



**HAL**  
open science

# Les "villes nouvelles" du Maroc : de la frénésie à la léthargie

Camilia Taibi El Kettani

► **To cite this version:**

Camilia Taibi El Kettani. Les "villes nouvelles" du Maroc : de la frénésie à la léthargie. Géographie. Université Panthéon-Sorbonne - Paris I, 2019. Français. NNT : 2019PA01H099 . tel-02525063

**HAL Id: tel-02525063**

**<https://theses.hal.science/tel-02525063>**

Submitted on 30 Mar 2020

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

**THESE DE DOCTORAT**  
**UNIVERSITE PARIS 1 – PANTHEON-SORBONNE**  
**ECOLE DOCTORALE DE GEOGRAPHIE DE PARIS**  
**Discipline Géographie - Spécialité Architecture, Ville, Environnement**

**LES « VILLES NOUVELLES » DU MAROC :  
DE LA FRENESIE A LA LETHARGIE**



Soutenue en 2019 par Camilia TAÏBI EL KETTANI pour l'obtention du grade  
de **DOCTEUR DE L'UNIVERSITE PARIS 1 – PANTHEON-SORBONNE**, devant le jury composé de :

Jean Marc ZANINETTI : Professeur HDR, Université d'Orléans, rapporteur  
Rémi PAPILLAUT : Professeur HDR, ENSA Toulouse, rapporteur  
Marlène GHORAYEB : Professeure HDR, ESA Paris, examinatrice  
Christian PEDELAHORE de LODDIS : Professeur HDR, ENSA Paris-la-Villette, directeur de thèse

**UMR AUSser 3329 ARCHITECTURE, URBANISME, SOCIETES**  
**AHTTEP (ARCHITECTURE HISTOIRE TECHNIQUE TERRITOIRE PATRIMOINE)**  
118-130 boulevard Jean Jaurès - 75019 PARIS

## **LES « VILLES NOUVELLES » DU MAROC : DE LA FRENESIE A LA LETHARGIE**

**Résumé :** Le Maroc s'est lancé, en 2004, dans une nouvelle étape de son histoire urbaine à travers la création de villes nouvelles. Il s'agit d'un programme qui découle d'une politique portée et décidée par l'État pour mieux garantir la transition urbaine du pays et répondre à ses besoins en logements. Ainsi, des villes planifiées sont actuellement en cours de construction à une vingtaine ou trentaine de kilomètres des grandes agglomérations. De superficie différente et implantées sur de vastes territoires ruraux, elles prévoient d'accueillir entre 200 000 et 450 000 habitants. Cette décision de création de villes nouvelles au Maroc semble avoir été prise comme alternative aux défaillances des procédés d'aménagement précédents.

Cette thèse a pour objectif principal de mettre en perspective cette politique urbaine et d'examiner si ces villes nouvelles sont porteuses d'un renouveau des mécanismes de la fabrique spatiale marocaine. Elle vise également à établir un portrait de ces villes, à analyser les stratégies qui en sont à l'origine et à saisir leur évolution ainsi que les logiques de leur développement. Elle a ainsi pour ambition de porter un regard sur la pertinence de leur création comme réponse à l'urbanisation accélérée au Maroc, sachant que le recours aux villes nouvelles n'est aujourd'hui plus en vogue dans les des pays occidentaux.

**Mots-clés :** Villes nouvelles, fabrique spatiale, jeu d'acteurs, perception habitante, Maroc

## **THE « NEW CITIES » OF MOROCCO : FROM FRENZY TO LETHARGY**

**Abstract:** In 2004, Morocco started a new chapter of his urban history through the creation of new cities. This program is the result of a policy thought and adopted by the government to respond to the local housing issues and to guarantee the urban transition of the country. In this way, planned cities of different sizes and carrying capacities (between 200 000 and 450 000 inhabitants), are actually being built nearby the main ones. This strategy of creating new cities was brought as a remedy to the previous failures of the Moroccan urban planning.

The main purpose of this thesis is to put this urban policy into perspective and to examine if these new cities are bringing a real renewal to the Moroccan urban fabric. It also aims to draw a portrait of these cities, to understand their evolution, their growth logic, and the strategy from which they resulted.

Through this work, we examine the relevance of this new cities policy as a response to the accelerated urbanization in Morocco, knowing that the new cities are no longer developed in the western countries.

**Keywords:** New cities, urban fabric, stakeholder system, inhabitant's perception, Morocco



## Remerciements

Mes premiers remerciements s'adressent à mon directeur de thèse, M. Christian PEDELAHORE DE LODDIS, qui m'a suivi et guidé depuis l'élaboration de mon mémoire de fin d'études pour l'obtention de mon diplôme d'architecte jusqu'à l'accomplissement de cette thèse de doctorat. Ce dernier m'a encouragé, et ce dès les prémices, à prendre cette voie de recherche et a porté une attention particulière à mes travaux. Ma reconnaissance va à sa confiance et à sa bienveillance et surtout à ses conseils et au partage de ses nombreux savoirs et connaissances.

Je tiens à remercier les membres du jury qui ont bien voulu examiner avec attention ce travail et qui ont accepté de participer à la soutenance. Un grand merci aux rapporteurs de cette thèse Jean Marc ZANINETTI, Professeur HDR à l'Université d'Orléans, et Rémi PAPILLAUT, Professeur HDR à l'ENSA de Toulouse, à la présidente du jury Marlène GHORAYEB, Professeure HDR à l'ESA Paris.

Je souhaiterai remercier tous les membres du Ministère de l'Habitat qui ont accepté de répondre à mes interrogations et qui m'ont éclairé davantage sur la politique menée de la création des villes nouvelles marocaines. Je voudrai remercier également tous les responsables des différentes sociétés d'aménagement qui m'ont accueilli dans leurs locaux que ce soit dans le cadre de courts stages, de conférences, de réunions collectives ou d'entrevues privées. Ces nombreuses rencontres m'ont permis de bien cerner les visées du programme et de saisir les stratégies adoptées en matière de conception et de programmation des villes.

Je voudrai également remercier l'ensemble des habitants de Tamesna qui ont accepté volontiers d'effectuer les entretiens et qui m'ont fourni des informations précieuses sur la réalité du terrain. Cette immersion dans leur quotidien a été très bénéfique pour moi dans la mesure où elle m'a permis de saisir la perception de l'espace de la part des destinataires de la fabrique urbaine ainsi que de comprendre l'origine des difficultés auxquelles ces derniers sont confrontés quotidiennement.

Mes remerciements s'adressent également à tous ceux qui ont participé, d'une manière ou d'une autre, à la construction de la réflexion autour de mes travaux de recherche. Je pense notamment à M. Clément-Noël Douady, architecte, urbaniste et professeur, dont la bonne connaissance des villes nouvelles à travers le monde m'a fortement aidée. Nos nombreux échanges ont été très fructueux et m'ont permis d'élargir ma vision ainsi que d'avoir une approche critique des dynamiques des villes nouvelles marocaines. Je voudrais aussi remercier M. Mohamed CHAOUI, professeur à l'ENA de Rabat, dont la bonne connaissance de mes terrains d'étude m'a permis d'avoir une meilleure approche des processus de fabrique spatiale actuellement en cours au

Maroc. Je pense aussi à tous les chercheurs avec lesquels j'ai correspondu via Internet et qui m'ont éclairé sur les divers mécanismes de fabrication urbaine à l'étranger. Nos conversations m'ont permis d'alimenter mon approche comparative et d'en tirer de nombreux enseignements. Je voudrai également adresser mes remerciements au comité d'organisation du colloque TAS2019 qui s'est tenu à Abidjan, dans lequel j'ai pu communiquer et discuter avec de nombreux chercheurs sur les effets et processus d'urbanisation ainsi que les stratégies foncières et immobilières actuellement en application dans les pays d'Afrique.

Je voudrai également remercier le corps professoral et administratif de mon laboratoire, l'Ahttep, ainsi que celui de mon école doctorale d'avoir toujours été présents pour répondre à mes diverses interrogations techniques, d'avoir contribué à mes études de terrain et de m'avoir de manière générale aidé à réaliser cette thèse dans de bonnes conditions.

Enfin, c'est avec émotion que je souhaiterai souligner le soutien permanent et inconditionnel de mes parents, tout au long de ces années, sans qui je n'aurai jamais pu atteindre mes objectifs, merci de m'avoir tenu la main et d'avoir cru en moi, merci de m'avoir aidé en toutes circonstances ; sans oublier mes frères et mes amis qui ont toujours été là pour moi et dont l'appui m'a indéniablement aidée à surpasser tous les doutes auxquels j'ai été confrontés. J'espère qu'ils trouveront tous, dans l'achèvement de cette thèse, l'aboutissement de leurs efforts ainsi que l'expression de ma plus profonde gratitude.

## Principales abréviations

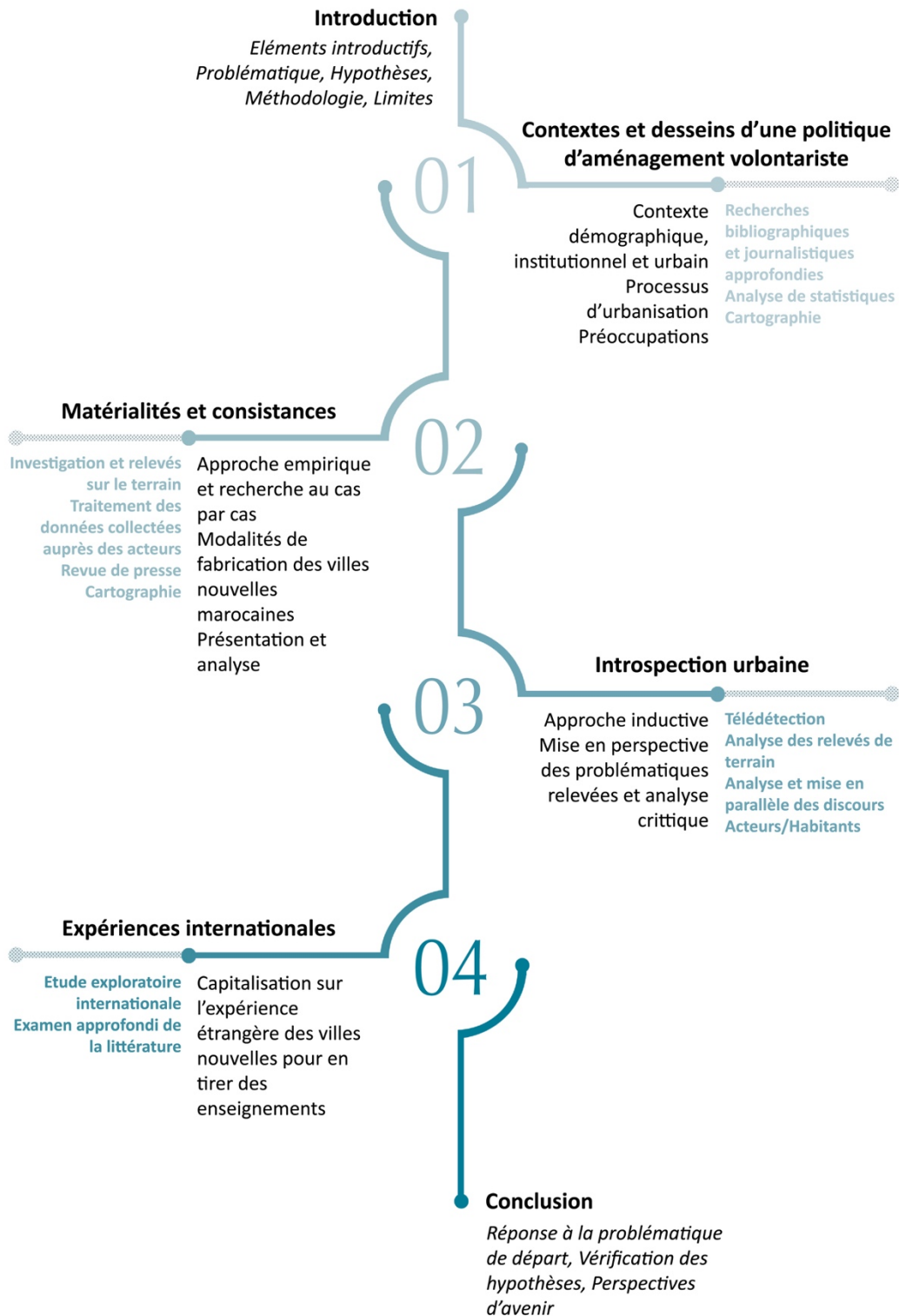
---

AFD :	Agence Française de développement
AFTRP :	Agence Foncière et Technique de la Région Parisienne
ANHI :	Agence Nationale de lutte contre l'Habitat Insalubre
BEI :	Banque Européenne d'investissement
BHNS :	Bus à Haut Niveau de Service
CDG :	Caisse de dépôt et de Gestion
CDS :	Conseil de développement et de la solidarité
CESE :	Conseil Économique, Social et Environnemental
EPA :	Établissement Public d'Aménagement
ERAC :	Établissement régional d'aménagement et de construction
FSH :	Fonds Solidarité Habitat
FVIT :	Faible Valeur Immobilière Totale
HCP :	Haut-Commissariat au Plan
IAURP :	Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne
INDH :	Initiative Nationale pour le Développement Humain
MHUAE :	Ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme et de l'Aménagement de l'Espace
PA :	Plan d'aménagement
PDSH :	Prêt de développement du secteur de l'habitat
PLU :	Plan Local d'Urbanisme
RGPH :	Recensement Général de la Population et de l'Habitat
SDAU :	Schéma Directeur d'Aménagement urbain
SEM :	Sociétés d'économie mixte
SNAT :	Schéma National d'Aménagement du territoire
SNEC :	Société Nationale d'Équipement et de Construction
SODEA :	Société de développement agricole
SOFA :	Schéma d'Organisation fonctionnelle et d'Aménagement
SOGETA :	Société de gestion des terres agricoles
SONADAC :	Société Nationale d'Aménagement communal
ZAD :	Zone d'Aménagement Différée
ZAN :	Zone d'Agglomérations Nouvelles
ZUN :	Zone d'Urbanisation Nouvelle





## Méthodes et plan de la thèse





## Table des matières

Principales abréviations.....	7
<b>INTRODUCTION GENERALE : TRANSITION ET MUTATIONS .....</b>	<b>17</b>
<b>Problématique .....</b>	<b>22</b>
<b>Hypothèses .....</b>	<b>25</b>
<b>Présentation .....</b>	<b>30</b>
<b>Méthodologie .....</b>	<b>33</b>
<b>Partie 1 CONTEXTES ET DESSEINS D'UNE POLITIQUE D'AMENAGEMENT VOLONTARISTE.....</b>	<b>39</b>
<b>1 Conjoncture urbaine au XXIe siècle .....</b>	<b>45</b>
<b>1.1 La croissance urbaine au Maroc (1950-2014) .....</b>	<b>45</b>
1.1.1 Évolution et projections .....	45
1.1.2 Manifestations et conséquences .....	49
<b>1.2 Configurations urbaines .....</b>	<b>52</b>
1.2.1 Spécificités spatiales marocaines .....	52
1.2.2 Anémie urbaine .....	55
1.2.3 Congestion citadine et pressions littorales .....	57
<b>1.3 Un système de planification indolent .....</b>	<b>63</b>
1.3.1 Du bricolage urbain .....	63
1.3.2 Complexité de l'action urbaine.....	69
1.3.3 Inertie foncière .....	73
<b>2 Ligne de temps des villes nouvelles .....</b>	<b>77</b>
<b>2.1 Une terminologie contrastée .....</b>	<b>77</b>
<b>2.2 Le logement comme priorité nationale (2000).....</b>	<b>82</b>
<b>2.3 Une nouvelle génération.....</b>	<b>88</b>
<b>2.4 Acteurs et institutions.....</b>	<b>91</b>
2.4.1 Le groupe Al Omrane .....	92
2.4.2 La CDG Développement .....	95
<b>Note conclusive : L'acceptation de la fatalité urbaine .....</b>	<b>97</b>

<b>Partie 2 MATERIALITES ET CONSISTANCES.....</b>	<b>101</b>
<b>1 Une ville à proximité de Marrakech : Tamansourt (2004).....</b>	<b>109</b>
1.1 D'un projet de zone industrielle à la ville nouvelle .....	111
1.2 Situation, caractéristiques et objectifs de la ville.....	115
1.3 Mise en œuvre .....	119
1.4 Un plan à trois centres .....	121
1.5 Une gestion problématique et un bilan mitigé .....	133
1.6 Un projet en mutation .....	137
<b>2 Une ville aux alentours de Rabat : Tamesna (2007) .....</b>	<b>143</b>
2.1 Situation, caractéristiques et orientations .....	146
2.2 Mise en œuvre .....	151
2.3 Un plan concentrique .....	153
2.4 Accueil massif de bidonvillois .....	156
2.5 Entre scandales et rattrapages.....	158
2.6 Un plan de relance .....	162
<b>3 Une ville aux portes de Casablanca : Sahel Lakhayta (2008) .....</b>	<b>167</b>
3.1 Consistance urbaine .....	171
3.2 Une ville à deux pôles .....	175
3.2.1 L'extension d'une ville existante .....	177
3.2.2 Le deuxième pôle en attente.....	181
3.3 Vocation et fonctions urbaines .....	184
3.4 Une optique d'efficacité énergétique .....	186
<b>4 L'éco-cité de CDG-Développement : Zenata (2013) .....</b>	<b>190</b>
4.1 Situation et organisation.....	190
4.2 Mise en œuvre .....	193
4.3 Vocation et objectifs .....	196
4.4 L'expérimentation de la conception écologique .....	198
<b>Note conclusive : Des processus lents .....</b>	<b>206</b>
<b>Partie 3 INTROSPECTIONS URBAINES.....</b>	<b>210</b>
<b>1 Formes et réalités urbaines.....</b>	<b>216</b>
1.1 Règlementation urbaine et phasage .....	216
1.2 Attributs spatiaux .....	228
1.2.1 Trame et voirie.....	228
1.2.2 Composantes du zonage .....	232
1.2.3 Répertoire des typologies .....	240

1.3 Des mises en scène contrecarrées.....	260
1.4 En quête d'une image territoriale .....	267
<b>2 Standardisations et imitations .....</b>	<b>274</b>
2.1 Hybridation .....	274
2.2 Inspirations et appropriations.....	276
2.3 L'étiquette écologique .....	280
<b>3 Anomalies urbaines .....</b>	<b>286</b>
3.1 Approche sectorielle .....	286
3.2 Défauts de concertation.....	290
3.3 Vide institutionnel et tentatives de gestion .....	295
3.4 Opportunités foncières et conséquences.....	300
3.5 Vides et silences urbains .....	303
<b>4 Perception des habitants et appropriation .....</b>	<b>311</b>
4.1 Populations internes .....	311
4.2 Populations externes .....	331
<b>Note conclusive : Opportunisme et bricolage .....</b>	<b>339</b>
<b>Partie 4 EXPERIENCES INTERNATIONALES .....</b>	<b>343</b>
<b>1 Analyses rétrospectives : Les villes nouvelles franciliennes (1960).....</b>	<b>351</b>
1.1 Mise en œuvre .....	353
1.2 Impact territorial.....	358
<b>2 Observations exploratoires : Nouvelles entités malaisiennes (1990) .....</b>	<b>367</b>
2.1 Mise en scène malaisienne .....	368
2.2 Bassins économiques malaisiens .....	375
<b>3 Examens prospectifs : Villes intelligentes sud-coréennes (2000) .....</b>	<b>383</b>
3.1 L'initiative Smart Séoul .....	384
3.2 Création d'une ville intelligente : Songdo .....	387
<b>4 Enseignements contemporains : Villes chinoises et villes privées en Afrique (2010).....</b>	<b>395</b>
4.1 Le fantasme urbain angolais : Kilamba.....	395
4.2 Les grands contrastes nigériens .....	402
<b>Note conclusive : De la ville nouvelle classique à la ville intelligente .....</b>	<b>411</b>
<b>CONCLUSION GENERALE : REALITES ET ALTERNATIVES .....</b>	<b>415</b>

**Références ..... 429**  
**Lexique des mots ..... 443**  
**Annexes ..... 447**  
**Liste des figures ..... 495**  
**Liste des tableaux ..... 505**

## Table des annexes

<b>1 Annexes méthodologiques</b> .....	<b>449</b>
1.1 Grille de lecture des villes nouvelles selon les travaux de P. Merlin .....	449
1.2 Journal de terrain annoté.....	450
1.3 Récapitulatif des caractéristiques des villes nouvelles étudiées .....	463
1.4 Guide d’entretien pour les acteurs institutionnels.....	464
1.5 Guide d’entretien pour les habitants .....	465
1.6 Guide d’entretien pour les habitants externes .....	469
1.7 Liste des acteurs institutionnels interviewés .....	470
1.8 Liste des habitants de Tamesna interviewés.....	471
1.9 Liste des habitants de l’enquête Externes Tamesna .....	476
1.10 Liste des habitants de l’enquête Externes Tamansourt.....	478
<b>2 Annexes bibliographiques</b> .....	<b>479</b>
2.1 Logigramme du processus d’urbanisme au Maroc.....	479
2.2 Instruments de la planification urbaine au Maroc .....	480
2.3 Processus d’instruction et d’approbation du SDAU .....	481
2.4 Processus d’instruction et d’approbation du Plan d’aménagement .....	482
2.5 Processus d’instruction et d’approbation du Plan de zonage .....	483
2.6 Processus de réalisation d’un projet de construction .....	484
2.7 Procédure d’instruction des dossiers de dérogation.....	485
2.8 Cadre juridique de l’urbanisme au Maroc.....	486
2.9 Structures en charge de l’urbanisme de 1914 à 2019.....	487
2.10 Répartition de la totalité des terres par statut juridique (2008) .....	488
2.11 Opérateurs de la production de logements au Maroc .....	489
2.12 Unités de logement mises en chantier au Maroc par type d’opérateurs de 2003 à 2011 .....	490
2.13 Évolution de la production en habitat durant la période 2009-2011 au Maroc .....	490
2.14 Nombre de communes urbaines et rurales par préfecture et province, Année 2004 .	491
2.15 Répartition de la population marocaine par tranches d’âge et par sexe, en pourcentage .....	492
2.16 Répartition des ménages marocains selon le type du logement et par milieu de résidence en 2004 et 2014 .....	493
2.17 Répartition des ménages selon le statut d’occupation en milieu urbain entre 2004 et 2014 .....	493
2.18 Répartition des villes nouvelles en cours et prévues en Afrique.....	494





# **INTRODUCTION GENERALE : TRANSITION ET MUTATIONS**

---



Les villes nouvelles ont formé et forment encore des laboratoires d'invention et d'expérimentation pour les acteurs de l'aménagement du territoire, suscitant tantôt fierté et admiration, tantôt scepticisme et interrogations.

Après la Seconde Guerre Mondiale, l'urbanisation s'intensifie et la plupart des pays occidentaux ont été amenés à produire massivement des logements puis à créer délibérément et rapidement des villes nouvelles. Ces dernières ont ainsi été considérées comme des instruments permettant un rééquilibrage démographique et une meilleure répartition des activités, ainsi que la satisfaction des besoins en logements et en équipements. A titre d'exemple, en France, dix villes nouvelles ont été créées dans les années 1960, dont cinq se trouvent en région parisienne (telles que Cergy-Pontoise et Marne-La-Vallée). Elles ont été planifiées dans l'idée d'organiser le développement urbain des grandes agglomérations suivant un modèle polycentrique et dans le but d'orienter la croissance dans des secteurs prédéfinis. En Angleterre, les « new towns » ont été programmées à l'approche de la Seconde Guerre Mondiale afin d'amorcer la déconcentration industrielle et démographique vers les zones rurales. Ces villes avaient pour ambition d'accueillir une population variant entre 60 000 et 250 000 habitants<sup>1</sup> (comme Harlow, Crawley et Milton Keynes). Une multitude de villes nouvelles ont également été conçues dans les pays de l'Est dans les années 1950-1960, surtout en Pologne (Nowa Huta) et en Hongrie (Ajka). Cependant, l'idée de faire surgir de terre des villes nouvelles en Europe a été progressivement abandonnée même si celles-ci ont permis d'atteindre des objectifs d'aménagement importants car enregistrant par la même des faiblesses dans plusieurs domaines.

D'autres pays, en accédant à l'indépendance, ont créé de nouvelles capitales. Brasilia, conçue par l'urbaniste Lucio Costa et par l'architecte Oscar Niemeyer comme un idéal de modernité, en est

---

<sup>1</sup> BENEVOLO, Leonardo : *VILLE - La ville nouvelle*, Encyclopædia Universalis, consulté le 27 décembre 2016, In : <http://www.universalis.fr/encyclopedie/ville-la-ville-nouvelle/>

l'exemple le plus emblématique. Celle-ci a été créée pour remplacer Rio de Janeiro, capitale du Brésil depuis 1763, à cause de l'incapacité de cette dernière à canaliser la population en pleine croissance. Nous pouvons également citer les exemples de Chandigarh (Punjab), de Canberra (Australie) et d'Islamabad (Pakistan) ainsi que ceux toujours d'actualité des villes créées en Asie, au Moyen-Orient et en Afrique où à ce titre, nous pouvons citer Songjiang (Chine), Masdar (Emirates Arabes Unis), Ali Mendjeli (Algérie), Kilamba (Angola). Ces outils d'aménagement se sont ainsi répandus à travers le monde et dans des contextes sociaux, politiques et économiques différents.

Au Maroc, la politique des villes nouvelles est actuellement au centre des stratégies d'urbanisation.

En effet, les villes marocaines font face à des élargissements excessifs et se reconstituent à coup d'opérations consécutives (lotissements, groupements d'habitations, zones d'urbanisation nouvelles). La vente de terrains et de biens immobiliers s'opère à un rythme démesuré, sans pilotage d'ensemble ni de stratégie inscrite dans le cadre d'une vision globale de développement urbain.

Jusqu'au début du XXI<sup>e</sup> siècle, une grande partie de la production urbanistique au Maroc - en particulier les grands projets d'urbanisme – a été menée sous la forme d'opérations d'extensions urbaines en fonction des opportunités foncières et souvent dans la périphérie des villes entraînant une profonde transformation dans l'organisation du territoire et une utilisation incontrôlée des terrains périurbains. Ainsi, face à la difficile maîtrise de ce phénomène urbain, un programme né d'une décision politique a été mis en place en 2004 pour la création de quinze villes nouvelles<sup>2</sup> afin de répondre au déficit en logements en y associant les dimensions de l'emploi, de la mobilité et de la cohésion sociale. Cette décision de création de villes nouvelles au Maroc semble avoir été prise comme alternative aux défaillances des procédés d'aménagement précédents.

A ce stade de la mise en œuvre des villes nouvelles au Maroc, il nous a paru nécessaire de mettre en perspective cette politique urbaine et de dresser le bilan. Nous avons voulu approcher cette ambition d'alternative urbaine par les villes nouvelles, déterminer ce qu'elles représentent au Maroc et étudier leur pertinence en tant que stratégie d'aménagement devant maîtriser l'urbanisation de ce pays en voie de développement.

---

<sup>2</sup> Si le nombre de quinze projets de villes nouvelles a été communiqué par le ministère de l'Urbanisme et de l'Habitat au lancement de cette nouvelle politique, seulement quatre d'entre eux ont été clairement amorcés (Tamansourt, Tamesna, Lakhiayta, Chrafate).

Cette thèse s'inscrit dans la continuité de notre mémoire de Master 2, soutenu en 2015 pour l'obtention de notre diplôme d'architecte. Ceci nous a permis d'avoir du recul au fil du temps et d'aborder notre thématique sous plusieurs angles. Le sujet que nous développons dans cette thèse résulte donc d'un fort intérêt personnel et scientifique. Nous avons trouvé, lors de l'élaboration de notre mémoire de Master 2, que la thématique n'était pas suffisamment traitée par le corps universitaire malgré l'importance et les enjeux qu'elle soulève. C'est un sujet d'actualité mais aussi un sujet d'avenir qui occupe une place centrale dans l'évolution urbaine du Maroc. En outre, nous avons été particulièrement interpellés par les différents constats élaborés lors du mémoire relatifs aux complications auxquelles font face les villes nouvelles marocaines. Cette étude répond ainsi à un réel besoin au Maroc puisque les villes nouvelles ont nécessité des investissements et des financements colossaux et il est serait primordial de déterminer leurs dysfonctionnements afin de pouvoir y remédier. Nous avons donc estimé qu'il serait plus qu'opportun de développer cette thématique afin de construire une base de connaissances pour les praticiens et les décideurs mais aussi pour les chercheurs et les universitaires dans une optique de continuité et de causalité des travaux.

## Problématique

Forte croissance démographique, exode des populations rurales à la recherche de nouveaux modes de vie et de travail et d'un accès plus facile aux commodités de la vie urbaine, urbanisation massive et consommation déréglée du foncier ; tous ces éléments ont entraîné une poussée urbaine dans les villes marocaines qui a engendré des changements dans l'organisation du territoire. En effet, les villes s'étendent de manière horizontale, présentant des configurations très hétéroclites, perturbant leur identité et leur homogénéité.

Le territoire marocain qui abrite 33 848 242 habitants au total<sup>3</sup>, a connu de grands changements organisationnels. En effet, la population était principalement rurale au début du siècle dernier. Aujourd'hui, elle est essentiellement urbaine. En 50 ans, la population totale est passée de 12 à 32 millions d'habitants<sup>4</sup> et le taux d'urbanisation de 29,2 à 57,8%<sup>5</sup>. Celui-ci est plus important que la moyenne mondiale (51,5 %<sup>6</sup>) mais encore inférieur à la moyenne des pays d'Europe (74 %<sup>7</sup>).

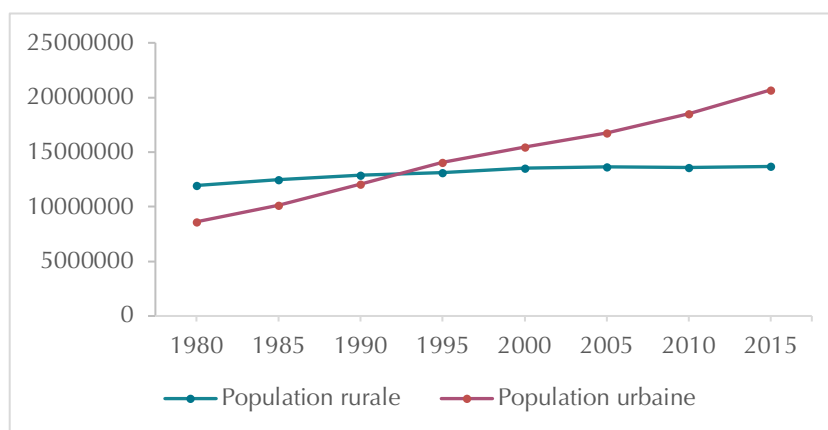


Figure 1 : Évolution des populations rurale et urbaine au Maroc de 1980 à 2015

Source : Graphique établi selon les données de la Banque mondiale

Conception : C. Kettani, 2019.

<sup>3</sup> D'après le dernier Recensement Général de la Population et de l'Habitat de 2014, Haut-commissariat au plan.

<sup>4</sup> Banque mondiale, Public Data : Évolution de la population totale au Maroc de 1960 à 2010

<sup>5</sup> Haut-commissariat au plan, Royaume du Maroc : Taux d'urbanisation (en %) de 1960 et de 2010

<sup>6</sup> Banque mondiale, Données : Population urbaine (% du total), 2010

<sup>7</sup> Jacques Veron, « La moitié de la population mondiale vit en ville », *Population et Sociétés*, juin 2007, Bulletin mensuel d'information de l'Institut National d'Études Démographiques (INED), n° 435.

À ce rythme, près de 25 millions d'habitants résideront en zone urbaine en 2030<sup>8</sup>.

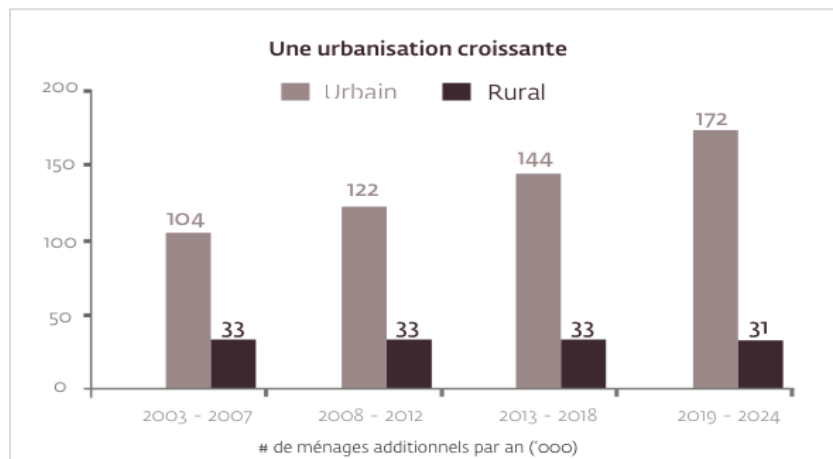


Figure 2 : L'urbanisation croissante au Maroc de 2003 à 2024

Source : AMDI (Agence Marocaine de développement des investissements)

Chaque année, les villes doivent donc prendre en charge ces arrivées importantes de nouveaux habitants et ont ainsi un besoin continu en logements, en équipements et en activités. Elles sont de ce fait, touchées par un phénomène d'immensité dû à leur périurbanisation importante entraînant des problèmes d'habitat, de circulation et des déséquilibres au niveau des équipements et des infrastructures<sup>9</sup>. Elles se sont ainsi constituées à travers la consommation excessive du foncier et ont été engagées dans un « urbanisme d'opportunités foncières »<sup>10</sup> qui a conduit à la plupart des difficultés qu'elles connaissent aujourd'hui. Elles ont été dominées par une logique d'extension et non pas de recomposition ; la rénovation des tissus existants et la reconversion des centres anciens ont été délaissées par les politiques urbaines. De plus, leurs populations se trouvent confrontées à différentes formes d'exclusion sociale et de marginalisation économique entraînant la propagation de formes variées d'habitat informel et clandestin dans leurs périphéries à tel point qu'elles sont devenues une variante de la production de la ville. En effet, malgré les efforts fournis depuis les années 1980 en matière de planification

<sup>8</sup> CDS (Conseil du développement et de la solidarité) : Mémoire, Ville nouvelle Vies nouvelles, In [http://cdsmaroc.com/sites/default/files/conferences/MEMORANDUM\\_0.pdf](http://cdsmaroc.com/sites/default/files/conferences/MEMORANDUM_0.pdf)

<sup>9</sup> Nous désignons par infrastructures tous les services de base comme les routes, les réseaux électriques, de communication et d'eau.

<sup>10</sup> Mohammed El Malti, « Le Foncier Urbain », *Ville Urbanisme Maroc*, 13 mars 2016.



et d'aménagement urbain<sup>11</sup>, le Maroc a dû faire face aux difficultés entraînées par le déséquilibre entre l'offre et la demande en logements surtout pour les ménages à bas revenus. La production en logements dans les années 1980-1990 n'a répondu qu'à la moitié des besoins du pays<sup>12</sup> et la part des ménages urbains insolubles a augmenté puisque le coût du logement a évolué plus vite que les revenus des habitants<sup>13</sup>. Cette crise du logement s'est traduite par la densification horizontale et verticale des bidonvilles et de l'habitat informel.

En réponse à ces élargissements accélérés et anarchiques et à cette fragilité urbaine, le Maroc s'est lancé depuis 2004, dans une nouvelle étape de son histoire urbaine à travers un ambitieux programme de création de villes nouvelles de tailles différentes, à l'horizon 2030, visant à mieux garantir la transition urbaine du pays, à maîtriser le développement urbain et à répondre aux besoins en logements. Ces villes sont implantées à une vingtaine ou trentaine de kilomètres des grandes agglomérations et constituent des opérations de grande envergure de par les investissements et les budgets convoqués.

L'intention dans l'élaboration de ce travail est d'évaluer le rôle des villes nouvelles dans la fabrique spatiale au Maroc et de questionner leur avenir en tant que nouvelles entités urbaines.

Les villes nouvelles sont-elles porteuses d'un renouveau de la fabrique spatiale à travers la réinvention des manières de faire la ville ? Est-ce que leur création est pertinente et découle d'une réelle volonté de maîtrise de l'expansion urbaine ?

Nous cherchons ici à définir ces villes nouvelles marocaines, saisir leur évolution ainsi que les logiques de leur développement et analyser les stratégies qui en sont à l'origine. Nous voulons également comprendre pour quelles raisons les politiques marocaines ont opté pour une telle stratégie de développement urbain alors qu'elle n'est plus en vogue dans les pays occidentaux et qu'elle a enregistré un ensemble de limites sur le terrain.

---

<sup>11</sup> Les villes marocaines (comme Casablanca, Rabat, Marrakech, Fès, Agadir, Meknès) se sont dotées de documents d'urbanisme à partir des années 1980. Basée sur la charte communale de 1976 allouant aux collectivités locales des attributions importantes en matière d'urbanisme, cette politique s'est accompagnée d'un ensemble de mesures législatives : loi sur l'urbanisme de 1992 concernant les schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme (SDAU), loi sur les lotissements, création des agences urbaines et des inspections régionales, etc.

<sup>12</sup> Abdellah Lehzam, *Le logement urbain au Maroc: les ménages et l'État face à l'accès à la propriété et à la location*, Rabat, Maroc, CCMLA, 1994, 198 p.

<sup>13</sup> Olivier Toutain, « De la planification urbaine à la crise du logement. Maroc », *Études foncières*, septembre 1995, n° 68.

## Hypothèses

---

Les villes nouvelles marocaines ont été mises en place pour répondre aux défis de l'urbanisation et à l'insuffisance en logements enregistrée par le pays. Cependant, elles ont créé des cadres urbains qui ont du mal à se développer et qui font face à de multiples difficultés liées à l'absence de dynamisme et d'autonomie. La presse et les médias numériques parlent de villes fantômes, de cités dortoirs et de ville sans identité : L'échec d'une non-politique (Article Telquel), Des villes presque fantômes (Article Médias24), Un idéal devenu calvaire (Article Telquel), Une expérience ratée (Article L'économiste). Dans ces articles, il s'agit généralement de dénonciations du caractère inachevé, voire inhabitable de ces villes et de l'absence d'équipements, d'infrastructures et d'activités.

- **« Villes nouvelles » versus « Villes sans bidonvilles »**

Nous proposons tout d'abord de vérifier l'hypothèse d'une confusion et d'un brouillage entre deux programmes lancés parallèlement (en 2004) : d'une part le programme « Villes sans bidonvilles » et d'autre part le programme de la création des villes nouvelles, qui ont tous deux été lancés pour des raisons démographiques.

Depuis les années 1960, le Maroc connaît, comme d'autres pays en transition économique avancée, un fort exode rural. Un grand nombre de personnes attirées par la croissance des centres urbains, migrent des campagnes vers les villes, surtout vers les grandes agglomérations comme Casablanca, Rabat ou Marrakech. Une partie importante de ces migrants, n'ayant pas les moyens de s'offrir un logement décent, s'accaparent de terrains vagues pour y installer des baraques précaires réalisées avec des tôles et des matériaux de récupération et souvent sans eau et sans électricité. Ces bidonvilles, construits sans autorisation, se sont surtout multipliés dans les périphéries. D'autres, situés au centre, se sont durcis présentant de ce fait des problèmes de foncier et d'occupation de l'espace.

Ce phénomène a pris de plus en plus d'ampleur chaque année. En 2011, les bidonvilles représentaient près de 30% des logements urbains et concernaient environ deux millions de personnes<sup>14</sup>.



Figure 3 : Exemples de bidonville au Maroc (Casablanca à gauche, Salé à droite)

Sources : 1. Photo Fadel Senna, Agence France-Presse, In :

<http://www.lapresse.ca/international/afrique/201305/15/01-4651023-dix-ans-apres-les-attentats-de-casablanca-marquent-encore-les-esprits.php>, consulté le 3 Octobre 2018

2. G. Senhaji : Malgré les promesses, la désespérance d'habitants d'un bidonville marocain, Couverture Société, 05 Décembre 2012, In : <http://ibergag.com/malgre-les-promesses-la-desesperance-dhabitants-dun-bidonville-marocain/>, consulté le 24 Mai 2018.

C'est dans ce contexte que le Maroc s'est lancé, au même moment de la mise en place du programme de création des villes nouvelles, dans un programme qui vise à résorber l'habitat spontané et insalubre<sup>15</sup>. Ce programme, confié à l'Agence Nationale de lutte contre l'Habitat Insalubre (ANHI) consiste à mettre à la disposition des plus défavorisés et des plus nécessiteux des logements dits économiques<sup>16</sup> (procédure de relogement) ou des terrains pour qu'ils puissent

---

<sup>14</sup> AFD (Agence Française de Développement), « Villes sans bidonvilles au Maroc », janvier 2011.

<sup>15</sup> Il est à noter que ce programme, appelé Programme Villes sans Bidonvilles, a été lancé au lendemain des attentats de Casablanca de 2003. Ces derniers, ont été commis par de jeunes habitants d'un bidonville situé dans la périphérie de la ville. Les bidonvilles ont dès lors été considérés comme un sérieux danger pour l'ordre général.

<sup>16</sup> Au Maroc, il n'y a pas de logements sociaux publics sous régime locatif. Le modèle « économique » qui y est développé présente un régime d'obtention d'un logement moins onéreux que sur le marché, et qui passe obligatoirement par l'achat.

y construire leurs nouvelles habitations (procédure de recasement)<sup>17</sup> ou à rénover leur habitat in situ (procédure de restructuration).

Les villes nouvelles auraient ainsi servi de support principal aux opérations de ce programme et auraient accueillies en masse les populations retirées des bidonvilles, ce qui a probablement terni leur image et les a rendues répulsives pour les autres classes sociales. Le programme des villes nouvelles aurait donc connu, dans une certaine mesure, un glissement d'objectifs et aurait représenté une réponse du gouvernement aux dysfonctionnements du marché du logement relatés plus haut.

- **Entre concepteurs et habitants**

Nous voulons ensuite vérifier l'hypothèse de l'existence de décalages entre la ville nouvelle projetée (celle des porteurs des projets), sa réalisation, et la ville nouvelle vécue (celle des habitants). En fait, il existe souvent un écart important entre les théories de la conception urbaine, les discours prescriptifs des concepteurs, leur mise en œuvre effective et leur réception par les habitants. Cette dissemblance démontre les limites de la planification urbaine qui ne sont pas spécifiques au cas marocain, puisque toute ville nouvelle est le résultat de longs processus de négociation et de résistance entre divers acteurs<sup>18</sup>. Selon l'architecte et chercheur V. Oliveira et l'enseignant chercheur P. Pinho<sup>19</sup>, les écarts entre les plans et la réalité sont dus à divers facteurs dont les principaux se manifestent soit par l'imperfection de la planification en elle-même, soit par la défectuosité de sa mise en œuvre, soit par le défaut de compétences, ou encore par des orientations d'acteurs individualistes.

Afin de mesurer les effets de la planification sur le terrain, il s'agira tout d'abord de déconstruire et d'analyser l'écheveau complexe qui mêle les intérêts des décideurs publics et des acteurs privés, les logiques du marché et les comportements des populations. Ceci permettra d'établir une lecture globale des enjeux réels sur lesquels reposent les villes nouvelles, d'en saisir les

---

<sup>17</sup> Les ménages ont la possibilité de choisir entre le relogement et le recasement. La procédure de recasement étant plus avantageuse, elle obéit à des conditions d'attribution. Les lots pour autoconstruction sont destinés à une famille composée de deux ménages et sont partagés avec un tiers associé.

<sup>18</sup> Luce Beeckmans, « Making the African City. Dakar, Dar es Salaam, Kinshasa, 1920-1980 », *ABE Journal. Architecture beyond Europe*, 2 février 2013, n° 3.

<sup>19</sup> V. Oliveira, P. Pinho, *Evaluating Plans, Processes and Results*. *Planning Theory & Practice*, 2009, 10(1), 35–63.

dimensions, de décrire les logiques d'acteurs et de mettre en relief la réalité vécue par les habitants et les difficultés auxquelles ceux-ci sont confrontés au quotidien.

L'objectif de réussir la ville doit amener l'urbaniste à trouver et surtout à construire les conditions de la réalisation de son projet urbain dans la rencontre de l'intérêt du politique qu'il s'agirait de faire converger avec l'intérêt de l'habitant.<sup>20</sup>

Nous étudierons également les différentes typologies proposées aux habitants pour cerner le type de populations ciblé par ces projets de grande envergure et évaluer le degré de mixité sociale voulu et celui qui a été produit. Les pouvoirs publics ont-ils accordé de l'importance à cette question ? Ont-ils défini clairement les types de populations afin de concevoir des lieux de vie proches de leurs réalités sociales ? Cet examen des morphologies, des sociabilités et de la silhouette des villes permettra d'ouvrir des pistes de réflexion en termes de liens entre la ville réelle et la ville projetée.

- **Morphologie urbaine et architecture**

Nous souhaitons enfin vérifier l'hypothèse d'une production de l'espace sans vision de différenciation des manières précédentes de faire la ville, contrairement aux orientations affichées de la politique, notamment de « faire des villes nouvelles des lieux à la fois de l'innovation technologique, de l'expérimentation de nouveaux modèles d'architecture et d'urbanisme, de l'amélioration du cadre bâti et de la promotion d'un urbanisme durable »<sup>21</sup>.

Pour cela, nous mènerons une analyse des formes architecturales et urbaines créées dans les villes nouvelles marocaines. L'objectif est ainsi d'appréhender l'organisation spatiale dans le but de définir si ces villes s'inscrivent dans un contexte local ou plutôt mondialisé, si elles inventent de nouveaux modes de vie qui se détachent de ceux de la ville traditionnelle, si ce sont des villes qui diffèrent des villes marocaines existantes. Manifestement, les villes marocaines existantes ont su garder des particularités traditionnelles visibles, malgré leur forte imbrication aux formes occidentales et se sont constituées à travers une juxtaposition d'entités urbaines qui sont la conséquence de leurs stratifications historiques.

---

<sup>20</sup> Nadir Boumaza, *Villes réelles, villes projetées: fabrication de la ville au Maghreb*, Paris, France, Maisonneuve & Larose, DL 2006, 2005, p. 31.

<sup>21</sup> Nadia Dref, « Une politique ambitieuse pour lutter contre la fracture urbaine », *Le Matin*, 24 nov. 2010p.

« Un étranger qui se promènerait pour la première fois dans nos villes ne pourrait que constater qu'elles appartiennent à l'aire arabo-musulmane »<sup>22</sup>

Il s'agira donc d'examiner la morphologie et l'organisation spatiale des villes nouvelles, les caractéristiques de leur production architecturale et les dynamiques de structuration de l'espace urbain. A ce titre, les travaux de P. Merlin<sup>23</sup>, urbaniste spécialiste des villes nouvelles, sont d'une grande utilité (Annexe 1.1). Celles-ci ont été évaluées suivant leur insertion dans l'environnement, leurs grandes lignes morphologiques, leur centralité, leurs équilibres internes en termes de population, d'emploi et d'autonomie. Aussi, l'architecte et urbaniste P. Panerai<sup>24</sup> observe les villes à travers les contraintes de leur site, leurs axes structurants, leurs fonctions urbaines et leurs vides. Il serait ainsi intéressant de s'appuyer sur ces deux démarches d'analyse pour saisir le processus de fabrication des villes nouvelles marocaines ainsi que les pratiques et les dynamiques urbaines en cours, et de ce fait, comprendre les nouveaux phénomènes urbains qui sont en cours au Maroc.

---

<sup>22</sup> N. Boumaza, *Villes réelles, villes projetées*, op. cit., p. 57.

<sup>23</sup> Pierre Merlin, *Les villes nouvelles en France*, Paris, France, Presses universitaires de France, impr. 1991, 1991, 127 p ; Pierre Merlin et Paul Delouvrier, *Les villes nouvelles: urbanisme régional et aménagement*, Paris, France, Presses universitaires de France, DL 1972, 1972, 381 p.

<sup>24</sup> Philippe Panerai, Marcelle Demorgon et Jean-Charles Depaule, *Analyse urbaine*, Marseille, France, Ed. Parenthèses, 2012, 187 p.

## Présentation

---

Notre thèse s'inscrit dans les travaux du laboratoire AHTTEP (Architecture Histoire Technique Territoire Patrimoine) – auquel nous sommes rattachés – dans le sens où il a l'ambition de porter un regard sur un des grands enjeux de notre époque contemporaine, à savoir le développement général des villes dans les pays du Sud et les nombreux défis posés par la montée en généralité de l'urbanisation mondiale.

Ce travail vise l'exploration des nouvelles politiques urbaines au Maroc à travers l'analyse approfondie du phénomène spatial engendré par la création des villes nouvelles. Il a pour vocation de participer à la production de connaissances en vue de comprendre le phénomène urbain en Afrique et surtout au Maroc. C'est le résultat de plusieurs années de recherches englobant documentation, observations, enquêtes de terrain, entretiens avec différents acteurs, analyses comparatives.

