-elle être croisée pour donner une information pertinente?), en préciser les conditions techniques et financières d'obtention initiale et de mise à jour ultérieure, et identifier les personnes-clés dans le dispositif (par exemple le directeur d'un service extérieur producteur d'une donnée particulièrement utile ou l'interlocuteur unique pour la récupération des données produites par un autre service de l'AUA).

Mené avec l'AUA, ce travail de caractérisation des variables envisagées a été riche d'enseignements pour l'Iaurif, à un moment où l'afflux de nouvelles données statistiques en Île-de-France rendait particulièrement nécessaire un travail de qualification et de hiérarchisation des variables utilisées dans les différents outils.



Les tableaux de bord permettent d'assurer un meilleur suivi des permis de construire.



Ressources



Biographies



Louis-Hubert Lyautey
(1854-1934).

© Roger-Viollet

Louis-Hubert LYAUTEY (1854-1934) est nommé résident général au Maroc en 1912. Souvent insaisissable, l'homme a plusieurs facettes : soldat, pacificateur, colonial, administrateur, protecteur des arts, bâtisseur... C'est à ce dernier titre qu'il laissera une trace profonde dans la société et l'urbanisme marocain. Lyautey applique une doctrine urbaine tout à fait novatrice à l'époque : il impose une séparation très nette entre la ville nouvelle européenne et la cité traditionnelle. Il veut moderniser la ville, tout en respectant les traditions existantes des habitants des médinas.

Lyautey fait appel à l'expérience de l'urbaniste Henri Prost, qui conçoit le plan d'urbanisme de Casablanca en 1915, puis ceux des autres grandes agglomération du pays : Rabat, Marrakech, Fès et Meknès. À Casablanca, une partie des murs de l'ancienne médina est détruite pour assurer le bon fonctionnement du port. On installe les activités de l'ancienne ville dans la partie européenne, qui va d'abord rechercher la proximité du port et du centre des affaires. L'administration française va favoriser une organisation urbaine qui va se structurer en *zoning* avec deux centres névralgiques, la création du port et celle de la gare ferroviaire. De nouveaux quartiers apparaissent, comme Aïn Chock, ou les Habous, un exemple d'adaptation moderne des fonctions traditionnelles d'une médina.

De Rabat, Lyautey fait une ville verdoyante. Plusieurs parcs s'insèrent dans le tissu urbain de la ville moderne : le jardin d'Essais, le parc du Triangle de vue, ou encore le parc du Belvédère. De 1914 à 1947, la croissance de Rabat sera régie par le premier plan d'aménagement réalisé par Prost.

Lyautey quitte le Maroc en 1925.

Henri PROST (1874-1959) est appelé par Lyautey pour établir les plans directeurs d'aménagement et d'extension des quatre villes impériales du Maroc, Fès, Meknès, Marrakech, Rabat, et de Casablanca. Il est nommé directeur du service spécial d'Architecture et des Plans des villes en février 1914. Le paysage est la donnée principale du plan de ville. Les villes nouvelles sont construites à l'écart des villes traditionnelles, les quartiers sont séparés (habitat, administration, économie...), des espaces verts sont créés. À Casablanca, Prost crée le premier boulevard périphérique et aménage les quartiers modernes autour d'un point central, la future place Mohammed V.

Henri Prost quitte le Maroc en 1923.

Michel ÉCOCHARD (1905-1985). Au lendemain de la seconde Guerre mondiale, il dirige le service d'urbanisme du Protectorat au Maroc. C'est à lui qu'est confié le soin de concevoir un plan d'aménagement du Grand Casablanca. Il s'inspire des principes de la Charte d'Athènes et propose, en 1951, dans le rapport préliminaire sur l'aménagement et l'extension de Casablanca, un plan d'extension linéaire le long de la côte qui reliera les deux pôles portuaires de Casablanca et de Mohammedia, bordé par la création de l'autoroute Casablanca-Rabat. Il réalise la percée de l'avenue des F.A.R., relançant le projet de quartier d'affaires proche du port, où se construisent « en peigne » de nouveaux bâtiments comme l'hôtel Marhaba d'Émile Duhon en 1956, longtemps repère dans le paysage de la ville.