Afin d'examiner la création des villes nouvelles marocaines dans sa quasi-globalité de traiter la problématique étendue de cette production urbaine, nous avons mené une réflexion qui croise les échelles. Nous avons ainsi fixé une grille de lecture et d'analyse théorique à partir de la méthode utilisée par P. Merlin pour l'analyse des villes nouvelles françaises notamment (Annexe 1.1). Cette boîte à outils d'évaluation a permis de cerner l'ambiguïté de la fabrique des villes nouvelles marocaines et vise à être reproductible pour des thématiques similaires ou pour de nouveaux terrains :

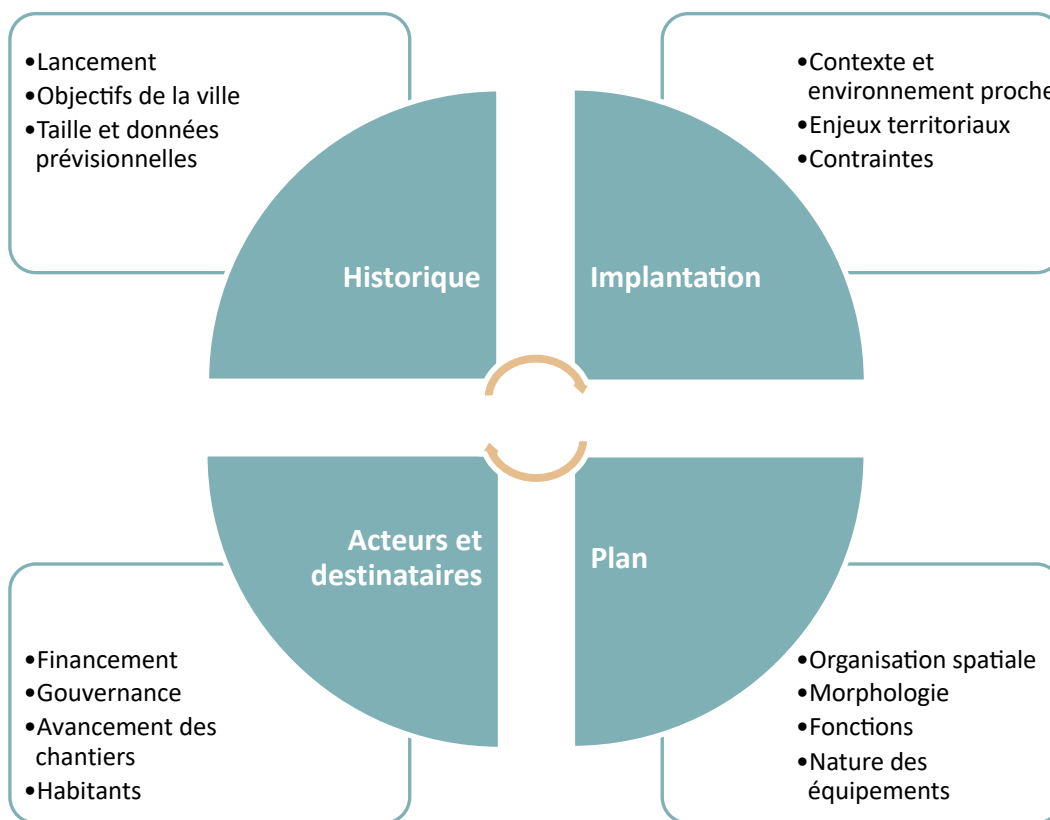


Figure 4 : Boîte à outils d'évaluation  
Conception : C. Kettani, 2019.

Ces thématiques permettent d'observer les manières dont sont fabriquées les villes nouvelles et de décrypter leurs enjeux en incluant le processus chronologique de l'énonciation de la création des villes par les pouvoirs publics, suivi par les propositions des promoteurs et des architectes, les procédures administratives et enfin l'usage par les habitants. Cette démarche critique soulève les décalages entre l'idéal urbain projeté et les réalités des villes nouvelles. La thèse s'est attachée également à analyser les obstacles rencontrés au cours de ce long processus, ainsi que les dysfonctionnements qui en ont découlés. L'objectif de notre travail est d'arriver à avoir une vue d'ensemble incluant chaque ville nouvelle, qui nous aidera à cerner les fondements du programme et ses effets. Il n'est donc pas question de nous focaliser sur un seul cas précis mais plutôt de nous étendre à tous les cas de villes nouvelles mises en place. Nous notons néanmoins que certains projets seront analysés de manière plus approfondie que d'autres en raison de leur état plus avancé.



Il convient de préciser que nous avons choisi de ne pas ouvrir le débat sur le champ sémantique ambigu de l'expression « villes nouvelles »<sup>25</sup> et que nous avons repris les appellations utilisées par les porteurs de projet. Nous avons ainsi choisi de nous focaliser sur les particularités de l'aménagement et les modes de la fabrique spatiale, plutôt que de s'étendre sur cette expression qui demeure encore floue dans l'esprit des acteurs marocains et qui se confond par moment avec d'autres formules analogues comme les villes satellites, les villes vertes et les nouvelles villes.

Ce travail, résolument inscrit dans le champ disciplinaire de l'urbanisme et imprégné d'un fort intérêt pour les formes urbaines et leur interaction, sans se limiter à la seule approche spatiale et typo-morphologique et croisant d'autres approches des sciences sociales, a pour vocation d'élargir la connaissance que nous avons de ces villes nouvelles et de la manière dont elles ont été produites. A l'instar de P. Panerai<sup>26</sup>, nous cherchons ici à associer l'analyse architecturale, l'observation des mécanismes de faire la ville et celle des usages et des modes de vie. Les recherches sont ainsi focalisées sur le Maroc, qui est notre terrain d'investigation majeur, avec des rappels de cas dans les pays qui présentent des ressemblances ou des contradictions qui nous semblent pertinentes à relever.

---

<sup>25</sup> On se reportera à l'article de S. Serhir, In : Sonia Serhir, « Ville nouvelle : un concept urbain en mutation », *GéoDév.ma*, 25 décembre 2012, vol. 1, n° 0 ; ou à la thèse de R. Trevisan, In : Ricardo Trevisan, *Cidades Novas*, Thèse de doctorat, Universidade de Brasília, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Brasília, 2009, 340 p.

<sup>26</sup> P. Panerai, M. Demorgon et J.-C. Depaule, *Analyse urbaine, op. cit.*

## Méthodologie

---

La démarche s'est déclinée en quatre grandes étapes.

La première a consisté en une recherche bibliographique approfondie basée sur la collecte d'informations à partir d'ouvrages écrits, de rapports et d'articles de presse. Cette phase a tout d'abord permis de faire l'état des lieux de la recherche urbaine au Maroc. Celle-ci se focalise principalement sur les typologies d'habitat et les formes d'habitat non réglementaires, sur l'évolution de l'urbanisation et ses effets et sur la crise du logement. A ce titre, nous pouvons citer les travaux de F. Navez-Bouchanine, de A. Iraki, de P. Signoles, R. Cattedra, P.-A. Barthel, de M. Chouiki et de M. Dryef. Ces chercheurs ont écrit essentiellement en français.

Le programme des villes nouvelles lancé en 2004, du fait de son actualité, n'a cependant fait l'objet que de très peu de recherches spécifiques et publiées. Nous pensons notamment aux travaux de J.-M Ballout<sup>27</sup> qui font le point sur le degré d'ancrage territorial du projet de la ville de Tamansourt et sur les raisons qui ont poussé l'action publique marocaine à se saisir du concept de ville nouvelle, aux travaux de E. Coslado<sup>28</sup> sur les pratiques et les discours des promoteurs immobiliers dans les périphéries de Marrakech et dont l'un des terrains d'étude se situe également à Tamansourt et aux travaux de T. Harroud<sup>29</sup> qui s'attachent à analyser les différentes entraves techniques et juridiques qui ont marqué la réalisation de la ville nouvelle de Tamesna. Néanmoins, la politique de création des villes nouvelles marocaines a reçu relativement peu d'attention de la part des chercheurs et a été sous-investie dans les travaux académiques malgré les différentes problématiques qu'elle soulève. C'est cette insuffisance dans la littérature qui a principalement stimulé l'existence de nos recherches. En effet, aucune recherche ne s'est attelée à analyser l'évolution actuelle de l'ensemble des villes nouvelles marocaines et à évaluer leur rôle dans la fabrique spatiale au Maroc. L'originalité de notre travail tient donc dans la réalisation d'une synthèse comportant un portrait précis des villes nouvelles marocaines et dans la mise en

---

<sup>27</sup> Jean-Marie Ballout, *Territorialisation par « ville nouvelle » au Maghreb. Regard croisé sur les projets d'Ali Mendjeli (Constantine) et de Tamansourt (Marrakech)*, phdthesis, Université Paul Valéry - Montpellier III, Montpellier, 2014.

<sup>28</sup> Elsa Coslado, *Etalement urbain et opérations immobilières périurbaines pour classes moyennes à Marrakech: production, peuplement et modes d'habiter*, Thèse de doctorat, Université François-Rabelais, Tours, France, 2015.

<sup>29</sup> Tarik Harroud, « Handicaps et contradictions du Programme de villes nouvelles au Maroc », *Les Cahiers d'EMAM. Études sur le Monde Arabe et la Méditerranée*, 1 mai 2017, n° 29.

exergue de leurs enjeux et des différents mécanismes du processus de leur fabrication en cours au Maroc.

Il s'agissait également de se renseigner sur l'expérience étrangère dans la réalisation passée et actuelle des villes nouvelles, ce qui nous a permis de comprendre comment ce modèle urbain a été introduit au Maroc. Nous citons à ce sujet notamment les travaux de C. Chaline, de P. Merlin et de L. Vadelorge.

De plus, étant donné que le programme de la création des villes nouvelles est toujours en cours, une revue de presse des quotidiens et hebdomadaires marocains a été effectuée de manière régulière. La presse divulgue des informations formelles sur l'avancement des réalisations, ainsi que des points de vue divergents entre les pouvoirs publics et les citoyens. Aussi, une recherche d'archives dans les articles de presse antérieurs a été effectuée. Le sujet a été amplement traité par les médias depuis le lancement du programme, ce qui a constitué une source importante qui nous a permis de retracer l'évolution des projets, de connaître les événements importants et de saisir la façon dont ces derniers ont petit à petit intégré le débat public.

Cependant, ces sources, malgré leur richesse, ont été insuffisantes pour apporter des réponses complètes à la recherche. La collecte de données s'est donc focalisée en priorité sur le travail de terrain, puisque la recherche approfondie sur les villes nouvelles au Maroc s'est avérée encore peu développée. Cette deuxième grande étape s'est déclinée en plusieurs temps distincts d'analyse des villes nouvelles<sup>30</sup>. En somme, six mois de travail de terrain ont été effectués.

Cette deuxième étape de recherche a débuté par l'observation directe. La force de notre travail réside en grande partie dans l'observation. Nous avons bénéficié de l'avantage de bien connaître les villes marocaines, ce qui a guidé nos intuitions et notre perspicacité et qui nous a permis de s'atteler au micro-détail. Il s'agissait de parcourir les quartiers à travers des circuits préalablement fixés, afin de relever la mesure spatiale et sociale de ces projets et de s'en imprégner. Des moments d'observation (relevés, croquis, photographies, séquencés vidéo) ont apporté des matériaux à une base de données qui a appuyé la réflexion analytique (journal de terrain descriptif en annexe 1.2). Ce support a permis de percevoir l'atmosphère des lieux, d'étudier les profils urbains et les formes architecturales ainsi que la dynamique des espaces et leur pratique par les habitants. Par ce procédé, nous avons pu mêler les échelles et avoir une lecture macro et micro de l'espace.

---

<sup>30</sup> Ce travail de terrain a été effectué durant différentes périodes : de fin Janvier à mi-Mars 2017, de mi-juin à mi-juillet 2017, de mi-janvier à mi-février 2018, de mi-mai à mi-juin 2018, de mi-août à fin septembre 2018.

Le travail de terrain nous a permis également de questionner in vivo les porteurs de projets et leurs discours prescriptifs : les acteurs institutionnels publics (représentants des ministères, des collectivités locales et des sociétés d'aménagement) mais aussi privés (promoteurs immobiliers, architectes). Dans un premier temps, nous avons identifié les acteurs présents dans les différentes temporalités des projets et avons analysé par la suite le rôle déterminant de certaines institutions notamment le Holding d'Aménagement Al Omrane, opérateur spécialisé de l'État dans le secteur de l'Habitat et de l'aménagement qui a créé des sociétés filiales assurant la réalisation et le suivi de chaque ville nouvelle, ainsi que la CDG-Développement qui a créé la Société d'Aménagement Zenata (SAZ) qui assure la conception et l'aménagement global de la ville de Zenata. Des stages de courte durée dans ces entités et des entretiens avec leurs représentants ont permis de collecter des informations matérielles concrètes. Ainsi, nous avons pu regrouper un corpus de plans d'ensemble, de rapports d'orientation, de plaquettes publicitaires et de plans détaillés de projets. Nous avons également pu collecter les études de positionnement, les rapports de présentation, les conventions de partenariats et les divers cahiers des charges. Le but de ces investigations a été d'étudier le choix des sites et l'avancement des travaux et de recueillir les visées des décideurs, les idées conceptuelles initiales ainsi que les stratégies urbaines mises en place pour la réalisation des villes nouvelles. Cette analyse nous a permis de saisir les écarts entre le projet et la ville réalisée et de comprendre en quoi les évolutions du programme représentent les intérêts politiques, économiques et sociaux de différents groupes d'acteurs.

Ces recherches ont présenté des limites. Nous avons tout d'abord été confrontés à la question des temporalités. Nos recherches portent sur des objets qui sont en train de se faire et se construire. Ce sont des projets encore inachevés, instables, et qui sont en constante évolution, ce qui a constitué par moment un frein pour formuler des conclusions avérées. Nous avons aussi été confrontés à la rigidité et l'opacité du partage d'informations chez certains acteurs qui nous ont limité dans notre analyse, ainsi qu'à l'inexistence de données chiffrées et de statistiques démographiques, économiques et sociales concernant les villes nouvelles ; les derniers recensements établis en 2004 et en 2014 ne prenant pas en compte leurs périmètres exacts. En effet, les villes nouvelles sont encore rattachées aux anciennes communes rurales où elles ont été implantées. Aussi, de nombreux sites Internet n'intègrent pas de données relatives aux villes nouvelles comme par exemple le site établi par la Direction Générale des Impôts sur les référentiels des prix de l'immobilier<sup>31</sup>, ce qui nous a limité dans la comparaison de ces dernières avec les villes existantes. Toutefois, nous sommes arrivés à formuler des conclusions critiques notamment à travers les données chiffrées fournies par les sociétés d'aménagement et par nos

---

<sup>31</sup> In : [https://portail.tax.gov.ma/wps/portal/DGI/Referentiels-des-prix-de-l\\_immobilier](https://portail.tax.gov.ma/wps/portal/DGI/Referentiels-des-prix-de-l_immobilier), consulté le 7 Janvier 2018.

observations et estimations sur le terrain. Nous avons également réussi à passer outre ces difficultés en ayant recours à une approche ascendante (bottom-up) auprès des habitants.

Des entretiens individuels semi-directifs<sup>32</sup> ont été effectués auprès des habitants des villes nouvelles. Nous nous sommes appuyés sur un guide d'entretien structuré par thématiques (dont le contenu se trouve en annexe 1.5) qui nous a permis d'avoir le fil conducteur des discussions. Nous avons cherché avant tout à mettre en confiance l'informateur sachant que les marocains sont la plupart du temps méfiants et réticents à l'idée d'être interviewés. Le guide d'entretien est composé de sept rubriques thématiques présentant des critères d'appréciation dans le but de réunir le maximum de témoignages sur l'appropriation des habitants des différentes fonctions de la ville et de dégager les possibles formes de protestations. Malgré l'aspect assez directif du guide d'entretien, nous n'avons pas hésité à laisser libre court à la conversation lorsque l'interlocuteur présentait la volonté de débattre sur un des points abordés. Ces conversations nécessitaient de mobiliser l'interlocuteur pendant une vingtaine de minutes, vu le nombre important de questions. Certaines de ces discussions ont été menées en arabe (langue officielle au Maroc) dans le but d'obtenir des témoignages plus riches et plus révélateurs. Les entretiens ont été réalisés entre le 6 et le 20 Février 2018 auprès d'habitants de Tamesna venus s'installer après la livraison des nouveaux logements mais aussi auprès d'habitants résidant dans le périmètre des projets avant le lancement des chantiers. En somme, 92 individus ont été interviewés. La constitution d'un échantillon ciblé<sup>33</sup> a été effectuée sur la base des différents quartiers. Nous avons choisi d'interroger des personnes à différents endroits de la ville afin de diversifier les profils et de recueillir des témoignages hétérogènes relatant les différentes réalités vécues en fonction des diverses catégories socio-professionnelles et de leur lieu d'habitation. Ainsi, six quartiers ont été sélectionnés<sup>34</sup>, correspondant à un quartier d'immeubles de moyen standing sur l'avenue Mohamed V, un quartier de villas isolées et jumelées (Projet Riad Tamesna et lotissement Yquem Garden), un quartier de villas en bande (Lotissement Plaisance), un quartier de logements économiques (Résidence Annajah Addoha), un tissu médina (projet Kasbah) et un quartier de logements de haut standing proche du centre-ville. Les entretiens ont été menés dans des endroits divers : à l'intérieur des logements des interviewés, dans des couloirs d'immeubles, dans des cafés, devant des boutiques et des épiceries, dans des placettes, etc. Les nombreuses

---

<sup>32</sup> « L'entretien semi-directif combine attitude non-directive pour favoriser l'exploration de la pensée dans un climat de confiance et projet directif pour obtenir des informations sur des points définis à l'avance » In : Nicole Berthier, Les techniques d'enquête en sciences sociales, 4<sup>e</sup> éd. Paris, Armand Colin, 2010.

<sup>33</sup> Selon J.-W. Creswell, la technique de l'échantillonnage ciblé permet de réunir des informations à partir de petits échantillons de la population afin de généraliser à l'ensemble de la population, In : John W. Creswell, Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches, SAGE Publications Incorporated, 2009.

<sup>34</sup> La localisation géographique de ces quartiers est indiquée dans le chapitre Perception des habitants et appropriation - Populations internes.

conversations nous ont permis d'avoir un regard pertinent sur les usages de la ville et l'appropriation de l'espace, très représentatifs du quotidien vécu par les habitants. Nous avons également pu recueillir des témoignages à travers un appel à témoignage que nous avons lancé dans les réseaux sociaux (sur Facebook notamment) qui présentent l'avantage de réunir les communautés habitant dans les villes nouvelles dans des groupes de discussion, ce qui a facilité le ciblage des personnes sollicitées. Le travail a ainsi accordé une grande importance à la parole des habitants, puisque l'objectif a été de retranscrire la manière dont les espaces conçus par les porteurs de projet sont vécus par les usagers. Nous avons choisi d'utiliser le matériau de retranscription des propos des habitants<sup>35</sup>. Un grand nombre de leurs propos sont rapportés à travers des extraits dans le corps de la thèse.

Pour compléter notre analyse, nous nous sommes appuyés sur une enquête réalisée par J.-M. Ballout en Avril 2010 auprès de vingt habitants de Tamansourt ; les deux villes (Tamesna et Tamansourt) étant celles qui sont les plus avancées en termes de réalisation. Nous avons voulu, par ce procédé, mettre en miroir un même matériau (enquêtes auprès des habitants) qui a été mené dans des villes nouvelles et des temps différents. Cette approche n'est pas totalement comparative. Elle vise plutôt à produire une meilleure connaissance du phénomène global et d'examiner les éventuelles évolutions.

Aussi, nous avons voulu connaître les représentations des habitants qui ne vivent pas dans les villes nouvelles et analyser l'image qu'ils se font de ces espaces en construction. Nous avons ainsi menés des entretiens auprès de 85 personnes pour recueillir des avis sur la ville de Tamesna<sup>36</sup> et auprès de 33 personnes pour recueillir des avis sur la ville de Tamansourt<sup>37</sup>. Certaines des personnes interviewées faisaient partie de notre réseau de connaissances tandis que d'autres ont été interviewées grâce à Internet, via la plateforme Facebook<sup>38</sup>, puisque nous avons voulu étendre notre échantillon sur plusieurs villes du pays. Ainsi, sur les 85 entretiens concernant la ville de Tamesna se trouvent des habitants de Rabat et de ses environs (61), de Casablanca (13), de Marrakech (3), de Fès (3), de Tanger (3) et de Kénitra (2). Pour la ville de Tamansourt, les entretiens ont été réalisés auprès d'habitants de Marrakech (28), de Casablanca (2), de Rabat (1), d'Agadir (1) et de Sidi Bennour (1). Cette collecte de témoignage a été réalisée suivant un guide d'entretien (dont le contenu se trouve en annexe 1.6) comportant surtout des questions

---

<sup>35</sup> Le matériau de retranscription a également été utilisé pour les propos des différents acteurs.

<sup>36</sup> Enquête que nous avons appelée Externes Tamesna.

<sup>37</sup> Enquête que nous avons appelée Externes Tamansourt.

<sup>38</sup> Nous avons publié les questionnaires en ligne sur des groupes ouverts de Facebook regroupant les habitants en question.

ouvertes, permettant à l'interlocuteur de décrire ses perceptions avec ses propres mots, nous permettant ainsi d'être détachés et d'inscrire notre approche dans la neutralité.

La démarche a convoqué une pluralité de sources, de moyens d'investigation et d'interlocuteurs afin de dresser un portrait précis des villes nouvelles, de leurs enjeux et de leurs situations spatiales. La conjonction des ressources a permis ainsi de retracer la morphogénèse du projet jusqu'à sa mise en place effective.

Enfin, nos recherches ont mérité une étude exploratoire internationale permettant d'enrichir nos savoirs sur les différents procédés utilisés par différents pays pour maîtriser leur urbanisation, ainsi que de placer le cas marocain dans un contexte global. A cet égard, cette troisième étape a été effectuée à travers un examen approfondi de la littérature où plusieurs sources ont été mobilisées : ouvrages écrits, thèses, articles scientifiques, rapports officiels, documents publicitaires, sites web et articles de presse. Nous pouvons citer notamment pour le cas français les travaux de P. Merlin et de L. Vadelorge, les résultats du Programme interministériel d'histoire et d'évaluation des villes nouvelles françaises ainsi que les travaux de l'IAU ; les travaux de N. Yusof, de S. Moser, de F. Bouchon et R. King pour le cas malaisien, les écrits de A. Lichá, de P.-D. Mullins et de S.T. Shwayri pour l'expérience sud-coréenne, les études de A. Cain, de C. Buire et de D. Bona pour le cas angolais, et les travaux de L. Fouchard, D. Lamoureux et G. Josse pour l'expérience nigériane.

La dernière étape a consisté à analyser les données recueillies sur les terrains, à croiser les informations et à vérifier les hypothèses, puis s'est focalisée sur la rédaction de la thèse.

**Partie 1**

**CONTEXTES ET DESSEINS D'UNE POLITIQUE  
D'AMENAGEMENT VOLONTARISTE**

---



CONTEXTES ET DESSEINS D'UNE POLITIQUE D'AMENAGEMENT VOLONTARISTE

---

*La ville a triomphé au moment même où la pensée de la ville a cessé*  
R. Koolhaas

CONTEXTES ET DESSEINS D'UNE POLITIQUE D'AMENAGEMENT VOLONTARISTE

---

Notre volonté de saisir les mécanismes de la création des villes nouvelles exige en premier lieu une étude détaillée du contexte dans lequel elles évoluent. Notre regard critique ne saurait être totalement clair sans avoir établi un référentiel incluant les conditions dans lesquelles elles se sont développées. Aussi, il est utile de parcourir le passé urbanistique marocain afin de comprendre comment les formes nouvellement créées ont progressivement émergé et en quoi celles-ci diffèrent ou ressemblent à celles des villes existantes.

Ce chapitre relate ainsi le contexte démographique, institutionnel et urbain dans lequel a émergé l'idée de créer des villes nouvelles au Maroc, ainsi que les préoccupations d'aménagement qui en sont à l'origine.

Le Maroc est en pleine transition urbaine et son urbanisation ne fait qu'agrandir la pression qui s'exerce sur ses villes. Celles-ci connaissent des rythmes de croissance importants dont les effets se manifestent principalement dans leurs périphéries, engendrant un mécanisme continu de suppression ou de fragilisation des espaces agricoles, alors que ces espaces ont un rôle important dans leur approvisionnement alimentaire quotidien.

Nous proposons dans un premier temps de passer en revue les caractéristiques et les effets du processus d'urbanisation au Maroc, les figures spatiales des villes marocaines existantes ainsi que les mécanismes fonciers et immobiliers et le système de planification à la base de la production urbaine. Puis, nous nous intéresserons en second lieu aux processus de gestion et de prise de décision, à leurs effets et aux porteurs de projet publics et privés participant à la fabrique spatiale de ces villes.

## CONTEXTES ET DESSEINS D'UNE POLITIQUE D'AMENAGEMENT VOLONTARISTE

---

Cette partie a ainsi pour but de fournir une mise en contexte et un cadre d'études nécessaires à l'évaluation de la création de la nouvelle génération des villes nouvelles conduite dans la partie suivante.

## 1 Conjoncture urbaine au XXIe siècle

### 1.1 La croissance urbaine au Maroc (1950-2014)

#### 1.1.1 Évolution et projections



La définition de la ville diffère selon les pays. Le Maroc définit ses localités urbaines par un seuil minimum d'habitants<sup>39</sup> (environ 1500 habitants<sup>40</sup>), l'existence d'un réseau d'électricité, d'eau potable et d'égouts, la présence d'un équipement de santé et d'éducation, l'existence d'un tribunal et une part de la population active non agricole de plus de 50%<sup>41</sup>.

---

<sup>39</sup> A titre d'exemples, le seuil minimum fixé en France est de 2000 d'habitants, celui au Danemark est de 200 habitants tandis qu'au Japon il est de 50 000 habitants, ce qui révèle de grandes disparités de définition entre les pays, In : Jean-Pierre Paulet, *Manuel de géographie urbaine*, 3e éd., Paris, A. Colin, 2009, 348 p.

<sup>40</sup> Mustapha Chouiki, *Un siècle d'urbanisme: le devenir de la ville marocaine*, Paris, France, L'Harmattan, 2017, p. 111.

<sup>41</sup> Haut-commissariat au plan et Centre des études et des recherches démographiques, *Démographie marocaine : tendances passées et perspectives d'avenir, rapport thématique*, s.l., 2005, p. 35.

CONTEXTES ET DESSEINS D'UNE POLITIQUE D'AMENAGEMENT VOLONTARISTE

---

La définition de l'espace urbain est dénuée de fondements clairs et précis. Ce caractère flou date de l'époque du protectorat puisque l'espace urbain dépendait à ce moment-là de l'importance de la présence coloniale dans les zones occupées et non d'un quelconque seuil démographique. Des espaces ont ainsi été définis comme étant des villes de manière subjective et sans que leur nombre d'habitants soit important.

Le Maroc, pays initialement à dominante agricole, a connu une urbanisation accélérée due à son développement économique. En effet, celui-ci s'est caractérisé par la revalorisation du secteur industriel et la tertiarisation graduelle des systèmes de production. Le secteur tertiaire s'est beaucoup développé ces deux dernières décennies, avec une part en 2014 de 60% de la valeur ajoutée totale. Ces activités ne pouvant se matérialiser qu'en ville, le développement des villes est devenu progressivement la condition de l'essor économique national.

Les villes sont devenues au cours du 20<sup>e</sup> siècle l'élément majeur de l'aménagement du territoire... et les principaux vecteurs de croissance et de modernisation du pays.<sup>42</sup>

Cette modification structurelle de l'économie marocaine a entraîné une urbanisation massive, rapide et brutale engendrant des bouleversements dans les usages urbains et les compositions sociales.

D'autre part, le nombre important de flux migratoires de la campagne vers la ville causés par les vagues de sécheresse des années 1980, l'attrait de la ville, la scolarisation de la femme et son accès au marché du travail, ainsi que le fort accroissement naturel induit par le recul de la mortalité et le maintien du niveau élevé de la natalité, a entraîné une croissance démographique urbaine importante.

Entre 1960 et 2004, la population totale du pays a presque triplé, passant de 11 à 30 millions d'habitants<sup>43</sup>. La population urbaine a quant à elle presque quintuplé durant la même période (Tableau 1 ci-dessous). La population marocaine est restée majoritairement rurale jusqu'en 1994, où le taux d'urbanisation a franchi la barre des 50%. C'est à partir des années 1970 que l'urbanisation connaît son véritable essor. Ceci coïncide avec l'explosion des prix des phosphates sur le marché mondial durant la même période, qui a notamment alimenté le développement

---

<sup>42</sup> Direction de l'aménagement du territoire, Ministère de l'Urbanisme, de l'Habitat et de l'Environnement, *Le territoire marocain : Etat des lieux : Contribution au débat national sur l'aménagement du territoire*, Rabat, 2000, p. 75.

<sup>43</sup> Haut-commissariat au plan et Centre des études et des recherches démographiques, *Démographie marocaine : tendances passées et perspectives d'avenir, rapport thématique, op. cit.*, p. 18.

---

 CONTEXTES ET DESSEINS D'UNE POLITIQUE D'AMENAGEMENT VOLONTARISTE
 

---

économique des villes marocaines. De plus, le Maroc a été vite rattrapé par les effets de la mondialisation et a été regagné par les investissements et par les grands projets immobiliers et touristiques qui ont transformé la structure des villes, d'autant plus que l'accession au trône du Roi Mohammed VI a favorisé davantage la libéralisation du pays<sup>44</sup>.

Année	Effectif de la population urbaine	Taux d'urbanisation (en%)	Nombre de villes
1900	420 000	8	27
1936	1 450 000	19,2	56
1952	2 650 000	25,0	92
1960	3 389 613	29,3	117
1971	5 401 971	35,2	184
1982	8 730 399	42,6	245
1994	13 414 560	51,5	318
2004	16 463 634	55,1	NC
2014	20 432 439	60,3	NC

Tableau 1 : Évolution de la population urbaine, du taux d'urbanisation et du nombre de villes au Maroc entre 1900 et 2004

Sources : R.ESCALLIER, Population et urbanisation, in Le Maghreb Hommes et espaces, p.151

R.ESCALLIER, Citadins et espace urbain au Maroc, In : D. Population rurale du Maroc, Tome 1, p. 69.

RGPH 1960, RGPH 1971, RGPH 1994, RGPH 2004, RGPH 2014.

Conception : C. Kettani, 2019.

NC : non communiqué

D'après les données du Tableau 1 ci-dessus, le gain démographique des villes a évolué comme suit :

---

<sup>44</sup> Philippe Gervais-Lambony, *Marges urbaines et néolibéralisme en Méditerranée*, Tours, France, Presses universitaires François-Rabelais, 2014, 287 p.



---

 CONTEXTES ET DESSEINS D'UNE POLITIQUE D'AMENAGEMENT VOLONTARISTE
 

---

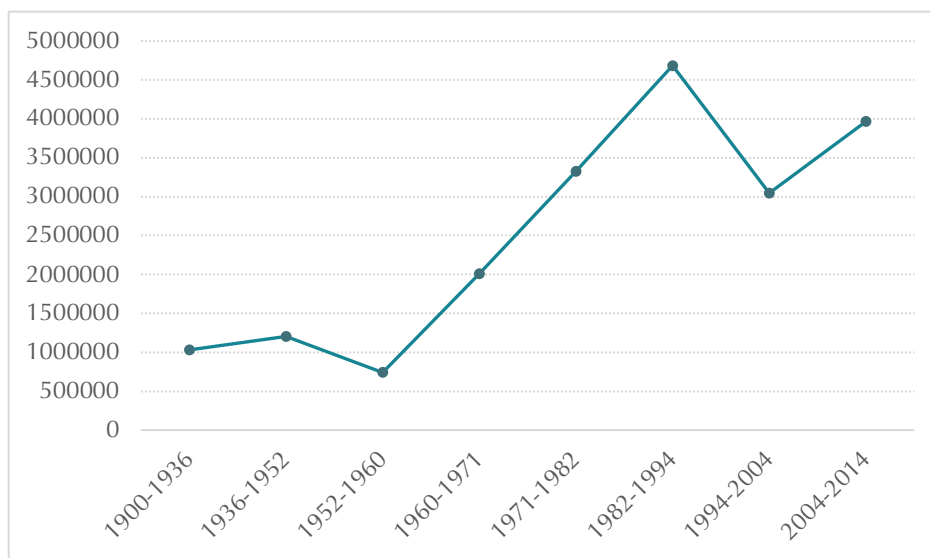


Figure 5 : Évolution du gain démographique des villes par période.

Conception : C. Kettani, 2019.

D'après les projections du Haut-commissariat au Plan<sup>45</sup>, la population marocaine totale atteindrait plus de 43 millions d'habitants en 2050 (au lieu de 33,8 millions en 2014), soit une augmentation moyenne annuelle de plus de 250 000 habitants. Selon ces mêmes projections, le taux d'urbanisation avoisinerait 74% en 2050. Ainsi, dans un peu plus d'un quart de siècle, trois quarts de la population marocaine totale sera urbaine, ce qui place le fait urbain au cœur de tout questionnement.

Cette mutation n'est pas sans impact sur la structure du système urbain marocain. La question de la ville est en phase de prendre de plus en plus d'ampleur au vu de son rôle dans le dynamisme économique et social du pays.

---

<sup>45</sup> Haut-commissariat au plan, *Les projections de la population et des ménages entre 2014 et 2050*, s.l.

### 1.1.2 Manifestations et conséquences

La croissance urbaine marocaine se manifeste selon différentes manières. D'après le Haut-Commissariat au Plan, l'accroissement naturel reste le premier constituant de la croissance urbaine (44%), suivi de l'apport migratoire (40%) puis de l'annexion<sup>46</sup> (16%)<sup>47</sup>.

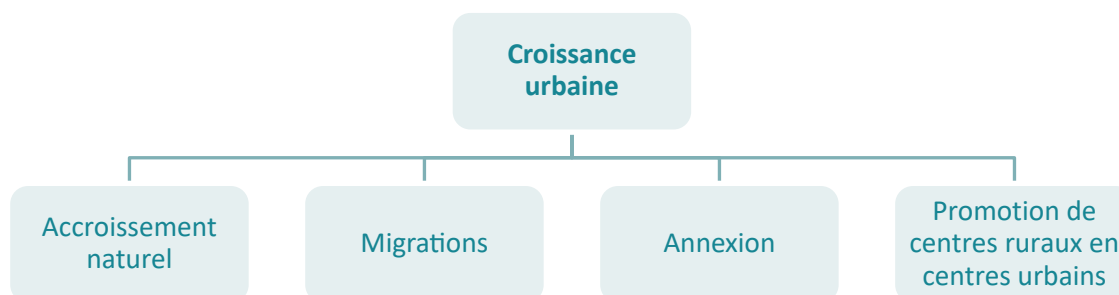


Figure 6 : Principales manifestations de la croissance urbaine au Maroc

Source : Haut-Commissariat au Plan

Conception : C. Kettani, 2019.

La forte croissance démographique s'est accompagnée, tout d'abord, d'une poussée des populations rurales vers les villes. Cet exode rural avait déjà été mis en marche durant la période du protectorat, puisqu'un grand nombre de terres cultivées étaient passées sous le contrôle des français, obligeant les anciens fermiers à aller en ville pour y trouver du travail. Les villes se sont vues nourries par de nouvelles communautés, majoritairement analphabètes, ayant du mal à s'intégrer (sous-emploi, sous-équipement, sous habitat). En effet, chaque année, un nombre important d'habitants migrent des campagnes vers les villes et s'installent « provisoirement »<sup>48</sup> dans des logements insalubres. Les villes se sont donc vite étendues et cette évolution urbaine a été trop rapide pour être bien maîtrisée.

<sup>46</sup> Il s'agit de l'annexion de nouvelles communes à une agglomération urbaine ou de la conversion de centres ruraux en zones urbaines.

<sup>47</sup> Données relatives à la période 1982-1994, In : Haut-commissariat au plan, *Démographie : Dynamique urbaine et développement rural au Maroc*, s.l., 2011.

<sup>48</sup> Le caractère provisoire des bidonvilles est effacé par leur transformation progressive en habitat en dur.

---

 CONTEXTES ET DESSEINS D'UNE POLITIQUE D'AMENAGEMENT VOLONTARISTE
 

---

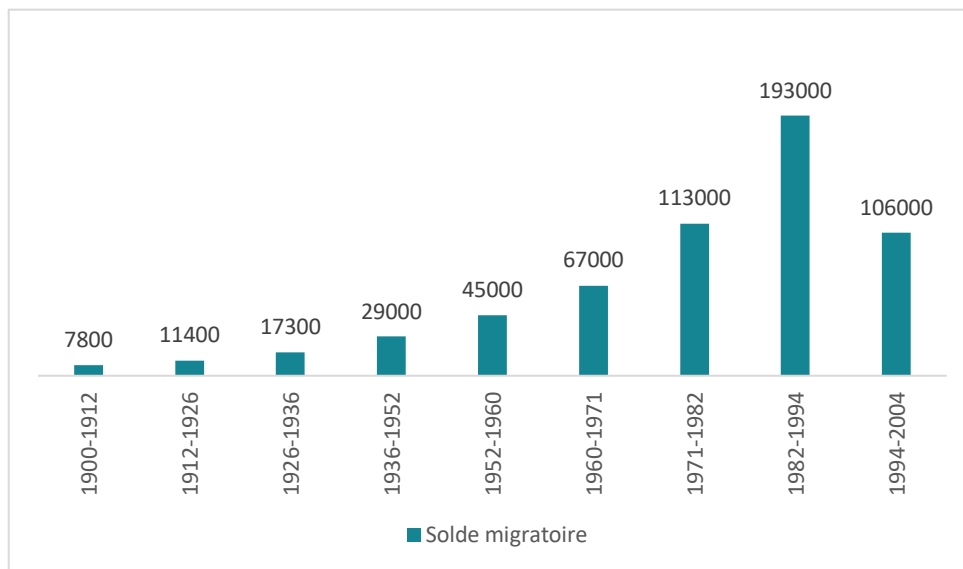


Figure 7 : Évolution des effectifs annuels moyens de la migration nette des campagnes à destination des villes

Source : Haut-commissariat au plan et Centre des études et des recherches démographiques, *Démographie marocaine : tendances passées et perspectives d'avenir, rapport thématique, s.l., 2005, p. 46.*

Conception : C. Kettani, 2019.

Par ailleurs, certains douars ruraux se sont transformés en noyaux urbains, au vu de leur développement. Ces derniers, constitués auparavant essentiellement de paysans, ont accueilli progressivement les résidences secondaires des classes aisées ainsi que des populations de classe moyenne qui ne pouvaient pas s'installer dans les grandes villes au vu des prix élevés de l'immobilier. Ceci a contribué de manière forte à l'augmentation de la population urbaine du pays et pose de façon pointue la question des facultés nécessaires pour les villes pour se doter d'une gestion optimale. En somme, le nombre de villes – qui était inférieur à 30 au début du 20e siècle – avoisine aujourd'hui les 400 villes<sup>49</sup>.

Cette augmentation de la population urbaine se joint à une attractivité grandissante des grandes villes. Le système urbain marocain a longtemps été fortement déséquilibré, avec une faiblesse des villes intermédiaires et une polarisation urbaine sur le Grand Casablanca, capitale économique du Maroc.

Du fait de leur étalement continu, les grandes villes ont été amenées à intégrer les bourgs avoisinants dans leurs périmètres, alors qu'elles disposent d'un grand nombre de terrains vacants

<sup>49</sup> M. Chouiki, *Un siècle d'urbanisme, op. cit.*, p. 25.

CONTEXTES ET DESSEINS D'UNE POLITIQUE D'AMENAGEMENT VOLONTARISTE

---

à l'intérieur, notamment dans des quartiers où la demande est importante. Ces terrains en friche, appartenant à des propriétaires voulant attendre le moment propice pour faire le maximum de plus-values, constituent un obstacle pour l'harmonie du paysage urbain et participent indirectement à l'extension urbaine horizontale des villes, puisque les seuls terrains libres sont situés au niveau des périphéries. Cela démontre la quasi inexistence de politiques foncières au Maroc, le marché foncier étant entièrement sujet aux volontés et aux profits particuliers des propriétaires privés et la spéculation foncière étant très peu régulée<sup>50</sup>. Il existe bien une taxe sur les terrains non bâtis dont le but est de limiter les terrains inoccupés à l'intérieur des villes. Cependant, celle-ci est vite détournée par l'intermédiaire de la corruption ou par le clientélisme des maires envers leurs électeurs.

L'expansion urbaine a aussi concerné les villes moyennes qui ont bénéficié du programme national de délocalisation des zones industrielles dont le but était de transférer les populations vers les villes moyennes afin d'alléger la pression s'exerçant sur les métropoles. Toutefois, à cause de leur manque de moyens, les villes moyennes n'ont pas pu maintenir leur attractivité industrielle et la majorité des industries et des investissements ont continué à s'établir sur l'axe atlantique. Par ailleurs, les villes moyennes ont connu un dynamisme universitaire du fait de la répartition des filières de formation sur le territoire national et leur décentralisation.

Cette explosion urbaine a eu des conséquences notables en matière de gestion et d'organisation structurelle, tant sur le plan quantitatif (nouvelles populations qui doivent habiter, se soigner, se déplacer et être scolarisées) que qualitatif (étalement urbain, désintégration de morceaux de villes, inégalités spatiales).

La forte pression démographique sur les milieux urbains s'accompagne de tensions multiformes sur ces espaces que les acteurs locaux n'ont pas les moyens de relever. Il s'agit de l'insalubrité, de l'insécurité grandissante, de la prolifération des bidonvilles, de l'accroissement du chômage, de la paupérisation croissante, du manque d'équipements et de services urbains, de l'insuffisance de logements, de la prépondérance du secteur informel et de l'inadaptation des outils de planification et des pratiques foncières.<sup>51</sup>

La rapidité de l'urbanisation a été plus importante que le temps nécessaire à l'élaboration des études et des plans d'aménagement. Les villes sont caractérisées par un phénomène d'extension

---

<sup>50</sup> Bastien Bruneau, *Les dynamiques de la production de logements dans la conurbation de Rabat-Salé-Témara : les rôles de l'État et des acteurs privés*, Université Jean Monnet de Saint Étienne, 2017, p. 54.

<sup>51</sup> Thierry Bangui, *La ville, un défi du XXI<sup>e</sup> siècle: essai sur les enjeux de développement urbain en Afrique*, Paris, France, L'Harmattan, 2011, p. 64.

généralement sans cohérence d'ensemble reflétant les fossés sociaux et les contradictions des stratégies d'acteurs.

Extension démesurée de l'espace urbain, dégradation accélérée de l'habitat existant, prolifération de l'habitat clandestin ainsi que du sous-habitat bidonvillois, déficit aggravé de tous les équipements élémentaires de la vie urbaine et, par-dessus tout, développement intense de la spéculation foncière, telles sont les manifestations les plus visibles, mais non les seules, de l'explosion urbaine face à laquelle les pouvoirs publics ont semblé pendant longtemps étonnamment démunis.<sup>52</sup>

## 1.2 Configurations urbaines

### 1.2.1 Spécificités spatiales marocaines

La ville marocaine est caractérisée par une morphologie urbaine à trois typologies qui s'est dessinée dans le temps : la ville historique (la médina), la ville coloniale et la ville après l'indépendance.

Les médinas, encore existantes aujourd'hui, sont des espaces très denses et fermés par des remparts dotés de plusieurs portes marquant l'entrée vers la ville et sa sortie. Ce sont des ensembles urbains dont l'organisation s'articule autour d'un centre où se trouve le principal édifice religieux autour duquel se déploient les fonctions culturelles, commerciales et artisanales. Ceci est représentatif de l'impact de l'aspect religieux sur le fonctionnement urbain. Les médinas sont caractérisées par la piétonisation quasi exclusive de leur tissu. Leurs rues sont inextricables et exigües, sources de fraîcheur et d'ombrage. Celles qui desservent les habitations prennent généralement la forme d'impasse. Les maisons traditionnelles sont des maisons basses dont la typologie est caractérisée par des murs aveugles et un patio central autour duquel s'articulent toutes les pièces. Aujourd'hui, les médinas sont définies essentiellement par leurs activités artisanales et marchandes (bazars et souks) et leur caractère touristique. La première médina

---

<sup>52</sup> Mhammed Dryef, *Urbanisation et droit de l'urbanisme au Maroc*, Lille, France, Atelier national reprod. th. Univ. Lille 3, 1992, p. 10.

---

## CONTEXTES ET DESSEINS D'UNE POLITIQUE D'AMENAGEMENT VOLONTARISTE

---

marocaine, à Fès, a été édifée par les Idrissides au début du IX siècle. Puis, au fur et à mesure de la succession des différentes dynasties, les autres médinas se sont développées de sorte à symboliser le pouvoir de celles-ci.

Lors du protectorat (1912-1956), les villes préexistantes, considérées inadaptées sur les plans politique, économique, culturel et spatial ont fait l'objet de nombreuses greffes de morceaux entiers de villes, dits quartiers modernes ou européens. Ce sont ainsi de nouveaux modèles urbains qui ont été introduits et qui ont matérialisé le passage de la médina unitaire et compacte à une morphologie plus éclatée avec plusieurs centralités dans la ville et différentes zones. Cette volonté de séparer spatialement médina et zone française est encore visible aujourd'hui. Elle a répondu autrefois à un objectif sécuritaire, en distinguant les anciens citadins marocains et les nouveaux citadins français.

La ville européenne, inspirée du modèle occidental et moderne, est en totale contradiction avec la ville traditionnelle. Elle est caractérisée par une architecture monumentale, des édifices hauts, des équipements modernes, de larges artères et une sectorisation rationnelle. Les bâtiments publics (poste centrale, services municipaux) sont rassemblés le long des axes principaux ou autour des places centrales à servitude d'arcades, ce qui renvoie notamment à la morphologie parisienne de la rue de Rivoli et des places Vendôme et Concorde. Cette répartition a engendré l'apparition de centralités éclatées, le long des axes de desserte et de nouvelles centralités comme les gares, les bâtiments culturels (cinémas, théâtres) et les quartiers d'affaires. Les zones industrielles étaient quant à elles implantées à la périphérie.

Les urbanistes français ont créé des ensembles d'habitations (immeubles et villas) aérés par l'intermédiaire d'espaces verts et séparés par de larges voiries. Ils ont veillé à mettre en place des plans géométriques, avec un découpage du tissu urbain en zones fonctionnelles, entièrement à l'opposé des dédales de ruelles et d'impasses de la médina. Néanmoins, ils se sont inspirés, pour la création de ces greffes de villes, du patrimoine architectural marocain, afin de créer une architecture qui incarne la nouvelle politique du protectorat. Cette action d'intégrer des répertoires patrimoniaux et traditionnels dans l'architecture a été motivée par des objectifs mercantiles<sup>53</sup>, liés notamment au tourisme. Cette expérience a donné naissance à des résultats constructifs mixtes combinant des pratiques exogènes et endogènes<sup>54</sup>.

---

<sup>53</sup> Myriam Bacha, *Architectures au Maghreb, XIXe-XXe siècles: réinvention du patrimoine*, Tours, France, Tunisie, Presses universitaires François-Rabelais, 2011, p. 27.

<sup>54</sup> *Ibid.*

CONTEXTES ET DESSEINS D'UNE POLITIQUE D'AMENAGEMENT VOLONTARISTE

---

Après l'indépendance, le départ progressif des européens a provoqué un afflux des populations vers les appartements et villas qui ont été libérés et dont elles avaient été écartées. Dans un premier temps, les habitants ont transformé le bâti pour l'adapter à leurs besoins : nouvel agencement, surélévations, extensions, fermeture des balcons et des terrasses pour agrandir les pièces ou en faire des buanderies. Puis, des mosquées et autres bâtiments ont été insérés dans ces îlots européens. Ces modifications sont dues à une composition de la famille marocaine différente du ménage français et à des modes de vie et coutumes divergents. Les familles qui avaient quitté les médinas appartenaient principalement à la classe bourgeoise. Elles ont ainsi laissé la place aux migrants ruraux qui se sont entassés dans les maisons de la médina, provoquant ainsi leur rapide dégradation.

D'autre part, les pouvoirs publics ont poursuivi les stratégies de planification amorcées durant le protectorat relatives à la création de nouvelles zones d'urbanisation et à la promotion de l'habitat pour le plus grand nombre, ce qui prendra plus tard l'appellation d'habitat économique. Ces quartiers périphériques ainsi créés se caractérisent par une reproduction de gabarits d'immeubles à l'identique.

Aujourd'hui, la pensée urbanistique au Maroc se situe à l'opposé du modèle traditionnel : gabarits imposants, linéarité, formes orthogonales répétées. Il en résulte une austérité architecturale et la reproduction d'une seule forme d'organisation, avec des rues rectilignes, des façades alignées et des parcelles identiques. De ce fait, c'est « la standardisation qui l'emporte sur la diversification »<sup>55</sup>. Cette standardisation est encore plus accentuée par la politique d'ajustement des villes menée par le gouvernement pour réaménager les voiries, créer des ronds-points giratoires et multiplier les coulées vertes. Ces opérations d'embellissement, qui résultent d'une forte volonté d'améliorer l'apparence des villes, ont tendance à donner les mêmes modes d'organisation aux villes et à effacer les particularités de chacune d'entre elles. M. Chouiki, professeur en géographie urbaine et spécialiste de la ville marocaine, parle « d'unicité du modèle urbain »<sup>56</sup> pour caractériser l'homogénéisation apportée par ces programmes de restructuration de l'espace urbain.

A l'inverse, dans les quartiers aisés, la recherche en matière de configuration urbaine est observable puisque les villas de particuliers sont personnalisées et convoquent des styles architecturaux divers.

---

<sup>55</sup> Mustapha Chouiki, *La ville marocaine: essai de lecture synthétique*, Rabat, Maroc, Éd. Dar Attaouhidi, 2011, p. 106.

<sup>56</sup> *Ibid.*, p. 61.

---

## CONTEXTES ET DESSEINS D'UNE POLITIQUE D'AMENAGEMENT VOLONTARISTE

---

La ville marocaine est caractérisée par des contrastes flagrants entre modernité des quartiers résidentiels aisés et pauvreté des bidonvilles et quartiers insalubres. Ces contrastes sont intensifiés par le rapprochement spatial de ces différentes entités urbaines et leur juxtaposition. En effet, des tissus spontanés – tout d'abord construits en tôles et en matériaux de récupération, puis progressivement en dur – se développent à proximité directe de quartiers de villas.