De 1946 à 1952, il mène la bataille contre les bidonvilles et pour le logement social face aux intérêts du grand capital. Ses plans de *zoning* sont approuvés en 1952.

Il est démis de ses fonctions en décembre 1952 par le général Guillaume. Il a exercé une grande influence sur la nouvelle génération d'architectes qui sont entrés en scène à l'Indépendance et a décrit son expérience dans un livre *Casablanca, le roman d'une ville*.

Les règlements de 1952 seront appliqués jusqu'en 1984, année de publication du nouveau schéma directeur élaboré par le cabinet de Michel Pinseau.



Henri Prost
(1874-1959).

Académie d'architecture/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du 20^e siècle



Michel Écochard
(1905-1985).

SIAF/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du 20^e siècle

Bibliographie

L'ÉVOLUTION URBAINE AU MAROC : D'UN SIÈCLE À L'AUTRE

CATIN Maurice ; CUENCA Christine ; KAMAL Abdelhak
**L'évolution de la structure et de la primatie
urbaine au Maroc**

Région et développement, n° 27, juil. 2008, pp. 215-224.

Le système urbain marocain a beaucoup évolué depuis une cinquantaine d'années. La première partie de cet article propose une analyse descriptive des trajectoires d'évolution de la population urbaine sur la période 1950-2000. La seconde partie montre comment les grandes tendances qui caractérisent l'urbanisation marocaine dépendent largement du niveau de développement économique, de l'évolution des processus productifs et de la localisation des activités qui l'accompagnent.

CA RB285 (2008:27)

COHEN Jean-Louis ; ELEG Monique
**Casablanca. Mythes et figures d'une aventure
urbaine**

Paris, Hazan, 2004.

Dans cet ouvrage abondamment illustré, les auteurs retracent l'évolution de Casablanca de 1900 à 1960, période qui a vu la renaissance d'un port et sa métamorphose en métropole. Pour produire ce volumineux ouvrage, les auteurs se sont fondés sur une enquête de terrain, des entretiens, des recherches dans les archives, une enquête bibliographique, l'étude des plans des bâtiments, l'examen des plans et des documents d'urbanisme, et l'analyse du contenu de discours étudiant notamment des bâtiments significatifs.

IA 45692 ; CA C12516

DANSEREAU Francine (dir.) ; NAVEZ-BOUCHANINE
Françoise (dir.)
**Gestion du développement urbain et stratégies
résidentielles des habitants**

Paris, L'Harmattan, 2002.

Cette publication rassemble les contributions exposées lors d'un colloque tenu à Montréal en 1997 sur la notion de stratégie résidentielle. Cette notion a fait son apparition à la fin des années 1970 dans les travaux sur les quartiers populaires des villes du tiers-monde. Qu'en est-il vingt ans plus tard ? Quel impact réel les stratégies résidentielles ont-elles eu sur la production et la gestion des tissus urbains ? Le bilan de ces recherches est exposé dans cet ouvrage collectif à travers quatorze articles : la ville fragmentée et le cas marocain ; la réhabilitation des médinas marocaines ; la stabilité résidentielle au Maroc ; l'image de la ville nouvelle en Egypte ; l'accès à la propriété à Alger ; la politique urbaine algérienne ; les services urbains et l'exemple d'Oran ; la planification et la gestion

participative de l'habitat des pauvres en Bolivie ; le mythe de la participation et Nueve de Julio (Argentine) ; l'autogestion communautaire à Mexico ; les stratégies communautaires à Port-au-Prince ; les évolutions et les enjeux des stratégies résidentielles en Guyane française ; les politiques urbaines à Bamako ; les politiques officielles de logement au Sahel.

CA C11600 ; CDU 56624

SIGNOLES Pierre (dir.) ; EL KADI Galila (dir.) ; SIDI
BOUMEDINE Rachid (dir.) ; ARRIF Abdelmajid (collab.)
**L'urbain dans le monde arabe. Politiques,
instruments et acteurs**

Paris, CNRS, 1999.