La ville marocaine devient le réceptacle par excellence de tous les contrastes sociaux du pays.<sup>57</sup>

La politique du laisser-faire caractérise l'aménagement des villes marocaines et entraîne l'anarchie, le non-respect des règles et des difficultés d'articulation entre les différentes composantes de la ville.

### 1.2.2 Anémie urbaine

Les villes marocaines ont longtemps gardé les particularités de villes compactes, caractérisées par la mixité de leurs fonctions et l'homogénéité de leur cadre bâti.

Aujourd'hui, elles se sont agrandies et se sont densifiées. Elles sont caractérisées par leur hétérogénéité spatiale et sociale et par la complexité de leur tissu. Elles doivent soulever des défis importants, engendrés par l'étalement urbain et les inégalités spatiales, ainsi que par l'impossibilité des autorités publiques à régler les problèmes fonciers. Bouleversées par les dynamiques et les pressions qui les traversent, elles se déploient de manière duale à travers l'étalement et la densification de leur tissu urbain d'une part, et d'autre part à travers l'utilisation désordonnée et informelle de leurs périphéries. Leurs mutations urbaines n'ont pas pu être complètement maîtrisées par les collectivités locales.

L'augmentation du nombre de citoyens a entraîné tout d'abord des difficultés pour répondre aux besoins en logements et s'est traduite par une appropriation de la périphérie des villes, en raison du manque de foncier à l'intérieur. Ces villes font ainsi face à cet étalement urbain non préparé et à une faible maîtrise des mécanismes du marché foncier à cause d'une forte spéculation immobilière et d'une rétention de l'offre par des propriétaires en attente de plus-values garanties. Cette difficulté d'acquisition des terrains se répercute sur l'offre en logements mais aussi sur la construction des équipements publics, puisque le foncier devient plus coûteux.

---

<sup>57</sup> *Ibid.*, p. 34.



---

## CONTEXTES ET DESSEINS D'UNE POLITIQUE D'AMENAGEMENT VOLONTARISTE

---

Le déséquilibre dans le marché du logement s'est caractérisé par l'inappropriation de l'offre en logements par rapport à la demande, surtout pour les familles à bas revenus, ce qui a entraîné la multiplication de l'habitat non réglementaire<sup>58</sup>. Néanmoins, le Ministère de la Politique de la Ville et de l'Habitat a déclaré 58 Villes sans Bidonvilles depuis le lancement du programme national<sup>59</sup> (sur les 83 villes et communes urbaines concernées par le programme).

Les villes enregistrent des inégalités et des déficits devenus chroniques en équipements de superstructure, surtout culturels et de loisirs (bibliothèques, cinémas, théâtres, musées). En effet, le développement urbain ne s'est pas accompagné de la mise en place parallèle d'un réseau efficient en équipements publics et ce déséquilibre a accentué le phénomène de l'exclusion sociale, d'autant plus que les villes ont connu un rajeunissement de leur population causé par l'exode rural.

Afin de réduire ces disparités, un programme national, intitulé INDH (Initiative Nationale pour le Développement Humain) a été lancé en 2005, afin d'élargir l'accès aux services locaux de base (santé, éducation, culture), et de lutter contre la précarité et la marginalisation sociale. Ce programme, créé sous l'impulsion du Roi, a marqué la prise en compte des problématiques sociales dans la production urbaine au Maroc.

Les villes ont également des retards conséquents en matière de réseau de transport en commun. D'après le Haut-commissariat au plan, ceux-ci concernent la maintenance, la modernisation et l'extension<sup>60</sup>, ce qui a été à l'origine de l'augmentation disproportionnée du nombre de véhicules, des taxis et des moyens de déplacement informels (comme les charrettes).

D'autre part, les villes ont également des insuffisances en matière d'espaces publics ouverts (places publiques, parcs, promenades) ; cet usage étant remplacé par les espaces publics fermés (cafés, galeries commerçantes) qui sont, quant à eux, abondants. Par ailleurs, ce manque en espaces publics ouverts est intensifié par leur appropriation par la population (occupation par les marchands ambulants, extension des étalages commerciaux et des terrasses de café sur les trottoirs, parkings).

---

<sup>58</sup> Nous faisons référence aux bidonvilles mais aussi aux logements clandestins édifiés hors permis de construire. L'habitat non réglementaire n'est pas spécifique aux classes pauvres, mais aussi aux classes moyennes. Il concerne ainsi toutes les populations exclues du marché du travail.

<sup>59</sup> Ministère de la Politique de la Ville et de l'Habitat : Le programme national « Villes sans Bidonvilles », In : [http://www.mhpn.gov.ma/?page\\_id=956](http://www.mhpn.gov.ma/?page_id=956), Consulté le 9 Janvier 2017.

<sup>60</sup> Haut-commissariat au plan, *Démographie : Dynamique urbaine et développement rural au Maroc, op. cit.*, p. 326.

En résumé, la ville marocaine est caractérisée par sa déficience. Selon M. Chouiki, la déficience urbaine peut se définir comme suit :

La déficience en tant que carence en structures indispensables à la vie urbaine, exprime au fond des dysfonctionnements de la gestion urbaine. De ce fait, elle cristallise une discordance entre l'offre et les besoins des villes, en équipements de tous genres, et se traduit par la réduction de leur pouvoir en matière d'intégration urbaine, et d'affirmation de l'urbanité.<sup>61</sup>

### **1.2.3 Congestion citadine et pressions littorales**

La croissance de la population urbaine et sa rapidité ont accentué la vitesse de l'expansion urbaine. Le Maroc fait ainsi face à la difficulté de contrôler le développement urbain de ces villes, ce qui entraîne des déséquilibres sur les plans social et spatial, d'autant plus que les villes marocaines ne disposent pas généralement de limites naturelles pouvant stopper l'étalement urbain.

L'expansion horizontale est la principale forme d'évolution des villes marocaines. En effet, les périmètres urbains s'étalent (zones urbaines élargies, nouvelles zones ouvertes à l'urbanisation) et deviennent désarticulés, ce qui engendre des coûts supplémentaires pour les collectivités (relatifs au transport, aux équipements, aux services publics) ainsi que l'augmentation de la motorisation individuelle.

Ce type d'étalement est devenu la spécificité de toutes les villes marocaines. Il se révèle d'une part, par des programmes de résidences privées pour couches aisées et des ensembles d'habitation pour couches sociales pauvres, et d'autre part, par l'apparition de l'habitat informel en périphérie, résultat de l'expulsion spatiale des classes défavorisées.

---

<sup>61</sup> Mustapha Chouiki, *Le Maroc face au défi urbain. Quelle politique de la ville ?*, Dar Attaouhidi., Rabat, Maroc, 2012, p. 23.

---

 CONTEXTES ET DESSEINS D'UNE POLITIQUE D'AMENAGEMENT VOLONTARISTE
 

---

Cet étalement urbain a accentué le phénomène de conurbation<sup>62</sup> et a été à l'origine de la fragilisation et la destruction progressive des terrains agricoles situés à la grande périphérie des villes.

Les villes disposent d'une organisation initiale qui n'est pas adéquate pour accueillir les nouvelles populations, surtout que ces arrivées s'opèrent de manière rapide et spontanée. Il en résulte la transformation de la ville en une mosaïque inachevée et en constante évolution.

Cet étalement est le résultat d'une politique urbaine optant pour des solutions spontanées, plutôt qu'une vision globale d'aménagement du territoire et une coordination stratégique générale des dynamiques urbaines.

En ce qui concerne l'armature urbaine, les villes marocaines font partie d'un système constitué d'une trame de villes de taille variable : grandes (plus de 100 000 habitants), moyennes (entre 50 000 et 100 000 habitants) et petites (moins de 50 000 habitants), avec une grande concentration des habitants dans les grandes villes. Malgré l'augmentation du nombre des villes petites et moyennes<sup>63</sup>, le poids démographique des grandes villes n'a pas diminué et ces dernières ont dû en conséquence faire face à la flambée des prix du foncier.

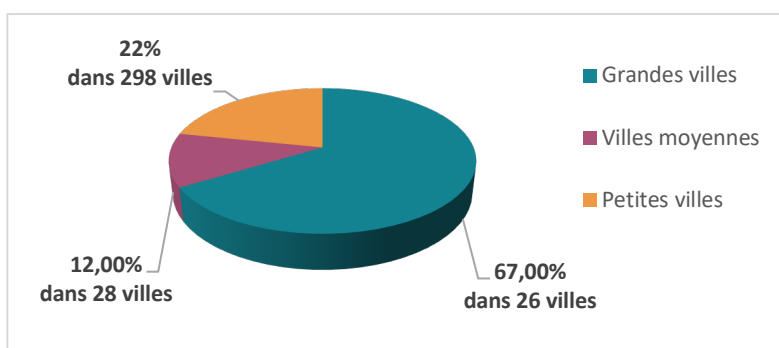


Figure 8 : Répartition de la population par type de villes par rapport à la population urbaine totale en 2004

Source : Haut-commissariat au plan et Centre des études et des recherches démographiques, *Démographie marocaine : tendances passées et perspectives d'avenir, rapport thématique, 2005*, p. 40.

Conception : C. Kettani, 2019.

---

<sup>62</sup> Ensemble de villes devenues coalescentes par extension de leurs périphéries entre lesquelles s'établit une complémentarité et une répartition des fonctions (Définition Géoconfluences, In : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/conurbation>, consulté le 2 Octobre 2018)

<sup>63</sup> Le nombre des villes moyennes est passé de 7 à 56 entre 1960 et 2014, d'après : M. Chouiki, *Un siècle d'urbanisme, op. cit.*, p. 125.

A cela s'ajoute la place occupée par le littoral marocain qui constitue pour le pays un espace de convoitise économique et de concentration démographique. En effet, celui-ci concentre aujourd'hui les plus grandes agglomérations du pays (Casablanca, Rabat, Tanger) et compte l'essentiel de la population nationale (20% dans la région de Casablanca, 11,6% dans la région de Rabat, 8,5% à Tanger<sup>64</sup>). Le taux d'urbanisation des zones littorales est passé de 8% au début du siècle dernier à près de 60% en 2004<sup>65</sup>. De ce fait, des « métropoles-rubans »<sup>66</sup> se sont formées le long littoral, de manière linéaire.

Ce processus de littoralisation a été un choix politique qui a été conduit au fil du temps. En effet, pendant des siècles, le Maroc a été l'espace de transition entre l'Afrique et les ports européens. Puis, à partir du XVI<sup>e</sup> siècle, les populations ont migré vers l'arrière-pays (Fès et Marrakech notamment) à cause des tentatives de conquêtes des espagnols et des portugais qui ont occupé, entre autres, les villes côtières de Ksar Seghir, de Tanger, d'Assilah, de Mazagan, de Safi, d'Agadir, de Mellila, de Ceuta et de Larache. Le littoral a alors été considéré comme une zone de confrontation et non une base d'échanges<sup>67</sup>. Enfin, à partir du XVIII<sup>e</sup> siècle, les alaouites accorderont beaucoup d'intérêt au littoral, notamment aux ports d'Anfa (Casablanca), d'Essaouira, de Mazagan (El Jadida) et de Tanger<sup>68</sup>. Cet intérêt économique pour les espaces côtiers sera maintenu, au début du XX<sup>e</sup> siècle, avec l'arrivée du protectorat. Les villes comme Fès, Meknès et Marrakech ont ainsi perdu peu à peu leurs positions de centres économiques au profit des villes coloniales comme Rabat et Casablanca, centres des pouvoirs politiques et administratifs.

Ce phénomène s'est accéléré de manière importante à partir des années 1970<sup>69</sup> et est devenu l'orientation décisive de la structuration urbaine du pays. En effet, la politique du gouvernement a cherché à articuler l'armature urbaine autour de pôles portuaires majeurs, et a donné un élan aux dynamiques de littoralisation qui a permis au pays de s'insérer dans les réseaux d'échanges internationaux.

---

<sup>64</sup> Haut-commissariat au plan, *Démographie : Dynamique urbaine et développement rural au Maroc, op. cit.*, p. 294.

<sup>65</sup> Sanaa Nakhli, « Pressions environnementales et nouvelles stratégies de gestion sur le littoral marocain », *Méditerranée. Revue géographique des pays méditerranéens / Journal of Mediterranean geography*, 1 décembre 2010, n° 115, p. 31-42.

<sup>66</sup> Jean-Paul Carrière (ed.), *Villes et projets urbains en Méditerranée*, Tours, Presses universitaires François-Rabelais, 2013, 135 p.

<sup>67</sup> M. Naciri, « L'aménagement des villes et ses enjeux », *Monde arabe : Maghreb Machrek*, 12 1987, n. 118, p. 46-70.

<sup>68</sup> M. Chouiki, *Un siècle d'urbanisme, op. cit.*, p. 19.

<sup>69</sup> M. Naciri, « L'aménagement des villes et ses enjeux », art cit.

---

## CONTEXTES ET DESSEINS D'UNE POLITIQUE D'AMENAGEMENT VOLONTARISTE

---

Ainsi, les zones côtières rassemblent aujourd'hui la majeure partie des grandes activités industrielles et économiques (raffinage et pétrochimie, industries des phosphates et sidérurgie). De plus, malgré l'attrait exercé par Marrakech et Fès, le tourisme au Maroc s'oriente beaucoup vers les zones balnéaires. Le littoral a ainsi accueilli la part la plus importante des investissements réalisés depuis trente ans et concentre aujourd'hui 60% des séjours touristiques<sup>70</sup>.

Quatre grands noyaux urbains littoraux se distinguent : le Grand Casablanca, Rabat et sa région, Tanger-Tétouan et Agadir. Ces espaces sont devenus, à travers leur nombre d'habitants et leur influence économique, des pôles qui exercent une influence importante sur le reste du territoire marocain et qui guident le développement économique. Ils ont un rôle important dans la dynamique urbaine du pays. D'autant plus que la bande littorale est entièrement équipée en axes de communication, contrairement aux autres villes reculées, ce qui augmente la suprématie des grandes villes côtières.

---

<sup>70</sup> S. Nakhli, « Pressions environnementales et nouvelles stratégies de gestion sur le littoral marocain », art cit.

---

 CONTEXTES ET DESSEINS D'UNE POLITIQUE D'AMENAGEMENT VOLONTARISTE
 

---

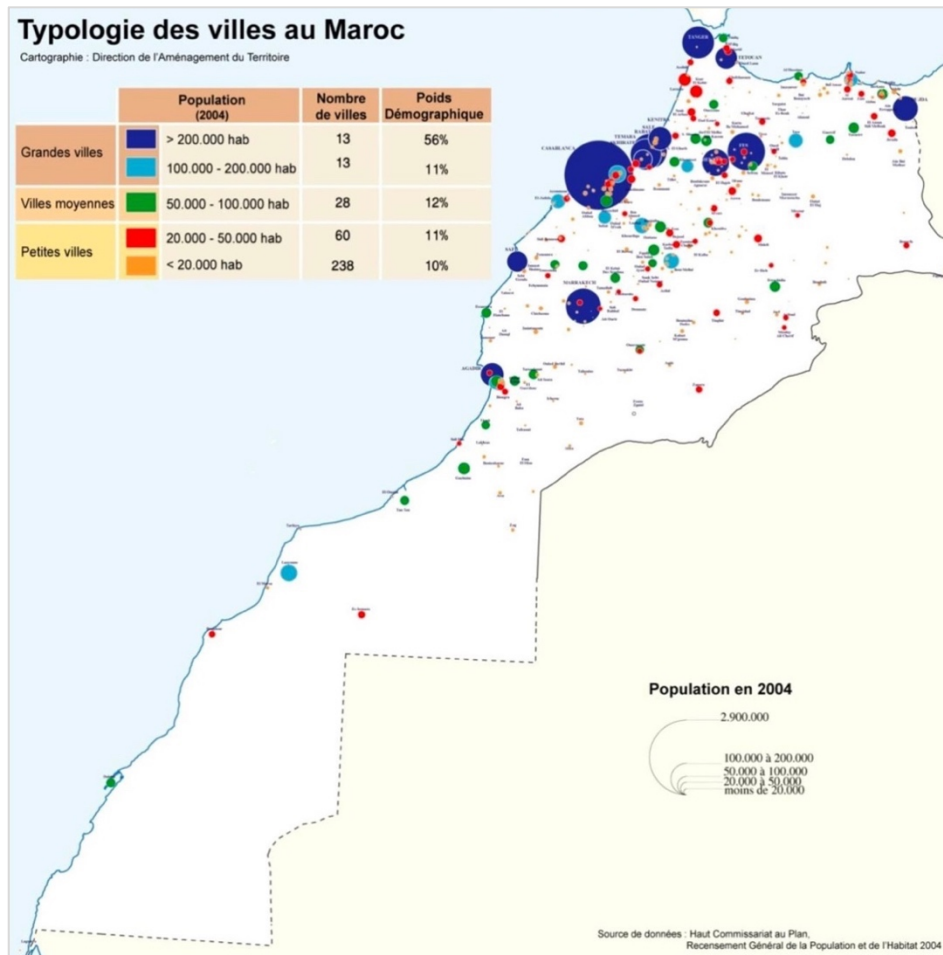


Figure 9 : Répartition des villes sur le territoire marocain en fonction de leur taille

Source : Haut-commissariat au Plan, RGPH 2004

La Figure 9 ci-dessus montre une concentration nette sur l'axe atlantique Kénitra-Casablanca, aussi bien par le nombre de ville que par leur taille. Un habitant sur trois habite dans les régions du Grand Casablanca et de Rabat-Salé-Kénitra (ex-région Rabat-Salé-Zemmour-Zaers)<sup>71</sup>.

---

<sup>71</sup> Haut-commissariat au plan et Centre des études et des recherches démographiques, *Démographie marocaine : tendances passées et perspectives d'avenir, rapport thématique, op. cit.*, p. 36.

---

 CONTEXTES ET DESSEINS D'UNE POLITIQUE D'AMENAGEMENT VOLONTARISTE
 

---

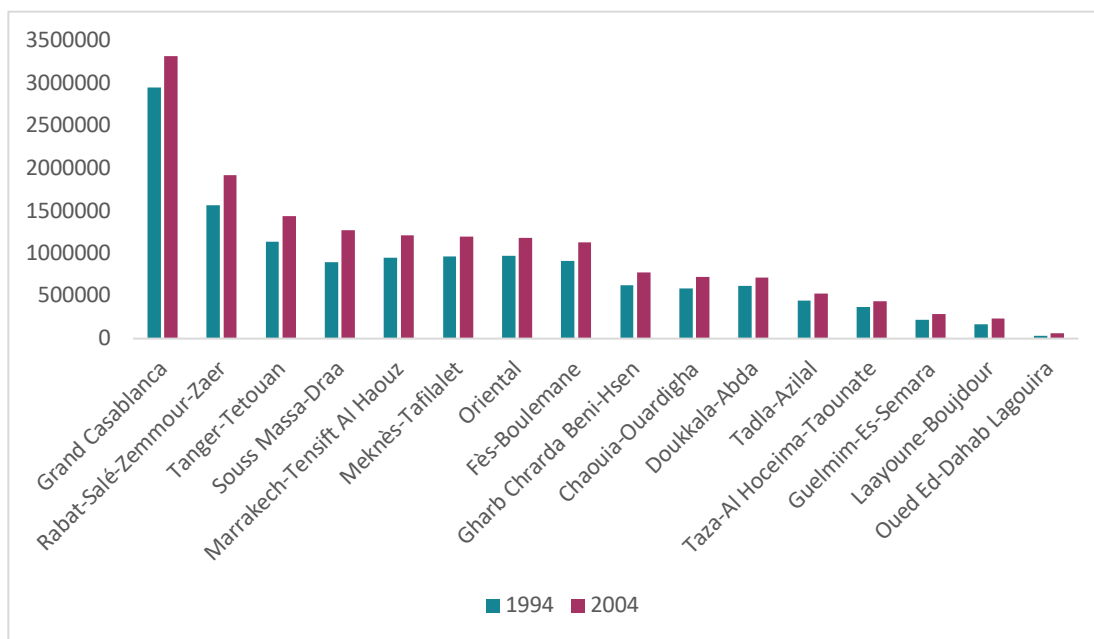


Figure 10 : Poids démographique de la population urbaine marocaine par région en 1994 et en 2004

Source : Haut-commissariat au plan et Centre des études et des recherches démographiques, Démographie marocaine : tendances passées et perspectives d'avenir, rapport thématique, 2005, p.37 .

Conception : C. Kettani, 2019.

Par ailleurs, la trame urbaine marocaine est caractérisée par une polarisation sur Casablanca, capitale économique du pays. Celle-ci concentre les fonctions industrielles, portuaires et tertiaires. La population du Grand Casablanca s'élève à 4 270 750 habitants (2014)<sup>72</sup>, soit 12,3% de la population nationale<sup>73</sup>. Un rapport du Haut-Commissariat au Plan<sup>74</sup> indique qu'elle rassemble 25% des équipements sanitaires, 18% des usines, structures artisanales et coopératives, 17% des activités de services (grossistes, bureaux d'études, architectes, comptables, assurances, etc.), 14% des équipements culturels et d'hôtellerie, 13% des équipements scolaires et de formation et 8% des équipements sportif et de loisirs du pays. En définitive, elle s'accapare 17% de l'ensemble des équipements du territoire national.

<sup>72</sup> Selon le recensement général de la population et de l'habitat de 2014.

<sup>73</sup> D'après les données de la Banque Mondiale.

<sup>74</sup> Haut-commissariat au plan, *Démographie : Dynamique urbaine et développement rural au Maroc, op. cit.*, p. 338.

## 1.3 Un système de planification indolent

### 1.3.1 Du bricolage urbain

L'urbanisme au Maroc a connu un réel tournant lors du protectorat dans la mesure où les moyens et les techniques ont été totalement transformés durant cette période. Ils ont permis au Maroc de moderniser ses moyens d'action et de se doter de nouveaux modes de fabrique spatiale et de gestion urbaine.

A l'inverse, la période de l'après-indépendance n'a pas connu de remodelage dans les mécanismes qui guident l'acte de fabriquer la ville. La planification urbaine est restée orientée sur la base de règles apportées par le protectorat français qui n'ont pas été actualisés depuis cette période, à l'exception de quelques ajustements qui ont continué de se rapporter aux anciens textes.

De ce fait, les techniques d'aménagement du sol ont été pensées pour une société occidentale et peinent à s'adapter aux usages de l'espace marocain, ce qui entraîne des divergences entre la législation et la pratique et aboutit à un développement urbain incontrôlé. Ces faits sont d'ailleurs rapportés par M. Chouiki, urbaniste et chercheur spécialiste de la ville marocaine, et N. Boumaza, urbaniste spécialiste de l'espace urbain maghrébin :

Toutes les réformes introduites en matière de politique urbaine se sont avérées de simples réaménagements d'anciennes recettes, sans changement notable au niveau des principes et des objectifs qui la sous-tendent.<sup>75</sup>

A chaque fois, on reproduit les mêmes recettes et on remet en scène les mêmes scénarios. Personne ne cherche à assumer pleinement ses responsabilités, en faisant autrement et en expérimentant de nouvelles pistes. Les seuls changements sont d'ordre techniques, mais inscrits dans des stratégies reproduites à l'identique.<sup>76</sup>

---

<sup>75</sup> M. Chouiki, *La ville marocaine, op. cit.*, p. 62.

<sup>76</sup> M. Chouiki, *Un siècle d'urbanisme, op. cit.*, p. 148.



---

 CONTEXTES ET DESSEINS D'UNE POLITIQUE D'AMENAGEMENT VOLONTARISTE
 

---

Le recyclage des recettes du passé ne permet pas d'aller de l'avant. Ainsi, l'urbanisme en tant que pensée et pratique, qui était en avance au début du siècle, se retrouve actuellement, en situation de retard.<sup>77</sup>

La législation de l'urbanisme des années 1950 complétant et modifiant celle de 1914 ne s'inscrit nullement dans une optique de réformes.<sup>78</sup>

En effet, après l'indépendance, il n'y a eu que trois lois supplémentaires qui ont été instaurées (Voir détail des lois en annexe 2.8). Il s'agit de la loi du 25 Juin 1960 relative au développement des agglomérations rurales, de la loi du 17 juin 1992 relative à l'urbanisme et de la Loi du 17 juin 1992 relative aux lotissements, groupes d'habitations et morcellement. Ces lois ont apporté des ajustements qui n'ont fait que reprendre et réactualiser les principes et dispositions générales dictés et appliqués auparavant lors du protectorat.

Partant de ce constat, la planification urbaine au Maroc vise encore à établir l'ordre public. La politique urbaine au Maroc est restée très imprégnée par celle de l'époque coloniale qui avait une priorité sécuritaire stricte. Dans les années 1980, de nouveaux organismes (notamment les préfectures et les agences urbaines) sont créés pour rétablir l'ordre, notamment après les fortes tensions sociales et les émeutes urbaines qui ont agité le pays (émeutes de Casablanca en 1981<sup>79</sup>). A ce moment-là, l'urbanisme a été mis à la charge du Ministère de l'Intérieur. Il s'agissait alors de promouvoir un urbanisme contraignant s'appuyant sur « une nouvelle politique destinée à reconsidérer la répartition des pouvoirs, les structures, les procédures et les techniques, dans le but d'assurer une meilleure maîtrise de la ville par un aménagement stratégique de l'espace urbain »<sup>80</sup>. Les schémas directeurs qui en ont découlé s'inspirent alors d'une pensée néo-hausmannienne : fonctionnalisme, zonage, grandes percées et rocaes.

Par ailleurs, la fabrique urbaine se caractérise par une production de l'espace s'effectuant au coup par coup, en fonction de besoins ponctuels. Ce procédé d'aménagement de l'urgence a encouragé une croissance urbaine non régulée. A ce propos, M. Chouiki parle de ville indisciplinée pour décrire la ville marocaine d'aujourd'hui :

---

<sup>77</sup> *Ibid.*, p. 162.

<sup>78</sup> N. Boumaza, *Villes réelles, villes projetées*, *op. cit.*, p. 60.

<sup>79</sup> Les émeutes de 1981 ont été des protestations contre l'augmentation soudaine des prix de produits de première nécessité (blé, farine, huile, beurre). Elles ont été à l'origine d'un nombre important de morts et de blessés.

<sup>80</sup> M. Naciri, « L'aménagement des villes et ses enjeux », *art cit.*

CONTEXTES ET DESSEINS D'UNE POLITIQUE D'AMENAGEMENT VOLONTARISTE

---

La configuration interne de la ville marocaine souffre effectivement de nombreux dysfonctionnements, à tel point qu'elle fait figure de ville indisciplinée au niveau de l'articulation de l'héritage historique à la réalité actuelle, comme au niveau de l'insalubrité urbaine qu'elle reproduit, des contrastes socio-spatiaux qu'elle développe et de l'anarchie urbaine qu'elle entretient.<sup>81</sup>

Dans les pays développés, l'urbanisme est perçu comme une opération préventive<sup>82</sup>, consistant à mettre en vigueur des réglementations, alors que dans les pays du tiers-monde, elle est curative<sup>83</sup> puisqu'il s'agit dans ce cas de réorganiser l'espace qui a souvent été le sujet d'occupations anarchiques. M. Dryef, ancien haut-fonctionnaire marocain, préfère parler de « politique de maîtrise des aires urbaines » qu'il définit comme l'ensemble des actions à entreprendre pour régulariser les implantations antérieures. Ainsi, au Maroc, il ne s'agit pas d'un urbanisme prévisionnel mais plutôt d'un urbanisme de rattrapage consistant à redresser la situation urbaine en résorbant les bidonvilles et en réglementant les quartiers clandestins, puis à insérer les nouveaux projets.

La planification urbaine marocaine dispose de réglementations régissant la gestion urbaine et l'affectation des sols. Mais celles-ci présentent des carences liées à leur rigidité et à la lenteur des procédures administratives. De ce fait, le principe de la dérogation a été expressément instauré dans les années 1970<sup>84</sup>. Il est régi par un ensemble de circulaires : la circulaire n°254 du 12 Février 1999<sup>85</sup>, la circulaire n°622 du 8 Mai 2001 et les circulaires interministérielles n°3020/27 du 4 Mars 2003 et n°10098/31 de Juillet 2010<sup>86</sup>.

La dérogation consiste à approuver des projets non prévus dans les documents d'urbanisme dans le but de stimuler le développement économique et social et l'investissement. Elle a ainsi permis de mettre en place des arrangements en atténuant la lenteur de l'obtention des permissions de lotissement et de construction et en changeant l'affectation des sols. De ce fait, les promoteurs privés ont pu en tirer avantage en contournant la lenteur des procédures administratives, notamment celles concernant le renouvellement des plans d'aménagement, et ont pu ainsi réaliser des projets qui n'étaient pas prévus initialement dans les schémas ou construire dans des

---

<sup>81</sup> M. Chouiki, *La ville marocaine*, op. cit., p. 36.

<sup>82</sup> M. Dryef, *Urbanisation et droit de l'urbanisme au Maroc*, op. cit., p. 21.

<sup>83</sup> *Ibid.*, p. 21.

<sup>84</sup> Conseil Economique, Social et Environnemental, *Etude d'impact des dérogations dans le domaine de l'urbanisme*, Avis, s.l., 2014, p. 6.

<sup>85</sup> Circulaire du Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'environnement, de l'Urbanisme et de l'Habitat.

<sup>86</sup> Mustapha Chouiki, *Un siècle d'urbanisme: le devenir de la ville marocaine*, Paris, France, L'Harmattan, 2017, p. 105.

---

 CONTEXTES ET DESSEINS D'UNE POLITIQUE D'AMENAGEMENT VOLONTARISTE
 

---

zones hors documents d'urbanisme mais réservées pour une urbanisation future. C'est le cas pour la mise en place de la nouvelle génération des villes nouvelles qui ont pu être réalisées grâce au système dérogatoire, ainsi que pour les projets s'inscrivant dans le cadre du programme national des 200 000 logements qui ont ainsi bénéficié de l'attribution d'autorisations exceptionnelles.

Pour reprendre le terme de M. Chouiki, il s'agit là de la généralisation du processus de déplanification<sup>87</sup>.

Mais, la dérogation a engendré de lourds effets sur le paysage urbain à cause du manque d'encadrement. En effet, elle constitue un moyen hasardeux de contourner les lois et les réglementations. A ce propos, les promoteurs immobiliers ont pu développer des programmes – de logement notamment – dans des zones qui étaient à l'origine destinées à des fonctions complètement différentes. R. Sidi Boumedine, directeur de recherche et enseignant-chercheur en études urbaines, considère que la dérogation s'est transformée, à partir des années 1990, en un mode d'action urbaine ordinaire<sup>88</sup>. Elle constitue désormais un moyen de gestion qui remplace le manque d'outils de révision des documents d'urbanisme, alors qu'elle devait initialement relever de l'exceptionnel. Elle a eu des impacts négatifs sur le paysage urbain par la création de grandes discontinuités et d'incohérences spatiales, par l'encouragement de l'étalement urbain, par le déficit en équipements dans certains quartiers et par la spéculation foncière.

« La dérogation est comme une arme de destruction massive, quand c'est mal utilisé c'est une catastrophe, mais elle reste indispensable pour éviter « l'immobilisme » urbain. »<sup>89</sup>

Afin d'y remédier, l'État a entrepris une tentative d'encadrement en 2010 par la mise en place d'une circulaire visant à limiter les procédures de dérogation. A cet égard, elle préconise que les dérogations ne peuvent plus porter sur les sites dédiés aux équipements collectifs, aux espaces verts et sur les espaces protégés et agricoles. Elles concernent désormais seulement les projets touristiques, industriels, artisanaux et de service ainsi que les projets de logement social<sup>90</sup>. Néanmoins, tout projet qui atteste de la présence d'un caractère touristique, industriel ou social est potentiellement recevable, ce qui est sujet aux différentes possibilités d'interprétation des

---

<sup>87</sup> M. Chouiki, *Un siècle d'urbanisme*, op. cit., p. 201.

<sup>88</sup> Rachid Sidi Boumedine, « L'urbanisme : une prédation méthodique », *NAQD*, n° 25, p. 109-133.

<sup>89</sup> Entretien effectué auprès de Z. Al Kaidi, employé à l'agence urbaine de Rabat-Salé, par N. Artic, date inconnue, In : Nelson Artic, *Les dynamiques de l'étalement urbain au Maroc. Cas de Rabat-Salé et Casablanca*, Montpellier, 2017, p. 112.

<sup>90</sup> Conseil Economique, Social et Environnemental, *Etude d'impact des dérogations dans le domaine de l'urbanisme*, Avis, op. cit., p. 6.

---

CONTEXTES ET DESSEINS D'UNE POLITIQUE D'AMENAGEMENT VOLONTARISTE

---

critères d'éligibilité des projets. Cette ambiguïté entraîne un désordre institutionnel et des différences d'opinions entre régions<sup>91</sup> alors que le système dérogatoire devrait s'inscrire dans le cadre d'une action collective homogène garantissant une gestion cohérente du territoire. La dérogation étant considérée comme un instrument complémentaire des dispositions de planification, elle constitue un obstacle pour une vision globale d'aménagement du territoire puisqu'elle transforme la gestion urbaine en une gestion au cas par cas. En outre, l'attribution des dérogations se mêle à des intérêts politiques, où le clientélisme joue en faveur de certains grands promoteurs influents.

Ainsi, depuis 2003 et jusqu'à 2013, 13 222 demandes de dérogations ont été reçues par la commission en charge (soit 110 projets en moyenne par mois), dont 58% ont reçu un avis favorable<sup>92</sup>. Cette utilisation excessive de la dérogation indique une anomalie dans la planification urbaine et dans les dispositions prévues dans la réglementation.

Finalement, les documents d'urbanisme sont devenus petit à petit de simples documents consultatifs et ont perdu progressivement leur force de loi.

Les villes marocaines connaissent ainsi des faiblesses dans leur gestion. M. Chouiki parle de « chaos rentable »<sup>93</sup> puisque chaque membre de la société y trouve son compte. Les dérogations s'effectuent par pur opportunisme puisque le changement d'affectation des terrains influence leur valeur vénale, la pratique de la dérogation ayant de ce fait soutenu la spéculation foncière. En effet, certains promoteurs, ayant reçu des autorisations de changement d'affectation de sol, n'ont jamais concrétisé leur projet de construction, dans l'attente de faire une plus-value importante lors de la cession du bien. C'est un agissement courant qui révèle le manque de suivi des commissions après l'attribution des dérogations<sup>94</sup>.

En sus, l'attribution des dérogations a profité essentiellement aux projets immobiliers qui surpassent les projets touristiques, industriels et d'équipements (avec une part de 55% entre 2003 et 2009 et de 51% entre 2010 et 2013<sup>95</sup>). Des terrains initialement destinés aux espaces

---

<sup>91</sup> Conseil Economique, Social et Environnemental, *Etude d'impact des dérogations dans le domaine de l'urbanisme, Rapport*, Maroc, 2014, p. 63.

<sup>92</sup> *Ibid.*, p. 13.

<sup>93</sup> M. Chouiki, *La ville marocaine, op. cit.*, p. 40.

<sup>94</sup> B. Bruneau, *Les dynamiques de la production de logements dans la conurbation de Rabat-Salé-Témara : les rôles de l'État et des acteurs privés, op. cit.*, p. 38.

<sup>95</sup> Conseil Economique, Social et Environnemental, *Etude d'impact des dérogations dans le domaine de l'urbanisme, Rapport, op. cit.*, p. 54.

---

## CONTEXTES ET DESSEINS D'UNE POLITIQUE D'AMENAGEMENT VOLONTARISTE

---

verts, aux places et aux équipements collectifs ont été, par dérogation, affectés pour des projets d'habitat, par manque de moyens financiers des organismes publics en charge de la réalisation des projets initiaux.

Les dérogations, sur la période 2003-2013, ont concerné des demandes de surélévations, des rectifications de réglementations pour des projets déjà réalisés, des modifications de zonage et de coefficient d'occupation du sol et des demandes de constructions dans des zones d'urbanisation nouvelles<sup>96</sup>. Il faut garder présent à l'esprit que la partie majeure des dérogations (74%) concerne les sites déjà couverts par les documents réglementaires, la part restante étant relative aux territoires réservés pour une urbanisation nouvelle. Il en résulte une sur-densification du tissu urbain sans adaptation de la voirie et du réseau d'assainissement ainsi qu'une incohérence urbanistique et spatiale.

La production urbaine est ainsi, à travers le système dérogatoire, victime de la ruée vers la rentabilisation optimale du foncier, au détriment de la qualité des espaces produits. Ceci témoigne du bricolage dans l'urgence qui caractérise la gestion urbaine dans les villes, celles-ci devant faire face de manière perpétuelle au déficit en logement, et qui entraîne des répercussions perverses sur l'évolution de l'espace urbain.

Il s'avère ainsi que la gestion urbaine au Maroc s'effectue à travers l'apport de solutions à caractère partiel afin de débloquer les projets et de répondre à l'urgence des situations. Le recours au système dérogatoire s'explique par l'inadaptation de la réglementation par rapport à une conjoncture économique et sociale en constante évolution.

La lenteur administrative est donc pénalisante pour l'action urbaine, d'autant plus qu'elle affecte même les contenus des documents d'urbanisme et leur valeur réglementaire. En effet, ces documents se retrouvent à peine homologués et déjà désuets à cause du temps écoulé entre leur création et leur dernière autorisation. Les schémas directeurs nécessitent dix ans, et les plans d'aménagement et les autorisations de lotissement en moyenne quatre ans<sup>97</sup>. Le temps que nécessite la réalisation des instruments et documents d'urbanisme est plus long que les tendances qui en sont à l'origine. Cette lenteur s'explique par la complexité du processus d'élaboration, d'approbation et de révision (détail en annexe 2.3, 2.4, 2.5) ; mais aussi par un

---

<sup>96</sup> *Ibid.*, p. 14.

<sup>97</sup> Haut-commissariat au plan, *Démographie : Dynamique urbaine et développement rural au Maroc, op. cit.*, p. 224.

---

## CONTEXTES ET DESSEINS D'UNE POLITIQUE D'AMENAGEMENT VOLONTARISTE

---

choix de bureaux d'études soumissionnaires ne disposant pas de moyens techniques et d'expertise adéquats et ayant des ressources humaines peu qualifiées et non expérimentées<sup>98</sup>.

Selon M. Chouiki, c'est une gestion urbaine qui nécessite un remaniement global tant dans l'instauration d'un système de planification souple, réfléchi et prospectif, que dans la révision des documents réglementaires existants et de remise en place du caractère exceptionnel des dérogations :

Il est de plus en plus pressant de repenser notre urbanisme en vue de « reculturer » le mode d'urbanisation dans le sens d'une plus grande précision de nos besoins urbains en fonction de la redéfinition de notre projet de société.<sup>99</sup>

Dans ce sens, un rapport du Conseil Économique, Social et Environnemental, préconise la simplification des procédures, l'emboîtement des échelles dans la réalisation des documents stratégiques et des documents d'urbanisme et l'amélioration des compétences et des savoir-faire<sup>100</sup>.

### 1.3.2 Complexité de l'action urbaine

Avant le protectorat, l'organisation spatiale était marquée par l'élection d'un caïd dans chaque tribu dont le rôle était d'assurer son administration et sa gestion. A ce moment-là, la population était majoritairement rurale avec Fès comme ville principale. Puis, avec l'avènement du protectorat, de grands changements territoriaux se sont opérés. Les caïds ont vu leur autorité s'estomper en faveur d'un pouvoir central créé en zone urbaine.

Aujourd'hui, les systèmes de gestion urbaine restent marqués par le centralisme de l'État, hérité de la période du protectorat. Au Maroc, l'urbanisme est l'affaire du pouvoir. La trame institutionnelle mise en place garantit une maîtrise territoriale de sorte à conférer aux établissements centraux le pouvoir décisionnel en matière d'organisation, de distribution des

---

<sup>98</sup> Conseil Economique, Social et Environnemental, *Etude d'impact des dérogations dans le domaine de l'urbanisme, Rapport, op. cit.*, p. 92.

<sup>99</sup> M. Chouiki, *La ville marocaine, op. cit.*, p. 81.

<sup>100</sup> Conseil Economique, Social et Environnemental, *Etude d'impact des dérogations dans le domaine de l'urbanisme, Rapport, op. cit.*, p. 14.

## CONTEXTES ET DESSEINS D'UNE POLITIQUE D'AMENAGEMENT VOLONTARISTE

ressources et de planification urbaine. Ce sont les pouvoirs centraux étatiques et non les élus qui sont en charge de la conception et de la gestion urbaine et de la réalisation des documents stratégiques d'aménagement du territoire. Les collectivités locales sont chargées quant à elles du volet opérationnel.

Le pouvoir décisionnel appartenait auparavant strictement aux acteurs désignés par le Ministère de l'Intérieur (gouverneurs, pachas), puis, avec la mise en place de la charte communale de 1976, plus de pouvoirs d'action ont été attribués aux élus locaux. Néanmoins, le système reste marqué par l'influence du gouverneur qui est désigné par le Roi et le Ministère de l'Intérieur et qui dirige les préfectures et les provinces. Il a ainsi la mainmise sur les politiques urbaines et décide des attributions d'autorisation de lotissement et de construction.

D'autre part, il existe à ce jour une pluralité de structures décisionnelles (Wilayas, préfectures ou provinces, communes, agences urbaines, inspections d'urbanisme, divisions d'urbanisme), ce qui a entraîné un émiettement des responsabilités et des dépenses publiques et n'a pas été adéquat pour assurer la maîtrise complète de l'espace urbain. Cette organisation repose initialement sur une volonté sécuritaire et de contrôle et est le fait d'intérêts politiques.

En outre, la création de ces structures demeure caractérisée par le centralisme du Ministère de l'Intérieur, au détriment des autres ministères qui se voient contraints d'agir au niveau régional par manque de représentants aux niveaux préfectoraux ou provinciaux, ce qui crée un déséquilibre dans l'action publique.

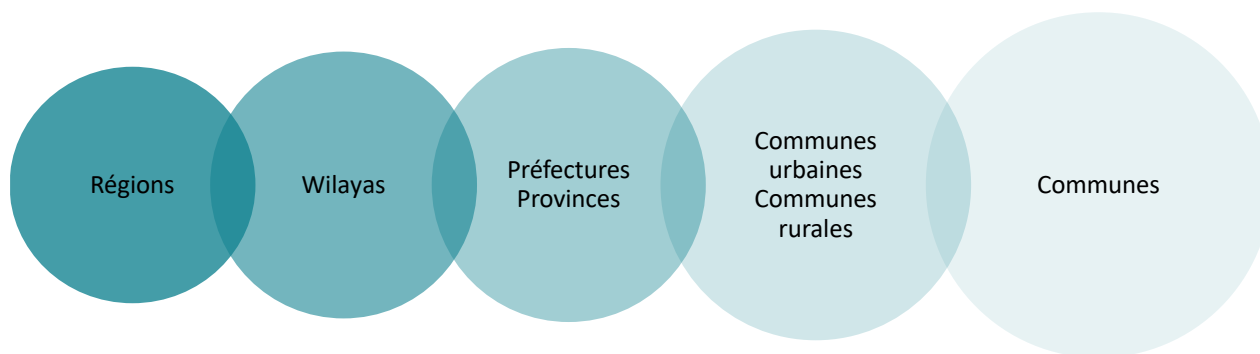


Figure 11 : Hiérarchie du découpage du territoire marocain

Source : D'après le portail national des collectivités locales, In :

<http://www.pncl.gov.ma/fr/Publication/Statistique/Pages/Collectivite%C3%A9s-locales-en-chiffres-2004.aspx>,  
consulté le 2 Octobre 2018

Conception : C. Kettani, 2019.

---

## CONTEXTES ET DESSEINS D'UNE POLITIQUE D'AMENAGEMENT VOLONTARISTE

---

Les préfectures et les provinces ont un rôle de décision, de contrôle et d'application des lois. Elles participent également à l'élaboration des textes réglementaires. Le morcellement territorial a été marqué par l'augmentation de leur nombre, ce qui ne leur permet pas de mener des stratégies d'aménagement globales et pérennes puisque leur périmètre se retrouve réduit et limité. De plus, elles ne sont ordonnancées que de manière verticale : les gouverneurs, qui les dirigent et les représentent, entretiennent verticalement les relations avec le pouvoir central. Les préfectures et les provinces ne collaborent pas forcément entre elles. Ceci pose un problème dans les villes qui contiennent plusieurs préfectures puisqu'elles souffrent du manque de concertation de ces dernières et de la fragmentation du pouvoir décisionnel. Il est à rappeler que l'État avait décidé de la création des wilayas dans les années 1980 afin justement d'harmoniser les stratégies et d'uniformiser la prise de décision. Néanmoins, ceci n'a fait qu'accentuer la complexification de l'action publique étant donné que les compétences des wilayas et des préfectures se chevauchent la plupart du temps.

Concernant les communes, le découpage communal de 1992 a augmenté leur nombre, alors que les ressources humaines manquent de qualification et les ressources financières restent précaires. Ceci est cité dans un rapport du Haut-Commissariat au Plan datant de 2011 :

La faiblesse des structures organisationnelles des communes est aggravée dans beaucoup de cas par l'incompétence des présidents des conseils communaux. Les exigences de la gestion moderne, qui nécessitent efficacité et rationalisation des dépenses publiques, sont souvent ignorées par des présidents que rien ne prédisposait à gérer des organismes complexes comme la ville. La proportion des présidents des conseils communaux déclarés illettrés représentent actuellement 12.35% de l'effectif global.<sup>101</sup>

De plus, les communes nourrissent des formes de compétitivité entre elles, en faveur d'intérêts démagogiques. Ainsi, chaque commune entreprend la réalisation des équipements compris dans son territoire sans avoir une vision d'ensemble englobant ceux des communes avoisinantes, ce qui conduit à la réalisation d'équipements de types similaires dans des périmètres très proches.

Par ailleurs, la gestion de la ville est en grande partie attribuée au domaine public, les élus ne souhaitant pas allouer une partie des prestations, comme la gestion des transports publics, l'assainissement, la distribution de l'eau et la collecte des déchets, au secteur privé. Néanmoins, des exceptions existent dans les villes de Casablanca et de Rabat, mais restent très timides.

---

<sup>101</sup> Haut-commissariat au plan, *Démographie : Dynamique urbaine et développement rural au Maroc, op. cit.*, p. 223.



---

## CONTEXTES ET DESSEINS D'UNE POLITIQUE D'AMENAGEMENT VOLONTARISTE

---

La fabrique urbaine est également marquée par d'autres acteurs, les agences urbaines, qui ont été créées suite aux émeutes de Casablanca pour maintenir l'ordre dans les villes. Celles-ci sont dirigées par des gouverneurs, représentants du Ministère de l'Intérieur. Elles ont pour missions de réaliser les projets de documents réglementaires ainsi que toutes les études nécessaires pour l'établissement des schémas directeurs. Elles fournissent également leur avis pour toutes les demandes de lotissement et de construction et vérifient la conformité des projets par rapport à la réglementation.

Néanmoins, la création des agences urbaines a entraîné la contrariété des communes car elles se sont vues dépouillées de leurs pouvoirs. Ainsi, l'antipathie des élus vis-à-vis des agences urbaines a été à l'origine d'un désordre dans le champ de l'action urbain, dans le sens où ceux-ci fournissaient les autorisations de lotissement sans attendre l'accord de l'Agence Urbaine, ce qui a nourri la multiplication de l'habitat clandestin. Un rapport du Conseil Économique, Social et Environnemental<sup>102</sup> recommande de reconsidérer les missions des agences urbaines afin qu'elles deviennent des lieux d'études, de réflexion et de conception urbaine en faveur d'un développement territorial cohérent, laissant les questions courantes à la charge des communes.

Finalement, la multitude des acteurs de la fabrique urbaine engendre une confusion dans les missions et les compétences. Des entités différentes peuvent avoir les mêmes fonctions et les mêmes responsabilités. Les échelles sont brouillées, ce qui constitue l'occasion pour chaque acteur de se libérer des responsabilités et de rejeter la faute sur les autres. C'est le cas pour les agences urbaines et les inspections d'urbanisme dont les missions sont similaires notamment en ce qui concerne le contrôle du respect des documents législatifs et la mise en œuvre des textes réglementaires. Cette multitude des acteurs pose également la question de la définition des budgets, de la hiérarchie des acteurs, de l'attribution des missions. De plus, cela accentue la lenteur des procédures nécessaires à la réalisation des textes règlementaires, mais aussi à l'attribution des permis de construction.

Alors que la complexité croissante des problèmes urbains exige coordination et coopération, la gestion urbaine est devenue un champ où s'affrontent plusieurs acteurs institutionnels qui ont des compétences concurrentes, et qui luttent pour préserver une sphère d'influence déterminée.<sup>103</sup>

Le système de planification urbaine présente ainsi une multitude de défaillances quant au fractionnement du champ urbain, au défaut de concertation et à la compétitivité des structures

---

<sup>102</sup> Conseil Economique, Social et Environnemental, *Etude d'impact des dérogations dans le domaine de l'urbanisme, Rapport, op. cit.*, p. 92.

<sup>103</sup> Haut-commissariat au plan, *Démographie : Dynamique urbaine et développement rural au Maroc, op. cit.*, p. 224.

---

## CONTEXTES ET DESSEINS D'UNE POLITIQUE D'AMENAGEMENT VOLONTARISTE

---

tandis que le centralisme prime toujours et renforce la rigidité des institutions, ce qui n'est pas adapté au contexte de mutation urbaine dans lequel se trouve le pays :

La crise de la gestion centralisée de la ville ne peut être dépassée que si à l'avenir on redéfinit les bases du projet urbain. Celui-ci ne doit plus être imposé par le centre et ses ramifications territoriales, mais plutôt négocié avec les populations, les élus, les autorités locales, le secteur privé et les techniciens.<sup>104</sup>

### 1.3.3 Inertie foncière

La maîtrise foncière est primordiale pour toute politique d'aménagement urbain. Néanmoins, le Maroc est caractérisé par la complexité de son système foncier relative à un double système hérité du protectorat.

Tout d'abord, ce ne sont pas toutes les terres qui sont immatriculées<sup>105</sup>, ce qui est à l'origine de plans cadastraux partiels et discontinus à l'échelle nationale, constituant de fait un frein à la maîtrise du foncier. En effet, l'immatriculation n'est pas obligatoire et est une procédure qui entraîne des formalités longues et compliquées. Les terrains immatriculés se trouvent pour la plupart dans les villes<sup>106</sup>.

---

<sup>104</sup> *Ibid.*, p. 245.

<sup>105</sup> D'après le rapport de la Banque mondiale, seuls 30% du territoire national seraient immatriculés, In : Banque mondiale. Secteur Financier et Secteur Privé. Groupe Développement Économique et Social. Région Moyen-Orient et Afrique du Nord, *Marchés fonciers pour la croissance économique au Maroc. Volume I : Héritage et structures foncières au Maroc. Les contraintes structurelles et institutionnelles à l'émergence d'un marché efficient du foncier au Maroc*, s.l., 2008, p. 17.

<sup>106</sup> Banque mondiale, *Marché fonciers pour la croissance économique au Maroc. Héritage et structures foncières au Maroc. Les contraintes structurelles et institutionnelles à l'émergence d'un marché efficient du foncier au Maroc*, s.l., 2008, p. 17.

---

 CONTEXTES ET DESSEINS D'UNE POLITIQUE D'AMENAGEMENT VOLONTARISTE
 

---

En sus, les régimes fonciers sont sujets au dualisme, certains se basant sur le droit moderne et formalisé de l'immatriculation<sup>107</sup> et d'autres se basant sur le régime religieux et coutumier étroitement liés à l'histoire du pays<sup>108</sup>. Il existe différents régimes et statuts fonciers au Maroc :

Nature domaniale	Contenu	Caractères juridiques
<b>Domaine public de l'État et des collectivités</b>	Patrimoine national : Domaine public naturel et artificiel (forets, rivages, routes, ports, terrains nus et bâtis), immatriculé ou non	Inaliénabilité, Insaisissabilité, Imprescriptibilité
<b>Domaine privé de l'État</b>	Terrains issus de l'occupation coloniale, des confiscations, de la réforme agraire de 1972	Procédures domaniales spécifiques ou droit de propriété selon les règles du Code civil et de l'immatriculation
<b>Domaine privé des collectivités</b>	Terrains immatriculés au nom de celles-ci	Droit de propriété selon les règles du Code civil et de l'immatriculation
<b>Propriété privée</b>	Terrains immatriculés au nom d'une personne privée	Droit de propriété selon les règles du Code civil et de l'immatriculation
<b>Domaine coutumier</b>	Terres spécifiques relevant de l'histoire et de la religion : - Melk : terres soit immatriculées soit soumises au rite musulman (acte de possession confirmée par douze témoins ou deux notaires) - Guich (armée) : terres ayant été attribuées par le sultan à des tribus en échange de leur mobilisation militaire. - Terres collectives : terres appartenant à des groupes ethniques. Elles sont soit affectées (divisées en parts) ou non affectées (exploitées pour le compte de la communauté) - Habous : terres issues de donations pour des mosquées	Droit de jouissance

Tableau 2 : Les différents statuts fonciers au Maroc

Source : Alain Rochegude et Caroline Plançon, *Décentralisation, acteurs locaux et foncier : fiches pays*, Paris, France, 2009, p. 294 ; Banque mondiale. Secteur Financier et Secteur Privé. Groupe Développement Économique et Social. Région Moyen-Orient et Afrique du Nord, *Marchés fonciers pour la croissance économique au Maroc*.

Volume I : *Héritage et structures foncières au Maroc. Les contraintes structurelles et institutionnelles à l'émergence d'un marché efficient du foncier au Maroc*, s.l., 2008.

Conception : C. Kettani, 2019.

---

<sup>107</sup> Le droit moderne de l'immatriculation a été inséré lors du Protectorat à travers le Dahir du 12 août 1913 sur l'immatriculation des immeubles et le Dahir du 2 juin 1915 fixant la législation applicable aux immeubles immatriculés.

<sup>108</sup> Imane Moudden, *La propriété de la terre en droit marocain. Tradition et modernité d'un système foncier*, thesis, Bordeaux, s.l., 2018, p. 238.

---

 CONTEXTES ET DESSEINS D'UNE POLITIQUE D'AMENAGEMENT VOLONTARISTE
 

---

Deuxièmement, la pluralité des statuts fonciers s'associe au phénomène de la copropriété soumis au système de succession de droit musulman, particulièrement récurrent dans les espaces ruraux où les terrains se partagent et se transmettent de génération en génération entre un grand nombre d'héritiers. La pluralité des copropriétaires entraîne des oppositions souvent automatiques qui nuisent à l'ouverture du marché foncier.<sup>109</sup>

La gestion des biens se répartit entre des instances différentes selon qu'ils soient immatriculés ou non immatriculés : En ce qui concerne les biens immatriculés, c'est l'Agence Nationale de Conservation Foncière du Cadastre et de la Cartographie (ANCFCC) qui s'occupe de gérer les attributions d'immatriculation (titres fonciers), leurs mises à jour et les plans cadastraux ; les biens non immatriculés, quant à eux, sont gérés par les tribunaux de première instance qui authentifient les actes de propriété et de vente et tiennent le registre de la propriété non immatriculée<sup>110</sup>.

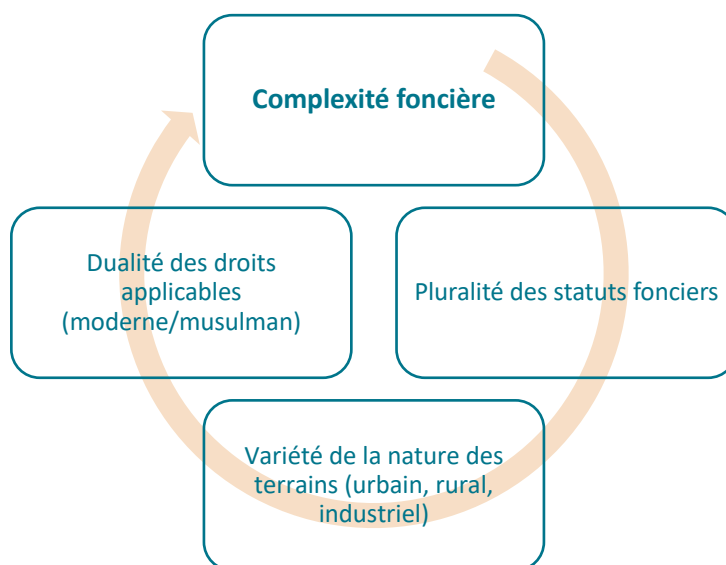


Figure 12 : Schéma de la complexité foncière au Maroc

Source : Banque mondiale, *Marché fonciers pour la croissance économique au Maroc. Héritage et structures foncières au Maroc. Les contraintes structurelles et institutionnelles à l'émergence d'un marché efficient du foncier*

---

<sup>109</sup> Banque mondiale. Secteur Financier et Secteur Privé. Groupe Développement Economique et Social. Région Moyen-Orient et Afrique du Nord, *Marchés fonciers pour la croissance économique au Maroc. Volume I : Héritage et structures foncières au Maroc. Les contraintes structurelles et institutionnelles à l'émergence d'un marché efficient du foncier au Maroc*, s.l., 2008, p. 30.

<sup>110</sup> *Ibid.*, p. 25-26.

CONTEXTES ET DESSEINS D'UNE POLITIQUE D'AMENAGEMENT VOLONTARISTE

---

au Maroc, s.l., 2008, p. 23.

Conception : C. Kettani, 2019.

Les schémas directeurs marocains ne tiennent pas compte de cette complexité foncière, ce qui est à l'origine des nombreux écarts entre les projets et la réalité.

## 2 Ligne de temps des villes nouvelles

### 2.1 Une terminologie contrastée

Au jour d'aujourd'hui (2019), il n'existe pas de critères d'évaluation arrêtés et avérés qui permettent de fixer une définition unifiée et universelle de la ville nouvelle. D'après P. Merlin, l'expression « ville nouvelle » n'est pas une appellation contrôlée<sup>111</sup>. Beaucoup de villes nouvelles ont été créées à des temps et à des endroits divers et suivant un grand nombre de variantes conceptuelles et fonctionnelles. Leur diversité réside notamment dans leurs morphologies urbaines, leurs intégrations territoriales et les contextes sociaux, économiques et politiques dans lesquels elles sont créées.

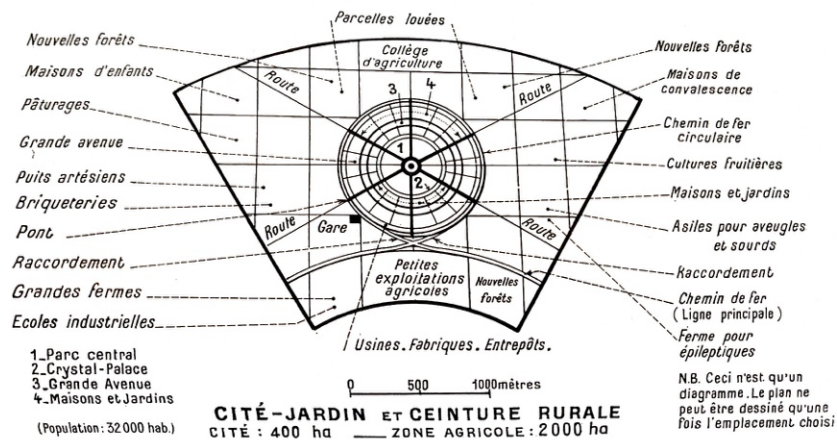
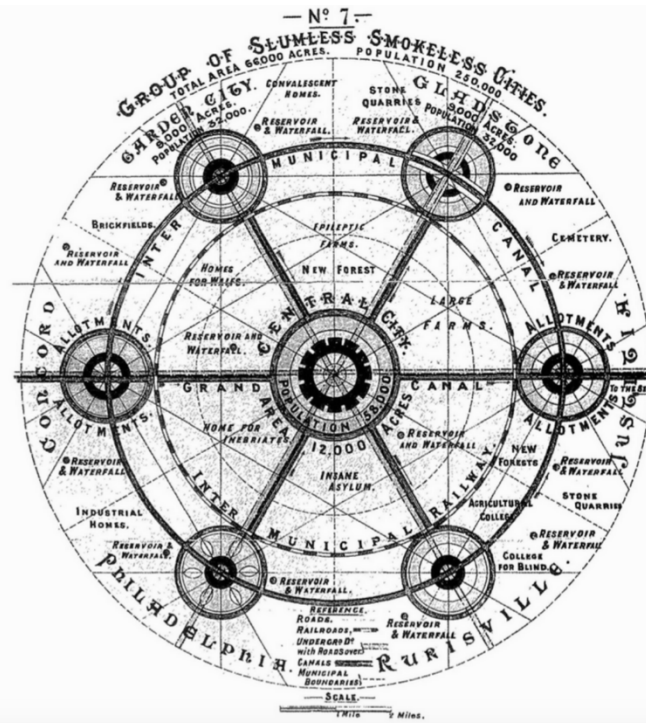
E. Howard, chroniqueur qui s'intéressait aux dommages des villes industrielles britanniques, publia en 1902 un ouvrage intitulé « Garden cities of tomorrow » qui exerça une influence importante auprès d'un grand nombre d'acteurs de l'aménagement à travers le monde<sup>112</sup>. Il y proposait une vision très précise de la ville future et lançait de ce fait le mouvement des cités-jardins. Sa pensée découlait de la volonté d'atteindre l'équilibre entre la campagne et la ville. Le modèle de ville proposé était caractérisé par un nombre d'habitants ne dépassant pas 50 000 habitants, par l'autosuffisance, par une ceinture verte agricole, par une faible densité et par une implantation sur des sites non urbanisés, loin des villes.

---

<sup>111</sup> P. Merlin, *Les villes nouvelles en France, op. cit.*, p. 5.

<sup>112</sup> *Ibid.*, p. 7.

CONTEXTES ET DESSEINS D'UNE POLITIQUE D'AMENAGEMENT VOLONTARISTE



---

 CONTEXTES ET DESSEINS D'UNE POLITIQUE D'AMENAGEMENT VOLONTARISTE
 

---

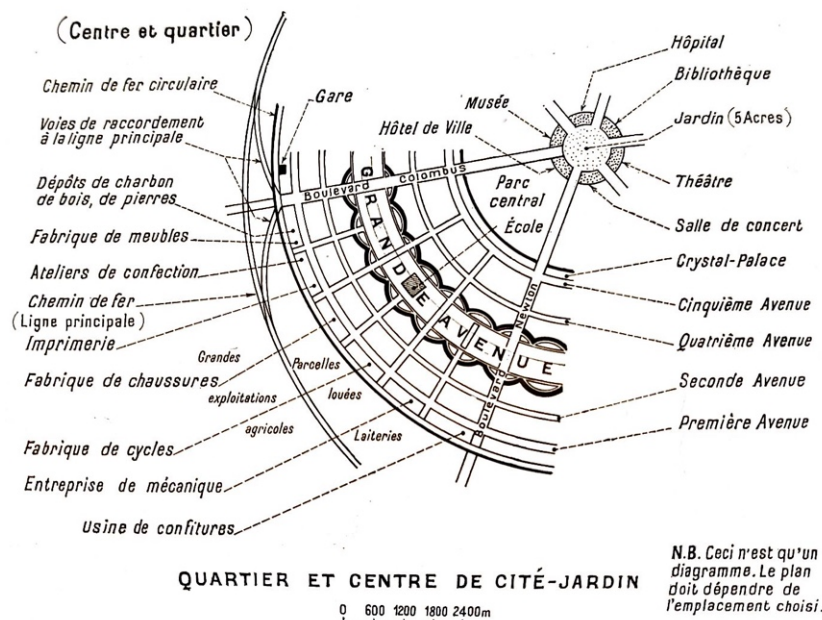


Figure 13 : Caractéristiques de la cité-jardin selon E. Howard

Source : Ebenezer Howard, *To-morrow: A peaceful path to real reform*, 1898Ebenezer Howard et al., *Les cités-jardins de demain*, traduit par Thérèse Elzière, Paris, France, Dunod, 1969, p. 12,

14.

Les principes de ces cités-jardins ont été partiellement concrétisés en Angleterre, lors de la reconstruction, dans un ensemble de quatorze villes (les new towns), dont huit dans la région de Londres<sup>113</sup>, avec pour principal objectif de décongestionner cette dernière et de limiter son étalement urbain.

En France, les principes de la cité-jardin développés par E. Howard ont été repris mais amplement revisités. En effet, les villes nouvelles créées – notamment en région parisienne dans les années 1960 – étaient quant à elles dépendantes de la grande ville à proximité et reliées physiquement à celle-ci par l'intermédiaire de liaisons express. Aussi, elles étaient caractérisées par des densités plus élevées que les villes nouvelles anglaises, par l'importance accordée aux loisirs et à l'équilibre actifs/emploi sans écarter les flux vers les autres villes à proximité. Elles ont eu pour objectif de restructurer la région métropolitaine en créant de nouveaux centres urbains à vocation précise.

---

<sup>113</sup> *Ibid.*, p. 21.



---

 CONTEXTES ET DESSEINS D'UNE POLITIQUE D'AMENAGEMENT VOLONTARISTE
 

---

De nombreux autres pays ont, au cours de leur histoire, créé des villes nouvelles à proximité de leurs grandes villes. Nous pouvons citer la Suède, le Danemark, la Finlande, les Pays-Bas mais aussi l'Égypte et le Venezuela.

La notion de ville nouvelle est complexe et revêt diverses réalités. Elle désigne des espaces qui peuvent avoir une multitude de dissemblances urbanistiques et des objectifs différents. A ce propos, nous retenons les travaux de P. Merlin, qui ont le mérite d'avoir analysé les villes nouvelles dans un très grand nombre de pays à travers le monde<sup>114</sup>, et qui ont montré de manière exemplaire qu'il n'existe pas une définition à proprement parlé de la ville nouvelle. Nous citons également la thèse de doctorat en architecture et urbanisme de R. Trevisan soutenue en 2009, qui a fourni un essai de définition de la ville nouvelle<sup>115</sup>. Celle-ci serait à première vue un noyau urbain créé sur un site préalablement choisi, réalisé sur une période déterminée, par un pouvoir public ou une initiative privée, pour remplir une fonction précise. Celui-ci ne manque pas d'affirmer également que la notion revêt diverses figures et désigne un objet qui s'est modifié au cours du temps<sup>116</sup>. Le géographe P. Bloc-Duraffour souligne quant à lui l'importance de l'existence d'un plan d'ensemble qui prévoit l'architecture de la ville et la distingue des autres tissus urbains, la présence d'un nombre suffisant d'équipements et la constitution d'une identité commune par les habitants<sup>117</sup>. Enfin, J.-M. Ballout distingue trois types de villes nouvelles : les villes keynésiennes qui puisent leur raison d'être dans une volonté de redistribution économique et politique, les villes libérales qui associent la maîtrise d'ouvrage au secteur privé et les villes néolibérales qui combine le secteur privé, la financiarisation et incorpore des stratégies de marketing relatives à l'écologie<sup>118</sup>.

Au Maroc, l'expression « ville nouvelle » a désigné diverses formes à travers le temps.

Celle-ci renvoyait auparavant aux réalisations urbaines précoloniales (Essaouira et Fès), puis coloniales (plans d'extension de Prost pour les villes de Casablanca, Rabat, Marrakech, Agadir). Le protectorat français a aussi créé un ensemble de villes nouvelles sur des sites stratégiques comme Khouribga et Khemisset.

---

<sup>114</sup> P. Merlin a constitué une base d'informations détaillée et exhaustive des caractéristiques des villes nouvelles britanniques, scandinaves, néerlandaises, étatsuniennes, polonaises et hongroises, ainsi que des nouvelles capitales comme Brasilia et Chandigarh, In : P. Merlin et P. Delouvrier, *Les villes nouvelles*, op. cit.

<sup>115</sup> R. Trevisan, *Cidades Novas*, op. cit.

<sup>116</sup> *Ibid.*, p. 56.

<sup>117</sup> Pierre Bloc-Duraffour, *Les villes dans le monde*, Paris, France, A. Colin, 2000, 95 p.

<sup>118</sup> « Devenirs de(s) villes nouvelles dans les Suds », Appel à contribution, Calenda, Publié le mercredi 03 avril 2019, In : <https://calenda.org/594821>.

---

 CONTEXTES ET DESSEINS D'UNE POLITIQUE D'AMENAGEMENT VOLONTARISTE
 

---

A partir des années 1990, certains opérateurs ont employé le terme de ville nouvelle pour désigner des opérations répondant au déficit en logement ou concourant à la suppression de l'habitat insalubre. Celles-ci concernaient des opérations immobilières totalement résidentielles, généralement situées à la périphérie des grandes villes. L'exemple du quartier Hay Ryad – qui n'est autre qu'un quartier résidentiel situé à Rabat – est édifiant à ce propos :

« Le projet Ryad est la première opération entreprise à cette échelle au Maroc (...). C'est une ville nouvelle qui va naître auprès de la capitale administrative, Rabat (...). Cette opération prototype permettra de cerner de façon plus précise les problèmes des villes nouvelles et de promouvoir l'organisation nécessaire à sa répétition dans d'autres villes du Royaume, où les besoins sont également grands »<sup>119</sup>

Jusqu'au jour d'aujourd'hui (2019), l'expression « ville nouvelle » a été utilisée au Maroc pour qualifier une production spatiale très hétérogène, en termes de gouvernance, d'aspects urbanistiques et de montage financier. L'utilisation des mots est un fort dénonciateur des difficultés pour la conscience collective de dissocier entre les différents projets urbains. En même temps, les villes nouvelles et autres ensembles urbains se différencient difficilement :

« Une confusion existe aujourd'hui et demeure partagée par la plupart des opérateurs du secteur. Beaucoup prennent les lotissements de plus de 80 ou 100 hectares pour des villes nouvelles, alors que ce n'est pas le cas. »<sup>120</sup>

L'idée de la création des villes nouvelles qui font l'objet de notre thèse a germé lors du discours royal du Roi Hassan II du 09 Juillet 1981 :

« Il n'y a plus de raison de procéder à l'extension des villes telles que Rabat, Meknès et Marrakech. Il y a lieu plutôt d'édifier, à trente ou quarante kilomètres de ces villes de nouvelles cités... Il faudra cesser de développer et d'agrandir de façon anarchique nos villes. Il faudra plutôt établir des plans de localités de 40 000 à 50 000 habitants, qui seront de véritables petites villes agricoles, agro-industrielles, des villes où l'on pratiquerait de la formation professionnelle, des villes pouvant se suffire à elles-mêmes et évoluer dans un environnement économique et climatique sain. »<sup>121</sup>

---

<sup>119</sup> D'après le Ministère de l'Habitat et de l'Aménagement du Territoire, In : Sonia Serhir, « Hay Ryad à Rabat : de la ville nouvelle au quartier ? », *Les Cahiers d'EMAM. Études sur le Monde Arabe et la Méditerranée*, 1 mai 2017, n° 29.

<sup>120</sup> Interview avec A. Bousfiha, ancien secrétaire du Conseil national de l'habitat (CNH), « La solution : Créer des nouvelles villes », *Aujourd'hui le Maroc*, 21 déc. 2004p.

<sup>121</sup> Extrait du discours prononcé par le Roi Hassan II, le 09 juillet 1981 à l'occasion de la Fête de la Jeunesse.

---

## CONTEXTES ET DESSEINS D'UNE POLITIQUE D'AMENAGEMENT VOLONTARISTE

---

C'est en 2004 que le Ministère de l'Habitat exprime de manière explicite le lancement de la création d'une nouvelle génération de villes nouvelles à travers la mise en place d'un programme national englobant les villes de Tamansourt, de Tamesna, de Sahel Lakhia et de Chrafate. Cette expression est alors utilisée pour désigner de grands ensembles urbains planifiés à une vingtaine ou trentaine de kilomètres des grandes villes sur des sites presque vierges.

Néanmoins, l'expression a été utilisée dans les discours mais n'émane pas de documents réglementaires ou de textes officiels. Cette appellation de ville nouvelle est considérée, dans les travaux de l'architecte et enseignant-chercheur T. Harroud, comme un moyen pour faire accepter ces opérations résidentielles en tant qu'innovations et expériences nouvelles<sup>122</sup> :

Parler de « villes nouvelles » était jugé suffisamment alléchant pour, par exemple, atténuer les avis négatifs que pourrait susciter leur localisation relativement excentrée.<sup>123</sup>

L'expression est également grossièrement utilisée par un grand nombre d'acteurs privés, par moment en partenariat avec le secteur public, pour désigner des nouvelles opérations d'ensembles résidentiels, généralement en périphérie proche des villes. Nous pensons notamment aux projets résidentiels de haut standing et de prestige développés par l'opérateur immobilier Addoha. Les projets développés par les promoteurs privés marocains et appelés par ces derniers « ville nouvelle » ne font pas l'objet de cette étude.

Le lexique est ainsi loin d'être formellement précisé, ce qui montre la difficulté des aménageurs à esquisser un cadre conceptuel précis aux villes nouvelles.

### **2.2 Le logement comme priorité nationale (2000)**

Durant la première période coloniale, le logement n'était pas pensé en termes de nombre. L'objectif des pouvoirs en place était plutôt de constituer et d'organiser les espaces urbains qui allaient accueillir les nouveaux arrivants, notamment les européens et les ruraux marocains.

---

<sup>122</sup> Nous retrouvons également cet argument dans le cas français, où les porteurs de projet ont préféré l'appellation « ville nouvelle » pour les différencier des grands ensembles des années 1950.

<sup>123</sup> T. Harroud, « Handicaps et contradictions du Programme de villes nouvelles au Maroc », art cit.

---

## CONTEXTES ET DESSEINS D'UNE POLITIQUE D'AMENAGEMENT VOLONTARISTE

---

Ce n'est que durant la deuxième période du protectorat que la question du logement a été posée de manière frontale. La notion de ville productive a ainsi été introduite dans la pensée urbanistique. Il s'agissait ici d'agir par plan et d'organiser la question des cités à l'intérieur des villes. De nombreux efforts de création typologique ont été établis comme en témoignent les plans d'Écochard : trame 8\*8, immeubles en hauteur, typologies modernes s'inscrivant dans les modes de vie méditerranéens. Un grand nombre d'opérations – où les cellules d'habitation mais aussi les espaces intermédiaires (coursives, cour) étaient réellement pensés – ont été réalisées. Ces ensembles ont figé les typologies et ont façonné la production de logements jusqu'à la période dite de l'indépendance.

La période post-protectorat a été marquée par l'entrée dans la phase de l'auto construction. Il s'agissait d'attribuer aux habitants des parcelles afin qu'ils puissent y construire leurs habitations. C'est dans ce contexte que les pouvoirs publics ont jugé nécessaire de créer des organismes publics afin de diversifier l'offre et d'encadrer la production de logements. Celle-ci a été ainsi marquée par un plan-type toujours imprégné dans la trame 8\*8, que l'administration ou les habitants faisaient évoluer en fonction de leurs compétences. Finalement, la politique du logement ne s'est pas renouvelée.

Dans les années 1980, les problèmes conjoncturels et économiques du Maroc ont entraîné le pays sous la tutelle des organismes internationaux, notamment le Fond Monétaire International et la Banque Mondiale. Les capitaux étrangers sont ainsi devenus des éléments importants de l'économie marocaine. La pression de ces organismes a contraint le Ministère de l'Intérieur à prendre en charge l'urbanisme. La dimension régaliennne de l'État est devenue dès lors omniprésente dans la gestion des affaires urbanistiques.

Cette période a été marquée par la généralisation des plans d'aménagement qui avaient pour objet d'organiser l'extension urbaine. Néanmoins, ces derniers n'ont pas réussi à régler les problèmes posés par la croissance urbaine et l'étalement des villes. L'État a donc créé davantage de technostructures, notamment les Établissements régionaux d'aménagement et de construction (ERAC)<sup>124</sup> et surtout l'Agence Nationale de lutte contre l'Habitat Insalubre (ANHI) qui est devenue peu à peu la technostructure de référence en matière de logement. La question du logement se posait donc désormais en termes de relogement des plus démunis.

---

<sup>124</sup> Les ERAC ont été créés dans chaque région suite au dahir du 21 Mai 1974, afin de réaliser les projets d'aménagement et de construction au service de l'État et des collectivités.

---

 CONTEXTES ET DESSEINS D'UNE POLITIQUE D'AMENAGEMENT VOLONTARISTE
 

---

En 2002, un déficit structurel de 1,2 million de logements a été inventorié<sup>125</sup> avec un nombre de familles habitant dans des logements insalubres de 540 000 ménages<sup>126</sup>. Les villes étant infestées de bidonvilles et dans un contexte empreint d'une pression démographique importante et d'une forte croissance urbaine, les organismes internationaux ont poussé le pays à intégrer le programme Villes sans Bidonvilles annoncé par les Nations Unies. L'État a ainsi conduit une action focalisée sur le logement décent pour toute la population. Hissée au rang de priorité nationale, cette action s'est axée autour de politiques sociales d'éradication de l'habitat insalubre et de promotion de l'habitat économique.

Cette politique s'est concrétisée par la mise en place de nouveaux modes de financement pour le secteur de l'habitat économique ainsi que l'encouragement des promoteurs privés et des collectivités locales à développer davantage de projets dans ce secteur. La stratégie s'est appuyée sur quatre modes opératoires principaux :

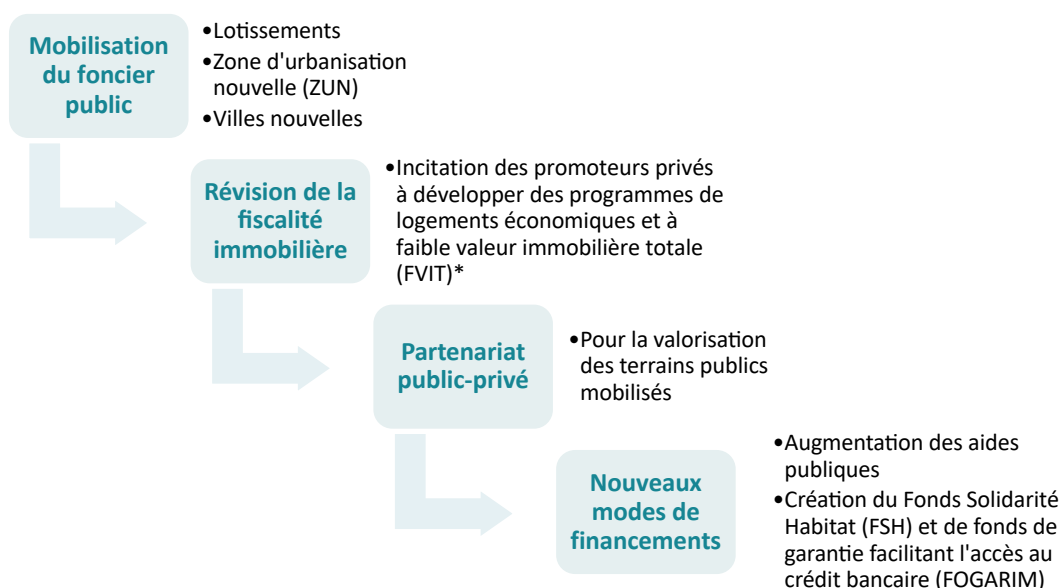


Figure 14 : Modes opératoires pour la concrétisation de la stratégie du logement

Source : D'après ONU HABITAT, Évaluation du programme national « Villes sans bidonvilles ». Propositions pour en accroître les performances, Rabat, 2011, p. 5.

Conception : C. Kettani, 2019.

<sup>125</sup> Réda Harmak, « Près de 500 000 logements construits depuis 2010 et un déficit toujours en hausse », *Lavieeco*, 12 févr. 2014p.

<sup>126</sup> ONU-Habitat, *Évaluation du programme national « Villes sans bidonvilles ». Propositions pour en accroître les performances*, Rabat, 2011, p. 5.

---

 CONTEXTES ET DESSEINS D'UNE POLITIQUE D'AMENAGEMENT VOLONTARISTE
 

---

\* Les logements à faible valeur immobilière totale (FVIT) sont des unités d'habitation d'une superficie de 50 à 60 m<sup>2</sup> et dont la valeur immobilière ne dépasse pas 140 000 dirhams (environ 14 000 euros). Ils sont destinés aux bidonvillois, aux artisans et aux ménages à faible revenu, qui bénéficient d'une subvention du Ministère de l'Habitat de 40 000 dirhams (environ 4 000 euros) et de facilités au niveau des banques (crédit à taux réduit) pour les aider à acquérir les biens. Les promoteurs immobiliers qui s'engagent à réaliser ces logements bénéficient d'avantages fiscaux et de la mobilisation de terrains publics à prix avantageux.

C'est ainsi que les grandes villes ont connu une pléthore de projets d'habitat, surtout dans leur périphérie, portés essentiellement par le Ministère de l'Habitat, visant à assurer au plus grand nombre le droit à la « ville décente »<sup>127</sup>. C'est l'ANHI<sup>128</sup> qui a pris en charge la gestion de la plupart de ces opérations, alors que c'est une structure qui n'avait pas forcément les compétences pour créer et organiser des ensembles urbains aussi vastes.

Les promoteurs privés bénéficient d'exonérations de la taxe sur la valeur ajoutée et de l'impôt sur les sociétés et de ristournes sur les droits d'enregistrement<sup>129</sup>, en contrepartie de la commercialisation de logements à moins de 200 000 dirhams. Ils profitent également de privilèges indirects, relatifs à la solvabilisation des populations : attribution de subventions de l'État aux bidonvillois, création du fonds Fogarim qui est géré par la Caisse Centrale de Garantie (CCG) et qui sert à garantir les crédits immobiliers accordés par les banques aux ménages à faibles revenus, création du fonds de Solidarité Habitat (FSH) ayant pour mission principale de résorber l'habitat insalubre et se finançant à travers la taxe spéciale sur le ciment<sup>130</sup>, dont le montant a été augmenté par l'État afin de renforcer ses ressources.

Un engagement de production de 100 000 unités d'habitat social par an a été mis en place par l'État, permettant d'intensifier la production de logements dans le but de remédier au déficit :

« Le gouvernement œuvrera, dans ce sens, à atteindre à moyen terme une production de 100 000 unités d'habitat social chaque année, soit sous forme de lots équipés pour l'habitat individuel et de logements finis ou semi-finis, soit à travers la restructuration des quartiers non organisés. Cet objectif sera réalisé (...) à travers la prise d'une série de mesures comportant la révision de la

---

<sup>127</sup> M. Bacha, *Architectures au Maghreb, XIXe-XXe siècles*, op. cit., p. 27.

<sup>128</sup> Agence Nationale de lutte contre l'Habitat Insalubre

<sup>129</sup> Lamia Zaki, *L'action urbaine au Maghreb: enjeux professionnels et politiques*, Tunis, Tunisie, France, IRMC (Institut de recherche sur le Maghreb contemporain), 2011, p. 255.

<sup>130</sup> ONU-Habitat, *Evaluation du programme national « Villes sans bidonvilles ». Propositions pour en accroître les performances*, op. cit., p. 6.

---

 CONTEXTES ET DESSEINS D'UNE POLITIQUE D'AMENAGEMENT VOLONTARISTE
 

---

politique de production publique de l'habitat, la délégation de compétences en matière d'habitat social aux responsables régionaux, la mise à contribution du patrimoine foncier relevant de l'État et des collectivités locales »<sup>131</sup>

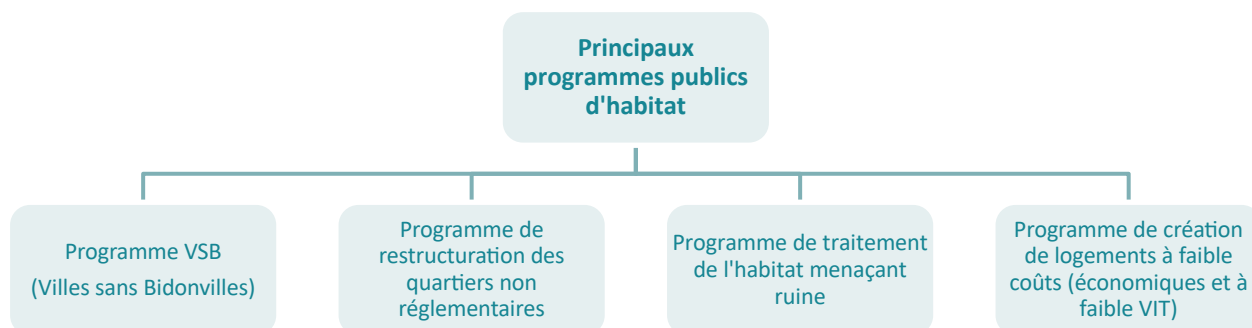


Figure 15 : Principaux programmes de la stratégie en matière d'habitat

Source : ONU HABITAT, Évaluation du programme national « Villes sans bidonvilles ». Propositions pour en accroître les performances, Rabat, 2011.

Conception : C. Kettani, 2019.

Ces programmes nationaux d'habitat ont bénéficié de l'aide d'organismes internationaux notamment l'appui de la Banque Mondiale à travers le Prêt de développement du secteur de l'habitat (PDSH), de la Banque européenne d'investissement (prêt de 71 millions d'euros), de l'Agence française de développement (prêt de 50 millions d'euros) et de l'UE (don de 90 millions)<sup>132</sup>.

Ceci impliquait ainsi la mise à disposition d'un foncier important à un prix minimal. Or, les actions antérieures du Ministère de l'Habitat, dont la majorité consistait à attribuer des lots individuels aux habitants, avaient pratiquement mobilisé l'intégralité des réserves foncières qui lui étaient confiées. De ce fait, les autorisations de dérogations aux documents d'urbanisme se sont accrues, changeant ainsi les affectations de sol qui étaient prévues et élargissant les périmètres

---

<sup>131</sup> Extrait de la déclaration gouvernementale du 21/11/2002, repris de Actes du colloque Villes nouvelles et villes satellites, 24-25/12/2004, p.4, In : T. Harroud, « Handicaps et contradictions du Programme de villes nouvelles au Maroc », art cit.

<sup>132</sup> Banque mondiale, *Programme « Villes sans bidonvilles » du Maroc, Rapport final, Analyse d'impact social et sur la pauvreté*, s.l., 2006, p. 14.

---

## CONTEXTES ET DESSEINS D'UNE POLITIQUE D'AMENAGEMENT VOLONTARISTE

---

urbanisables. Par ailleurs, le Ministère de l'Habitat a pu négocier avec les autres ministères pour pouvoir utiliser des terres collectives ou domaniales qui étaient en leur possession. Enfin, la liquidation des deux sociétés publiques de gestion des terres agricoles, la SODEA (Société de développement agricole) et la SOGETA (Société de gestion des terres agricoles) a permis au Ministère de l'Habitat de bénéficier d'un patrimoine foncier important.

Dans cette lancée, de nombreux grands projets immobiliers ont émergé autour des grandes villes et ont complètement modifié leur paysage urbain. Ces espaces, appelés ZUN (Zones d'Urbanisation Nouvelle) sont de grandes opérations immobilières mobilisant de vastes superficies et mises en œuvre à travers des Appels à Manifestation d'Intérêt (AMI) dédiés aux promoteurs privés. Les organismes publics assurent la réalisation des travaux de voiries et d'assainissement, les organismes privés se chargeant ensuite de la construction des opérations.

Par ce procédé d'extension urbaine, guidée par les opportunités foncières, l'État avait pour objectif de proposer des formes urbaines adéquates pour les habitants des classes défavorisées. Ces espaces sont en grande partie consacrés au recasement des bidonvillois mais intègrent également des programmes de villas économiques<sup>133</sup> et de villas de standing, dans une optique de mixité sociale.

La première expérience de cette politique a été Sala Al Jadida, implantée dans la périphérie de Rabat-Salé dans les années 2000. Celle-ci proposait 20 030 logements dont 60% de logements économiques, des locaux commerciaux et des équipements publics<sup>134</sup>. Ce projet a bénéficié du don du Roi Hassan II d'un terrain agricole de 179 hectares à l'est de la ville de Salé, ce qui avait réglé rapidement la question primordiale du foncier.

---

<sup>133</sup> Unités d'habitat prenant la forme maisons regroupées dans des résidences fermées et destinées à la classe moyenne, dont le prix varie entre 600 000 et 700 000 dirhams (environ 60 000 à 70 000 euros) pour 150 à 200 m<sup>2</sup>. Elles sont situées dans la grande périphérie des villes, où le foncier est moins cher.

<sup>134</sup> Données extraites du site de Bymaro, In / <http://www.bymaro.com/fr/content/ville-nouvelle>, consulté le 21 Février 2018.





Figure 16 : Sala Al Jadida

Source : <http://www.bymaroc.com/fr/content/ville-nouvelle>, consulté le 21 Février 2018

Toutefois, cette idée de créer des zones d'urbanisations périphériques nouvelles a souffert d'une absence de plan d'action régional. Par exemple, à Sala Al Jadida, l'ouverture à l'urbanisation de cette périphérie s'est traduite par de nouveaux mécanismes d'étalement urbain, formel et informel<sup>135</sup>, de sorte que Sala Al Jadida a été totalement subordonnée à Salé.

## 2.3 Une nouvelle génération

En 2004, le programme des villes nouvelles est porté par A.T. Hejira –à ce moment-là ministre chargé de l'habitat et de l'urbanisme et faisant auparavant partie du corps administratif de l'ANHI<sup>136</sup> – qui obtient l'accord du Roi Mohammed VI. Ce programme consiste en la création de zones d'urbanisation sur des périmètres précis où se trouvent des opportunités foncières. Le programme part de l'idée que les villes actuelles marocaines sont saturées et que les villes nouvelles sont un moyen d'absorber le surplus de population vers des sites non occupés.

---

<sup>135</sup> M. Bacha, *Architectures au Maghreb, XIXe-XXe siècles, op. cit.*, p. 27.

<sup>136</sup> Agence Nationale de lutte contre l'Habitat Insalubre

---

 CONTEXTES ET DESSEINS D'UNE POLITIQUE D'AMENAGEMENT VOLONTARISTE
 

---

Les deux premières expériences de villes nouvelles sont Tamansourt (à proximité de Marrakech) et Tamesna (à proximité de Rabat). Elles ont connu, quelque temps après leur démarrage, un véritable succès traduit par l'engouement et l'intérêt des investisseurs immobiliers nationaux et internationaux à travers la quantité importante de candidatures déposées lors des appels à manifestation (AMI)<sup>137</sup>, ainsi que la réussite de la commercialisation rapide des premiers projets immobiliers :

À la suite du lancement des opérations à Tamansourt et à Tamesna, des milliers de demandes ont afflué auprès de l'opérateur public Al Omrane pour déposer des demandes de réservation d'un logement, au point que toutes les premières offres que celui-ci pouvait proposer ont été réservées et écoulées en l'espace de quelques jours.<sup>138</sup>

En conséquence, devant cet engouement, le Ministère de l'Habitat a décidé de développer cette politique et a annoncé la planification de projets semblables dans les périphéries des grandes villes, sous l'appellation de nouveaux pôles urbains. Ceux-ci seront par la suite nommés tantôt « villes satellites », tantôt « villes nouvelles » sans qu'il n'y ait réellement de distinctions concrètes entre les deux termes alors que ces derniers se rapportent à deux phénomènes spatiaux différents. Pourtant, un nombre de quinze villes satellites et d'une ville nouvelle sera énoncé au départ par le Ministère de l'Habitat, avec donc, une nette différenciation des deux expressions :

Lors de la séance d'ouverture des deux journées débats, le ministre délégué chargé de l'Habitat et de l'Urbanisme, Ahmed Taoufiq Hejira, a annoncé le chiffre de 15 villes satellites et une ville nouvelle. Pour l'emplacement de cette dernière a été choisie la région de Cherarda-Béni-Hsaïn, sur une zone vierge entre Larache et Kénitra.<sup>139</sup>

Ainsi, en 2006, les agences urbaines ont élaboré, à travers un recensement des disponibilités foncières dans les aires métropolitaines du pays, des propositions de sites potentiels pouvant accueillir les projets de ville, dont dix ont été sélectionnés :

« En réalité, on avait identifié à peu près une quinzaine de villes nouvelles à travers le royaume. On n'avait pas identifié les sites exacts des villes nouvelles mais ils ont été programmés dans les grands

---

<sup>137</sup> Tarik Harroud, « Le programme des villes nouvelles au Maroc : rupture ou prolongement d'un urbanisme de rattrapage ? », *RIURBA*, 29 novembre 2017, p. 7.

<sup>138</sup> T. Harroud, « Handicaps et contradictions du Programme de villes nouvelles au Maroc », art cit.

<sup>139</sup> Interview avec A. Bousfiha, ancien secrétaire du Conseil national de l'habitat (CNH), « La solution », art cit.

CONTEXTES ET DESSEINS D'UNE POLITIQUE D'AMENAGEMENT VOLONTARISTE

---

bassins qui devaient accueillir le plus de population urbaine. C'était essentiellement autour des grandes zones métropolitaines. Il y a Marrakech, Agadir, Casablanca, Rabat, Fès, Tanger, Oujda. »<sup>140</sup>

Cependant, à cause d'un contexte économique moins favorable qu'auparavant et étant donné que la structure territoriale marocaine ne nécessitait pas une telle consolidation en matière de villes, le programme s'est limité à un nombre de quatre villes nouvelles seulement au lieu de quinze : Tamansourt, à proximité de Marrakech, Tamesna, à proximité de Rabat, Sahel Lakhayta dans l'aire urbaine de Casablanca et Chrafate, à proximité de Tanger.

La stratégie initialement annoncée a été reconsidérée en grande partie à cause de la crise internationale de 2008 qui a énormément touché l'économie marocaine<sup>141</sup>. En effet, cette crise a entraîné la diminution du pouvoir d'achat ainsi que la chute des investissements des promoteurs immobiliers nationaux et étrangers. Les villes nouvelles ont vu la commercialisation de leurs projets se ralentir et une vacance dans les logements de plus en plus élevée. Aussi, les objectifs fixés préalablement pour chaque ville nouvelle amorcée ont également été revus, notamment en matière d'infrastructures, de réseaux et d'aménagements divers<sup>142</sup>.

Dans cette thèse, nous nous intéressons à trois villes nouvelles initiées par le groupe Al Omrane, à savoir Tamansourt, Tamesna et Sahel Lakhayta du fait de leur ancienneté et de leur caractère pionnier en la matière. Ces villes nouvelles puisent leur origine dans des anciens projets résidentiels ou industriels. C'est le cas notamment pour la ville de Tamansourt dont la vocation initiale était l'aménagement et l'extension de la zone industrielle de Sidi Ghanem (1985) et la ville de Tamesna qui n'était à l'origine qu'une petite opération portée par l'ANHI<sup>143</sup> en 1993 pour le relogement des bidonvillois.

Nous analysons, d'autre part, l'Eco-Cité de Zenata lancée par le Groupe CDG<sup>144</sup> à proximité de Casablanca afin de disposer d'un socle de comparaison local, l'éco-cité de Zenata étant développée par un promoteur différent et faisant quant à elle partie des projets prévus dans les documents d'aménagement.

---

<sup>140</sup> Discours de H. Berra, Directeur de la Politique de la Ville au Ministère de l'Habitat, lors de la présentation de la ville nouvelle de Tamesna aux ministres ougandais (à laquelle nous avons participé), le 11 Mars 2017, au siège de Al Omrane Tamesna.

<sup>141</sup> T. Harroud, « Handicaps et contradictions du Programme de villes nouvelles au Maroc », art cit.

<sup>142</sup> *Ibid.*

<sup>143</sup> Agence Nationale de lutte contre l'Habitat Insalubre

<sup>144</sup> Caisse de dépôt et de Gestion.

---

 CONTEXTES ET DESSEINS D'UNE POLITIQUE D'AMENAGEMENT VOLONTARISTE
 

---

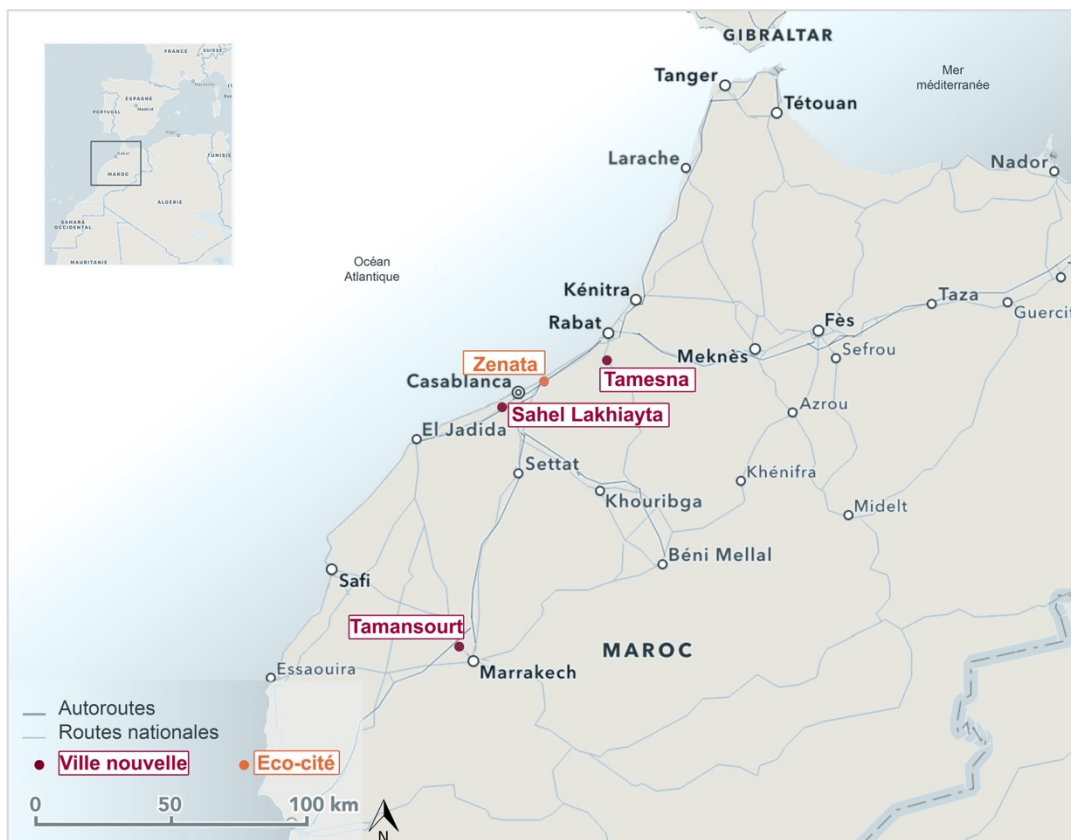


Figure 17 : Situation géographique des quatre terrains d'étude – Maroc

Conception : C. Kettani, 2019.

## 2.4 Acteurs et institutions

La réalisation des villes nouvelles s'opère à travers des partenariats public-privé : L'État, notamment à travers le holding Al Omrane, assure la réalisation et le financement des opérations d'aménagement et d'équipement des sites tandis que les investisseurs privés, sélectionnés par Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI), garantissent leur valorisation. Ce type de partenariat permet d'attirer les financements nécessaires et de hâter la réalisation des opérations. La maîtrise d'ouvrage est assurée par des institutions spécialisées publiques. Les premiers organismes de ce

---

## CONTEXTES ET DESSEINS D'UNE POLITIQUE D'AMENAGEMENT VOLONTARISTE

---

type ont été créés dès les années 1980<sup>145</sup>. Il s'agit des Sociétés d'économie mixte (SEM) comme la Société d'aménagement de Ryad (SAR) pour le projet de Hay Ryad à Rabat ou la Société nationale d'Aménagement communal (Sonadac) pour les projets de l'Avenue Royale, de la cité Nassim et de la corniche.