Les politiques d'habitat et d'aménagement urbain connaissent depuis une dizaine d'années des transformations sensibles dont les causes et les effets sont déjà repérables en termes d'organisation, de structuration et de fonctionnement des agglomérations urbaines des pays arabes. Ni inventaire ni analyse systématique de toutes les transformations qui affectent le champ de l'urbain, cet ouvrage propose une série d'éclairages et d'interprétations qui renouvellent l'approche de la question urbaine et des enjeux que représentent les villes et l'urbanisation dans les territoires, les économies et les sociétés, semblables par certains aspects, profondément différents par d'autres.

IA 40583 ; CA C10523 ; MA-ENA

TROIN Jean-François (dir.)
BISSON Jean ; BISSON Vincent ; BRÛLÉ Jean-Claude ;
ESCALLIER Robert ; FONTAINE Jacques ; SIGNOLES Pierre
**Le Grand Maghreb (Algérie, Libye, Maroc,
Mauritanie, Tunisie).**

Mondialisation et construction des territoires

Paris, Armand Colin, 2006.

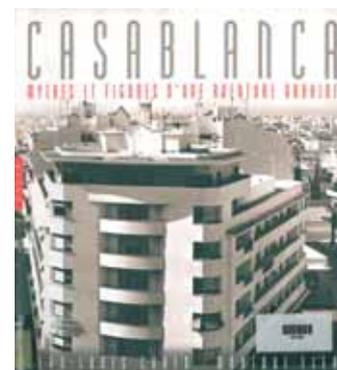
Le chapitre 1 présente le Grand Maghreb d'un point de vue général et thématique, et appréhende en priorité le milieu naturel et l'environnement. Le chapitre 2 analyse les populations et les changements sociétaux en cours. Le chapitre 3 montre que, tout au long des récentes décennies, des mutations considérables ont affecté les villes, – leur aménagement et les politiques urbaines –, mais aussi les campagnes. Le chapitre 5 présente des portraits individualisés des différents États-nations composant le Grand Maghreb. Les chapitres suivants proposent une analyse de la structuration des territoires : l'Algérie, la Tunisie, le Maroc, la Libye et la Mauritanie. Enfin, est abordée l'échelle régionale qui permet d'analyser les processus selon lesquels s'édifient localement les territoires, à la fois autour des métropoles – par affirmation de la littoralisation par intégration aux espaces nationaux –, ou dans des situations atypiques.

CA C13123

Les références bibliographiques sont issues de la base de données Urbamet. La cote permet de localiser le ou les centres de documentation où consulter l'ouvrage.

IA (IAU idF) ; CDU (Centre de documentation sur l'Urbanisme/Meeddat) ; CA (Isted) ; MA (Réseau Maroc)

Une bibliographie exhaustive est disponible sur le site Internet de l'IAU ile-de-France.



Bibliographie

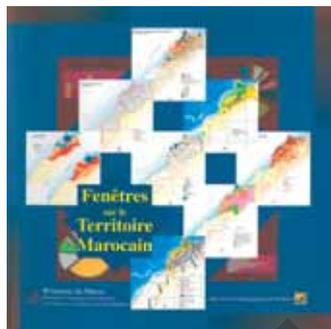
BOUMAZA Nadir (dir.)

Villes réelles, villes projetées. Villes maghrébines en fabrication

Paris, Maisonneuve & Larose, 2006.

Les contributions de 39 auteurs spécialistes des villes maghrébines et de l'urbanisme sont présentées dans cet ouvrage. Ils abordent la thématique de la fabrication urbaine, aussi bien du point de vue de la connaissance des processus de fabrication spontanée ou planifiée, que du point de vue de la construction de nouvelles méthodes d'action en urbanisme. Ils livrent un ensemble de réflexions fondamentales à partir des principaux paradigmes urbains, comme ceux de l'évolution de longue durée, des modèles de croissance, de la forme urbaine, des cultures, ou de la ville nouvelle. Les nombreux cas urbains présentés couvrent l'ensemble de la région et les principales métropoles urbaines. Ils représentent un état des villes au XXI^e siècle.