Afin d'affermir le fonctionnement des structures de pilotage, les SEM ont été supprimées et remaniées au sein de la CDG-Développement tandis que les ERAC<sup>146</sup> sont devenues des sociétés anonymes intégrées au groupe Al Omrane.

Le programme de la création des villes nouvelles a été porté par le Ministère de l'Habitat et de la Politique de la Ville qui a attribué le suivi de chaque ville nouvelle au holding d'aménagement Al Omrane. La ville de Zenata est quant à elle pilotée par la CDG-Développement.

Il est à noter que cette création de villes a évolué dans un contexte de forte ouverture au secteur privé qui a encouragé l'émergence de nouveaux grands promoteurs immobiliers et qui a concrétisé le rôle fondamental du secteur privé dans le financement de l'aménagement du territoire.

### 2.4.1 Le groupe Al Omrane

Le groupe Al Omrane est le principal opérateur de l'État en matière d'habitat. C'est un acteur à capitaux publics ayant le statut de société anonyme. Il est né de la fusion entre opérateurs publics indépendants, notamment l'ANHI<sup>147</sup>, la société Attacharouk (société d'aménagement, de construction et de promotion immobilière), spécialisée dans la résorption des bidonvilles de Ben M'sick à Casablanca et la SNEC (Société Nationale d'Équipement et de Construction), spécialisée dans les grands aménagements et l'achèvement des réalisations portées par les délégations locales du Ministère de l'Habitat. Cette restructuration visait à mettre en commun les ressources et à organiser les moyens et outils de l'action urbaine, ce qui permettait à l'État de se doter d'un instrument unique d'opérationnalisation des politiques d'habitat.

---

<sup>145</sup> Pierre Signoles et al., *Territoires et politiques dans les périphéries des grandes villes du Maghreb*, Paris, France, Karthala, 2014, p. 138.

<sup>146</sup> Établissement régional d'aménagement et de construction

<sup>147</sup> Agence Nationale de lutte contre l'Habitat Insalubre

---

## CONTEXTES ET DESSEINS D'UNE POLITIQUE D'AMENAGEMENT VOLONTARISTE

---

En effet, ces fusions sont motivées par une volonté de meilleure articulation des actions et des compétences. En effet, l'ANHI<sup>148</sup> opérait dans l'aménagement (suppression des bidonvilles et réhabilitation des quartiers sous-équipés et anciens), la société Attacharouk dans la promotion immobilière et la résorption des bidonvilles, la SNEC<sup>149</sup> dans la construction (grands projets), et les ERAC<sup>150</sup> agissaient parallèlement dans tous ces domaines. De plus, ces organismes étaient en concurrence concernant le foncier public puisqu'ils intervenaient tous sur des terrains appartenant à l'État.

La création du holding vise à résoudre cet émiettement « en rassemblant tout le monde dans la même boîte », en cherchant ainsi à optimiser les moyens humains, matériels et d'intervention et à assainir les situations comptables de ces différents opérateurs.<sup>151</sup>

Cependant, c'est au moment de la conversion en 2007 des ERAC<sup>152</sup> en sociétés anonymes régionales rattachées à Al Omrane que le groupe prend réellement de l'ampleur. Ces organismes, qui avaient pour objectif de concrétiser la politique nationale en matière d'habitat économique, sont passés du statut d'établissements publics à celui de sociétés anonymes à capitaux publics. Cette mutation a été rendue possible après le remboursement de l'État de l'ensemble de leurs dettes au Crédit immobilier et hôtelier (CIH).

Par ailleurs, une des causes de la fusion réside également dans le fait que le statut des ERAC<sup>153</sup> constituait un frein dans la contractualisation avec le privé<sup>154</sup>, ce qui constituait un inconvénient pour les autorités publiques qui visaient de nouvelles manières d'intervention à l'échelle locale en collaboration avec les particuliers et les associations de quartiers.

---

<sup>148</sup> Agence Nationale de lutte contre l'Habitat Insalubre

<sup>149</sup> Société Nationale d'Équipement et de Construction

<sup>150</sup> Établissement régional d'aménagement et de construction

<sup>151</sup> P. Signoles et al., *Territoires et politiques dans les périphéries des grandes villes du Maghreb*, op. cit., p. 145.

<sup>152</sup> Établissements régionaux d'aménagement et de construction

<sup>153</sup> Établissement régional d'aménagement et de construction

<sup>154</sup> P. Signoles et al., *Territoires et politiques dans les périphéries des grandes villes du Maghreb*, op. cit., p. 146.

---

 CONTEXTES ET DESSEINS D'UNE POLITIQUE D'AMENAGEMENT VOLONTARISTE
 

---

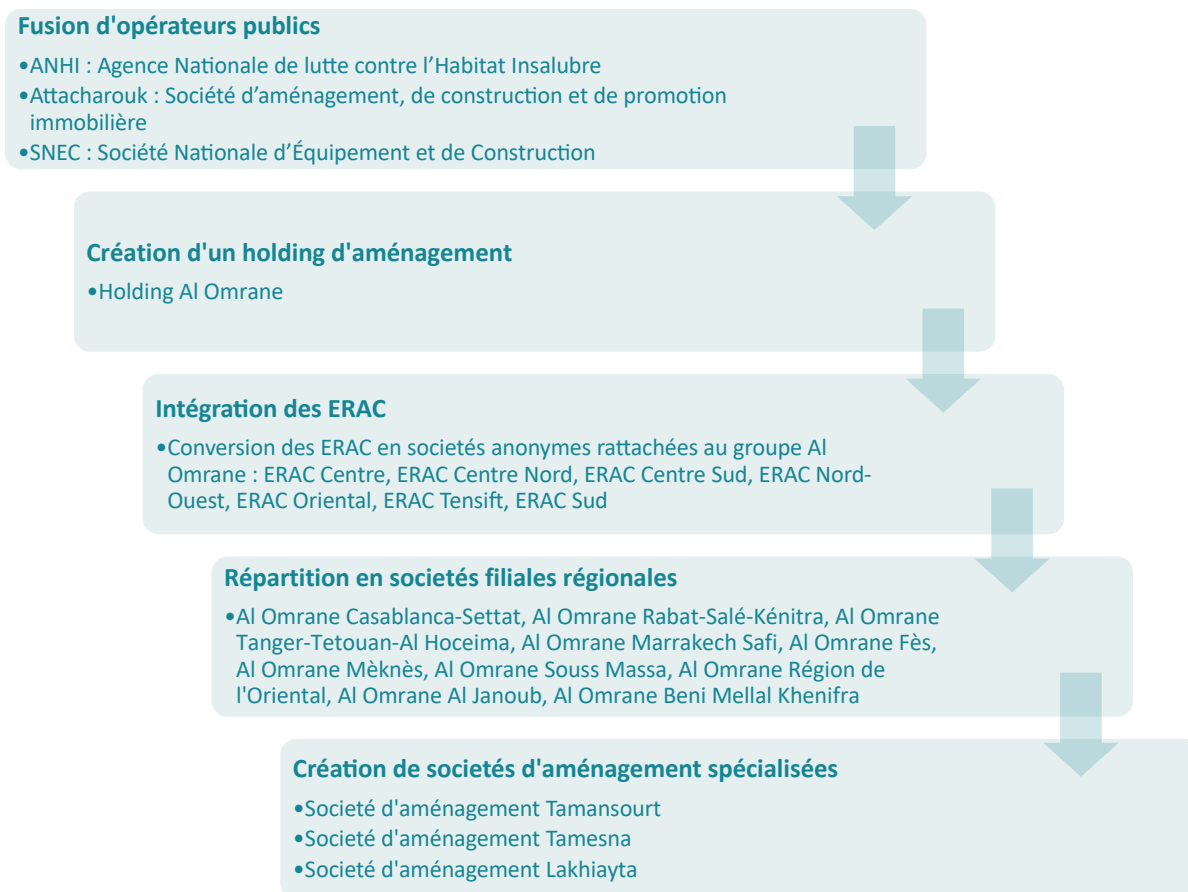


Figure 18 : Étapes de la constitution du Holding d'aménagement Al Omrane  
Conception : C. Kettani, 2019.

Cette réorganisation administrative a engendré la libéralisation du service public permettant de s'insérer dans les logiques et les cours effectifs du marché.

Le groupe Al Omrane est de ce fait un organisme public permettant à l'État d'avoir le contrôle des opérations urbaines tout en gardant son autonomie et en développant un savoir-faire spécifique. Il est donc, sous la forme d'une société mère et de filiales, chargé de la matérialisation de la politique de l'État dans le secteur de l'habitat et agit sous la tutelle du Ministère de l'Habitat et de la Politique de la Ville :

La tutelle du Roi et du gouvernement sur le holding est aussi perçue comme gage de son efficacité : parmi les « projets prioritaires » du HAO (Holding Al Omrane), les « projets présentés à Sa Majesté

---

## CONTEXTES ET DESSEINS D'UNE POLITIQUE D'AMENAGEMENT VOLONTARISTE

---

le Roi » apparaissent systématiquement en première position dans les plans d'action et rapports d'activité du groupe. Susceptibles d'être audités à tout moment par le cabinet royal, ces opérations bénéficient d'un traitement différencié, notamment à travers « un suivi rigoureux pour le respect des objectifs de qualité, de coûts et de délais de réalisation ». Il existe ainsi dans chaque filiale une cellule spécialement en charge des projets inaugurés par le Roi.<sup>155</sup>

L'objectif initial de la création du groupe Al Omrane était de réaliser et d'encadrer les programmes de relogement des bidonvillois et de promouvoir l'habitat économique. Les missions de concrétisation des ZUN et de réalisation des villes nouvelles ont été annexées par la suite à ses fonctions. Le groupe s'investit également de manière importante dans le traitement de l'habitat menaçant ruine.

Le groupe Al Omrane agit à travers la création de sociétés filiales qui opèrent dans un périmètre précis et à travers la création de sociétés d'aménagement pour la création des villes nouvelles. En 2006, par exemple, la société d'aménagement Al Omrane Tamesna est créée pour la mise en place du projet de la ville nouvelle de Tamesna ; en 2008, la société Al Omrane Tamansourt est créée pour celle de la ville nouvelle de Tamansourt. Ainsi, le holding crée, de manière systématique, des sociétés d'aménagement pour la promotion et la gestion de chaque ville nouvelle : Al Omrane Tamansourt, Al Omrane Tamesna, Al Omrane Lakhiayta. Ces sociétés d'aménagement sont présidées par un Directeur Général nommé par le holding d'aménagement qui est chargé du recrutement de leurs employés.

Les montages financiers des projets de l'organisme comprennent les financements à 100% de l'État et les financements partiels de l'État complétés par un système de péréquation consistant à commercialiser certaines opérations pour arriver à en financer d'autres.

### 2.4.2 La CDG Développement

La Caisse de dépôt et de Gestion (CDG) est un organisme financier créée en 1959 dans le but de gérer et de valoriser les épargnes et les retraites des fonctionnaires en développant des activités liées à l'immobilier et au tourisme. Cet établissement prend son élan après l'accession au trône du Roi Mohamed VI et se voit attribuer la charge de projets importants (Vallée du Bou Regreg, Tanger-Med, Marina de Casablanca, Casanearshore, Technopolis). Ayant la responsabilité de

---

<sup>155</sup> L. Zaki, *L'action urbaine au Maghreb*, op. cit., p. 210.



---

 CONTEXTES ET DESSEINS D'UNE POLITIQUE D'AMENAGEMENT VOLONTARISTE
 

---

projets structurants, la CDG est aujourd'hui le principal investisseur institutionnel du Maroc. Contrairement à Al Omrane, la CDG n'est pas placée sous la tutelle ministérielle.

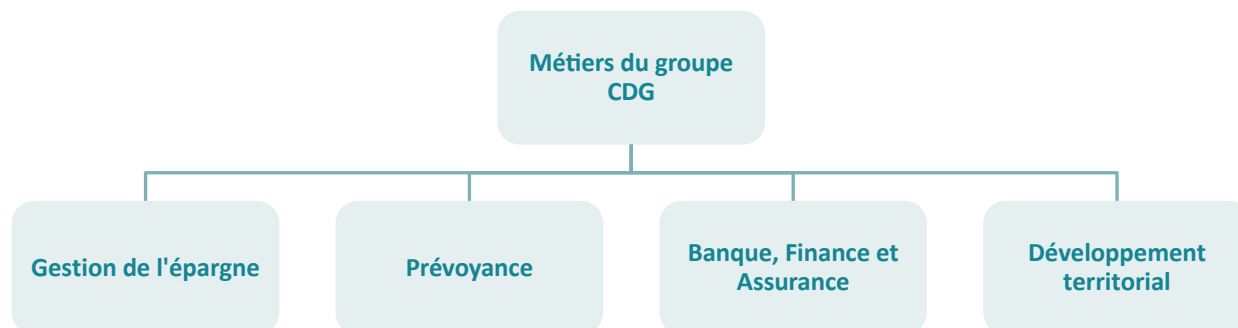


Figure 19 : Métiers du groupe CDG

Source : Société d'Aménagement Zenata, Eco-cité Zenata, Dossier de presse, 2016.

Conception : C. Kettani, 2019.

En 2004, la CDG crée une filiale, la CDG-Développement, afin d'assurer les missions du groupe en matière de développement territorial. Ce volet concerne les secteurs du tourisme, de l'immobilier et de l'aménagement.

La CDG-Développement a créé à son tour une quarantaine de sociétés filiales pour assurer la maîtrise d'ouvrage des projets. Le groupe se base sur un principe d'organisation à deux volets : le premier, consacré aux projets de petite envergure, consiste en une chaîne faisant passer le projet d'une filiale à l'autre en fonction de son état d'avancement (études, réalisation, développement, gestion), le second, destiné aux grands projets, favorise la création de filiales spécialisées, souvent conçues en partenariat avec des investisseurs étrangers.

Les performances en matière de productivité du groupe pousse l'État à lui affecter des projets qui ne rentrent pas forcément dans son domaine d'intervention, comme des programmes de relogement ou même la réalisation d'une ville (Eco-cité de Zenata).

La CDG-Développement a créé en 2006 la Société d'aménagement Zenata (SAZ) pour la réalisation de l'Eco-cité de Zenata, à proximité de Casablanca. La SAZ est le maître d'ouvrage de l'aménagement du périmètre de la ville de Zenata.

## **Note conclusive : L'acceptation de la fatalité urbaine**

---

Il était important pour nous de comprendre dans quelles dynamiques démographiques le Maroc se trouve, de saisir les tendances et les perspectives des stratégies en matière de logement et d'observer les divers mécanismes fonciers et de planification urbaine.

Ainsi, le Maroc se trouve à mi-chemin de son urbanisation complète. Celle-ci est due à divers mécanismes qui transforment la structure spatiale des villes. Le premier concerne l'avancée du pays en termes démographiques. La population totale a été triplée de 1960 à 2014. Le second est relatif aux flux migratoires et la conversion des centres ruraux en noyaux urbains. Le dernier mécanisme est relatif à un phénomène de polarisation des habitants et des activités dans les grandes agglomérations et sur le littoral, qui a entraîné une carence en logements et un déploiement informel des quartiers périphériques.

Le taux d'urbanisation est passé de 29,2% à 60,3% de 1960 à 2014 mais cette urbanisation massive n'a pas forcément bénéficié d'un développement économique ou industriel aussi important permettant d'absorber toute la nouvelle demande.

Toutefois, malgré l'urbanisation massive, les villes marocaines ont gardé les bases d'une trame urbaine héritée de la période du protectorat et de celle l'ayant précédée. Cette trame est généralement composée d'une médina accolée à un centre-ville comportant les bâtiments administratifs, les quartiers résidentiels aisés et le quartier d'affaires, et de quartiers périphériques abritant un contraste entre populations pauvres et élites fortunées.

Par ailleurs, le Maroc a été l'un des premiers pays au monde à se doter d'instruments législatifs dans le domaine de l'urbanisme (Dahir du 16 avril 1914 fixant les modalités de déploiement de la ville et les modalités de l'acte de bâtir). Néanmoins, dans un contexte où l'urbanisme au niveau international connaît de nouveaux tournants, celui pratiqué au Maroc demeure braqué sur le passé et non disposé à réformer ses principes. Les recettes créées dans le passé sont en fait retouchées pour solutionner des questions considérées comme similaires. De fait, par manque d'actualisation et de mise à jour, les réglementations ont perdu en efficacité et ont laissé place au développement du non-réglementaire et à un recours constant et disproportionné au système dérogatoire. C'est ainsi que l'urbanisme tâtonnant et d'improvisation pratiqué actuellement au Maroc, conjugué à la rigidité et à la lenteur des rouages bureaucratiques, sont à l'origine des maux structurels des villes. Le manque de réformes et d'actualisation des textes témoignent de

---

## CONTEXTES ET DESSEINS D'UNE POLITIQUE D'AMENAGEMENT VOLONTARISTE

---

la présence d'une certaine opposition à la mutation de la gestion urbaine, pourtant nécessaire pour accompagner le pays dans sa transition urbaine.

D'autre part, les villes font face aujourd'hui à des bouleversements causés par une production urbaine conditionnée par les opportunités du foncier et constituée à travers la juxtaposition de lotissements successifs. Cette production diffuse de nouveaux quartiers s'adjoint à des installations spontanées et non réglementaires. Cette désorganisation spatiale a entraîné le sous-équipement des quartiers, ainsi que des coûts supplémentaires induits par les régularisations des tissus informels.

En outre, les grandes villes sont caractérisées par la saturation de leurs centres, l'encombrement viaire de ces derniers et l'inadaptation des transports en commun. Elles sont caractérisées par leur perpétuel besoin en foncier urbanisable et la rareté progressive de celui-ci.

Les villes marocaines sont définies par une gestion urbaine concentrée sur les activités courantes et quotidiennes. Les stratégies d'ensemble impliquant tous les acteurs s'effectuent exclusivement lors de l'établissement des schémas stratégiques d'urbanisme (comme le SDAU<sup>156</sup> et les PA<sup>157</sup>).

La gestion urbaine marocaine est paralysée, d'une part, par le nombre d'intervenants dans les systèmes de gouvernance de la ville et leur manque de concertation, et, d'autre part, par la lourdeur administrative du pays, conjuguée au manque d'expertise au niveau des collectivités locales.

Étant donné les difficultés rencontrées pour satisfaire la demande en logements dans les villes existantes et la prolifération de l'habitat informel en périphérie, les villes nouvelles sont apparues comme la condition permettant d'apporter une réponse à la crise du logement et de mettre en place un cadre pour maîtriser le développement urbain. Elles ont été considérées comme un bon compromis pour éponger le surplus de populations des grandes villes et accompagner le programme d'éradication des bidonvilles.

La mise en place du projet de création des villes a évolué dans un contexte fortement imprégné par le déséquilibre du marché immobilier dont les effets principaux résident dans le grand déficit en logement des villes et dans leur insalubrité urbaine.

---

<sup>156</sup> Schéma Directeur d'Aménagement urbain

<sup>157</sup> Plan d'Aménagement

---

## CONTEXTES ET DESSEINS D'UNE POLITIQUE D'AMENAGEMENT VOLONTARISTE

---

Il est important de rappeler que la démarche confiante de l'ancien ministre A.T. Hejira a été supplantée par une action plus douteuse suscitée par la remise en question de la politique en entier. En effet, les besoins démographiques ont été surévalués. Le programme, qui prévoyait la mise en place de quinze villes nouvelles, a été ajusté pour ne lancer finalement que quatre villes.

CONTEXTES ET DESSEINS D'UNE POLITIQUE D'AMENAGEMENT VOLONTARISTE

---

## Partie 2

# MATERIALITES ET CONSISTANCES

---



*La conception d'une ville doit partir du vécu quotidien de ceux qui l'habiteront*  
P. Merlin





Ce chapitre tente d'analyser les modalités de la fabrication actuelle de la ville nouvelle marocaine. Nous traitons ici trois villes nouvelles réalisées par Al Omrane et nous étayons notre analyse par l'étude de l'éco-cité de Zenata gérée par un autre maître d'ouvrage rattaché à CDG-Développement. Cette recherche au cas par cas nous a permis d'établir un inventaire qui reflète la réalité de la fabrique spatiale des villes nouvelles dans son ensemble et qui met en évidence les effets de cette politique d'aménagement.

Ce chapitre analyse ces villes de manière systématique, sur plusieurs plans, et met en évidence à la fois les analogies des villes et leurs singularités, dont l'assemblage détermine les traits généraux du programme auquel elles sont rattachées. Nous décrivons ici les attributs de chacune des villes, le contexte dans lequel elles ont été introduites, leur mise en œuvre et les encombres auxquelles elles font face. Nous avons ainsi regroupé des informations éparses provenant des sociétés d'aménagement, des communes, des ministères et du Haut-Commissariat au Plan dans le but d'une meilleure compréhension de leur fabrique spatiale.

Les ambitions affichées de cette création de villes sont vastes dans la mesure où elles aspirent à la fois à intensifier la production de logements sociaux, à soutenir l'économie locale et régionale, à encourager l'investissement privé, à intégrer les avancées technologiques. Ces objectifs ont été formulés dans les discours institutionnels et politiques qui révèlent ainsi des prises de position explicites :

Ces villes nouvelles ont été planifiées autour des principales agglomérations urbaines, dans l'objectif d'organiser la croissance des grandes agglomérations (...) et visent à répondre à une part significative de la croissance démographique ; à intensifier l'offre d'habitat, particulièrement l'habitat social ; à encourager la promotion immobilière privée et développer le partenariat entre

les secteurs public et privé ; à générer des activités et créer de l'emploi ; à offrir un cadre de vie répondant aux aspirations des citoyens.<sup>158</sup>

Ouverture sur les technologies modernes et mise en valeur des spécificités locales - Encouragement à l'investissement et à la création d'emplois - Constitution de modèles en matière d'urbanisme et d'architecture - Innovation et renforcement de la gouvernance urbaine.<sup>159</sup>

« La politique de création de villes nouvelles vient à point nommé pour rompre avec les solutions palliatives et assurer le passage vers une logique de création et d'innovation. »<sup>160</sup>

Ainsi, depuis 2004, des chantiers de villes nouvelles sont engagés à commencer par la ville de Tamansourt (2004) à proximité de Marrakech et la ville de Tamesna (2007) à proximité de Rabat. Au total, ces projets mobilisent plus de 6000 hectares et prévoient de construire 228 000 logements pour 1,45 millions d'habitants. Ces projets de villes nouvelles ont en commun le fait d'être situés dans une aire d'influence métropolitaine mais présentent des dissimilitudes notoires en termes de superficie mobilisée, de nombre de logements, de proportions des espaces publics par rapport aux surfaces bâties et de coûts (voir Tableau 3 ci-dessous).

	Al Omrane				CDG
	Tamansourt	Tamesna	Sahel-Lakhiayta	Chrafate	Zenata
<b>Année de lancement</b>	2004	2007	2008	2010	2013
<b>Superficie (hectares)</b>	1931	840	1301	770	1830
<b>Nombre d'habitants prévisionnel</b>	450 000	250 000	300 000	150 000	300 000
<b>Nombre de logements</b>	80 000	50 000	58 000	30 000	NC
<b>Zone d'activités</b>	395	30	507	NC	NC
<b>Équipements (hectares)</b>	197	100	135	80	NC
<b>Espaces verts (hectares)</b>	320	103	106	121	470
<b>Distance par rapport au centre de la ville-mère</b>	23 km	22 km	34 km	26 km	27 km
<b>Coût global (milliards de dirhams)</b>	39,5	23	25	24	21

<sup>158</sup> Holding d'aménagement Al Omrane, *Villes nouvelles : espaces de modernité et d'intégration urbaine*, Rabat, Maroc, 2010.

<sup>159</sup> Présentation intitulé "Les villes nouvelles, état d'avancement des réalisations, organisée en février 2006 par le Ministère de l'Habitat, In : M. Bacha, *Architectures au Maghreb, XIXe-XXe siècles, op. cit.*, p. 116.

<sup>160</sup> Discours de l'ex-ministre de l'Habitat lors du colloque Villes nouvelles et villes satellites, 14-15 Décembre, In : T. Harroud, « Le programme des villes nouvelles au Maroc », art cit, p. 4.

Tableau 3 : Programme prévisionnel pour les quatre villes nouvelles gérées par le groupe Al Omrane et l'éco-cité géré par la CDG-Développement

NC : Non Communiqué

Sources : Groupe Al Omrane : Programme prévisionnel Villes Nouvelles, Chiffres clés, In : <http://www.alomrane.ma/fr/metiers-programmes-r7/villes-nouvelles-c66/>, consulté le 08 Décembre 2016,  
Site de l'éco-cité de Zenata, In : <https://www.zenataecocity.ma/>, consulté le 22 Juin 2018

Conception : C. Kettani, 2019.

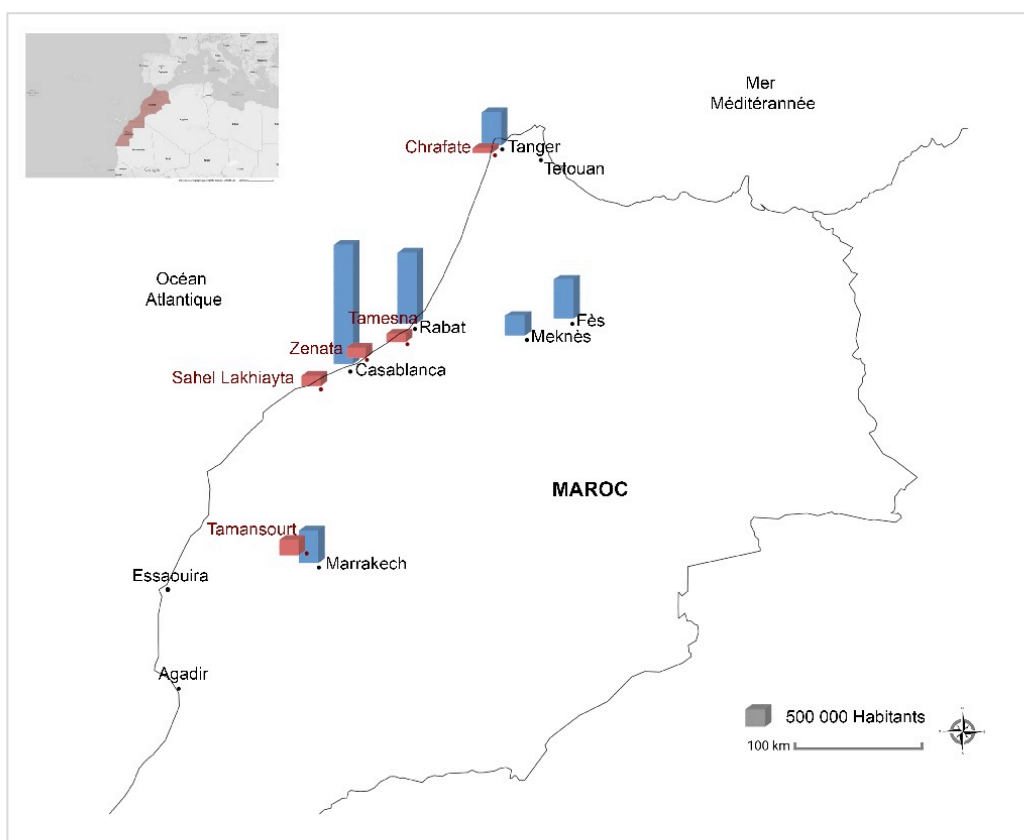


Figure 20 : Nombre d'habitants prévisionnel des villes nouvelles par rapport à celui des grandes villes à proximité desquelles elles sont implantées

Source : D'après les résultats du Recensement Général de la Population et de l'Habitat 2014

Conception : C. Kettani, 2019.



## 1 Une ville à proximité de Marrakech : Tamansourt (2004)

Marrakech, ville de 1 323 005 habitants<sup>161</sup> située dans la plaine du Haouz, capitale régionale et centralité en pleine croissance urbaine, est la première destination touristique du pays<sup>162</sup>. Cette position est consolidée par l'existence de son aéroport qui assure la desserte de la ville au niveau international.

Connue et convoitée pour son caractère authentique, elle connaît actuellement de grands changements au niveau de son organisation spatiale. En effet, avec un centre de plus en plus saturé, les nouvelles constructions se déploient dans la périphérie de la ville, ce qui accentue son étalement urbain souvent d'une manière naïve et sporadique. Cette urbanisation se faisant en plus massive et accélérée a causé l'amenuisement non seulement des terres agricoles et des fermes environnantes mais également d'une bonne partie de la Palmeraie qui représente une valeur certaine de son patrimoine. C'est ainsi que l'espace rural autour de la ville a accueilli un grand nombre de propriétés secondaires et de résidences touristiques, prenant la forme de riads destinés à des clientèles riches et célèbres, ce qui a été à l'origine d'une forte spéculation foncière.

Les chiffres se rapportant à l'évolution de l'aire urbaine de la ville sont très révélateurs de l'importance de son étalement urbain<sup>163</sup>. Ainsi, se résumant à 2000 hectares dans les années 70, l'emprise urbaine de la ville connaît un pic au début des années 1990 où elle y avoisine les 15 000 hectares. Aujourd'hui, la ville compte cinq arrondissements d'emprise territoriale et de nombre d'habitants très variables. Cette discontinuité urbaine est le résultat d'une planification urbaine se basant sur l'existence de diverses opportunités foncières et sur les dérogations.

---

<sup>161</sup> D'après les résultats du Recensement Général de la Population et de l'Habitat de 2014, Haut-commissariat au plan.

<sup>162</sup> Pierre-Arnaud Barthel, *Villes pour une Nouvelle Génération, Rapport sur Marrakech, Le PCD : impact du cadre national et régional d'urbanisation, évaluation et recommandations, Rapport d'étude*, s.l., World Bank, CMI, 2013, p. 7.

<sup>163</sup> Données recueillies sur le site officiel de la commune de Marrakech, In : <http://www.ville-marrakech.ma/le-diagnostic/38/>, consulté le 11 Septembre 2017.

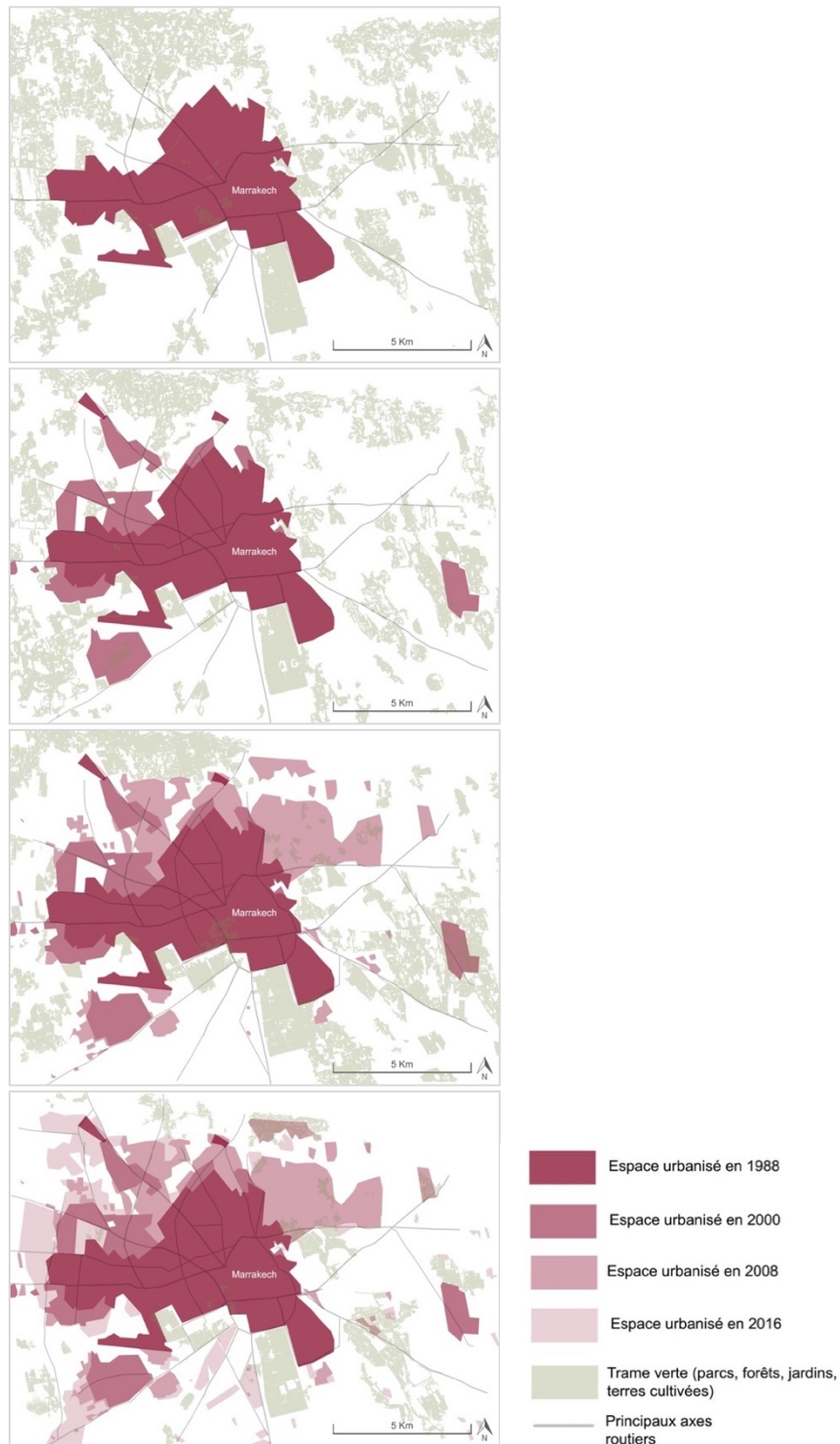


Figure 21 : Extension du périmètre urbain de la ville de Marrakech de 1988 à 2016

Source : D'après les vues aériennes et les archives Google Earth, 2018

Conception : C. Kettani, 2019.

De fait, Marrakech a connu une urbanisation incontrôlée durant les dernières décennies. Celle-ci s'est accompagnée de l'apparition d'une multitude de douars à l'intérieur de chaque arrondissement de la ville ; un grand nombre de ces derniers ayant été concerné par le programme de résorption « Villes sans bidonvilles ».

Le Schéma Directeur d'Aménagement urbain (SDAU) de Marrakech, en cours de préparation, a pour objectif de couvrir l'aire urbaine de Marrakech qui s'étend sur 170 m<sup>2</sup><sup>164</sup> et a pour mission principale d'orienter son développement.

### **1.1 D'un projet de zone industrielle à la ville nouvelle**

En 1991, l'ERAC<sup>165</sup> Tensift identifie un site de 650 hectares dans la commune rurale de Harbil pouvant accueillir de nouvelles opérations immobilières, notamment grâce à la simplicité d'acquisition foncière qu'il offre (terrains domaniaux). L'établissement élabore une étude sur l'exploitation de ce site dans le but de le valoriser et d'apporter une réponse à la saturation de la zone industrielle de Sidi Ghanem, située à proximité. L'idée initiale est d'en faire une zone principalement industrielle ; 45% des 650 hectares prévus étant réservés aux industries<sup>166</sup>.

En 1995, le Roi Hassan II lance le programme national pour la création de 200 000 logements, dont 40 000 dans l'agglomération de Marrakech. L'Agence Urbaine en affecte alors 22 000<sup>167</sup> dans le Plan d'Aménagement (PA) élaboré par l'ERAC Tensift.

En 1998, l'ERAC élabore une étude de faisabilité pour un projet de « ville satellite » englobant logements et industries. Ce projet est remanié en 2002 pour atteindre 1180 hectares et est appelé « Tamansourt, ville résidentielle ». La superficie initiale est alors presque doublée et la part des

---

<sup>164</sup> D'après l'Agence Urbaine de Marrakech, In : <http://www.aumarrakech.ma/aum.asp?codelangue=23&info=1214>, consulté le 30 Aout 2018.

<sup>165</sup> Les ERAC (Établissements régionaux d'aménagement et de construction) ont changé de statut en 2006 pour devenir des sociétés anonymes intégrées au groupe Al Omrane.

<sup>166</sup> P. Signoles et al., *Territoires et politiques dans les périphéries des grandes villes du Maghreb*, op. cit., p. 86.

<sup>167</sup> *Ibid.*



industries y est revue à la baisse (6% de la surface globale<sup>168</sup>) au profit d'une part importante de logements.

Il est à noter que le projet a été conduit par l'ERAC Tensift et n'a pas été validé par l'Agence Urbaine, qui a d'ailleurs émis un avis négatif lors de la commission de validation. Pourtant, profitant d'une conjoncture politique favorable et de l'absence d'un cadre réglementaire opposable<sup>169</sup>, l'ERAC a été désigné comme maître d'ouvrage par le wali de la région et pouvait ainsi procéder à la conception et l'exécution des travaux.

En 2004, le même projet change de dénomination pour prendre l'appellation de « ville nouvelle » et figure désormais dans le programme de la création des villes nouvelles du pays. Il s'étend désormais sur 1931 hectares.

Le projet reste pris en charge par l'ERAC Tensift jusqu'en 2008, année de la refonte des opérateurs publics de l'habitat et de la création de la société d'aménagement Al Omrane Tamansourt, spécialement dédiée au projet.

---

<sup>168</sup> *Ibid.*

<sup>169</sup> J.-M. Ballout, *Territorialisation par « ville nouvelle » au Maghreb. Regard croisé sur les projets d'Ali Mendjeli (Constantine) et de Tamansourt (Marrakech)*, *op. cit.*, p. 96.



Figure 22 : Gestation du projet de la ville nouvelle de Tamansourt

Source : D'après nos entretiens avec les représentants de la société Al Omrane Tamansourt, Mars 2017.

Conception : C. Kettani, 2019.

Le projet témoigne ainsi d'une longue gestation et est en fait passé à travers des conceptions divergentes : d'une relocalisation industrielle à un projet mixte d'industries et d'habitat, pour aboutir enfin à la création d'une ville nouvelle. Les propos de M. Salim, directeur technique à Al Omrane Tamansourt, illustrent bien ce long processus :

« Tamansourt c'est un peu spécial. Ce n'était pas une ville nouvelle dès le départ. (...) Tout ça c'est parti du fait qu'il manquait une zone industrielle à Marrakech. Donc il y a eu des recherches de terrains disponibles. (...). Ce qu'il faut savoir c'est que à Sidi Ghanem, jusqu'aux années 90, il n'y avait pas un seul bus qui emmenait à Marrakech. Les gens qui y travaillent rentraient chez eux à Marrakech à pied ! Donc, à partir des années 2000, il y a eu une forte demande en habitat. En plus, à cette époque-là, la ville de Marrakech a commencé à s'étendre, sur des zones irriguées où il est interdit de construire normalement, on a commencé à avoir des lotissements et l'habitat non réglementaire les a envahis. Donc c'est là où la décision a été prise de créer une ville nouvelle. »<sup>170</sup>

<sup>170</sup> Entretien avec M. Salim, directeur technique à Al Omrane Tamansourt, réalisé par C. Kettani, le 1<sup>er</sup> Mars 2017.

Ces propos témoignent d'une autre réalité dans la mesure où en dehors de l'objectif initial d'extension de la zone industrielle de Sidi Ghanem, la ville aurait été construite à l'origine pour deux autres raisons. Tout d'abord, l'objectif aurait été d'équiper cette zone en infrastructures de transport, jusqu'alors absentes, permettant à la population qui y vit de se rendre à son lieu de travail. Puis, la construction de la ville aurait été décidée pour limiter l'étalement urbain de la ville de Marrakech en absorbant la forte demande en logement.

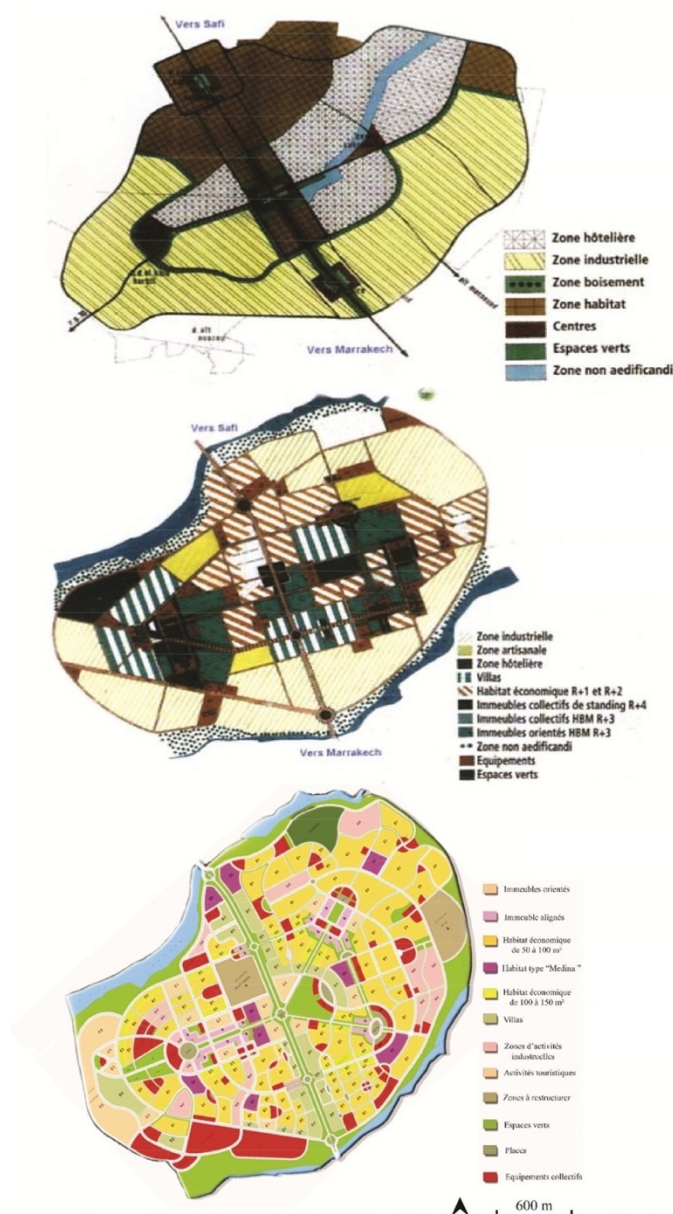


Figure 23 : Évolution du projet de la ville de Tamansourt (1995, 2002, 2004)

Source : ERAC Tensift, MHU : La ville nouvelle de Tamansourt Premier anniversaire, 2005, p.19

## 1.2 Situation, caractéristiques et objectifs de la ville

La ville de Tamansourt est située à 7 kilomètres de la limite nord du périmètre urbain de Marrakech et à 15 kilomètres de son centre. Elle se trouve dans la région de Marrakech-Safi et est rattachée à la commune de Harbil. Le site, auparavant faiblement peuplé, est subdivisé par la route nationale n°7 qui relie Marrakech à Safi et Al Jadida.

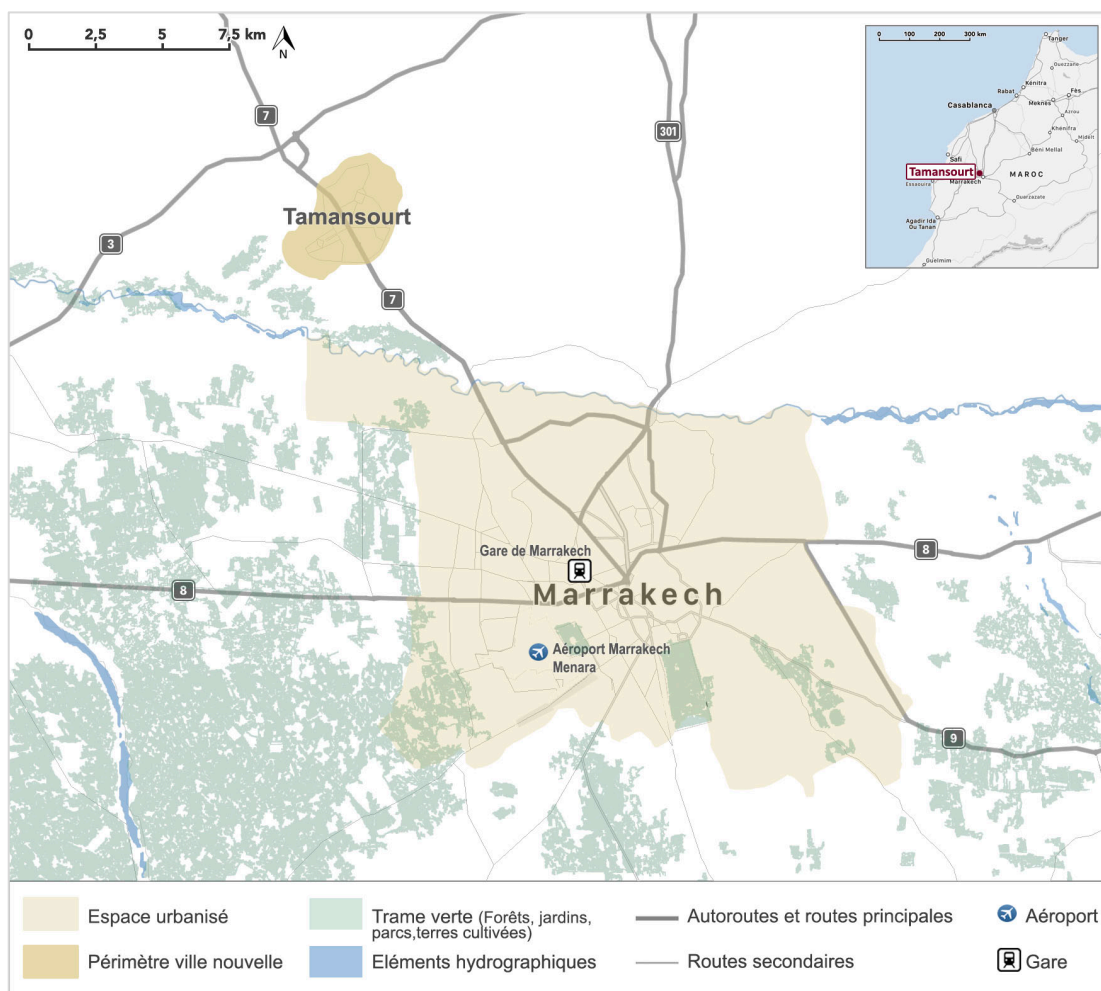


Figure 24 : Situation de la ville de Tamansourt

Source : D'après les photos aériennes Google Plans Macintosh, 2018

Conception : C. Kettani, 2019.

La ville de Tamansourt est la plus grande des villes nouvelles. Le projet s'étale en effet sur une superficie de 1931 hectares<sup>171</sup> et prévoit d'accueillir 450 000 habitants répartis sur 80 000 logements.

Cependant, en 2014, soit dix ans après l'inauguration de la ville, celle-ci ne comptait que 25 077 habitants<sup>172</sup>, soit environ 5,5% du nombre prévisionnel.

Il s'agit d'une population jeune : 58,3% de la population totale a moins de 30 ans et 82,5% de la population totale a moins de 45 ans. La composition démographique de la ville de Tamansourt est moins régulière que celle de la ville de Marrakech (Figure 25 et Figure 26 ci-dessous). Elle regroupe deux fois moins de personnes de plus de 60 ans que la ville de Marrakech et plus d'enfants en bas âge. Nous pensons que ceci s'explique par la volonté d'acquisition d'un logement plus spacieux permettant à ses propriétaires d'agrandir leurs familles. Néanmoins, la différence constatée concernant les adultes et seniors est difficile à justifier sachant que nos entretiens avec les habitants internes et externes<sup>173</sup> ont montré un fort intérêt de ces populations pour ces espaces, notamment pour la retraite.

---

<sup>171</sup> La superficie fixée par le cahier des charges de la ville (2006) était de 1180 hectares, In : ERAC Tensift et Wilaya de Marrakech, *Projet de la ville nouvelle de Tamansourt. Cahiers des charges du lotissement*, s.l., 2006, p. 2.

<sup>172</sup> D'après le recensement général de 2014, Haut-commissariat au plan.

<sup>173</sup> Voir chapitre 4 Perception des habitants et appropriation.

MATERIALITES ET CONSISTANCES

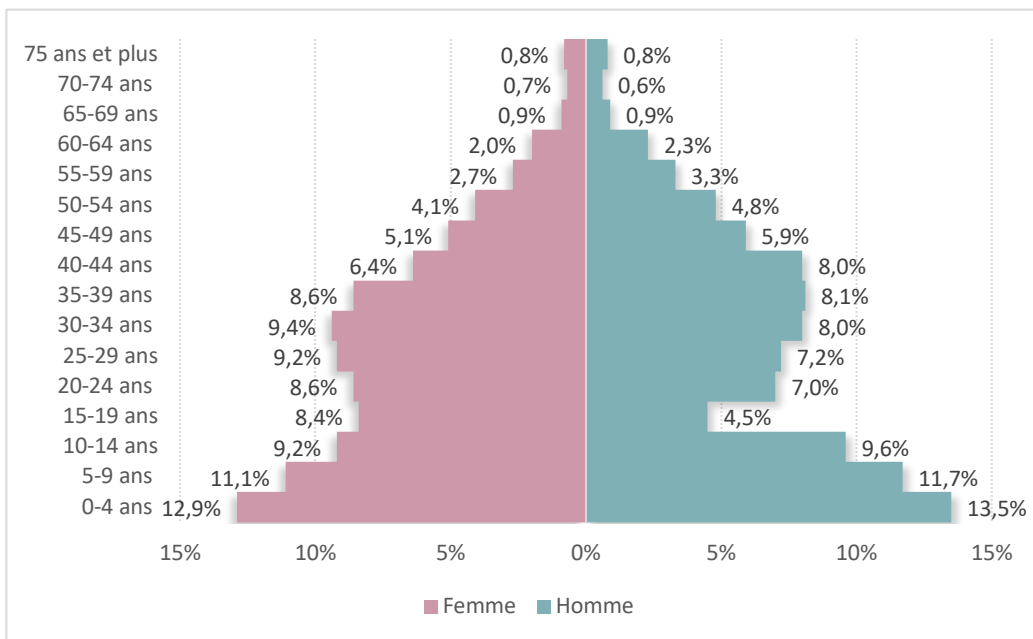


Figure 25 : Répartition de la population de Tamansourt par tranches d'âge et par sexe

Source : D'après les résultats du RGPH de 2014, Haut-Commissariat au Plan

Conception : C. Kettani, 2019.