IA 47800 ; CDU 60556 ; CA C12916



SOUAFI Mohamed (préface)

Maroc. Ministère de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme, de l'Habitat et de l'Environnement

Fenêtres sur le territoire marocain

Rabat, direction de l'Aménagement du territoire, 2002.

Cette étude contribue à localiser les atouts et les faiblesses de l'organisation du territoire marocain et à soulever certaines interrogations. Elle peut aider à une meilleure prise de décision ou à initier des réflexions qui permettront d'améliorer l'approche et la conception de cette organisation du territoire.

IA 48731 ; MA-DU MUAUAT1036

TROIN Jean-François (dir.)

Maroc. Régions, pays, territoires

Paris, Maisonneuve & Larose-Rabat, Tarik, 2002.

Basé sur des statistiques récentes, complété par de nombreuses cartes illustrant les thèmes présentés, cet ouvrage se propose de montrer comment le Maroc fonctionne à travers ses espaces, ses hommes, son économie, ses aménagements. L'auteur propose une approche du pays à travers ses régions historiques, officielles et économiques : le corridor urbain du littoral moyen atlantique, les espaces satellites de Casablanca (Chaouia et Doukkala), l'arrière-pays de Rabat, Gharb et pays du Loukkos, la région de Fès et celle de Meknès, le plateau des Phosphates et Tadla, la région sud-atlantique des Abda, les pays pré-rifains, le Moyen Atlas, l'espace régional de Marrakech, la région de transition sud-atlantique de Chiadma et Haha, la péninsule de Tanger, le Rif oriental, le Souss-Massa, le Rif central et occidental, le Haut Atlas, le seuil oriental, les espaces steppiques de l'Est,



le revers de l'Atlas et les portes du désert, les provinces sahariennes.

CA C12166

Royaume du Maroc

La charte nationale de l'aménagement du territoire

Rabat, Okad, 2001.

Dans une première partie, cet ouvrage présente les forces et faiblesses du territoire marocain et expose les défis du développement et de l'aménagement du territoire (développement rural, marché de l'emploi, croissance urbaine, ressources hydriques, lutte contre la dégradation des milieux naturels, insertion dans la mondialisation). La deuxième partie expose les principes de base, les grands axes et les orientations spatiales de l'aménagement du territoire. La troisième partie décrit le cadre juridique, les structures et organismes impliqués dans l'aménagement du territoire, les instruments de l'aménagement du territoire et du développement durable, les modes d'action et les outils de mise en œuvre.

CDU 62345

LE MAROC EN PERSPECTIVE : REGARDS CROISÉS

Maroc. Programme Villes sans bidonvilles. Rapport final. Analyse d'impact social et sur la pauvreté

Maroc, Banque mondiale, 2006

Compte-rendu d'une étude portant sur l'efficacité d'un programme destiné à la résorption des bidonvilles au Maroc, sur l'adéquation entre la formulation du programme et ses modalités d'une part, et les besoins et demandes des ménages bénéficiaires d'autre part, sur le caractère réaliste de la participation financière attendue des habitants des bidonvilles, et sur le caractère approprié des mécanismes d'accompagnement social et de participation de la population. Une première partie présente le contexte politique et les orientations générales de la réforme du secteur de l'habitat, les caractéristiques du programme Villes sans bidonvilles, son état d'exécution à la mi-2005, et les réformes du financement de l'habitat. La seconde partie expose et commente les résultats de l'analyse d'impact social et d'impact sur la pauvreté du programme et de ses instruments financiers, en se fondant notamment sur une enquête menée dans six bidonvilles situés à Agadir, Casablanca et Larache. Sont discutés les avantages probables et les impacts négatifs du programme. Sont enfin formulées des recommandations pour l'amélioration du programme.

CA C12810

Bibliographie

HAUW David

Les opérations de relogement en habitat collectif à Casablanca. De la vision des aménageurs aux pratiques des habitants

Tours, mémoire de doctorat de Géographie, université François Rabelais de Tours, 2004.

Après avoir retracé l'histoire de Casablanca à travers les actions en faveur de l'habitat des classes les plus démunies et à travers le développement toujours plus rapide des quartiers insalubres dans la ville, ce mémoire développe les procédures des projets de relogement actuels, tout en s'interrogeant sur leur caractère social. Enfin, les pratiques des habitants sont examinées dans un environnement nouveau : les complexes résidentiels.

IA 45997

LAPEZE Jean (dir.)

ALTUZARRA Amaia ; BENSACHEL Lilliane ; COURLET Claude
Union européenne. Commission des Communautés européennes

Apport de l'approche territoriale à l'économie du développement

Paris, L'Harmattan, coll. « La librairie des humanités », 2007.

Présentées à Rabat dans le cadre de la finalisation du programme Tempus Omar et servant à la mise en œuvre du master spécialisé Économie des territoires auprès de l'université Mohammed V, les contributions de cet ouvrage traitent de divers aspects de ce type de développement : théories du développement économique des territoires, ressources de ce développement, interactions entre ressources données et ressources construites, relations réciproques entre culture industrielle et autres composantes de la société, impact de la structure sociale sur les résultats économiques. Sont également abordés des thèmes comme l'innovation, les territoires intelligents, le développement endogène, les systèmes productifs locaux et la compétitivité (exemple du textile-habillement à Casablanca), la relation entre production de biens collectifs et innovation institutionnelle, la participation dans les projets de développement, le tourisme et les ressources territorialisées, la décentralisation, son dispositif financier.

CDU 61448

Dynamiques territoriales :

des potentialités au développement durable

Actes du colloque organisé par l'université Paul Verlaine de Metz, Cegum, Fès

Metz, Mosella, tome XXX, n° 1-4, 2005.

Au cours de ce colloque, quatre thèmes ont été prospectés.

1• Problématique du développement durable. Réflexion géopolitique sur le développement

touristique durable dans les pays du Sud. Le cas de la mise en valeur des héritages naturels et construits dans la région de Fès (Maroc). Apport de l'analyse environnementale et socio-économique à la mise en œuvre d'une stratégie du développement durable pour une région forestière dans la région de Sidi Bettache, province de Benslimane. Aménagement durable des territoires et réforme administrative en France.

2• Potentialités, ressources, vulnérabilité.

Évolution des formations forestières et pré-forestières dans le Moyen Atlas central au cours des quarante dernières années (1962-2002). Le cas du causse de Sefrou et du Jbel Aoua sud. Évolution récente de l'occupation des sols et de la végétation dans le bassin Zraa-Tazouta (Moyen Atlas central). Impact socio-spatial du phénomène de désertification dans le Souss. Rôle ambivalent de la culture du cannabis dans la dégradation des forêts du Rif centro-occidental. Le phénomène du pompage au Dadès : évolution et impacts territoriaux. Techniques et modes d'approvisionnement en eau domestique dans la commune de Khmiss Nagga (province de Safi). Processus d'urbanisation et accroissement des risques à Beni Mellal (Tadla-Azilal, Maroc) : apports des SIG et de la télédétection.

3• Structures territoriales et stratégies de développement durable.

La gestion participative de l'irrigation comme stratégie de développement durable dans les compagnes marocaines : le cas du projet moyen Sebou et Inaouen. Politique étatique du logement et développement urbain de Marrakech. Le tissu associatif de Sefrou (Maroc) : acteur territorial, potentialités et limites.

4• Patrimoine et tourisme durable.

Patrimoine, territoires et développement dans le Sud-Est marocain. Gestion des ressources et vulnérabilités territoriales : l'exemple des territoires touristiques de montagne. Les maisons d'hôtes à Fès : évolution et étude d'impact en médina.