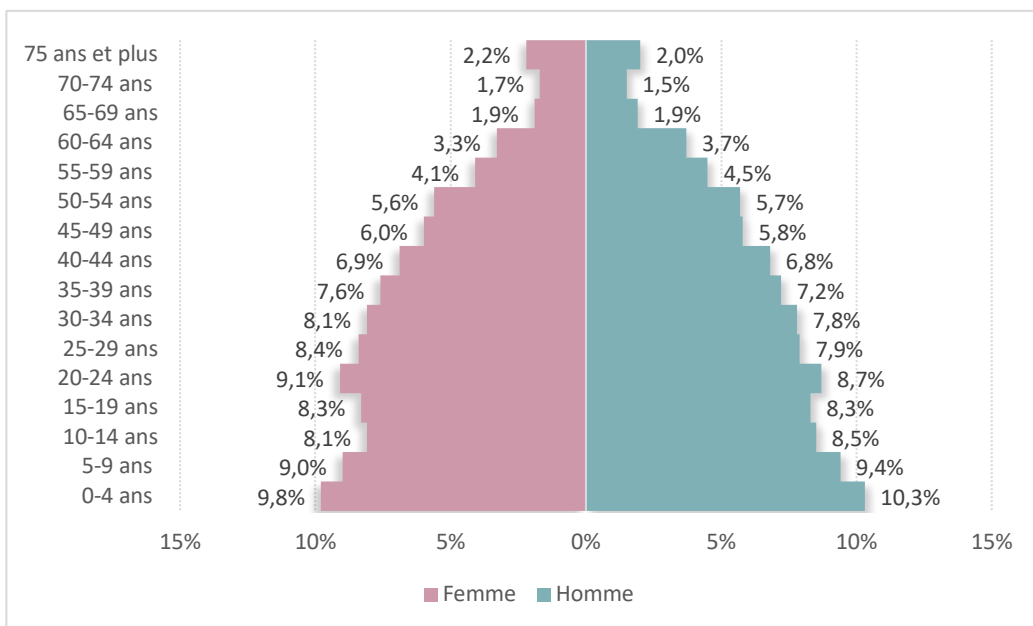


Figure 26 : Répartition de la population de Marrakech par tranches d'âge et par sexe

Source : D'après les résultats du RGPH de 2014, Haut-Commissariat au Plan

Conception : C. Kettani, 2019.

D'autre part, Tamansourt rassemble un grand nombre de salariés dans les secteurs publics et privés ainsi que des indépendants ; la répartition sur la base du critère des emplois étant considérablement différente de celle de Marrakech. Les salariés dans le secteur privé y sont en effet beaucoup moins représentés alors que les professions libérales et celles dans le secteur public y sont plus importantes :

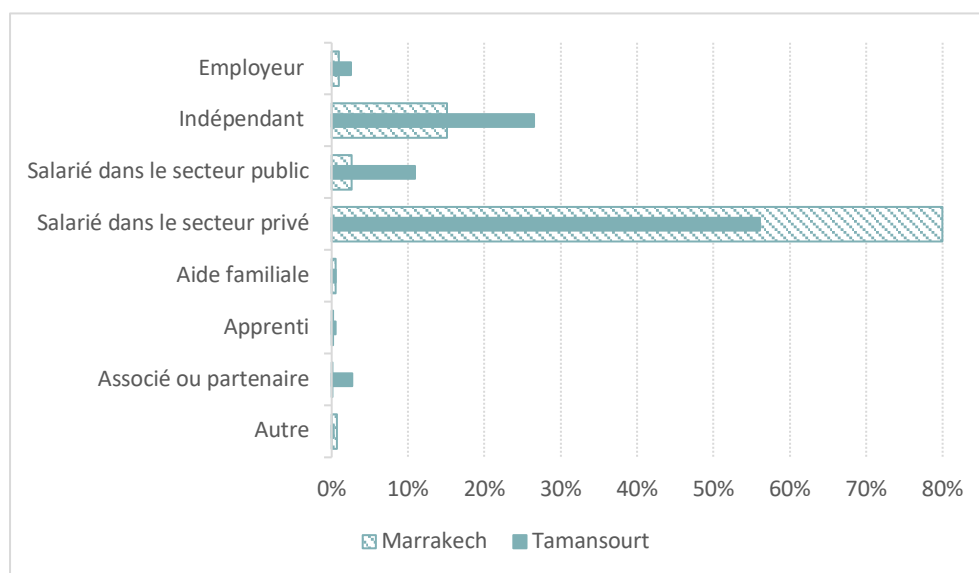


Figure 27 : Répartition des professions des actifs occupés et des chômeurs ayant déjà travaillé de la ville de Tamansourt et comparaison avec la ville de Marrakech

Source : D'après les résultats du RGPH de 2014, Haut-Commissariat au Plan

Conception : C. Kettani, 2019.

D'après le site d'Al Omrane et les plaquettes promotionnelles, la ville de Tamansourt « doit permettre d'absorber la pression démographique dans la région (de Marrakech) dont le déficit cumulé est de près de 42 000 logements »<sup>174</sup>. Elle doit aussi participer à réduire l'exode rural vers la ville de Marrakech et à protéger son patrimoine historique et ses atouts culturels et touristiques, notamment la palmeraie et les terrains irrigués autour de la ville. Elle doit enfin

<sup>174</sup> Site de Al Omrane : Présentation des villes nouvelles, in : <http://www.alomrane.ma/fr/metiers-programmes-r7/villes-nouvelles-c66/>, consulté le 1<sup>er</sup> Février 2017.

permettre une diversification des emplois de la région « en accueillant une zone offshoring et une zone d'activité s'étendant sur 340 hectares »<sup>175</sup>.

Le périmètre de la ville comporte encore deux douars (El Harmel et Ait Ali) qui abritent 6 000 habitants que la société Al Omrane Tamansourt peine à déplacer. Ces douars sont une forme d'habitat à mi-chemin entre l'habitat rural et le bidonville, principalement sous-équipés et pauvres. A ce propos, des jugements pour évacuation du terrain du douar El Harmel ont été prononcés en 2015 en faveur d'Al Omrane et des travaux de restructuration du douar Ait Ali ont été lancés la même année en vue de son intégration à la ville de Tamansourt.

### 1.3 Mise en œuvre

La société Al Omrane Tamansourt assure la maîtrise d'ouvrage du projet, sa promotion, sa gestion, une partie de la maîtrise d'œuvre et plus de la moitié de son financement (60%)<sup>176</sup>.

La société est ainsi en charge de fonctions diverses. C'est le gestionnaire de la ville, elle doit veiller à son bon fonctionnement et elle est le coordonnateur entre les différents départements ministériels.

La réalisation du projet s'est faite suivant trois modes opératoires : une partie de la construction de logements était à la charge de la société d'aménagement, une autre partie était dédiée au secteur privé à travers des partenariats avec le public et la dernière partie concernait l'auto construction (par des particuliers). Nos entretiens avec M. Salim, directeur technique à la société d'aménagement Al Omrane, ont montré que la diversité de ces modes opératoires a été considérée comme un gage de réussite du projet grâce à leur complémentarité :

« A Tamansourt, on a trois modes, alors qu'à Tamesna, il y a un seul mode : c'est le partenariat public-privé (...) Ce sont des schémas différents, le schéma de Tamansourt est un modèle qui marche puisqu'il y a toujours un mode pour rattraper l'autre. »<sup>177</sup>

---

<sup>175</sup> J.-M. Ballout, *Territorialisation par « ville nouvelle » au Maghreb. Regard croisé sur les projets d'Ali Mendjeli (Constantine) et de Tamansourt (Marrakech)*, op. cit., p. 230.

<sup>176</sup> *Ibid.*, p. 110.

<sup>177</sup> Entretien avec M. Salim, directeur technique à Al Omrane Tamansourt, réalisé par C. Kettani, le 1<sup>er</sup> Mars 2017.



Les partenariats publics-privés sont des arrangements entre l'opérateur public et des promoteurs immobiliers privés, comme les grands groupes nationaux Chaabi, Addoha, Jamaï mais aussi des promoteurs de moyenne et de petite envergure comme les entreprises Soutra, Al Amane, Ichrak Sakane. Un seul promoteur privé étranger (français) a été associé au projet, la Perla World, pour la réalisation d'une zone médina.

Ces partenariats consistent en l'attribution de terrains assainis par Al Omrane Tamansourt aux promoteurs. Ces derniers sont tenus d'y réaliser le programme qui leur a été confié et de céder une partie des logements à l'aménageur, en guise de paiement. Ceci permet aux promoteurs d'avoir des terrains de grande superficie à un prix très avantageux et donc d'en dégager beaucoup de bénéfices.

Il est important de souligner que la zone du projet de Tamansourt n'est pas couverte par un plan d'aménagement (PA). La ville est réalisée sur la base d'un plan de zonage qui est un document réglementaire qui permet de déterminer l'affectation des sols lorsqu'il n'y a pas de PA sur les sites concernés. Néanmoins, le plan de zonage est réducteur par rapport au PA concernant deux points. Le premier est relatif à l'absence d'enquête publique lors de son élaboration. Le second est lié à la durée de son application dans la mesure où c'est un plan qui n'applique ses effets que pendant deux ans au maximum.

La conception de la ville a été établie par un trio d'architectes (M. Ibnou Touzi Tazi, F. Kharchafi et A. Mechiche Alami) qui ont été sélectionnés par Al Omrane Tamansourt pour leur ancienneté dans la fonction publique.

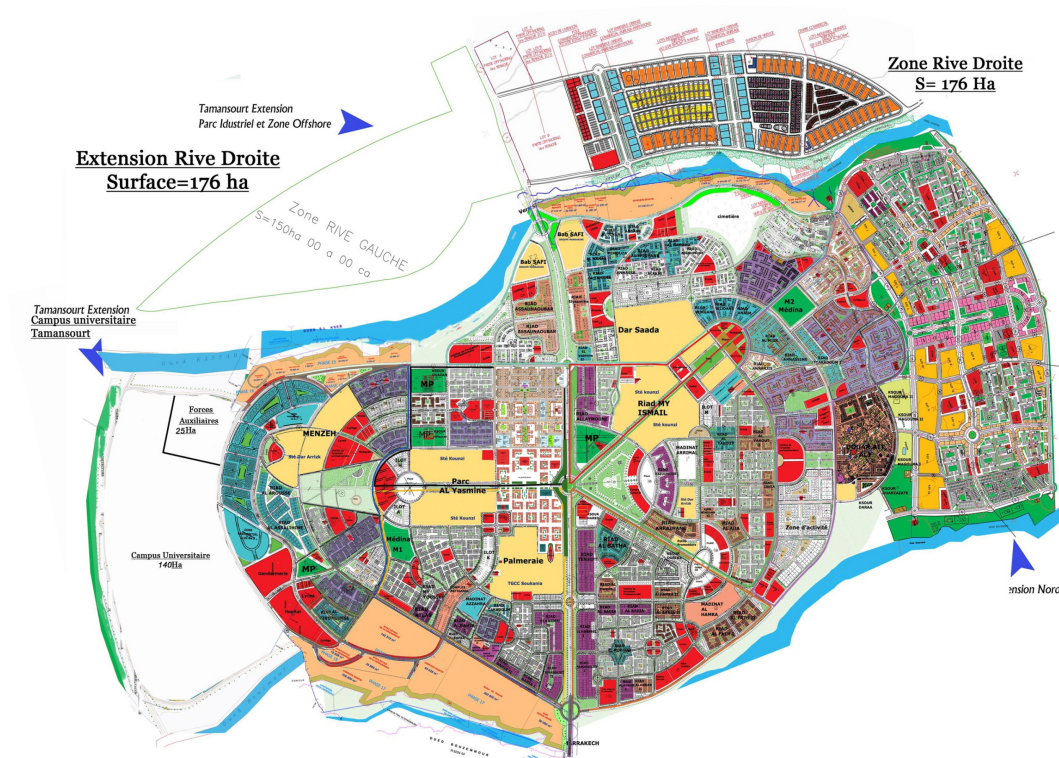


Figure 28 : Tamansourt : Plan de zonage

Source : Al Omrane Tamansourt, Plan de zonage, document original collecté sous forme numérique, le 1<sup>er</sup> Mars 2017.

## 1.4 Un plan à trois centres

Le parti pris d'aménagement de Tamansourt consiste en un plan polycentrique caractérisé par trois centres principaux, formant un triangle et implantés de manière distante de l'avenue centrale de la ville.

La ville est traversée en son milieu par la route nationale n°7. Cet axe fait 95 mètres de large et constitue une coupure physique nette de la ville en une partie Est et une partie Ouest. Trois boulevards principaux partent du milieu de l'avenue centrale pour desservir respectivement les trois centres situés à l'ouest, au nord-est et au sud-est. Ces axes sont reliés entre eux par une avenue circulaire qui encercle la ville en double boucle. Une trame de rues et de ruelles tisse la

ville à une échelle plus fine. Au vu de l'emprise au sol de la trame viaire, il est évident que le projet a été conçu pour une circulation principalement automobile.

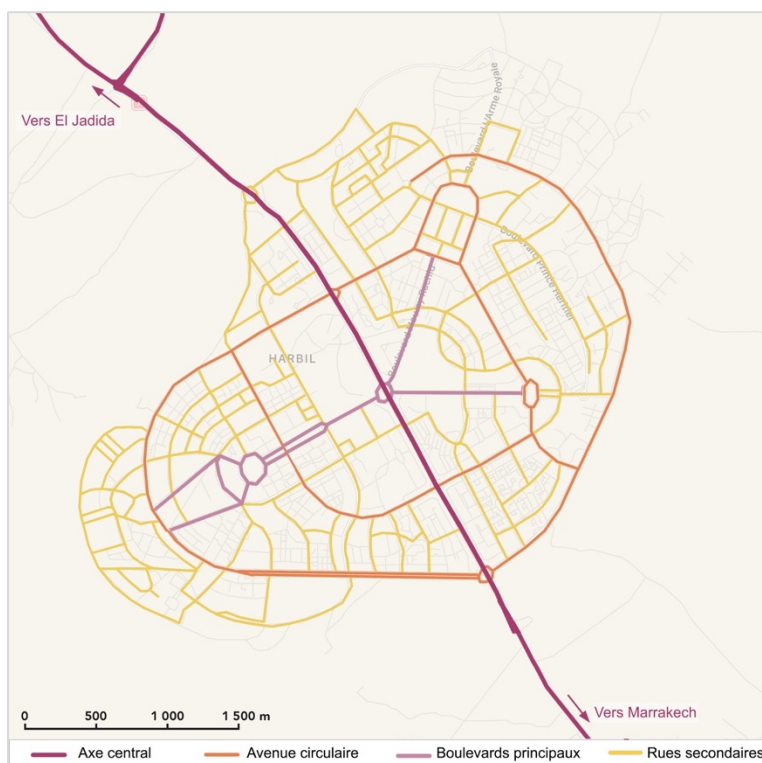


Figure 29 : Système viaire de la ville de Tamansourt

Source : D'après les images satellitaires Plans Macintosh, 2018.

Conception : C. Kettani, 2019.

L'idée conceptuelle vise à éviter une polarisation exclusive sur l'avenue centrale, comme c'est le cas pour les petites villes comme Ben guérir ou Bouznika<sup>178</sup>, où toutes les fonctions et les activités de la ville se concentrent sur un axe principal :

« Quand vous allez à Ben guérir par exemple, vous avez l'axe principal, les immeubles, les activités autour. (...) Cette image est restée ancrée, avec les immeubles, les rez-de-chaussée, les bus qui

<sup>178</sup> Ces villes puisent leur origine dans l'existence d'auberges, de restaurants ou de stations-services sur des axes routiers importants.

s'arrêtent, les gens, la pagaille. On a voulu éviter ça à Tamansourt en proposant une autre typologie sur cette avenue. »<sup>179</sup>

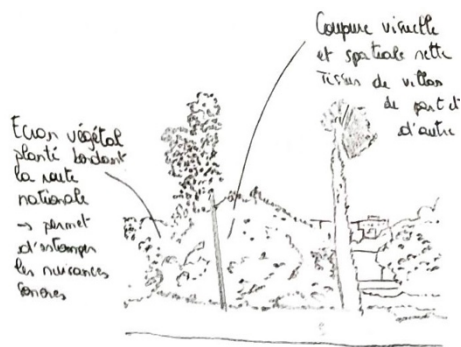
Les concepteurs ont donc souhaité éviter la saturation d'un axe unique où convergeraient tous les flux urbains. De ce fait, ils ont choisi d'éloigner les centres vers l'intérieur de la ville et de border la route nationale de zones villas avec deux écrans végétaux afin d'atténuer les nuisances (Voir Figure 30 ci-dessous). D'après les propos recueillis lors des entretiens réalisés, ceci permettrait d'inciter les passants à aller à l'intérieur de la ville pour y découvrir les trois centres et d'accentuer une dynamique sur l'intégralité de la ville. Néanmoins, de notre point de vue, ce traitement de la voie centrale entraîne une rupture urbaine nette qui subdivise la ville en deux secteurs différents.



Figure 30 : Coupe sur l'avenue centrale de Tamansourt

Source : D'après le cahier des charges du lotissement, p.4 (ERAC Tensift, 2006).

Conception : C. Kettani, 2019.



Route Nationale 7, Entrée Sud, Tamansourt, Mars 2017

Figure 31 : Croquis de l'écran végétal

Conception : C. Kettani, 2019.

<sup>179</sup> Entretien avec N. Boumert, Architecte à Al Omrane Tamansourt, réalisé et traduit de l'arabe au français par C. Kettani le 1<sup>er</sup> Mars 2017.

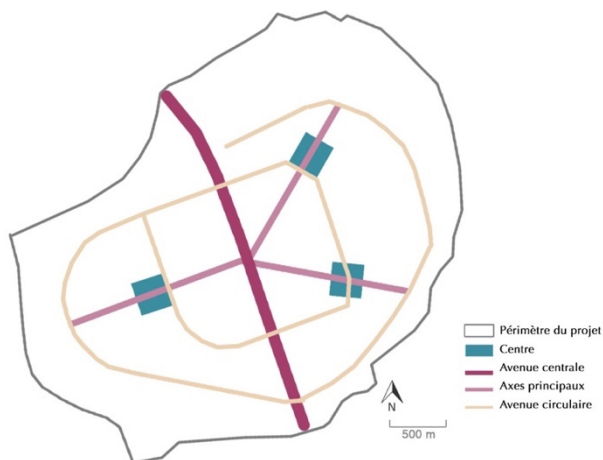


Figure 32 : Plan à trois centres et système viaire de Tamansourt

Source : D'après le plan de zonage (ERAC Tensift, 2003)

Conception : C. Kettani, 2019.

Ces trois centres sont définis par un alignement d'immeubles hauts et prévoient des places publiques, des espaces verts, des équipements publics et des édifices religieux. Ceux-ci se veulent indépendants les uns des autres pour obéir à une réalisation des opérations se faisant par tranches, ce qui interroge leur niveau de complémentarité fonctionnelle future au sein de la ville, une fois les travaux réalisés. Ces centres ne sont pas encore réalisés (2019), ce qui est une des causes du manque de dynamisme actuel de la ville.



Figure 33 : Tamansourt : La construction des centres-villes non entamée

Source : D'après les images aériennes Plans Macintosh, 2018

Conception : C. Kettani, 2019.

Le parti pris d'aménagement polycentrique a subi une transformation. En effet, les porteurs de projet ont décidé de créer un quatrième centre-ville donnant sur l'avenue principale. Celui-ci remplacera l'ancien douar N'Zalet El Harmel qui a été supprimé pour cet effet. Cette décision répond à une volonté de remédier à la rupture urbaine constatée par la suite et créée inévitablement par l'avenue centrale qui subdivise la ville en deux parties distinctes. De notre point de vue, cette transformation peut être bénéfique puisque la ville disposera d'un centre principal et de trois centres secondaires dispatchés au sein des quartiers, ce qui peut créer à une hiérarchie spatiale.

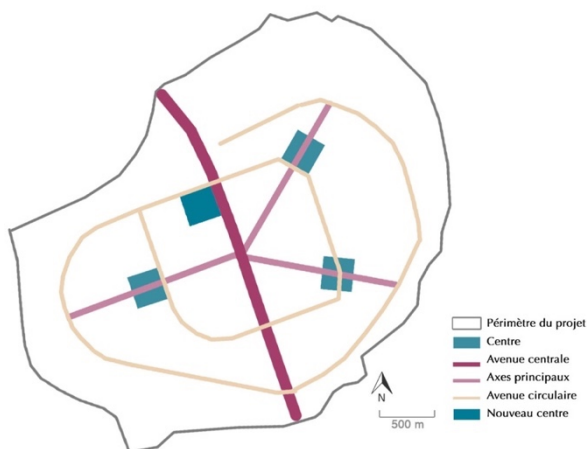


Figure 34 : Localisation du nouveau centre-ville de Tamansourt

Conception : C. Kettani, 2019.



Figure 35 : Suppression du douar N'Zalet El Harmel à Tamansourt

Source : Images satellitaires Google Earth datant de 2009 et de 2017

Conception : C. Kettani, 2019.

Par ailleurs, la moyenne promotion et les tissus d'autoconstruction sont beaucoup moins représentés à l'échelle de la ville et un grand nombre de projets sont encore en phase d'études (Figure 107 ci-dessus).

En ce qui concerne les équipements prévus, ceux-ci sont répartis sur l'ensemble de la ville, d'après le plan masse de Tamansourt :



Figure 36 : Répartition des équipements sur l'ensemble de la ville de Tamansourt

Source : D'après le plan masse de la ville de Tamansourt (2016)

Conception : C. Kettani, 2019.

La plupart de ces équipements sont déjà réalisés. En effet, 33 équipements ont été achevés sur les 39 équipements prévus (Tableau 4 ci-dessous), soit un taux de réalisation satisfaisant de 84,6%. La Figure 36 et le Tableau 4 témoignent de leur diversité avec une prédominance des équipements scolaires et religieux, en termes d'unités ; contrairement aux équipements de loisirs qui sont très limités en nombre et en variété fonctionnelle.

## MATERIALITES ET CONSISTANCES

				TOTAL	
EQUIPEMENTS COMMUNAUX		REALISE	EN COURS	EN NOMBRE	EN %
Équipements scolaires	École publique	5	2	7	36%
	Collège	1	2	3	
	Lycée	3	0	3	
	Centre pédagogique intégré	1	0	1	
Formation professionnelle	OFPPPT	1	0	1	8%
	Centre féminin	2	0	2	
Équipements religieux	Mosquée	6	1	7	18%
Équipements de santé	Centre de santé	1	0	1	10%
	Dispensaire	1	1	2	
	Service aide médicale urgente	1	0	1	
Équipements sportifs	Terrain de sport	4	0	4	13%
	Complexe sportif	1	0	1	
Sécurité	Gendarmerie	1	0	1	5%
	Protection civile	1	0	1	
Gestion de la ville	Commune	1	0	1	10%
	Quiada	2	0	2	
	Siege Al Omrane Tamansourt	1	0	1	
<b>TOTAL</b>		<b>33</b>	<b>6</b>	<b>39</b>	<b>100%</b>

Tableau 4 : Liste des équipements communaux de Tamansourt

Source : D'après des données collectées à Al Omrane Tamansourt, au format Excel, le 14 Mars 2017, et nos observations sur le terrain du 13 Mars 2017.

Conception : C. Kettani, 2019.

Les équipements de proximité prévus ont presque tous été réalisés (Tableau 5 ci-dessous). Néanmoins, le nombre de salles de sport (2), de boulangeries (1) et de cabinets médicaux (4)



## MATERIALITES ET CONSISTANCES

demeure très insuffisant pour toute la ville. De plus, la présence de médecins généralistes uniquement suppose des déplacements vers Marrakech en cas de besoin de spécialistes.

EQUIPEMENTS DE PROXIMITE ET SERVICES		REALISE	EN COURS	TOTAL
Services	Banque	4	0	4
	Assurance	2	0	2
	Notaire	5	0	5
Santé	Médecin généraliste	4	0	4
	Pharmacie	10	0	10
Sport	Salle de sport	2	0	2
Commerces	Boulangerie	1	0	1
	Commerces de proximité	86	0	86
	Complexe commercial	10	0	10
Autres	Hammam	3	1	4
	Hammam/Four	1	0	1
	Auto-école	5	0	5
<b>Total</b>		<b>133</b>	<b>1</b>	<b>134</b>

Tableau 5 : Liste des équipements de proximité, commerces et services à Tamansourt

Source : D'après un document collecté le 14 Mars 2017, à Al Omrane Tamansourt, au format Excel, daté du 16 Mars 2016 et nos observations sur le terrain du 13 Mars 2017.

Conception : C. Kettani, 2019.

D'autre part, dans les documents conceptuels que nous avons pu consulter, les concepteurs de Tamansourt accordent une grande importance aux espaces verts (320 hectares), qui occupent environ 17% de la surface totale du projet (1931 hectares)<sup>180</sup>. Cette part comprend les alignements d'arbres sur les avenues, les deux parcs principaux et les petits jardins, ainsi que la

<sup>180</sup> Voir Tableau 3

ceinture verte qui encercle presque totalement la ville et qui vise à limiter l'urbanisation à l'extérieur du périmètre urbain.



Figure 37 : La trame verte à Tamansourt

Source : Al Omrane Tamansourt, 2008 (document original collecté sous forme numérique)

Conception : C. Kettani, 2019.

Toutefois, nos visites sur le terrain ont révélé des espaces verts dégradés par manque d'entretien et d'arrosage, surtout dans un climat aussi aride que celui de la région :



Figure 38 : Un manque d'entretien des espaces verts dans la ville de Tamansourt

Source : C. Kettani, Mars 2017.

Aussi, la vue aérienne dévoile une quasi inexistence de la ceinture verte prévue sur les plans ; la réalité diffère donc de l'atmosphère esquissée sur les brochures publicitaires et sur le plan d'ensemble :



Figure 39 : Quasi inexistence de la ceinture verte prévue à Tamansourt

Source : Photo aérienne obtenue via l'application Plans Macintosh, 2017.

Lors de nos visites de terrain, nous avons également fait le constat d'un manque de valorisation des avenues principales de la ville, notamment celle menant vers le centre à l'Ouest où les espaces verts sont en complète désuétude. Ce sont des lieux pauvres et dénudés de fonction et pour reprendre l'appellation de R. Trevisan<sup>181</sup>, ce sont « des espaces aveugles » puisqu'ils ne présentent aucune qualité urbaine :



Figure 40 : Tamansourt : État des espaces verts d'un des trois axes principaux

Source : Photos collectées à Al Omrane Tamansourt, au format numérique, le 13 Mars 2017

Néanmoins, d'après un échange avec un cadre de Al Omrane Tamansourt, celui-ci affirme que la société d'aménagement concentre beaucoup d'efforts dans la remise en valeur des espaces verts,

<sup>181</sup> R. Trevisan, *Cidades Novas, op. cit.*, p. 6.

considérés comme étant des facteurs d’attraction de la ville. Dans ce sens, un projet d’aménagement du parc El Yasmine (espaces sur la Figure 40 ci-dessus) est prévu dans l’objectif de valoriser cette avenue principale et d’améliorer l’arrivée au centre Ouest de la ville. Ce projet prévoit un traitement paysager et la création de places et de placettes et d’espaces récréatifs :



Figure 41 : Projet d’aménagement du parc Al Yasmine à Tamansourt

Source : Document collecté à Al Omrane Tamansourt, au format numérique, le 13 Mars 2017

### 1.5 Une gestion problématique et un bilan mitigé

Tamansourt n'est pas dotée d'une structure spécialisée qui s'occupe de sa gestion et de sa représentation territoriale. C'est, en fait, la société Al Omrane qui en endosse la responsabilité, alors que ce n'est pas son domaine d'intervention. En effet, l'organisme public, qui a une fonction d'aménageur et de lotisseur, remplit également des missions liées à la gestion de la ville. L'organisme a été obligé d'intégrer cet aspect à ses domaines d'intervention pour assurer un bon démarrage de la ville, puisqu'aucune structure n'a été mise en place pour s'en occuper.

Ainsi la société Al Omrane Tamansourt se charge de la réalisation des voiries et des infrastructures, de la construction de bâtiments et de leur commercialisation, et s'occupe également de satisfaire les besoins des populations une fois installées. A ce propos, elle s'occupe de la collecte et de la gestion des déchets, de l'entretien des espaces verts, de l'aménagement des espaces publics et de l'éclairage public. Ces tâches devraient être du domaine de la commune où se trouve Tamansourt mais celle-ci se trouve au sein d'une commune rurale, ne disposant pas de moyens suffisants pour assurer l'intégralité de ces obligations :

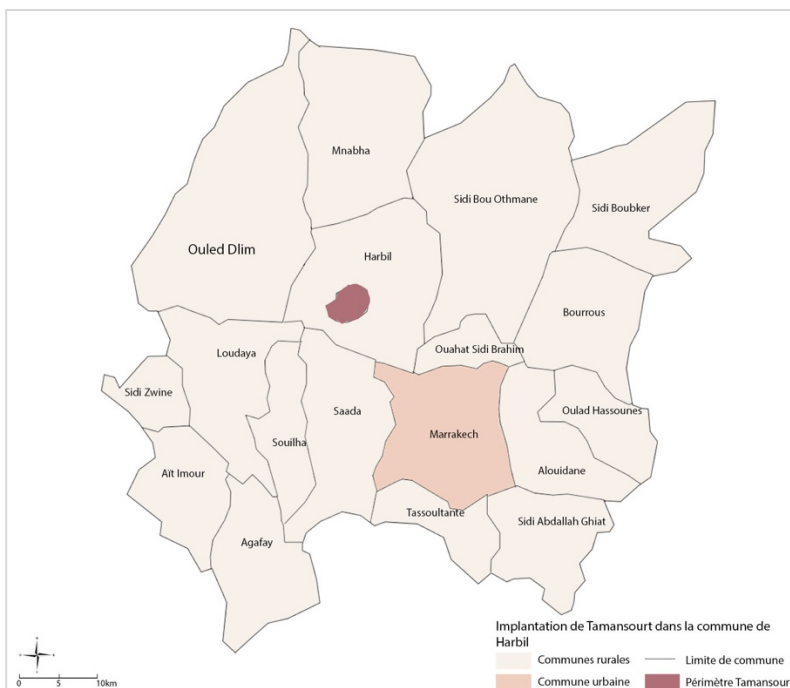


Figure 42 : Situation de la ville de Tamansourt dans son environnement communal

Source : Haut-commissariat au Plan

Conception : C. Kettani, 2019.

« Ce qui manque à Tamansourt, c'est la présence d'une collectivité locale ayant les moyens de payer la facture d'électricité, de faire l'entretien des espaces publics... Maintenant, il y a une collectivité locale, mais il y a une complexité foncière. Aujourd'hui, la commune, c'est une commune rurale, avec le statut juridique du rural et donc elle n'a pas les moyens pour gérer. Donc on attend que, au fur et à mesure, la tutelle du Ministère de l'Intérieur va commencer à s'installer, elle va faire rentrer la police, ses différentes institutions, etc. »<sup>182</sup>

« On a établi une convention avec Al Omrane jusqu'en 2012, sur la gestion de la ville, la décharge, l'éclairage public, tout à l'intérieur de Tamansourt : c'est Al Omrane qui s'occupe de la gestion à ce niveau. La commune est impliquée dans les autorisations de la construction, les autorisations des plans, la structure de la ville »<sup>183</sup>

Ces propos permettent de relever des difficultés de gouvernance dans l'action publique ainsi qu'une complète déresponsabilisation de la commune dans laquelle la ville se trouve dans la gestion de la ville.

Il est à noter qu'un décret a été signé en 2007 afin de donner au périmètre occupé par la ville nouvelle le statut de centre délimité<sup>184</sup>. Ce statut permet à la commune rurale de renforcer ses revenus fiscaux en percevant toutes les taxes perçues par une commune urbaine. En effet, certains impôts ne peuvent être perçus par une commune rurale que s'ils concernent ceux d'un centre délimité, comme les taxes d'habitation, les taxes sur les opérations de lotissement et les taxes sur les opérations de construction<sup>185</sup> (qui sont très importantes au vu du nombre de chantiers). Ce procédé a ainsi permis à la commune rurale de majorer ses budgets. Néanmoins, ce statut de centre délimité ne procure pas à la ville de Tamansourt son autonomie dans la mesure où elle reste toujours rattachée à la commune rurale du point de vue administratif.

D'autre part, le statut de centre délimité a généré plusieurs litiges entre la société d'aménagement et la commune rurale. Par exemple, la société d'aménagement, s'étant engagée pour s'occuper d'une partie de la gestion de la ville, a refusé de payer à la commune les taxes relatives aux lotissements et aux constructions, estimant qu'elle remplissait déjà un rôle de

---

<sup>182</sup> Entretien avec N. Boumert, Architecte à Al Omrane Tamansourt réalisé par C. Kettani, le 1<sup>er</sup> Mars 2017.

<sup>183</sup> Entretien avec H. Zitouni, président du conseil communal d'Harbil, réalisé par J.-M. Ballout en 2010, In : J.-M. Ballout, *Territorialisation par « ville nouvelle » au Maghreb. Regard croisé sur les projets d'Ali Mendjeli (Constantine) et de Tamansourt (Marrakech)*, op. cit., p. 607.

<sup>184</sup> *Ibid.*, p. 603.

<sup>185</sup> Les constructeurs sont exemptés des taxes sur les opérations de construction et sur les opérations de lotissement lorsque la commune est rurale.

soutien à travers la convention de partenariat. De plus, elle reprochait à la commune rurale de réinjecter les profits perçus grâce au statut de centre délimité dans des opérations concernant d'autres territoires<sup>186</sup>, alors que la commune justifiait cela par une volonté d'équité territoriale relative à la généralisation de l'équipement et de l'aménagement dans l'environnement rural proche de Tamansourt, qui est très mal équipé notamment en électricité, en réseau d'eau potable et en voirie.

En outre, des problèmes de gestion persistent en ce qui concerne la desserte de la ville. Tout d'abord, les études préliminaires n'ont commencé que trois ans après le démarrage physique du projet. A ce moment-là, la société Al Omrane Marrakech avait demandé à l'Office national des chemins de fer (ONCF) d'élaborer des propositions pour la liaison ferroviaire du projet à Marrakech et à la zone industrielle de Sidi Ghanem, mais celles-ci n'ont pas été réalisées :

« La convention avec l'ONCF pour Tamansourt ? On n'y est pas encore, ce n'est pas évident. Non mais le problème se pose en termes de marché, de marketing. L'ONCF te dit : y'a pas de problème, moi vous m'assurez 100 000 voyageurs par an, je viens, parce que je dois rentabiliser mon investissement, une voie ferrée coûte un milliard et demi le kilomètre, je dois réaliser 10 kilomètres, plus une gare, (...) ça va coûter 30 milliards, il faut que je récupère mes 30 milliards, même si je fais un prêt de l'AFD ou de la BEI, il faut que je rembourse »<sup>187</sup>

De ce fait, les établissements publics suivent des logiques commerciales et de rentabilité qui dépassent les logiques philanthropiques. Ils attendent ainsi l'installation d'un nombre suffisant d'habitants pour agir, comme garantie de rentabilité de leurs investissements, sauf que cette même installation est conditionnée par la mise en place des infrastructures et des équipements. Le transport est aujourd'hui catalyseur du dynamisme urbain et stimulateur de l'épanouissement social et du développement économique.

Une volonté de rattraper le retard a été matérialisée en 2015 par le lancement des études préliminaires d'une ligne de bus électriques, appelée BHNS (Bus à Haut Niveau de Service), assurant la liaison entre Tamansourt et Marrakech. Ces études ont le mérite de témoigner de la volonté des décideurs de remédier à la situation et d'orienter les nouvelles expérimentations vers la ville de Tamansourt.

---

<sup>186</sup> J.-M. Ballout, *Territorialisation par « ville nouvelle » au Maghreb. Regard croisé sur les projets d'Ali Mendjeli (Constantine) et de Tamansourt (Marrakech)*, op. cit., p. 621.

<sup>187</sup> Entretien avec N. Lahlou, membre du directoire du Groupe Al Omrane, réalisé par J.-M. Ballout, le 28 Octobre 2007, *Ibid.*, p. 238.



En termes de bilan, lors d'un entretien avec M. Salim<sup>188</sup>, directeur technique à Al Omrane Tamansourt, celui-ci affirme que le projet de Tamansourt n'est pas encore arrivé à maturation pour pouvoir juger de sa réussite, ce qui pose avec acuité la question de la durée de la gestation de tout projet de construction de ville, sachant que, comme démontré ci-dessus, Tamansourt a tout particulièrement connu un long murissement (depuis 1991) et a changé de vocation au fil du temps. L'expérience française démontre quant à elle que les porteurs de projets ont estimé le temps de maturation des villes à une trentaine d'années, et, effectivement, trente-cinq ans se sont écoulés entre la création de la première ville nouvelle et la mise en place du programme interministériel d'histoire et d'évaluation des villes nouvelles, qui a eu pour objet de mener des études et des recherches, pendant quatre ans, visant à dresser le bilan et à rendre compte des résultats réels de cette production urbaine.

Aussi, l'ancien ministre de l'Habitat reprend cette problématique de maturation urbaine et juge, dans un de ces discours, que la ville de Tamansourt n'a pas encore eu le temps nécessaire pour murir, en la comparant au quartier Hay Riad, limitrophe à Rabat, qui avait mis du temps pour s'affirmer et attirer les populations :

« Lorsque vous prenez le quartier de Hay Riad à Rabat, qui est une extension de la ville et non une ville nouvelle, c'étaient des terrains vagues. Lorsque les constructions ont commencé à sortir de terre, les taxis ne voulaient même plus y aller, il n'y avait aucun commerce... les premiers habitants, qui ne se sentaient pas en sécurité, parlaient de quartier coupe-gorge. Ces dernières années, nous avons vu l'émergence de ministères, de lieux publics, de centres commerciaux, etc. Maintenant, nous pouvons dire que ce projet a réussi, mais ce n'était pas le cas avant. C'est ce que nous entendons dans certaines villes comme Tamesna ou Tamansourt. Lorsqu'elles sont situées sur un foncier qui n'obéit pas forcément à une volonté d'urbanisation très forte, il y a encore plus de retard. »<sup>189</sup>

Malgré le fait que le ministre fasse bien la distinction entre le statut de quartier et celui de ville nouvelle, celui-ci ne prend tout de même pas en compte la dimension de proximité et d'influence directe de la grande ville, dont a bénéficié le quartier de Hay Riad. Ce dernier dépend en effet de façon directe de la ville de Rabat alors qu'une ville nouvelle est réputée pour être autonome et se suffisant à elle-même.

---

<sup>188</sup> Entretien réalisé par C. Kettani, le 1<sup>er</sup> Mars 2017.

<sup>189</sup> Propos de N. Benabdallah, ancien ministre de l'Habitat, In : Mohamed Chaoui, « Villes nouvelles: Benabdallah mise sur le temps », *L'Economiste*, 13 juill. 2017p.

De manière générale, les membres du personnel de Al Omrane Tamansourt dénoncent la mauvaise publicité portée par les publications négatives des médias. Ils trouvent qu'elles jouent un effet négatif sur le décollage de la ville et entachent les efforts fournis par l'aménageur pour redresser la ville.

## 1.6 Un projet en mutation

Le projet de Tamansourt a connu de nombreux remaniements depuis son lancement. La société d'aménagement prévoyait déjà l'extension de la ville à partir de 2009, soit cinq années après son lancement et avant l'aboutissement des chantiers initiaux. Ce projet d'extension englobe un campus universitaire au sud, un parc industriel et une zone offshoring au nord-ouest et une zone d'habitat à l'est.

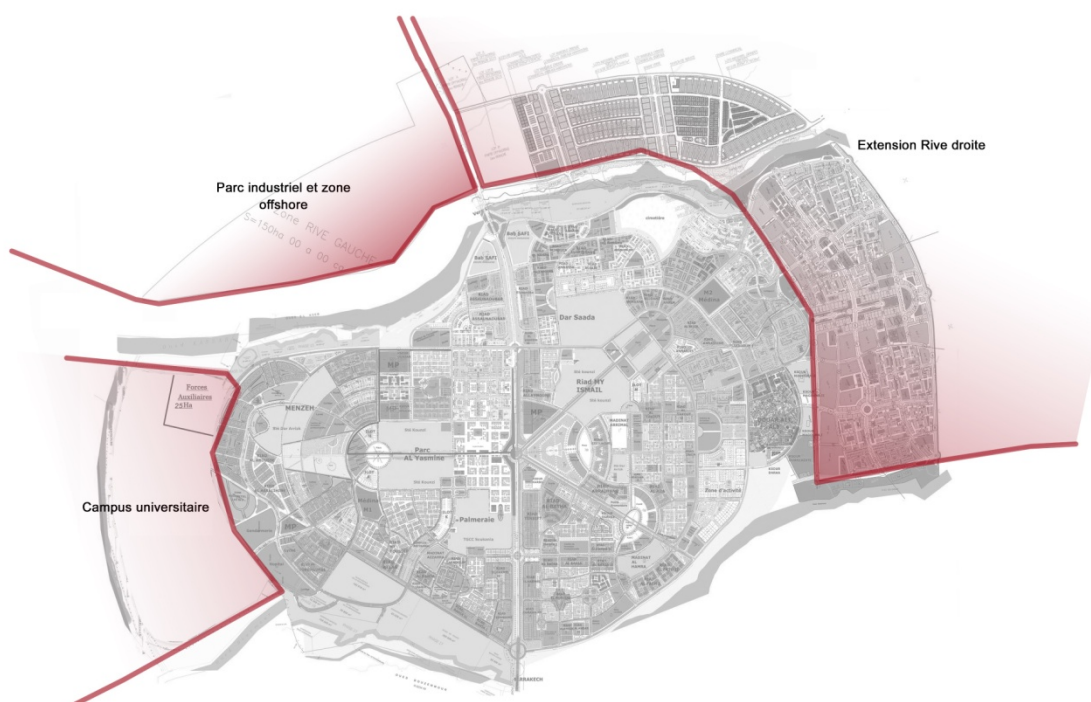


Figure 43 : Projet d'extension de Tamansourt

Source : D'après un entretien avec N. Boumert, architecte à Al Omrane Tamansourt, par C. Kettani, le 3 Mars 2017

Conception : C. Kettani, 2019

Ce projet d'extension s'est réellement concrétisé dans le plan de relance de Tamansourt qui a été mis en place en 2014. Ce dernier vise à renforcer l'attractivité de la ville vis-à-vis des investisseurs et des citoyens en activant la réalisation des équipements et des infrastructures ainsi que des liaisons avec les territoires proches.

En Mai 2014, une convention de partenariat et de financement a été établie pour définir le cadre de partenariat entre les départements ministériels, la wilaya de Marrakech Tensift Al Haouz, la commune de Harbil et la société Al Omrane Tamansourt. La convention a pour objectif de définir les engagements et les formes de financement des différentes parties prenantes (Figure 44 ci-dessous).

Le slogan du plan de relance « Tous ensemble pour un nouveau départ » affirme sa volonté première de renouveau ainsi que l'importance de l'implication de l'ensemble des partenaires pour la réussite du projet. Ce plan de relance est le résultat d'une prise de conscience générale de l'origine des problèmes auxquels a été confrontée la ville de Tamansourt.

En résumé, le plan de relance s'appuie sur cinq axes directeurs : la construction du campus universitaire et de l'hôpital, l'aménagement du nouveau centre-ville, la réalisation de la zone industrielle, la concrétisation de la ligne de bus BHNS. De plus, il préconise une meilleure gouvernance de la ville basée sur une gestion partagée entre la société Al Omrane et la commune rurale et d'une prise en charge progressive de cette dernière des fonctions assurées actuellement par l'aménageur. Le délai de réalisation des divers projets a été fixée à cinq ans, à compter de 2014.

Il est à noter que 81% du total des investissements du plan de relance sont fournis par le Ministère de l'Enseignement supérieur, de la Recherche Scientifique et de la Formation des cadres (1100 millions de dirhams)<sup>190</sup>. Un entretien avec N. Boumert<sup>191</sup>, architecte à Al Omrane, met d'ailleurs en évidence l'importance de l'intérêt donné au campus universitaire, considéré comme l'élément moteur pour la régénération de la ville.

---

<sup>190</sup> Al Omrane Tamansourt, *Présentation de la convention de partenariat et de financement relative à la relance et la mise en valeur de la ville nouvelle de Tamansourt*, Tamansourt, 2014.

<sup>191</sup> Entretien réalisé par C. Kettani, le 3 Mars 2017.

**Ministère de l'Habitat et de la Politique de la Ville**

- Assurer la présidence du comité central de suivi
- Contribuer au financement des travaux de construction d'un complexe culturel, d'une salle couverte de sport et des salles polyvalentes au sein des projets de logements sociaux de la ville

**Agence Urbaine**

- Elaborer une étude de requalification d'un parc industriel de Harbil

**Ministère de l'Industrie, du Commerce de l'Investissement et de l'Economie Numérique**

- Participer à la requalification de la zone du parc industriel et d'activités de Harbil

**Ministère de l'Équipement du Transport et de la logistique**

- Réaliser le dédoublement de la RN7

**Ministère de l'Économie et des Finances**

- Acquérir le foncier nécessaire pour abriter les grands équipements structurants et faciliter les procédures de déblocage des financements nécessaires à leur réalisation

**Ministère de l'Éducation Nationale et la formation professionnelle**

- Assurer l'équipement et la mise en place des moyens humains des établissements scolaires prévus (4 écoles primaires, 3 collèges et 1 lycée)

**Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique**

- Assurer le financement, la réalisation et la gestion du campus universitaire

**Ministère de la Jeunesse et des Sports**

- Aménager 10 terrains de sport et contribuer à la réalisation d'une salle couverte de sport et assurer leur gestion
- Assurer l'équipement et la gestion de 3 maisons de jeunes et d'un foyer féminin

**Ministère de la Culture**

- Contribuer à la réalisation du complexe culturel et assurer son équipement et sa gestion

## MATERIALITES ET CONSISTANCES

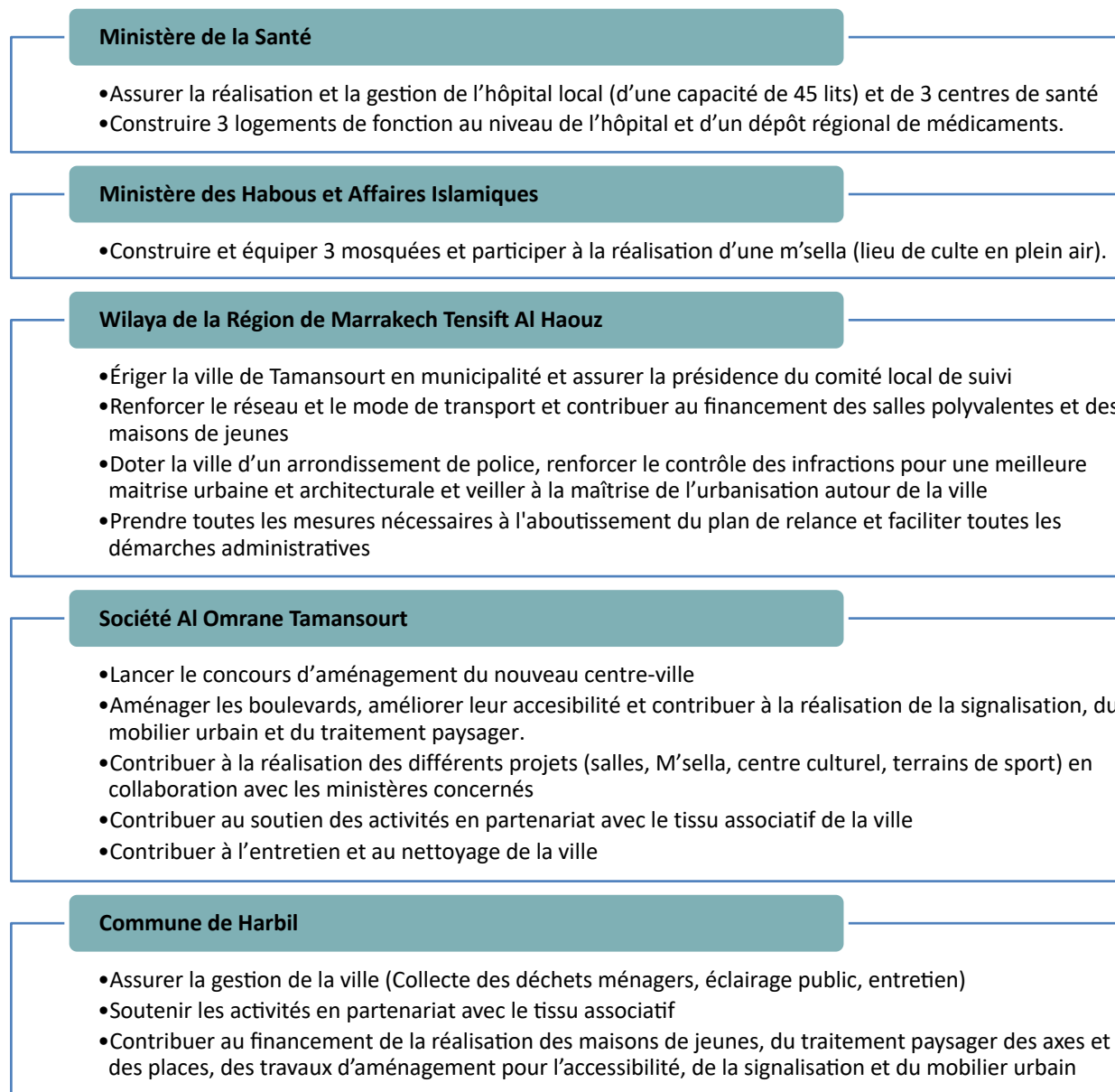


Figure 44 : Tamansourt : Engagement des parties de la convention de partenariat et de financement du plan de relance de mai 2014

Source : Al Omrane Tamansourt et Ministère de l'Habitat et de la Politique de la Ville, Tamansourt : Tous ensemble pour un nouveau départ. Présentation de la convention de partenariat et de financement relative à la relance et la mise en valeur de la ville nouvelle de Tamansourt., s.l., 2014, p. 12.