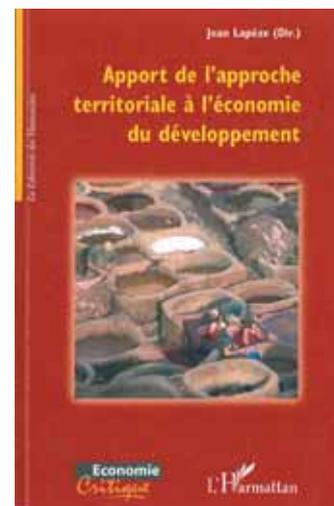
CHANSON-JABEUR Chantal (dir.)

Réseaux de transport et services urbains au Maghreb : une analyse comparative des rapports entre logiques techniques, systèmes politiques locaux et dynamiques urbaine : les cas de la wilaya de Casablanca et du Grand Tunis

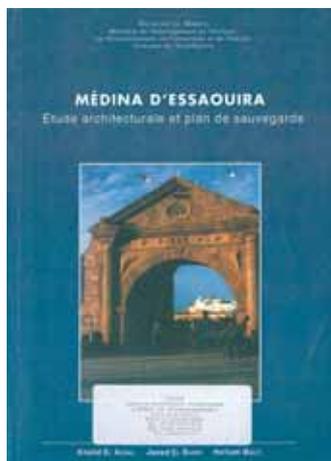
Paris, PRUD, GEMDEV-ISTED, 2004.

L'étude a pour objectif d'identifier et de comprendre les défaillances du transport collectif institutionnel, de repérer et d'analyser les modes alternatifs ou de substitution initiés ou pratiqués par les citoyens de ces villes. Les cas de Casablanca, de Tunis, et, dans une moindre mesure, d'Alger, sont ici analysés.

CA C12259



Bibliographie



MIRAS Claude de ; LE TELLIER Julien ;
SALOU Abdelmalik (collab.)
Gouvernance urbaine et accès à l'eau potable au Maroc : partenariat public-privé à Casablanca et Tanger-Tétouan

Paris, L'Harmattan, 2005.

Ayant souligné que l'accès à l'eau potable urbaine est une problématique internationale, les auteurs brossent le tableau de la situation des ressources (eaux de surface, eaux souterraines, bilan hydrique) et de la disponibilité de l'eau au Maroc (relations entre alimentation en eau et urbanisation, évolution institutionnelle et cadre juridique de la gestion de l'eau), puis proposent une présentation détaillée de la distribution d'eau potable en délégation de service public à Casablanca, puis à Tanger et Tétouan, en s'intéressant notamment, dans ce dernier cas, à l'accès à l'eau potable des populations défavorisées.

CA C12535

MOULINE saïd (dir.)

Maroc. Ministère de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme, de l'Habitat et de l'Environnement. Direction de l'architecture

World Heritage in Morocco - Patrimonio mundial en Marruecos - Patrimoine mondial au Maroc

Rabat, direction de l'Architecture, 2007.

Ce document présente le patrimoine architectural et urbain du Maroc : la médina de Fez, la médina de Marrakech, Qsar Aït Ben Haddou, la médina de Meknès, la médina de Tétouan, le site archéologique de Volubilis, la médina d'Essaouira, la place Jama' Al Fna, la cité portugaise de Mazagan.

CA C13226

Maroc. Ministère de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme, de l'Habitat et de l'Environnement. Direction de l'architecture

Place Jama' Al Fna. Patrimoine oral et immatériel de l'humanité

Rabat, direction de l'Architecture, 2001.

La place Jama' Al Fna est un chef d'œuvre du patrimoine oral et immatériel de l'humanité classé par l'Unesco. Elle abrite une multitude d'activités et d'attractions. Elle suscite des mythes et des secrets, provoque la fascination ou la séduction, le rejet ou l'effroi. Elle inspire de nombreux conteurs, poètes, voyageurs, écrivains, photographes, etc. Cet ouvrage cherche à recueillir un maximum de ces écrits.

CA C13203

NAVEZ-BOUCHANINE Françoise

La médina au Maroc : élites et habitants. Des projets pour l'espace dans des temps différents

Annales de la recherche urbaine, n° 72, sept. 1996, pp. 15-22.

L'antinomie entre élites et habitants est à l'origine de la disproportion entre les discours et les actes de sauvegarde du patrimoine de la médina de Fès au Maroc. Les premières vouent un culte nostalgique aux édifices les plus prestigieux en méconnaissant les usages des habitants, qui leur sont étrangers. Ces derniers trouvent avant tout dans la médina un habitat accessible à soi et à tous. Les menaces d'abandon matériel et de récupération touristique qui pèsent sur le quartier poussent les habitants à faire valoir leur mode de vie comme élément incontournable du patrimoine urbain.

CDU ; IA P.70

BELKZIZ Souad ; HICHAM Abdel-Karim

Maroc. Ministère de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme, de l'Habitat et de l'Environnement. Direction de l'architecture

Médina de Marrakech : étude architecturale et plan de sauvegarde

Rabat, direction de l'Architecture, 2001.

Présentant une analyse et un diagnostic de la médina, l'étude – fondée sur plusieurs autres publications traitant des quartiers, des activités économiques, de l'architecture – propose un plan de sauvegarde de ce patrimoine qui a été marqué par de profonds changements et bouleversements au cours du xx^e siècle.

MA-DU MDUA691

EL ASSAL Khalid ; EL BASRI Jawad ; MALI Hicham

Médina d'Essaouira : études architecturales et plan de sauvegarde

Rabat, direction de l'Architecture, 1999.

Le Maroc a toujours accordé une attention particulière à son patrimoine architectural, urbain et environnemental, en assurant la pérennité de son héritage culturel et civilisationnel. Cet ouvrage présente le projet de sauvegarde de la médina d'Essaouira.

CA C13204

Crédits photographiques p. 171

S. Castano/IAU idF

B. Etteinger

Salima Naji

M.-A. Portier/IAU idF

V. Saïd/IAU idF

P. Zelger/IAU idF

G. Zunino/IAU idF

Le site internet

de l'IAU île-de-France

www.iau-idf.fr

IAU
INSTITUT
D'AMÉNAGEMENT
ET D'URBANISME

Médiathèque | ORS (Santé) | IRD5 (Sport) | Partenaires

Rechercher OK

L'INSTITUT | L'ÎLE-DE-FRANCE | DÉBATS & ENJEUX | NOS ÉTUDES | NOS PUBLICATIONS | CARTES | INTERNATIONAL

ÎLE-DE-FRANCE

À la une

PRO'MOBILITÉ

LE PORTAL D'INFORMATION SUR LES PLANS DE DÉPLACEMENTS D'ENTREPRISE EN ÎLE-DE-FRANCE

Pour aider les entreprises dans la mise en place de leur plan de déplacements (PDE), la Région Île-de-France et ses partenaires (dont IAU ÎdF) ouvrent un portail internet dédié : www.promobilite.fr. Outil de mobilité durable, un PDE est une réponse concrète pour les entreprises qui cherchent à améliorer l'accès au lieu de travail de leurs salariés. Ce nouveau site internet, véritable centre de ressources, propose de nombreuses informations et actualités sur le sujet.

[Communiqué de presse](#)

Échange d'expériences entre l'IdF et Hambourg

Après Paris-Londres en 2008 et Paris-Rhin-Ruhr en 2009, IAU ÎdF propose un atelier d'échange d'expériences entre l'Île-de-France et Hambourg du 26 au 29 mai 2010. Visites et débats porteront sur les stratégies et les démarches de projet dans les deux métropoles et pourront inspirer la réflexion actuelle sur l'appel à initiatives lancé par Paris Métropole.

Quels transports pour l'Île-de-France ?

En 1998, l'IAU ÎdF publiait une étude comparative des systèmes de transport de quatre métropoles : Paris, Londres, New York et Tokyo. Cette étude, qui fait encore référence et nous est souvent demandée, fait l'objet d'une [réédition téléchargeable](#).