Conception : C. Kettani, 2019.

L'exécution du plan de relance est suivie à la fois par le Ministère de l'Habitat et de la Politique de la ville, par la Wilaya de la région de Marrakech Tensift Al Haouz, par la commune de Harbil et par la société Al Omrane Tamansourt, ce qui témoigne de leur implication et leur intérêt dans la régénération de la ville de Tamansourt. Un comité central de suivi (CCS), composé de représentants de ces différentes entités, se réunit de manière semestrielle afin d'évaluer l'avancée des travaux.

De plus, le Ministère de l'Habitat et de la Politique de la Ville assure une partie du financement de certains équipements qui ne sont pas de son ressort habituel, comme le complexe culturel, les salles de sport et les salles polyvalentes. Cette participation dans le financement des projets est étroitement liée au fait que la réalisation de ces équipements influe directement sur le dynamisme de la ville et son attractivité, et donc sur l'arrivée de nouvelles populations.

Le plan de relance prévoit la conversion de Tamansourt du statut de centre délimité au statut de municipalité, ce qui permettrait une meilleure gestion de la ville puisque les moyens et les budgets réservés aux municipalités sont plus importants. Néanmoins, nos investigations sur le terrain en 2017 ont montré que la Wilaya de la Région de Marrakech Tensift Al Haouz n'avait pas encore érigé la ville en municipalité, constat là encore de la complexité de l'action publique et de la lenteur des procédures.

Le plan de relance préconise une gestion partagée de la ville entre la commune rurale et la société d'aménagement, ce qui permet à la commune de bénéficier d'un soutien nécessaire, étant donné qu'étant rurale, ses moyens sont limités et assurément insuffisants pour subvenir aux besoins d'une ville qui prévoit d'accueillir 450 000 habitants sur le long terme. Cet appui est ainsi prévu en attendant que la ville soit érigée en municipalité.

D'autre part, ce n'est qu'avec la mise en place du plan de relance que la zone industrielle a été réétudiée. Nous rappelons que le projet de la création de Tamansourt puise son origine dans la revalorisation et l'extension de la zone industrielle de Sidi Ghanem. Cette vocation initiale a donc été complètement écartée jusqu'à l'instauration du plan de relance qui préconise l'élaboration d'une étude de revalorisation de la zone industrielle par l'Agence Urbaine et le Ministère de l'Industrie, du Commerce de l'Investissement et de l'Économie Numérique.

D'une manière générale, il ressort du plan de relance le devoir des ministères de réaliser, d'équiper et surtout de gérer les structures qui relèvent de leur ressort. Cela constitue un point important dans la mesure où la ville de Tamansourt dispose d'un grand nombre d'équipements

qui sont construits mais qui demeurent fermés car leur gestion après construction n'a pas été assurée par les ministères en charge.

Par ailleurs, d'après un état d'avancement datant de 2017<sup>192</sup>, la réalisation des projets cumule de nombreux retards. A titre d'exemples, le campus universitaire se trouve encore en phase de concours en 2017 et le projet de l'hôpital se trouve face à des difficultés de financement de la société soumissionnaire.

---

<sup>192</sup> Secrétariat Général. Ministère de l'Habitat et de la Politique de la Ville, *Plan de relance de la ville nouvelle Tamensourt. Situation des projets*, s.l., 2017.

## 2 Une ville aux alentours de Rabat : Tamesna (2007)

Rabat, capitale politique et administrative du Maroc, est le siège des institutions et des fonctions administratives du pays (parlement, ministères, ambassades). La ville est, à l'instar du Grand Casablanca, l'un des plus importants bassins d'emplois et de services.

Elle a connu une extension urbaine fulgurante au fil des décennies. Son urbanisation a débuté au niveau de la pointe du fleuve du Bouregreg qui a accueilli la médina de Rabat sur la rive gauche et la médina de Salé sur la rive droite. Puis, lors du protectorat, la ville a connu une extension rapide sur la rive gauche du fleuve. Après l'indépendance, l'expansion de l'aire urbanisée se poursuit de manière massive sur les deux rives, le long du littoral et davantage vers l'intérieur (Figure 45 ci-dessous). D'une manière générale, le développement urbain a historiquement connu une évolution qui s'est faite de manière parallèle au littoral.

Entre les deux derniers recensements<sup>193</sup>, la région de Rabat a accueilli 310 260 citadins supplémentaires. De nouvelles centralités ont été adjointes au fur et à mesure à la ville, étirant son périmètre administratif. Nous parlons aujourd'hui de conurbation regroupant les villes de Rabat, Salé, Temara et Skhirat. Cette agglomération s'étend sur 35 kilomètres le long de la façade atlantique.

---

<sup>193</sup> Il s'agit des recensements de 2004 et de 2014.



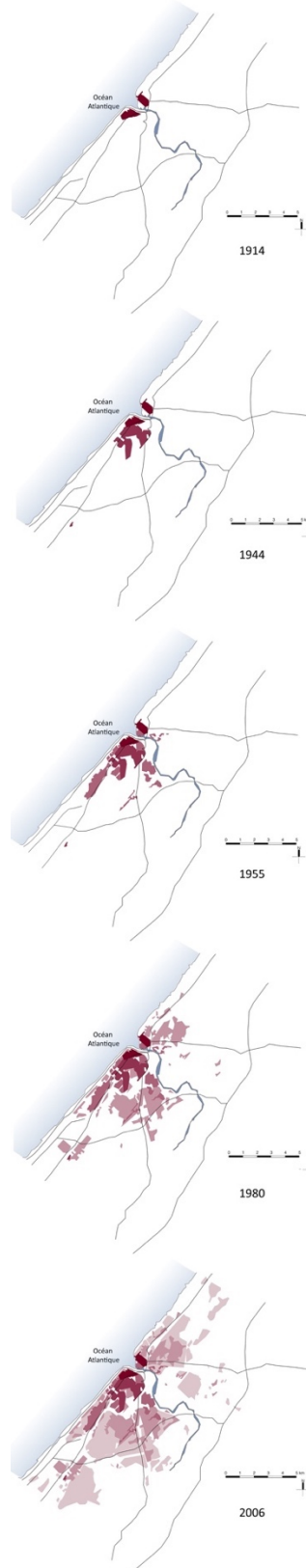


Figure 45 : Expansion urbaine de la ville de Rabat entre 1914 et 2006

Source : D'après l'Agence Urbaine de Rabat-Salé

Conception : C. Kettani, 2019.

La ville de Rabat est séparée de la ville de Salé par le fleuve du Bouregreg, et de la ville de Temara par la ceinture verte. Elle s'est étendue jusqu'à sa limite Ouest, où elle effleure la frontière de la ceinture verte. Ainsi, elle est totalement encerclée par ces ensembles physiques (fleuve, littoral, ceinture verte) et dispose de peu d'espaces à urbaniser.



Figure 46 : Délimitation naturelle de la ville de Rabat par la ceinture verte et le fleuve du Bouregreg

Source : Image satellitaire Google Maps, 2018

Conception : C. Kettani, 2019.

Le développement urbain se poursuit alors dans les villes de Salé et de Temara où le foncier est disponible et surtout beaucoup plus abordable que celui de la capitale. Celle-ci a d'ailleurs connu, entre 2004 et 2014, une baisse de sa population au profit de celle de Salé et de Temara (Figure 47 ci-dessous). Les populations qui vivent à Temara et à Salé travaillent pour la plupart à Rabat et effectuent des migrations pendulaires et quotidiennes entre ces villes.

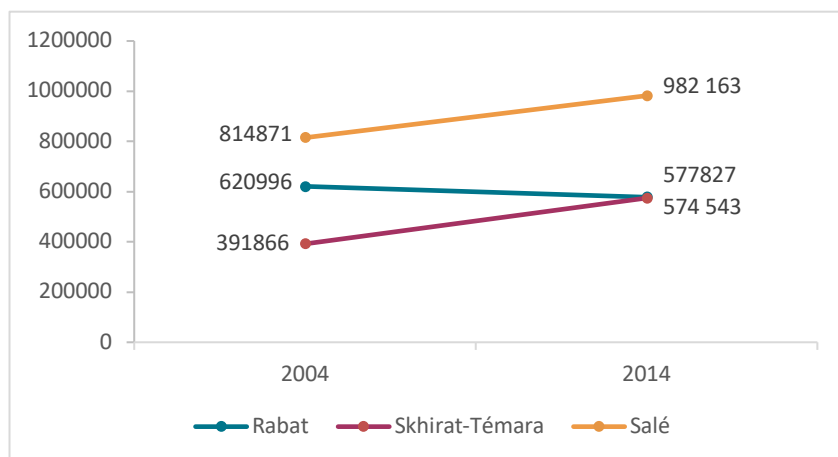


Figure 47 : Évolution de la population des villes de Rabat, Skhirat-Temara et Salé entre les deux derniers recensements

Source : D'après les résultats des recensements généraux de la population et de l'habitat des années 2004 et 2014.

Conception : C. Kettani, 2019.

Cette situation a conduit à la création de Tamesna avec pour premier objectif d'alléger la pression démographique qui s'exerce sur la conurbation Rabat-Salé-Temara, de réduire son étalement urbain et d'y limiter le développement de l'habitat anarchique et non réglementaire.

## 2.1 Situation, caractéristiques et orientations

La ville nouvelle de Tamesna est située à 20 kilomètres du centre-ville de Rabat. Elle dépend de la préfecture de Skhirat-Temara et de la commune rurale de Sidi Yahya Zaers et dispose d'une superficie de 840 hectares.

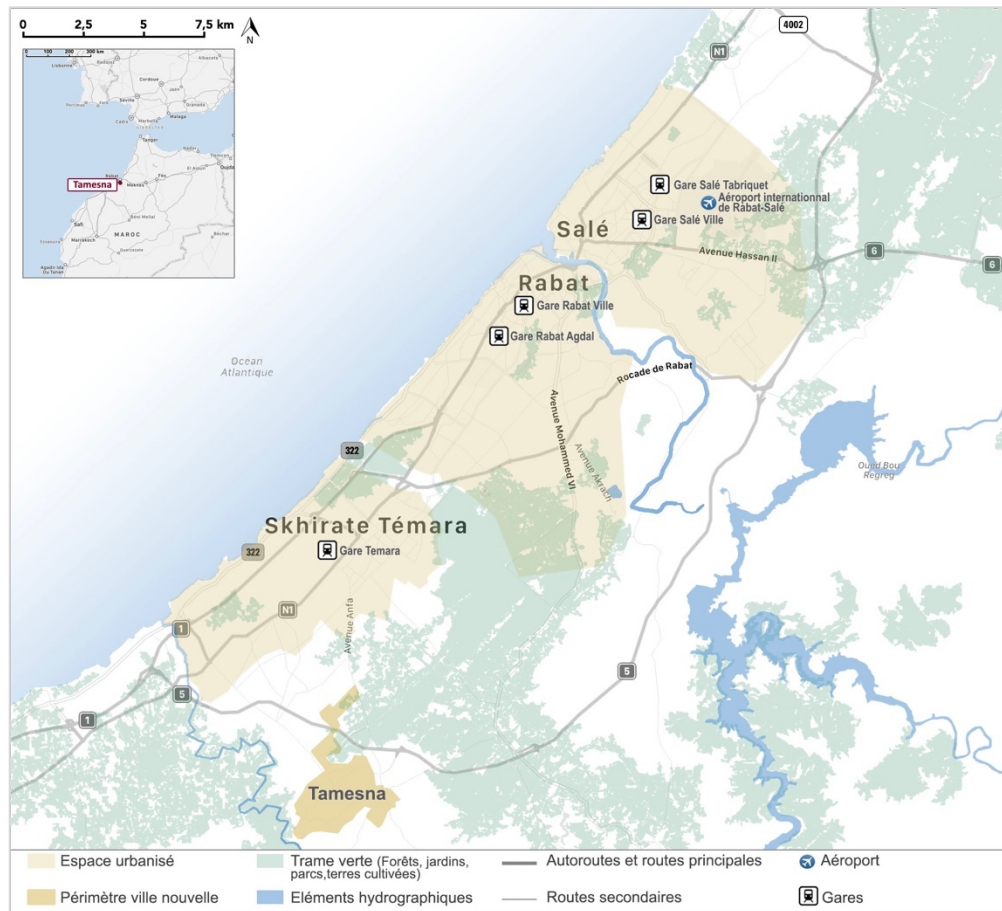


Figure 48 : Situation de la ville de Tamesna

Source : D'après les photos aériennes Google Plans macintosh, 2018

Conception : C. Kettani, 2019.

Tamesna est située dans l'arrière-pays. Celui-ci avait longtemps été négligé par les acteurs de l'aménagement mais au vu de la congestion sur le littoral et de la cherté des prix qui s'y exercent, ils ont été obligés de reconsidérer les localités périphériques situées dans cette zone où le foncier est beaucoup plus abordable :

Avec le développement de Tamesna à partir de 2007, c'est un nouvel espace de vie qui s'est créé pour venir renforcer la trame des villes et localités de la métropole de Rabat-Salé-Témara et rompre son développement urbain linéaire le long du littoral.<sup>194</sup>

<sup>194</sup> D'après le site de Al Omrane Tamesna, consulté le 29 Novembre 2017, In : <http://www.alomrane.gov.ma/Reseau/Al-omrane-tamesna/A-propos-de-nous/Presentation-historique>

Les travaux de la ville de Tamesna ont débuté en 2007. Les premiers logements ont été livrés en 2009. La ville affecte 55% de sa superficie au logement contre 15,5% pour les activités et les équipements.

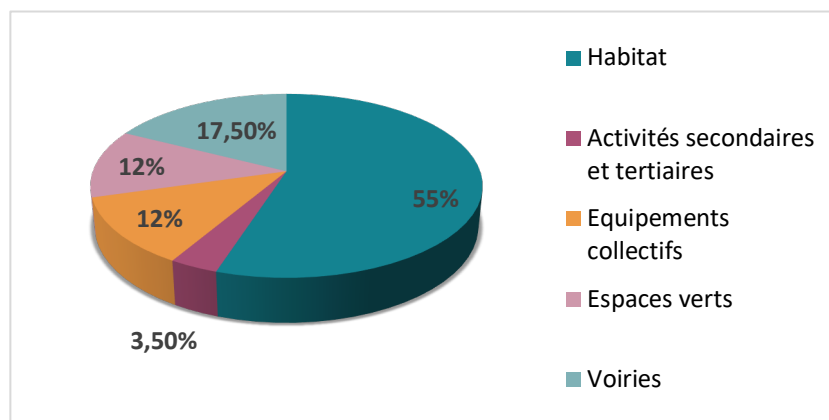


Figure 49 : Affection des sols à Tamesna

Source : Al Omrane Tamesna, *La ville nouvelle de Tamesna*, Document collecté au format numérique

Conception : C. Kettani, 2019.

La ville de Tamesna a pour objectif de pallier aux besoins de l'agglomération de Rabat qui s'élèvent à 9 000 logements par an<sup>195</sup>. Elle propose une offre de 50 000 logements dont 20% sont des logements à faible valeur immobilière totale (FVIT)<sup>196</sup>. La ville prévoit de loger 250 000 habitants à l'horizon 2020. D'après le Recensement général de la population et de l'habitat de 2014, elle abrite 28 119 habitants, dont 57,2% ont moins de 30 ans et 93,3% ont moins de 45 ans. La composition de la population de la ville de Tamesna est très différente de celle de la conurbation Rabat-Salé-Temara-Skhirat. La comparaison entre les pyramides des âges ci-dessous révèle en effet une base plus large et un sommet plus étroit dans la ville de Tamesna que dans l'ensemble Rabat-Salé-Temara-Skhirat, ce qui signifie que la population de Tamesna y est plus jeune et que les personnes de plus de 60 ans y sont beaucoup moins représentées. Il est à noter également la part importante des enfants en bas âge et des adultes de 30 à 40 ans.

<sup>195</sup> Al Omrane Tamesna, *La ville nouvelle de Tamesna*, Document collecté au format numérique.

<sup>196</sup> Les logements à faible valeur immobilière totale (FVIT) sont des unités d'habitation d'une superficie de 50 à 60 m<sup>2</sup> et dont la valeur immobilière ne dépasse pas 140 000 dirhams (environ 14 000 euros). Ils sont destinés aux bidonvillois, aux artisans et aux ménages à faible revenu, qui bénéficient d'une subvention du Ministère de l'Habitat de 40 000 dirhams (environ 4 000 euros) et de facilités au niveau des banques (crédit à taux réduit) pour les aider à acquérir les biens. Les promoteurs immobiliers qui s'engagent à réaliser ces logements bénéficient d'avantages fiscaux et de la mobilisation de terrains publics à prix avantageux.

MATERIALITES ET CONSISTANCES

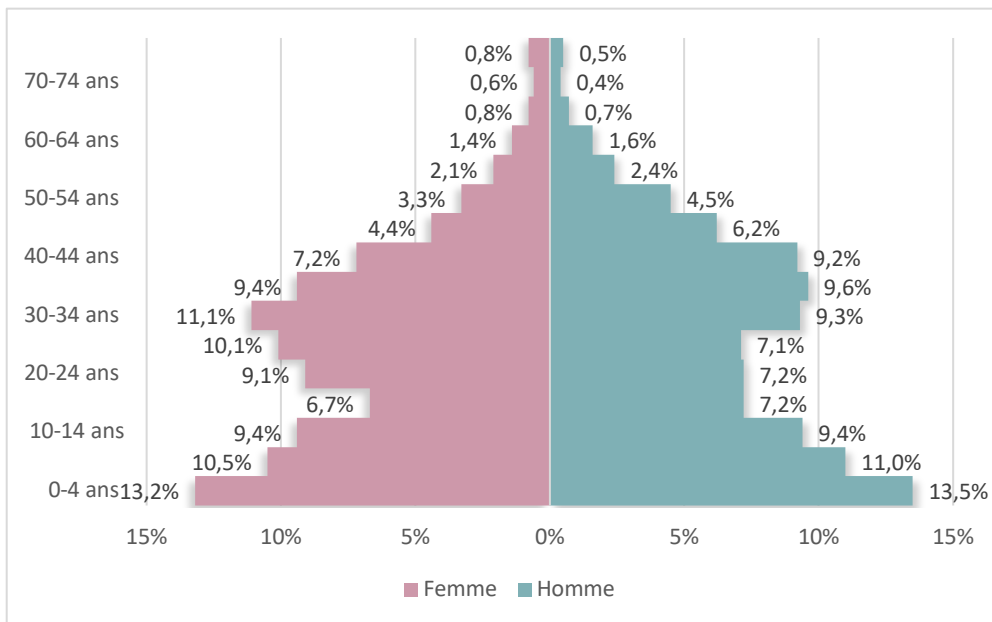


Figure 50 : Répartition de la population de Tamesna par tranches d'âge et par sexe

Source : D'après les résultats du RGPH de 2014, Haut-Commissariat au Plan

Conception : C. Kettani, 2019.

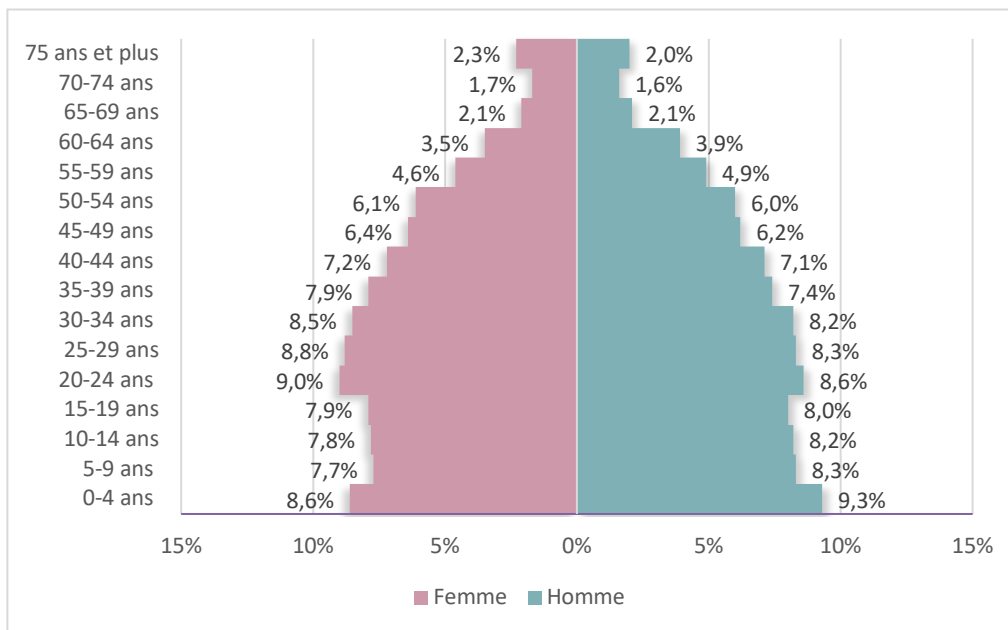


Figure 51 : Répartition de la population des préfectures de Rabat, Salé, Temara et Skhirat par tranches d'âge et par sexe

Source : D'après les résultats du RGPH de 2014, Haut-Commissariat au Plan

Conception : C. Kettani, 2019.

La ville de Tamesna a été implantée à proximité d'un village portant le nom de Sidi Yahya Zaers et cette localisation a engendré une accélération de la croissance démographique de ce dernier. En effet, le projet de Tamesna a prévu la réhabilitation des infrastructures et des équipements de l'environnement proche – incluant ce village – avec une restructuration des quartiers sous-équipés et la mise en place de programmes de développement social et économique. Ainsi, des travaux de voiries, d'assainissement et de réaménagement ont été entrepris en 2014 dans le village de Sidi Yahya Zaers, sous la maîtrise d'ouvrage de la commune rurale et de la société d'aménagement Al Omrane Tamesna. Ceci a favorisé le développement de l'économie du village et a incité les populations à venir s'y installer. Le projet de mise à niveau prévoit également le relogement de 3 000 ménages en provenance des bidonvilles de la zone et la réhabilitation d'édifices religieux.

« On ne peut pas développer une ville sans prendre en compte son environnement immédiat. C'est pour cela qu'il y a une mise à niveau de cet environnement proche, avec une participation des fonds du Ministère de l'Habitat et de la Politique de la Ville. »<sup>197</sup>



Figure 52 : Régénération des communes avoisinantes aux projets de villes nouvelles - Exemple de la commune de Sidi Yahya Zaers

Source : Al Omrane Tamesna, *La ville nouvelle de Tamesna*, Document collecté au format numérique

<sup>197</sup> Entretien avec A. Zidouh, Directeur Général de Al Omrane Tamesna, réalisé le 10 Mars 2017.



Figure 53 : Vue du village de Sidi Yahya Zaers depuis la ville de Tamesna  
Source : C. Kettani, le 7 Février 2018.

## 2.2 Mise en œuvre

En 2004, la ville de Tamesna a été programmée par la société d'aménagement Al Omrane Tamesna, en collaboration avec l'Agence Urbaine de Rabat-Salé et la préfecture de Skhirat-Temara (une présentation en a été faite au Roi le 22 Juillet 2004<sup>198</sup>).

Le site de la ville n'étant pas couvert par un plan d'aménagement, un accord de principe a été fourni par l'Agence Urbaine en 2005 pour l'ouverture à l'urbanisation de la zone et le morcellement du foncier en 131 lots a été autorisé par la commune de Sidi Yahya Zaers.

---

<sup>198</sup> D'après la présentation et l'historique de la ville de Tamesna, Site de Al Omrane, In : <http://www.alomrane.gov.ma/Reseau/Al-omrane-tamesna/A-propos-de-nous/Presentation-historique>, consulté le 23 Octobre 2017.



C'est ainsi que les premiers chantiers de la ville ont été lancés en 2007.

La réalisation de Tamesna s'effectue principalement à travers le mode opératoire du partenariat public-privé. La société Al Omrane lance un Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI), suite auquel les promoteurs désireux de participer au projet peuvent retirer un cahier des charges spécifique regroupant les critères de recevabilité (statut du partenaire, ses références) et les dispositions générales (part de logements sociaux à réaliser, conditions architecturales, techniques et urbanistiques, délais de réalisation et de livraison).

La sélection des partenaires s'effectue en concertation entre la société Al Omrane, l'Agence Urbaine et le Ministère de l'Habitat et de la Politique de la Ville. De facto, 80% de l'assiette foncière a été cédée aux partenaires privés (comme le groupe Addoha, la société Bahreïnne Hidaya, la filiale marocaine de l'entreprise française General Contractor)<sup>199</sup>.

Ces opérateurs sont tenus de réserver 20% de la superficie de leur parc logement pour y réaliser des logements à faible VIT. Cette procédure conduit ainsi la société d'aménagement à encourager les promoteurs à investir à Tamesna en leur proposant des terrains à un prix très avantageux, et celle-ci y trouve également son compte puisque ces derniers l'aident à réaliser les logements à faible VIT de la ville, destinés à accueillir les familles délogées des anciens bidonvilles.

Le mode opératoire du partenariat public-privé a été choisi afin de valoriser la ville sur un laps de temps optimal. Le plan ci-dessous (Figure 54) montre l'importance de ce mode opératoire dans la production de la ville. Les promoteurs immobiliers sont de taille variée, avec une prépondérance des grands promoteurs. Certains sont étrangers comme Hidaya (société malaisienne), Marina d'Or (société espagnole) et GCM (filiale marocaine de l'entreprise française General Contractor).

« Al Omrane, c'est un opérateur public, c'est un aménageur foncier, toute l'infrastructure, voiries et réseaux divers sont réalisés par le groupe Al Omrane dans le cadre de la politique de notre ministère. Le secteur privé a un rôle de développement économique dans le pays. Comme vous le savez, dans le privé, il y a différentes catégories : Il y a le grand, le moyen et le petit. C'est pour cela que vous voyez des ilots (différents) ici qui sont aménagés, toute l'infrastructure est là, on les met à la disposition du partenaire privé pour faire travailler en même temps le secteur privé. Il (le promoteur privé) va réaliser un programme dans le cadre du partenariat, avec un cahier des charges, pour la réalisation d'un nombre de logements. On a toujours une vision globale sur les

---

<sup>199</sup> D'après la réunion d'information (à laquelle nous avons participé) pour la présentation de la ville nouvelle de Tamesna aux ministres ougandais, le 11 Mars 2017, au siège de Al Omrane Tamesna.

réalisations des logements. En même temps, il y a des petits ilots qui sont destinés à la petite et moyenne promotion. Les grands ilots, c'est à partir de deux hectares. Ce sont les grands promoteurs qui participent à la réalisation des logements à faible VIT. »<sup>200</sup>



Figure 54 : Principaux promoteurs privés à Tamesna

Source : D'après la Société d'aménagement Al Omrane Tamesna

Conception : C. Kettani, 2019.

## 2.3 Un plan concentrique

La ville de Tamesna dispose d'un plan concentrique mettant en œuvre une convergence des voies principales de circulation qui relie les quartiers périphériques aux espaces centraux. Les

<sup>200</sup> Discours de A. Zidouh, Directeur Général de Al Omrane Tamesna, lors de la présentation de la ville nouvelle de Tamesna aux ministres ougandais (à laquelle nous avons participé), le 11 Mars 2017, au siège de Al Omrane Tamesna.

décideurs ont souhaité mettre en place une perspective d'unité spatiale à travers un recentrage radial. La ville est composée de grandes artères symétriques et d'une trame quadrillée, son plan se rapportant de la sorte aux tracés classiques européens. Cette configuration urbaine attribuée à Tamesna une apparence de ville orthogonale dont le caractère principal réside dans la simplicité et la clarté des tracés.

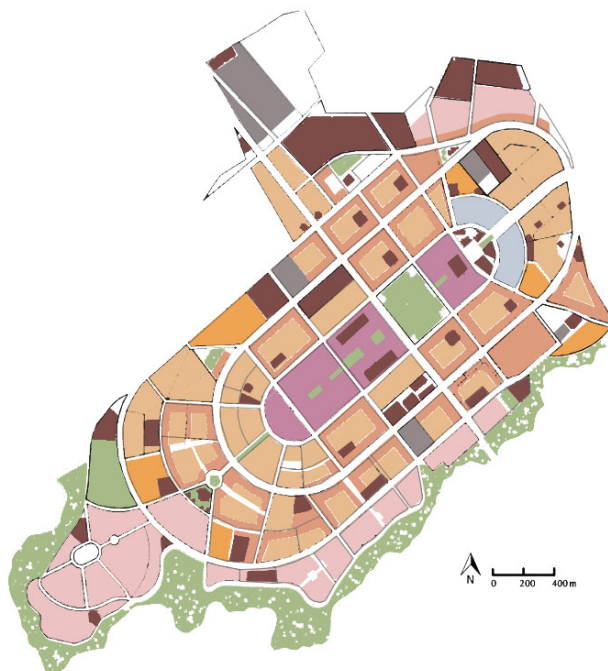


Figure 55 : Plan masse de Tamesna

Source : D'après le plan masse de Tamesna publié sur le site de CRX Groupe, consulté le 13 octobre 2017

Conception : C. Kettani, 2019.

\* Décomposition du plan masse en p. 232, 1.2.2 Composantes du zonage

Le centre-ville, tel que projeté sur le plan masse, est dédié aux activités tertiaires et commerciales, mais au jour d'aujourd'hui (2019) et d'après nos observations sur le terrain, celui-ci n'a toujours pas été réalisé. Selon un échange informel avec un employé de Al Omrane Tamesna, il est toujours en phase d'étude et prévoit d'intégrer en plus un parc central paysager comprenant des jardins, des circuits de promenade et des plans d'eau.

D'autre part, la ville de Tamesna propose une offre en logement variée (Figure 56) : des tissus d'immeubles collectifs de densité et de standing variable et qui sont prédominants, des tissus de villas jumelées et en bandes, de l'habitat mixte et des tissus de logement de type médina.

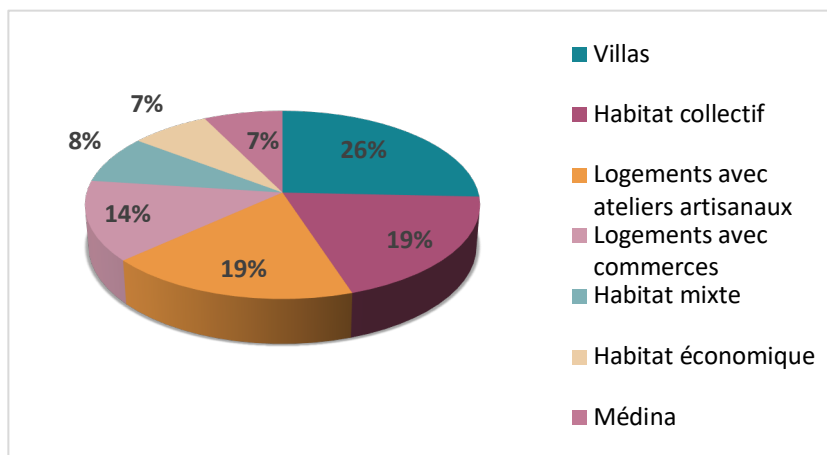


Figure 56 : Tamesna : Répartition des typologies de logements en fonction de la superficie

Source : Al Omrane Tamesna, *La ville nouvelle de Tamesna*, Document collecté au format numérique

Conception : C. Kettani, 2019.

Cette variété dans les typologies met en évidence une volonté affirmée des porteurs de projet de mettre en place une mixité sociale au sein de la ville. Néanmoins, nous avons constaté lors de nos visites de terrain que ces typologies ont été mises en valeur à des vitesses différentes sachant que ce sont les tissus pour classes sociales à faibles revenus qui ont été privilégiées. En ce qui concerne les équipements, ceux-ci sont répartis de manière assez homogène sur l'ensemble de la ville.



Logements économiques, CK, 2018



Logement à faible valeur immobilière, CK, 2018



Logements haut standing, CK, 2018



Logements moyen standing, CK, 2018



Villas, CK, 2018



Logements type médina, CK, 2018

Figure 57 : Typologies d'habitat à Tamesna

Source : C. Kettani, Février 2018.

## 2.4 Accueil massif de bidonvillois

La ville de Tamesna a été le principal réceptacle des familles retirées des bidonvilles de l'agglomération de Rabat en ce qu'elle a été concernée par le relogement de 2000 ménages

provenant de Rabat et de 4000 ménages provenant de Temara<sup>201</sup>. La ville a dû également accueillir les 4000 ménages provenant des bidonvilles qui se trouvaient auparavant sur le site du projet (commune de Sidi Yahya Zaers)<sup>202</sup>.



Figure 58 : Localisation des douars et des sites d'accueil des relogés à Tamesna

Source : Al Omrane Tamesna, *La ville nouvelle de Tamesna*, Document collecté au format numérique

Conception : C. Kettani, 2019.

Au total, ce sont 10 000 ménages qui ont ainsi été relogés dans la zone du projet, et qui ont été, vu l'urgence, les premières populations de la ville.

L'installation massive de ces premières populations, qui sont parmi les plus vulnérables et les plus pauvres, a donné à la ville l'aspect d'une cité de relogement édifiée à la périphérie très éloignée de l'agglomération de Rabat. Un entretien avec le directeur de la Politique de la Ville au

<sup>201</sup> Al Omrane Tamesna, *La ville nouvelle de Tamesna*, *op. cit.*

<sup>202</sup> *Ibid.*

Ministère de l'Habitat montre bien qu'un processus non souhaité a été produit à cause de l'installation des populations défavorisées en premier :

« La ville est déjà « zonardisée ». C'est déjà la zone. Le taux de population issue des bidonvilles est très important, ce qui quelque part lui donne une identité qui n'est pas la sienne »<sup>203</sup>

Lors d'une interview avec l'ancien ministre de l'Habitat, celui-ci reconnaît le rôle qu'a joué la ville de Tamesna dans l'absorption des anciens bidonvillois et dans la production de logements économiques. Il affirme qu'il est dorénavant nécessaire d'œuvrer pour attirer les autres catégories socio-professionnelles afin de créer une mixité sociale au sein de la ville et de réduire la vacance dans les autres typologies d'habitat. Il préconise surtout de développer une offre de qualité en termes d'éducation, d'enseignement supérieur et de transports, critères qui, selon lui, pourraient constituer la solution ultime pour redresser la ville :

« Le logement social a pris beaucoup de place. (...) Nous nous situons dans une zone où il y a énormément de bidonvilles. Une partie de ces problèmes a été traitée à l'intérieur de Tamesna. (...) Il y a un seuil à ne pas dépasser. Nous sommes pratiquement à plus de 10 000 logements réservés aux bidonvillois. Nous essayons de développer d'autres types d'habitats adressés aux classes moyennes dans leurs différentes catégories. C'est de cette manière que nous pourrions valoriser cette ville. La valorisation, ce n'est pas seulement le logement. C'est la qualité de l'école, du transport, le fait de disposer d'une université. Mais tout cela prend du temps. »<sup>204</sup>

## 2.5 Entre scandales et rattrapages

Tamesna, qui compte aujourd'hui 28 119 habitants<sup>205</sup>, a enregistré de nombreux retards dans la livraison des logements. En effet, la société d'aménagement avait fait appel à plusieurs sociétés privées – étrangères entre autres – qui n'ont pas été capables d'honorer leurs engagements. Certains chantiers d'immeubles ont de ce fait été arrêtés, d'autres ont été démolis pour non-conformité ou non-respect des normes.

---

<sup>203</sup> Entretien avec H. Berra, Directeur de la Politique de la Ville au Ministère de l'Habitat, le 10 Mars 2017, par C. Kettani.

<sup>204</sup> Propos de N. Benabdallah, ancien ministre de l'Habitat, In : M. Chaoui, « Villes nouvelles », art cit.

<sup>205</sup> D'après le Recensement Général de la Population et de l'Habitat de 2014, Haut-Commissariat au Plan.

Pour dénouer les problèmes, la société d'aménagement a préféré en premier lieu avoir recours à une entente à l'amiable, où elle proposait de récupérer les terrains en contrepartie de l'annulation des pénalités de retard prévues dans les conventions de partenariat ; les actions en justice étant des procédures généralement très longues.

Néanmoins, dans certains cas, elle se trouvait dans l'obligation de recourir à la justice. Elle a été notamment en contentieux avec l'entreprise General Contractor Maroc (GCM), désignée maître d'œuvre en 2006 dans la réalisation d'un projet de 4760 logements. Le promoteur, d'une part, n'a pas été en mesure de livrer une grande partie des logements alors qu'il avait reçu des acomptes des acheteurs, et, d'autre part, il a réalisé un lotissement de 750 logements, jusqu'au stade de la finition, mais dont la défaillance de construction présentait des risques importants d'écroulement. Face à cette situation, la société d'aménagement a décidé de poursuivre l'entreprise privée en justice et est parvenue à obtenir la récupération du foncier et l'annulation du contrat :

« Ce fut un processus assez long où nous sommes arrivés jusqu'à la cour de cassation pour avoir gain de cause ».<sup>206</sup>

La société d'aménagement a donc pu récupérer les terrains afin d'y mener les opérations de démolition puis de reconstruction. Toutefois, ce sont les habitants qui se retrouvent lésés par ces blocages puisqu'ils n'ont pas pu avoir leur logement au moment prévu et ont été obligés d'attendre la reconstruction des nouveaux immeubles, ce qui demande un temps considérable.

Par ailleurs, la société d'aménagement a également eu d'importants litiges avec le promoteur malaisien Al Hidaya Développement. Ce dernier était en charge de la construction, en trois phases, de 4980 logements, d'après la convention de partenariat du 17 Mars 2006<sup>207</sup>. Mais, celui-ci, par manque de ressources financières, n'a pas réussi à rembourser l'emprunt contracté auprès de la banque pour la réalisation des projets de la première tranche, ce qui a obligé celle-ci à hypothéquer les logements réalisés. Cette saisie a empêché la livraison des biens aux nouveaux habitants. De plus, le promoteur n'a pas été en mesure de livrer les deux autres tranches, dont les chantiers sont toujours en arrêt (2019). De ce fait, la société d'aménagement s'est vue obligée

---

<sup>206</sup> Entretien avec A. Zidouh, Directeur Général de Al Omrane Tamesna, réalisé par H. Gharbaoui, In Hayat Gharbaoui, « Al Omrane démolit 48 immeubles menaçant ruine à Tamesna », *Telquel.ma*, 24 décembre 2015.

<sup>207</sup> *Mise au point concernant les dossiers de Général Contractor et Hidaya Tamesna*, <http://albayane.press.ma/mise-au-point-concernant-les-dossiers-de-general-contractor-et-hidaya-tamesna.html> , 23 avril 2015, (consulté le 20 octobre 2017).



de solliciter une instance internationale en 2013<sup>208</sup> dans le but de reprendre les terrains et de rattraper les différents projets car étant donné que le promoteur est étranger, la procédure est plus complexe voire plus longue, et nécessite le recours à des intervenants internationaux :

« Il faut dénoncer un contrat (...) devant des tribunaux qui ne sont pas forcément marocains (...) lorsque des promoteurs internationaux arrivent, ils peuvent avoir beaucoup de moyens, mais lorsqu'ils sont défaillants, vous êtes sur du commerce international, sur du droit commercial international. »<sup>209</sup>

D'autre part, la ville enregistre des retards importants dans la réalisation de ses équipements publics et l'achèvement de sa desserte. Les habitants de la ville sont contrariés de la carence en équipements et des problèmes de transport qu'ils rencontrent au quotidien. Le témoignage suivant est très éclairant quant à l'irritation des habitants face à la juxtaposition contraignante de ces nombreuses difficultés :

« Il faut attendre de longues heures avant de pouvoir monter dans un bus bondé et dangereux, qui tombe parfois en panne au milieu de l'autoroute. Et si un de mes enfants faisait un malaise dans la nuit, comment je le conduirais à l'hôpital jusqu'à Rabat ? (...) Il n'y a pas besoin d'être un spécialiste pour savoir qu'une ville a besoin de choses élémentaires : le transport, l'éducation, la santé. Mon fils, qui passe le bac, va à l'école à pied. Une heure et demi par trajet ! (...) A Casablanca, nous vivions dans des conditions insalubres, c'est vrai. Mais c'est la ville la plus riche du pays, on y trouvait facilement du travail. Ma femme était domestique dans une villa proche du bidonville. Ici, il n'y a rien pour elle. Et puis nous n'avons accès à rien. Il faut se déplacer pour tous nos besoins, donc payer le transport. Avant, on pouvait acheter du poisson au port de Casablanca à un bon prix. A Tamesna, les épiceries ne sont même pas approvisionnées. J'aurais préféré rester dans mon bidonville, là où il y a de la vie. »<sup>210</sup>

Cet habitant, ancien bidonvillois de Casablanca, déplore plusieurs éléments : les complications liées au déplacement dues à la faible fréquence des bus et leur risque de panne ainsi que le fait qu'il soit contraint de se rendre jusqu'à la ville de Rabat pour ses soins et ceux de sa famille. De plus, celui-ci regrette sa vie dans le bidonville à Casablanca puisqu'il y trouvait plus de facilités à

<sup>208</sup> *Ibid.*

<sup>209</sup> Discours de H. Berra, Directeur de la Politique de la Ville au Ministère de l'Habitat, lors de la présentation de la ville nouvelle de Tamesna aux ministres ougandais (à laquelle nous avons participé), le 11 Mars 2017, au siège de Al Omrane Tamesna.

<sup>210</sup> Entretien avec Ahmed, 56ans, mécanicien, habitant à Tamesna et travaillant à Rabat, réalisé par G. Kadiri, In Ghalia Kadiri, « Tamesna, une ville « pas smart du tout » aux portes de Rabat », *Le Monde.fr*, 30 août 2017p.

trouver un emploi et était à proximité des services de base, ce qui lui évitait d'avoir des frais supplémentaires de transport.

Un entretien avec H. Berra, Directeur de la Politique de la Ville au Ministère de l'Habitat, révèle la prise de conscience de l'urgence de cette situation :

« Qui va se lever à 6h ou 5h du matin pour prendre un bus hypothétique pour arriver à son cours à 8h ? Quel père va accepter que sa jeune fille attende en pleine cambrousse, en pleine nuit, un hypothétique bus ou taxi blanc avec des inconnus ? »<sup>211</sup>

Ce sujet est donc un fait connu des pouvoirs publics mais ce n'est qu'en Mars 2018, soit onze ans après le démarrage de la ville, que la mise en service d'une nouvelle ligne ferroviaire reliant Temara à Tamesna est annoncée<sup>212</sup>. En revanche, aucune liaison directe entre Rabat et Tamesna n'a été prévue jusqu'à ce jour (2019), alors que la plupart des habitants de Tamesna travaillent à Rabat. De plus, la route directe (RP 4018) qui permet de rallier Rabat à Tamesna n'a pas encore été achevée (2019).

Au vu de ces multiples défaillances, la ville de Tamesna a connu un foisonnement dans le secteur associatif avec la création d'une vingtaine d'associations œuvrant pour la défense des intérêts des habitants<sup>213</sup>. Ce sont des lieux catalyseurs de débats et de rencontres des dits habitants. Elles ont été créées principalement à cause des nombreux retards dans la livraison des logements et des équipements structurants et de proximité et dans l'achèvement des infrastructures. Cela témoigne d'une ferme volonté de changement de la part des habitants de la ville.

Ces associations sont principalement constituées par des habitants qui ont dû attendre leurs logements plus longtemps que prévu, alors qu'ils avaient d'ores et déjà acquitté des acomptes importants.

En réalité, cet élan associatif n'est pas spécifique à la ville de Tamesna. La multiplication des initiatives citoyennes est un phénomène qui s'est répandu au Maroc depuis deux décennies<sup>214</sup>.

<sup>211</sup> Entretien avec H. Berra, Directeur de la Politique de la Ville au Ministère de l'Habitat, le 10 Mars 2017, par C. Kettani.

<sup>212</sup> El Missi, *Ouverture imminente d'une nouvelle liaison ferroviaire Témara-Tamesna*, <http://www.2m.ma/fr/news/ouverture-imminente-dune-nouvelle-liaison-ferroviaire-temara-tamesna-20180317/> , 17 mars 2018, (consulté le 19 mars 2018).

<sup>213</sup> T. Harroud, « Handicaps et contradictions du Programme de villes nouvelles au Maroc », art cit.

<sup>214</sup> *Ibid.*

Le cas de Tamesna a toutefois été particulièrement médiatisé en raison des affaires GCM<sup>215</sup> et Hidaya Développement.

Nous pouvons à ce propos citer l'exemple de l'association nommée Tamesna Awal (ce qui veut dire Tamesna d'abord), qui a été créée pour défendre les intérêts de ceux qui n'ont pas eu leurs logements. Les plaintes ont été adressées au promoteur dans un premier temps, puis les revendications ont été progressivement redirigées vers la société d'aménagement, accusée de ne pas accomplir sa mission de contrôle, de suivi et de gestion des travaux de la ville. Enfin, des réclamations ont été adressées directement au cabinet royal, vu l'urgence de la situation et les tentatives de temporisation des promoteurs. Le Directeur de la Politique de Ville au Ministère de l'Habitat avait souligné, lors d'une présentation, la responsabilité du ministère concernant les défaillances enregistrées dans la ville et leurs conséquences pour les habitants :

« C'est un mécanisme assez complexe que nous apprenons aussi à maîtriser. (...) Il ne faut pas oublier que quand c'est une opération de l'État, même quand l'opérateur est privé, dès le moment où il est défaillant, vous êtes tenu, pas forcément juridiquement, mais socialement responsable, en tant que gouvernement. »<sup>216</sup>

Le président fondateur de l'association ATDS (Association de Tamesna pour le Développement et Solidarité), M. Hachimi, n'a pas manqué de louer les mérites des associations et leur rôle dans l'évolution de la ville, lors de cette même présentation :

« C'est ce qu'on appelle la démocratie participative, aujourd'hui présente dans notre constitution. La société civile est devenue le partenaire principal pour le développement des villes nouvelles. Et nous sommes fiers de ce rôle de contrôle que nous continuons de jouer. »<sup>217</sup>

## 2.6 Un plan de relance

---

<sup>215</sup> General Contractor Maroc.

<sup>216</sup> Discours de H. Berra, Directeur de la Politique de la Ville au Ministère de l'Habitat, lors de la présentation de la ville nouvelle de Tamesna aux ministres ougandais (à laquelle nous avons participé), le 11 Mars 2017, au siège de Al Omrane Tamesna.

<sup>217</sup> Discours de M. El Hachimi, Président Fondateur de l'association ATDS (Association de Tamesna pour le Développement et Solidarité), lors de la présentation de la ville nouvelle de Tamesna aux ministres ougandais (à laquelle nous avons participé), le 11 Mars 2017, au siège de Al Omrane Tamesna.

Afin de pallier aux insuffisances de la ville et de lui procurer un nouveau souffle, un plan de relance a été décidé en 2013 par le Ministère de l'Habitat et de la Politique de la Ville. Celui-ci a été mis en place avant le plan de relance de la ville de Tamansourt, malgré le fait que cette ville ait été lancée avant la ville de Tamesna. Cela témoigne de l'ampleur des difficultés rencontrées par la ville de Tamesna et d'après le directeur de la Politique de la Ville, ce plan de relance a été pensé avant tout à cause du manque d'attractivité de la ville en question au regard des investisseurs et des populations :

« Le plan de relance est le fruit d'une réflexion sur les facteurs qui entravaient l'attractivité de la ville. Ces facteurs sont liés à l'animation de la ville, la vie dans la ville ; d'autres sont liés aux services sociaux de base ; et les troisièmes sont liés à l'intégration dans le tissu de la conurbation de Rabat. Leur importance n'est pas liée aux montants qui sont alloués. Nous pouvons avoir la construction d'une route qui est très importante... mais la construction d'une maison de la culture, même si elle ne coûte pas très chère, est extrêmement importante. N'oublions pas que nous avons une population sociale<sup>218</sup> très importante qui a besoin de ces éléments là pour vivre et vivre la ville et que dans ce cadre-là, l'action de l'État est importante et majeure, déterminante. »<sup>219</sup>

Ainsi, ce plan de relance consiste en un programme de redynamisation de la ville dans lequel participent l'ensemble des ministères, la commune et la société d'aménagement. Il a pour objectif principal de pallier au déficit en grands projets structurants et en équipements collectifs et d'améliorer l'aménagement paysager de celle-ci et son entretien.

C'est un plan programmé échelonné sur cinq ans qui prévoit la réalisation d'une vingtaine de projets, dont un campus universitaire ayant pour objectif d'affermir la polarité de la ville et son identité. Nous observons ainsi que l'accent est mis sur l'offre universitaire, que ça soit pour la ville de Tamesna ou de Tamansourt. Cette approche est révélatrice d'un phénomène plus vaste, celui de la montée en puissance du domaine universitaire dans le pays<sup>220</sup>. En effet, les universités et les grandes écoles se sont multipliées au Maroc au cours de la dernière décennie, ainsi que les initiatives nationales et les partenariats avec l'étranger en rapport avec l'enseignement supérieur. Les villes créées entrent ainsi dans le cadre de cette dynamique et deviendront, après concrétisation du plan de relance, des polarités spécifiques.

---

<sup>218</sup> Se réfère ici aux populations issues des classes sociales défavorisées.

<sup>219</sup> Entretien avec H. Berra, Directeur de la Politique de la Ville au Ministère de l'Habitat, le 10 Mars 2017.

<sup>220</sup> Ce qui rappelle le plan Jospin « Universités 2000 » concrétisé en 1990 en France pour l'augmentation des constructions universitaires.