Aujourd'hui, les grands projets d'aménagement de l'Île-de-France placent le développement des transports au cœur des priorités : la Région avec le projet « Arc Express », métro automatique de rocade en proche couronne ; l'État avec le « Grand huit », métro également automatique reliant des zones de

Ressources

L'Île-de-France en chiffres

Portrait de la région par les chiffres : démographie, logement, emploi, transport, environnement, occupation du sol...

Cartographie interactive

Une centaine de cartes interactives sur l'Île-de-France, des milliers de données communales... Découvrez la région avec un outil performant.

Tables rondes, débats

Débats, ateliers, séminaires, organisés par l'IAU Île-De-France : synthèses, fiches lectures, diaporamas...

Études & publications

Nos rapports d'études classés en thématiques ainsi que nos publications : Cahiers, Note rapide, Carnets pratiques, Atlas...

Multimédia

Nos interviews sur des sujets d'actualité, interventions dans des colloques, reportages...

Médiathèque

Références des documents consultables à la médiathèque et accès à un fonds numérique de 50 000 images.

La Newsletter

Votre adresse électronique :

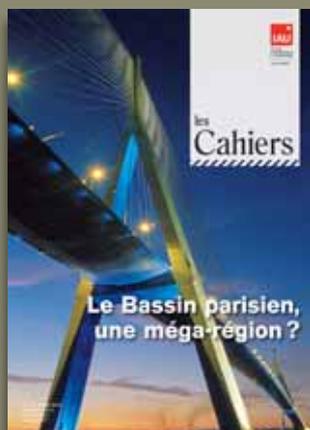
Vous avez déjà souscrit à la Newsletter. [Modifier votre abonnement](#)

Publication mensuelle gratuite sur l'actualité de nos travaux.

La newsletter: inscrivez-vous, restez informés et devenez privilégiés.

Derniers Cahiers parus

//////////////////// n° 153



Le Bassin parisien, une méga-région ?

février 2010
France : 18 €
Étranger : 20 €

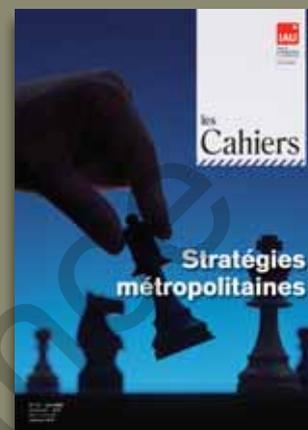
//////////////////// n° 152



Composer avec l'environnement

octobre 2009
France : 18 €
Étranger : 20 €

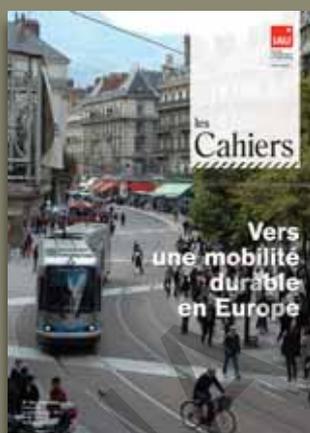
//////////////////// n° 151



Stratégies métropolitaines

juin 2009
France : 18 €
Étranger : 20 €

//////////////////// n° 150



Vers une mobilité durable en Europe

mars 2009
France : 30 €
Étranger : 32 €

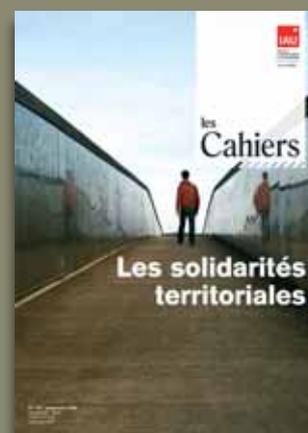
//////////////////// n° 149



Envies de villes

décembre 2008
France : 18 €
Étranger : 20 €

//////////////////// n° 148



Les solidarités territoriales

septembre 2008
France : 18 €
Étranger : 20 €



En vente à l'IAU île-de-France

15, rue Falguière, 75740, Paris Cedex 15 - Tél. : 01 77 49 79 38