## MATERIALITES ET CONSISTANCES

Le plan de relance préconise également une gestion de la ville partagée entre la société d'aménagement et la commune. Cette gestion concerne les services quotidiens comme la collecte des déchets, l'éclairage public, l'entretien des espaces publics et la sécurité. Cette mutualisation des efforts – matérialisée par une convention fixant une durée de cinq ans renouvelable – est nécessaire pour le maintien de la ville, étant donné que la commune, qui est rurale, ne dispose pas du budget adéquat pour assurer toutes les opérations.

Le plan de relance permet de remédier au manque de concertation initiale des signataires, qui a été principalement à l'origine des retards dans la réalisation des différents équipements.

<p><b>Réalisation du campus universitaire</b></p> <p>Ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche scientifique</p> <p>150 millions de dhs</p>	<p><b>Aménagement paysager + Mobilier urbain + Entretien</b></p> <p>Holding d'aménagement Al Omrane + Commune de Sidi Yahya Zaers</p> <p>98,28 millions de dhs</p>	<p><b>Réalisation d'un centre d'accueil et de 2 mosquées</b></p> <p>Ministère des Habous et des affaires islamiques</p> <p>72 millions de dhs</p>	<p><b>Aménagement de 5 axes structurants</b></p> <p>Holding d'aménagement Al Omrane</p> <p>59,30 millions de dhs</p>
<p><b>Construction de l'hôpital local et de 3 centres de santé</b></p> <p>Ministère de la santé</p> <p>55 millions de dhs</p>	<p><b>Aménagement du parc central</b></p> <p>Holding d'aménagement Al Omrane</p> <p>25 millions de dhs</p>	<p><b>Etude sur la mobilité dans la région de Rabat</b></p> <p>Ministère de l'Habitat + Ministère de l'équipement du transport</p> <p>20 millions de dhs</p>	<p><b>Réalisation d'un complexe culturel</b></p> <p>Ministère de l'Habitat + Ministère de la culture</p> <p>17,1 millions de dhs</p>

MATERIALITES ET CONSISTANCES

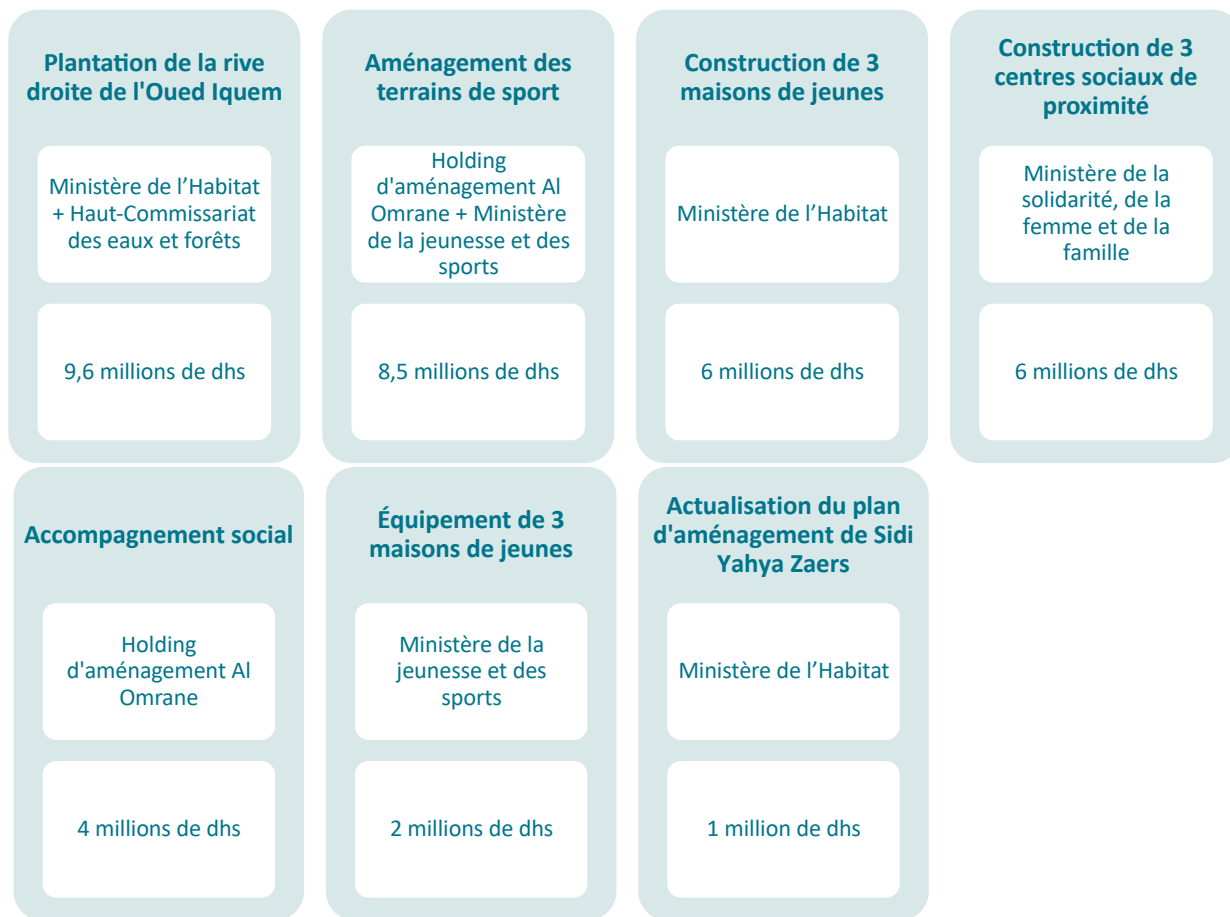


Figure 59 : Contenu synthétisé du plan de relance de Tamesna et responsabilités des signataires  
 Source : D’après le document Plan de relance Tamesna collecté au format numérique auprès de la société Al Omrane Tamesna, Juillet 2017.  
 Conception : C. Kettani, 2019.

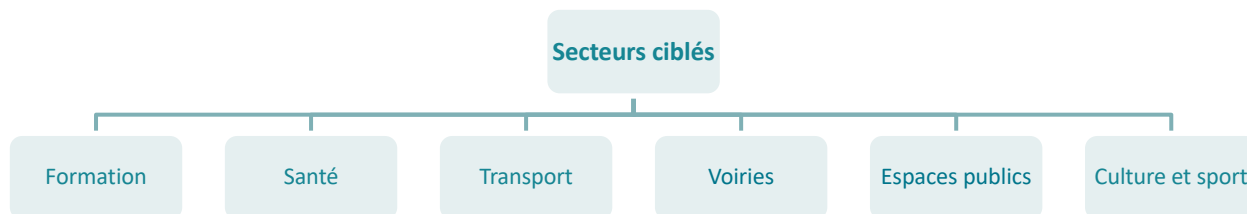


Figure 60 : Principaux secteurs ciblés par le plan de relance de Tamesna  
 Source : D’après le document Plan de relance Tamesna collecté au format numérique auprès de la société Al Omrane Tamesna, Juillet 2017.  
 Conception : C. Kettani, 2019.

A l'heure où nous écrivons (2019), le plan de relance n'a pas encore atteint les effets escomptés. Les entretiens que nous avons effectués auprès des habitants sont amplement révélateurs du manque de dynamisme de la ville<sup>221</sup>.

Toutefois, il est à noter que la ville bénéficie dorénavant d'un réseau routier plus renforcé (Figure 61). La ville est ainsi actuellement raccordée à Temara et aux villages émergents environnants à travers des routes régionales. Elle est également raccordée aux autoroutes, notamment celle menant à Casablanca. Ce réseau a permis de pallier à son enclavement antérieur et de l'intégrer davantage dans l'armature urbaine. En revanche, la route directe permettant de raccorder Tamesna à Rabat n'est pas encore achevée alors que c'est celle qui est la plus attendue des habitants, vu qu'ils travaillent pour la plupart à Rabat.

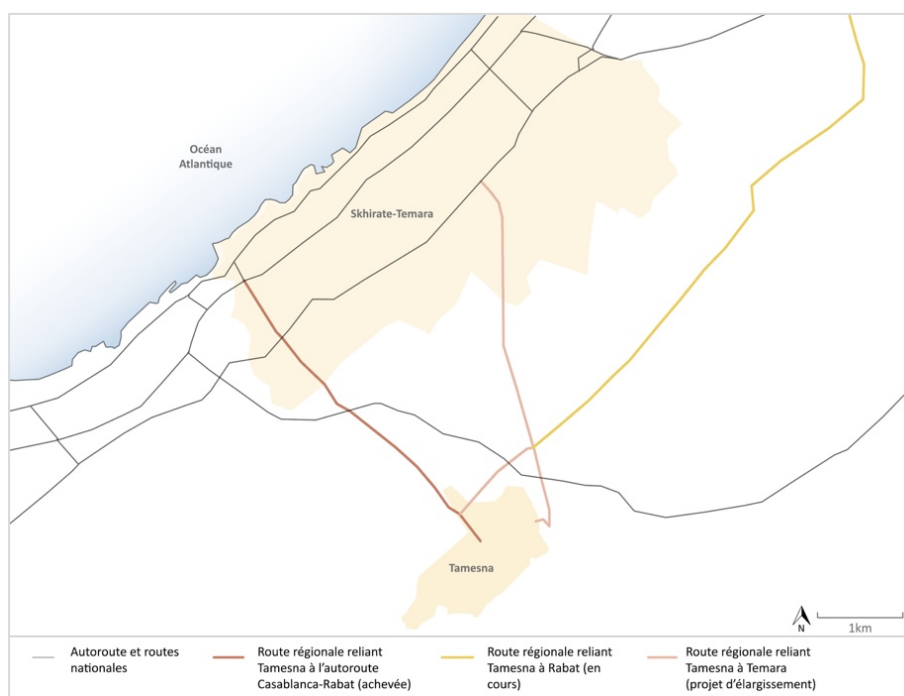


Figure 61 : Tamesna : Principaux axes de desserte routière

Source : Al Omrane Tamesna, *La ville nouvelle de Tamesna*, Document collecté au format numérique

Conception : C. Kettani, 2019.

<sup>221</sup> Voir chapitre 4.1 Populations internes.

### 3 Une ville aux portes de Casablanca : Sahel Lakhayta (2008)

La région de Casablanca a connu une concentration importante des activités et des populations, et ce depuis la création des ports de Casablanca et de Mohammedia. Elle est devenue, au fil des années, le point de convergence des échanges nationaux et internationaux. Elle est considérée comme la locomotive de l'économie et des activités industrielles et commerciales du pays et regroupe les grandes institutions financières (banques, bourse, sièges sociaux des grandes entreprises nationales et internationales)<sup>222</sup>.

La ville de Casablanca s'est développée en tâches d'huile autour de sa médina et de son port, en prenant ainsi la forme d'un amphithéâtre en pente douce, donnant sur l'océan. Cette expansion à la forme semi-circulaire s'est faite en plusieurs étapes (Figure 62).

Avant le protectorat, la ville de Casablanca n'était qu'une petite bourgade côtière qui se limitait à la médina et ses quelques quartiers voisins. Puis, la ville a été érigée en tant que capitale économique en 1912. La mise en place du plan Prost en 1917 a permis l'extension du port et la réalisation des grandes avenues. Ce plan a aussi permis de fixer les orientations principales du développement de la ville, en incluant la distinction physique des tissus marocains et européens. S'ensuit ainsi un développement urbain plus dense divisant l'espace de manière fonctionnelle, les industries se retrouvent alors à l'Est et les zones résidentielles à l'Ouest et au Sud.

Puis, dans les années 1950, le plan Écochard présenta l'idée de cité linéaire littorale<sup>223</sup> composée de plusieurs séquences d'habitat, d'industries et d'espaces verts, alignées sur la façade maritime. Les quartiers périphériques ont développé le principe d'unité de voisinage (1800 habitants) et de trame d'habitation (combinaison à partir d'un carré de 8m par 8) dans une optique d'habitat de masse. Ces espaces étaient caractérisés par des densités et des typologies différentes selon la classe sociale occupante.

Enfin, le Schéma Directeur d'Aménagement Urbain (SDAU) du cabinet Michel Pinseau a été mis en place dans les années 1980 pour encourager un développement urbain polycentrique avec la création de nouveaux centres administratifs (les nouvelles préfectures d'arrondissement).

---

<sup>222</sup> AUC/IAURIF, *Projet de diagnostic et enjeux du développement*, Plan de développement stratégique et schéma directeur d'aménagement urbain de la Wilaya de la Région du grand Casablanca, 2006, p. 1.

<sup>223</sup> *Ibid.*, p. 15.



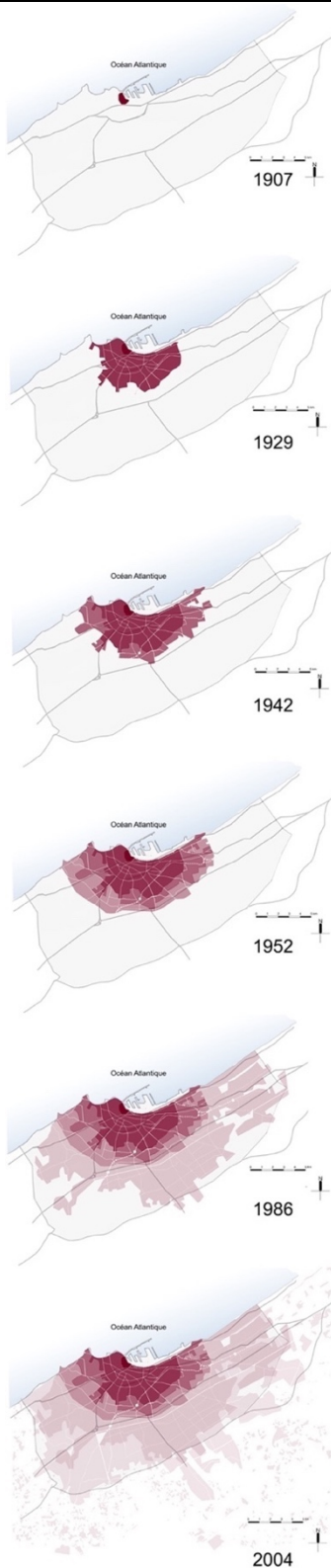


Figure 62 : Expansion urbaine de la ville de Casablanca de 1907 à 2004

Source : D'après le plan de développement stratégique et le schéma directeur d'aménagement urbain de la wilaya de la région du Grand Casablanca, Agence Urbaine de Casablanca, 2008

Conception : C. Kettani, 2019.

Aujourd'hui, nous assistons à la création d'une multitude de centralités secondaires périphériques dont le développement est le fait même des dynamiques métropolitaines. Celles-ci ont été appuyées par la construction de la deuxième autoroute qui constitue une ceinture qui relie l'ensemble métropolitain.

En réalité, cette morphologie métropolitaine a été impactée par les arrivées des populations rurales et par la spéculation foncière. Ces deux éléments ont eu des conséquences sur le paysage urbain de la ville dans la mesure où ont été juxtaposées, de manière fortuite et désarticulée, des typologies disparates (villas, bidonvilles, habitat dense, cités de relogement), ce qui a accru la ségrégation socio-spatiale. De manière générale, la ville se trouve sous la pression de fortes inégalités spatiales entre l'Ouest, riche et moderne, et l'Est, industriel et populaire.

Le Grand Casablanca, qui regroupe aujourd'hui Casablanca, Mediouna, Nouaceur et Mohammedia, exerce une emprise importante sur la région et constitue un pôle d'immigration dynamique grâce à sa situation géographique et à la diversité de ses fonctions économiques (commerciales, industrielles et touristiques), ce qui explique le rythme accéléré de son urbanisation et son caractère diffus.

C'est la concentration humaine et urbaine la plus importante du pays : elle accueille 12,6% de la population totale<sup>224</sup>, pour une superficie qui représente 0,16% du territoire national, la population de Casablanca intra-muros étant de 3 359 818 habitants<sup>225</sup>. Elle enregistre un taux d'urbanisation de près de 95% contre 60% au niveau national<sup>226</sup>. Cependant, malgré son poids économique, elle n'absorbe pas l'intégralité de la population active puisqu'elle enregistre un taux de chômage de près de 11,3%<sup>227</sup>.

D'après le dernier recensement (2014), la densité de Casablanca est de 15 000 habitants au km<sup>2</sup><sup>228</sup>, celle de Paris étant de 20 934 habitants au km<sup>2</sup> en 2015 pour une population de 2 206 488

---

<sup>224</sup> Haut-commissariat au plan, *Note sur les premiers résultats du Recensement Général de la Population et de l'Habitat 2014*, s.l., 2014, p. 4.

<sup>225</sup> Haut-commissariat au plan, *Recensement général de la population et de l'habitat 2014. Indicateurs communaux*, s.l., 2014.

<sup>226</sup> Haut-commissariat au plan, *Note sur les premiers résultats du Recensement Général de la Population et de l'Habitat 2014*, *op. cit.*, p. 4.

<sup>227</sup> Haut-commissariat au plan - Direction Régionale du Grand Casablanca, *Activité, Emploi et Chômage. Région du Grand Casablanca. Année 2014*, s.l., 2015, p. 3.

<sup>228</sup> Haut-commissariat au plan et Direction Régionale du Grand Casablanca, *Recensement général de la population et de l'habitat 2014. Note de présentation des premiers résultats. Région du Grand Casablanca*, s.l., p. 1.

habitants, d'après les données de l'INSEE relatives à l'année 2015<sup>229</sup>. Le coefficient d'occupation du sol à Casablanca reste relativement faible avec plus de 75% des constructions n'excédant pas le R+2<sup>230</sup>.



Figure 63 : Comparaison du périmètre de Casablanca par rapport à celui de Paris  
 Source : D'après les images satellitaires Google Earth, 2018  
 Conception : C. Kettani, 2019.

Aujourd'hui, la stratégie du développement régional autour de Casablanca repose sur une urbanisation orientée au-delà de la couronne périurbaine à cause de la cherté du foncier et un redéploiement de la logistique et de l'industrie vers des pôles urbains périphériques, dont le pôle de Sahel Lakhiaita.

<sup>229</sup> In : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1405599?geo=DEP-75>, consulté le 4 avril 2019.

<sup>230</sup> AREA (Atelier de recherches, d'Etudes et d'Architecture) et Holding d'aménagement Al Omrane, *Etude de faisabilité du pôle urbain et industriel de Sahel-Lakhiaita*, s.l., 2005, p. 7.

### 3.1 Consistance urbaine

La ville nouvelle de Sahel Lakhiayta est située à 20 kilomètres de Casablanca, 30 kilomètres de Berrechid et à 10 kilomètres de la mer. Elle projette d'accueillir 300 000 habitants.

Le choix de l'implantation de la ville a été déterminé par la présence d'opportunités foncières publiques faciles à mobiliser et de zones ouvertes à l'urbanisation. En effet, le foncier public représente 76% de la superficie globale du projet. Ces terrains ont été cédés par l'État à l'aménageur pour des prix variant entre 30 à 50 dirhams par m<sup>2</sup><sup>231</sup>, ce qui reste dérisoire par rapport aux prix pratiqués à Casablanca.

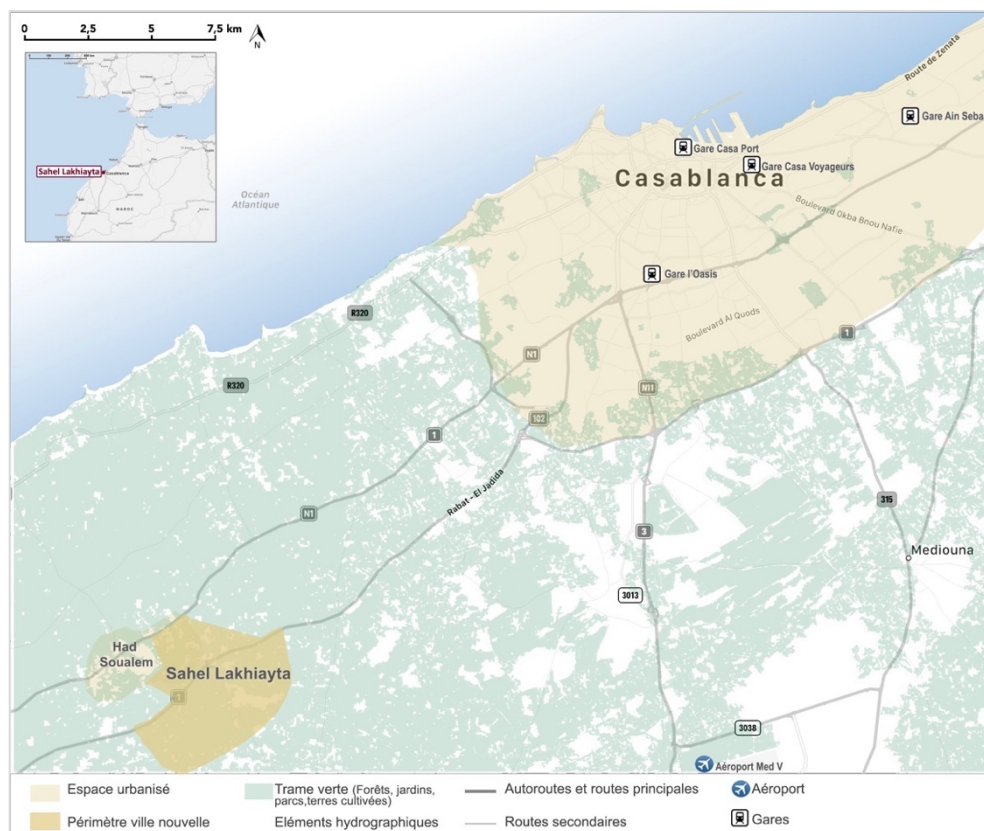


Figure 64 : Situation de la ville de Sahel Lakhiayta

Source : D'après les photos aériennes Google Plans macintosh, 2018

Conception : C. Kettani, 2019.

<sup>231</sup> *Ibid.*, p. 70.

La réalisation de la ville a été entamée en 2008 et est à la charge de la société anonyme d'aménagement Al Omrane Lakhiayta, qui assure la direction des actions d'aménagement et de lotissement, ainsi que la promotion de la ville et sa commercialisation.



Figure 65 : Locaux de la société d'aménagement Sahel Lakhiayta à Sahel Lakhiayta

Source : C. Kettani, 2017

Sahel Lakhiayta est initialement un pôle industriel auquel a été ajoutée une fonction résidentielle. En effet, le site de la ville est caractérisé par une concentration importante d'activités industrielles (agroalimentaire, chimique, textile, pharmaceutique, minoterie, imprimerie). L'appellation « pôle urbain et industriel de Sahel Lakhiayta » en est par ailleurs très révélatrice.

Le site présente une bonne accessibilité : proximité de la route nationale N1, de l'autoroute A5, de routes régionales et provinciales et de la gare ferroviaire Laassilate. Ainsi, grâce à sa situation géographique dans l'aire métropolitaine de Casablanca, la ville dispose au préalable d'une desserte privilégiée. En outre, elle est située à 35 kilomètres à vol d'oiseau à l'Ouest de l'aéroport Mohamed V mais n'en est pas encore directement raccordée par une voie terrestre ou ferroviaire.

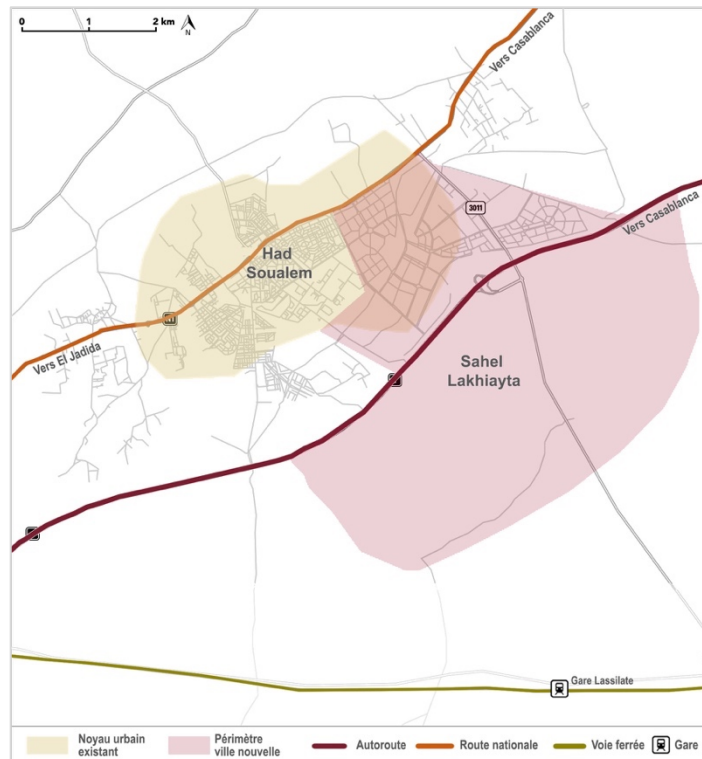


Figure 66 : Desserte de la ville de Sahel Lakhiayta

Source : D'après les photos aériennes Google Plans macintosh, 2018

Conception : C. Kettani, 2019.

Le site d'implantation de Sahel Lakhiayta se partage entre deux communes rurales, Sahel Ouled Hriz et Lakhiayta. La ville est rattachée administrativement à la municipalité de Had Soualem, relevant de la province de Berrechid<sup>232</sup>.

Sahel Lakhiayta est située dans une zone qui connaît un essor économique important compte tenu de l'installation de grandes industries en raison du foncier très abordable qu'elle propose. Elle est peuplée de ruraux et de ménages en majorité à moyen et à faible revenu<sup>233</sup> qui recourent aux centres émergents et limitrophes à Casablanca à cause du coût élevé de l'immobilier dans la métropole. La ville se situe effectivement au niveau de la couronne périphérique du Grand

<sup>232</sup> La province de Berrechid comprend quatre communes : Had Soualem, Sahel Ouled Hriz, Sidi Rahal et Lakhiayta.

<sup>233</sup> AREA (Atelier de recherches, d'Etudes et d'Architecture) et Holding d'aménagement Al Omrane, *Etude de faisabilité du pôle urbain et industriel de Sahel-Lakhiayta*, op. cit.

Casablanca qui est très attractif mais limité en matière d'offre de logements et de réserves foncières.

Le site du projet avoisine un arrière-pays en plein développement et à fortes potentialités agricoles. La ville est elle-même marquée par son caractère rural. Nous avons pu observer lors de nos visites sur le terrain des bergers avec leurs troupeaux en pâturage en plein milieu des nouvelles constructions.



Figure 67 : La ville de Sahel Lakhayta encore marquée par son caractère rural

Source : C. Kettani, 13 Février 2017

En ce qui concerne les contraintes du site, il apparaît, en se référant à l'étude d'impact sur l'environnement élaborée par la société d'ingénierie CID<sup>234</sup>, que la ville nouvelle empiète sur la réserve agricole du pays dans le sens où elle est implantée sur un sol favorable à la culture

<sup>234</sup> CID (Conseil, Ingénierie et Développement), *Etude d'impact sur l'environnement de la nouvelle ville Sahel Lakhayta. Phase 1 : Elaboration de l'état initial*, s.l., 2011.

intensive et permanente. De plus, le projet se trouve sur un site marqué par la présence de points de pollution liés à la décharge sauvage située à proximité de l'autoroute.

### 3.2 Une ville à deux pôles

Sahel Lakhiaïta est subdivisée en deux zones distinctes séparées physiquement par l'autoroute reliant Casablanca à El Jadida.

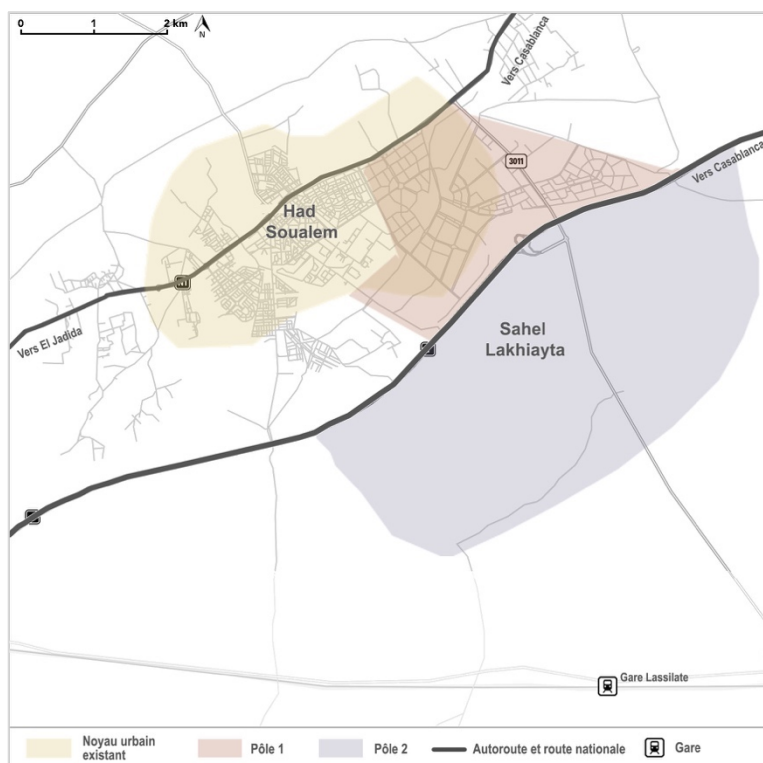


Figure 68 : Situation des deux pôles de Sahel Lakhiaïta

Source : D'après nos entretiens avec les employés de la société Al Omrane Lakhiaïta, le 9 Février 2017.

Conception : C. Kettani, 2019.



La première zone est située au Nord de l'autoroute, et est accolée à la commune urbaine de Had Soualem<sup>235</sup>. Cette zone, qui est actuellement (2019) en construction, comporte des bâtiments résidentiels et des équipements industriels.

La deuxième zone, qui n'est pas encore entamée (2019), est située au Sud de l'autoroute et comprendra le centre-ville, des zones résidentielles, des zones industrielles et des zones commerciales, ainsi que les bâtiments administratifs, sur une superficie de 1308 hectares. Une partie des terrains relevaient initialement du domaine privé de l'État pour un usage agricole tandis que l'autre, moins importante, relève du secteur privé.

La ville est conçue selon un aménagement radioconcentrique à travers des rocadeuses extérieures et intérieures et des pénétrantes radiales.



Figure 36 : Sahel Lakhiayta : Plan masse

Source : Al Omrane Lakhiayta, Plan masse final (document original collecté sous forme numérique)

<sup>235</sup> Had Soualem doit son développement à l'existence d'un souk hebdomadaire depuis la période du Protectorat. Ce souk constituait le support des échanges entre les campagnes et les villes de la région de la Chaouia.

Le parti pris urbanistique vise tout d'abord à assurer une complémentarité entre les deux pôles, malgré leur séparation physique par l'autoroute. D'après nos entretiens à la société d'aménagement, il est prévu pour cela de traiter les abords de l'autoroute par des zones boisées et des équipements structurants.

D'autre part, une ceinture verte dite agro-urbaine, encerclant la ville – espace constitué de zones maraichères et d'espaces boisés – est prévue pour maîtriser l'expansion urbaine. Il est à noter que celle-ci, contrairement à la représentation du plan masse, n'a été finalement projetée qu'au niveau du pôle 2, au sud de l'autoroute. C'est donc plutôt une demi ceinture verte qui empêche l'extension urbaine au sud, vers l'arrière-pays et non vers le littoral.

La société Al Omrane a confié l'étude de faisabilité du projet à l'atelier AREA (Atelier de Recherches, d'Études et d'Architecture) afin de disposer de données nécessaires à la réalisation du projet et d'éléments orientant la prise de décision au niveau foncier et institutionnel, ainsi que le choix des actions à entreprendre en matière d'aménagement.

### **3.2.1 L'extension d'une ville existante**

Le pôle 1 de Sahel Lakhiayta est accolé à la commune urbaine existante de Had Soualem.

Sahel Lakhiayta s'apparente donc à une extension urbaine d'un centre déjà existant plutôt qu'à une ville nouvelle à proprement dite.

Le pôle 1 s'étend sur une superficie de 405 hectares, dont 365 hectares ont été acquis par la société d'aménagement Al Omrane Lakhiayta et 40 hectares de forêt. Ce pôle prévoit d'accueillir 80 000 habitants répartis sur 20 000 logements dont :

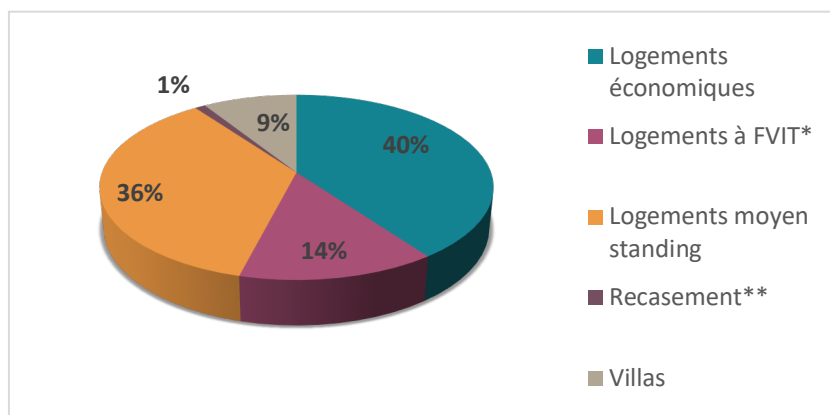


Figure 69 : Pôles 1 : Répartition des logements par catégorie

Source : Al Omrane Lakhiayta, *Ville Nouvelle Sahel Lakhiayta. Présentation Pôles 1 et 2*, s.l., 2016.

Conception : C. Kettani, 2019.

\*Les logements à faible valeur immobilière totale (FVIT) sont des unités d'habitation d'une superficie de 50 à 60 m<sup>2</sup> et dont la valeur immobilière ne dépasse pas 140 000 dirhams (environ 14 000 euros). Ils sont destinés aux bidonvillois, aux artisans et aux ménages à faible revenu. Les promoteurs immobiliers qui s'engagent à réaliser ces logements bénéficient d'avantages fiscaux et de la mobilisation de terrains publics à prix avantageux.

\*\*Le recasement concerne des lots aménagés dédiés à l'autoconstruction et attribués aux ménages dans le cadre du programme VSB (Villes sans Bidonvilles).

Le poids du logement économique (55%), incluant les programmes de logements économiques, de recasement et logement à FVIT, constitue une particularité de ce pôle par rapport au second dans le sens où il est caractérisé par une prédominance des catégories sociales pauvres.



Figure 70 : Exemples de logements économiques à Sahel Lakhiayta (à gauche Opération Alrihane, à droite opération Assanoubar)

Source : C. Kettani, 2017

Ce pôle est également caractérisé par une prédominance des activités industrielles et a pour vocation de participer à la requalification du centre existant de Had Soualem et à l'amélioration de son attractivité.

La réalisation des travaux s'effectue par tranches, en vue d'une maîtrise technique et financière du projet. La société d'aménagement effectue alors, par tranches, les travaux d'assainissement, de voiries, d'éclairage public, de câblage (réseau téléphonique et électrique) ainsi que la plantation d'arbres. L'aménagement global du pôle 1 a été réalisé à 94%<sup>236</sup>.

Pour réaliser les équipements publics de la ville, la société d'aménagement les classe par ordre d'urgence (Figure 71 ci-dessous), et fixe des conventions avec les partenaires concernés notamment la commune, l'Agence Urbaine et les représentants des différents départements ministériels. Un grand nombre d'équipements sont encore fermés (2019) car ne disposant pas encore de personnel (Figure 72 ci-dessous).

---

<sup>236</sup> Al Omrane Lakhiayta, *Ville Nouvelle Sahel Lakhiayta. Présentation Pôles 1 et 2*, Had Soualem, 2016.

EQUIPEMENTS URGENTS	Nature	NOMBRE	COMMENTAIRE
	<b>ENSEIGNEMENT</b>		<b>4</b>
	Ecole	2	1 par AIOmrane, 1 par les partenaires
	College	1	1 par AIOmrane
	Lycée	1	1 par les partenaires
<b>Autres</b>		<b>7</b>	
	Foyer Feminin	1	
	Maison de jeunes	1	
	Poste de Police	1	<b>A conventionner</b>
	Mosquée	1	
	Terrain de sport	1	
	Centre de santé	1	

Figure 71 : Équipements publics de Sahel Lakhiayta classés « urgent »

Source : AL Omrane Lakhiayta, *Ville Nouvelle Sahel Lakhiayta. Présentation Pôles 1 et 2*, s.l., 2016.



Figure 72 : Centre commercial de la ville de Sahel Lakhiayta

Source : C. Kettani, 2017

Par ailleurs, la société d'aménagement développe des partenariats avec le secteur privé pour valoriser les lots réservés à l'industrie et aux services. Ces partenariats font l'objet d'appels à manifestation d'intérêt (AMI) où les candidats se font concourir sur la base de la meilleure offre de prix, du programme à réaliser ainsi que du délai de réalisation.

Nous avons par exemple eu l'occasion d'étudier les cahiers des charges pour la commercialisation de lots destinés à accueillir des institutions bancaires<sup>237</sup>. Nous avons alors constaté que la société

<sup>237</sup> Al Omrane Lakhiayta, *Pole urbain Omrane Sahel Tranche 1, Commercialisation des lots Show Rooms, Cahier des charges*, Had Soualem, 2011.

d'aménagement met plusieurs moyens en œuvre pour hâter les constructions. Les lots sont directement mis à disposition des acquéreurs dès la signature de la promesse de vente. Des clauses et des pénalités sont clairement définies obligeant l'acquéreur à débiter et à achever les travaux de construction dans les délais explicités, les chantiers étant suivis et contrôlés par une commission de constat désignée par la société d'aménagement. Ce procédé a été sans doute mis en place pour la valorisation rapide de la ville en évitant que celle-ci reste en perpétuel chantier.

### 3.2.2 Le deuxième pôle en attente

Le pôle 2 de Sahel Lakhayta s'étend quant à lui sur 1308 hectares dont seulement 937 hectares ont été acquis par la société d'aménagement. Celle-ci n'est donc pas encore propriétaire de l'intégralité des terrains de cette partie du projet, notamment à cause de conflits avec des habitants de la zone. C'est d'ailleurs pour cela, d'après nos entretiens, que la réalisation de ce pôle est en attente, l'aménageur voulant attendre d'être propriétaire de tout le foncier avant de démarrer les différents chantiers. Cela n'a pas été le cas par exemple pour la ville de Tamansourt où les constructions ont été lancées avant que l'opérateur public n'ait en sa possession l'intégralité des terrains du projet.

La zone du projet du pôle 2 n'est pas couverte par un plan d'aménagement (PA). Actuellement, celui-ci est en cours d'étude pour la commune de Lakhayta. Le projet a donc été lancé sur la base d'un plan de zonage qui distribue les surfaces comme suit :

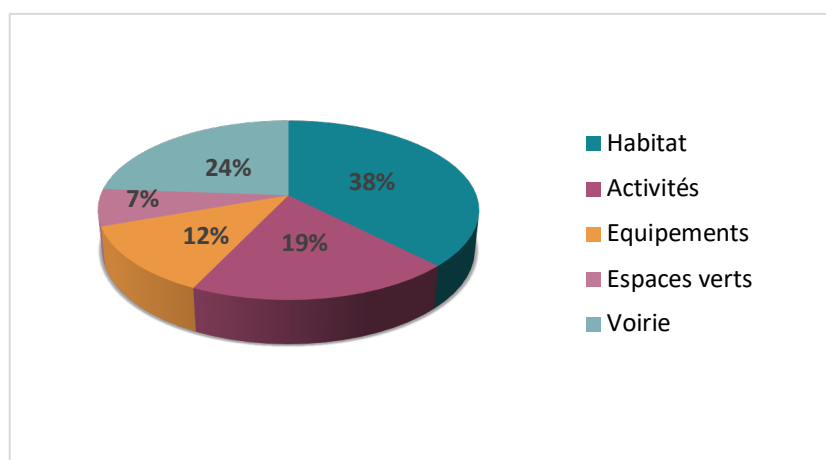


Figure 73 : Affectation du sol dans le pôle 2, par superficie

Source : Al Omrane Lakhiayta, *Ville Nouvelle Sahel Lakhiayta. Présentation Pôles 1 et 2*, s.l., 2016.

Conception : C. Kettani, 2019.

Le pôle 2 prévoit d'accueillir 220 000 habitants répartis sur 38 000 logements, dont :

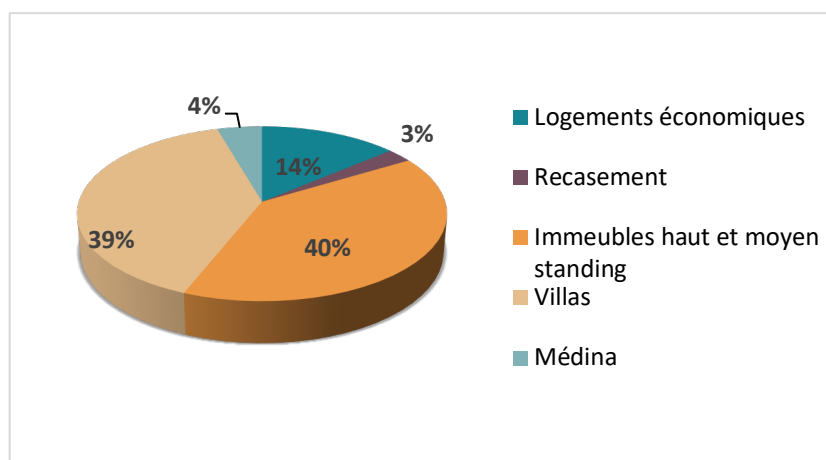


Figure 74 : Répartition des logements du pôle 2 par catégorie, en fonction de la superficie totale

Source : Al Omrane Lakhiayta, *Ville Nouvelle Sahel Lakhiayta. Présentation Pôles 1 et 2*, s.l., 2016.

Conception : C. Kettani, 2019.

Nous constatons donc une nette différence d'affectation des sols entre les pôles 1 et 2. Le pôle 1 accorde une grande partie de la superficie dédiée à l'habitat (55%) aux logements économiques alors que le pôle 2 consacre plutôt la majeure partie de sa superficie aux immeubles de haut et moyen standing et aux villas (79% du total). D'autre part, contrairement au pôle 1, le pôle 2 ne prévoit pas de logements à faible VIT. Ceci signifie que ceux-ci ont été programmés dans la partie du projet la plus avancée (pôle 1) au vu de l'urgence, les travaux du pôle 2 n'étant pas encore entamés au jour d'aujourd'hui (2019). Par ailleurs, à la différence du pôle 1, le pôle 2 prévoit une zone médina.

De ce fait, ces dissemblances mettent en évidence un phasage des travaux opérant par priorité ainsi qu'un zonage spatial qui ne met pas en place une mixité sociale au sein du projet dans sa globalité.

Cette différenciation entre les deux pôles est même observable sur les documents graphiques produits par la société d'aménagement, dans la mesure où les deux pôles sont toujours étudiés séparément. Par exemple, sur la volumétrie ci-dessous est représenté le pôle 2 seulement, sans une quelconque mise en évidence de l'éventuelle complémentarité avec le pôle 1 ni les connexions physiques et immatérielles prévues.



Superficie : 1210 Ha  
 Nbre de logts : 38 000 logt, dont 15 000 sociaux y compris 5 000 à faible V.I.T (140 000 DH/Logt)  
 Nbre d'habitants : 180 000  
 Activités industrielles & logistiques : 207 Ha  
 Coût des infrastructures : 1,2 milliards de Dh

Figure 75 : Sahel Lakhiayta : Pôle 2 : Volumétrie générale

Source : Document daté du 26 Octobre 2010, collecté à Al Omrane Lakhiayta, au format numérique

Il est à noter que la volumétrie ci-dessus indique des données chiffrées différentes des données communiquées officiellement. En effet, la superficie du projet a été augmentée d'une centaine d'hectares, et le nombre d'habitants de 40 000 habitants. Le nombre de logements est resté, quant à lui, inchangé. L'occupation moyenne des logements a donc augmenté passant d'une moyenne de 4,7 à 5,7 habitants par logements. Pourtant, aucune étude réalisée par l'opérateur ne justifie ces variations.



### 3.3 Vocation et fonctions urbaines

La ville de Sahel Lakhiayta a pour ambition de contribuer à la réorganisation du développement spatial de l'aire métropolitaine de Casablanca et d'aider à sa décongestion.

Sa création vise aussi à stopper le développement anarchique de l'habitat dans la commune de Lakhiayta. En effet, la proximité de cette commune par rapport au Grand Casablanca influence sa croissance urbaine et industrielle et rend nécessaire sa maîtrise et la réorganisation de son aménagement.

La ville se situe sur l'axe de développement économique prévu dans le schéma national d'aménagement du Grand Ensemble Métropolitain Casablanca-Rabat (Figure 76 ci-dessous). Cet axe de croissance relie Kénitra à Al Jadida, en passant par les périphéries de Rabat et de Casablanca. Il a été mis en place pour encadrer le développement des couronnes périphériques des grandes agglomérations de Casablanca et de Rabat.

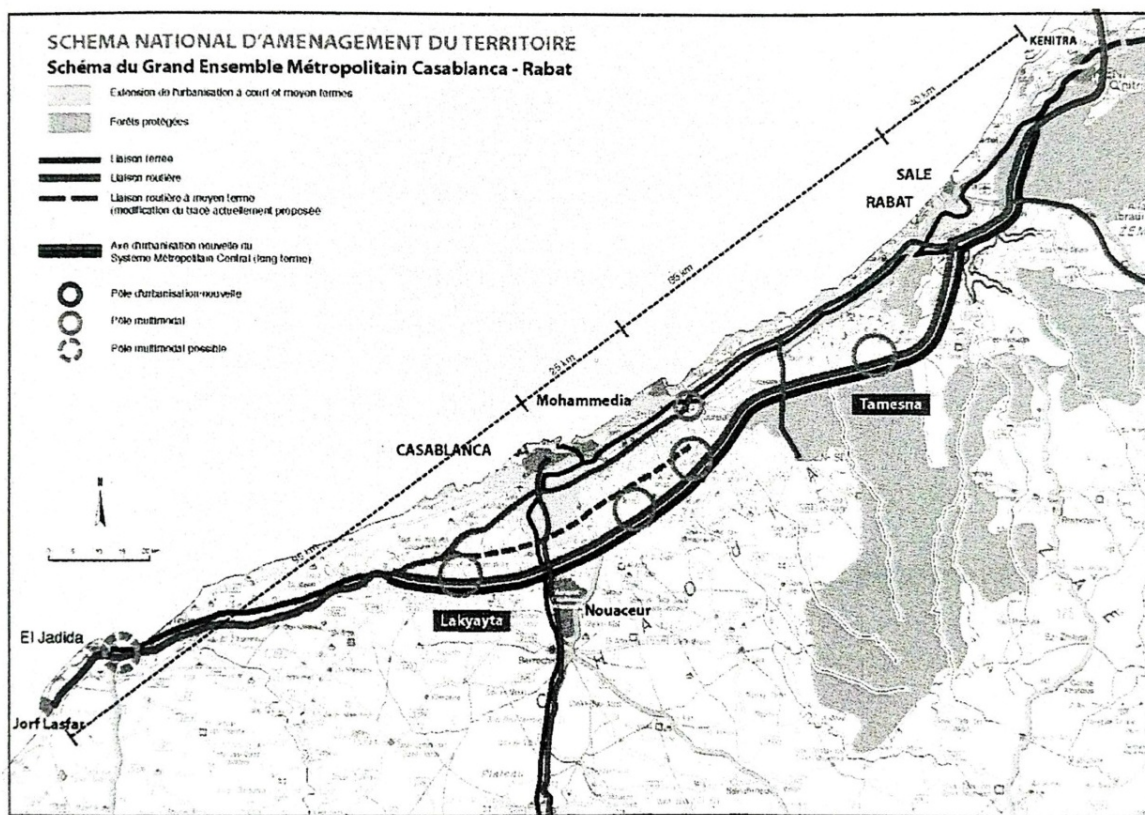


Figure 76 : Schéma National d'Aménagement du Territoire (SNAT) : Schéma du grand Ensemble Métropolitain Casablanca – Rabat

Source : CID (Conseil, Ingénierie et Développement), *Étude d'impact sur l'environnement de la nouvelle ville Sahel Lakhyayta. Phase 1 : Élaboration de l'état initial*, s.l., 2011, p. 13.

En définitive, d'après les documents conceptuels, la ville de Sahel Lakhyayta est pensée pour être articulée autour de trois fonctions majeures : consolider l'emploi avec le développement d'une plateforme industrielle de haute technologie et d'un parc logistique, en relation avec le développement industriel de l'aire métropolitaine de Casablanca, valoriser la ville à travers des équipements structurants comme un centre hospitalier, une cité universitaire et un complexe sportif et assurer une offre résidentielle variée répondant à la stratégie du gouvernement de résorption des bidonvilles et de l'habitat insalubre.

Il est à noter que la conception de la ville donne une grande importance aux activités industrielles et cherche à apporter de la modernité et de l'innovation dans l'aménagement et l'équipement des parcs industriels afin d'attirer des entrepreneurs tant nationaux qu'étrangers. D'après l'étude

de faisabilité de l'AREA<sup>238</sup>, il apparaît que les porteurs du projet comptent en grande partie sur ces investissements pour le décollage économique de la ville. De plus, cette même étude considère que la zone industrielle encouragera la commercialisation des logements, qui accueilleront ainsi la main d'œuvre en plus des populations de la zone d'influence (Grand Casablanca) qui enregistre des besoins annuels importants.

### 3.4 Une optique d'efficacité énergétique

La ville s'inscrit dans une optique écologique et d'efficacité énergétique. Ces objectifs sont clairement affirmés par l'ancien directeur de la société d'aménagement :

La ville nouvelle de Sahel Lakhiaïta vient contribuer à l'essor des villes du Royaume en matière de développement durable, d'économie circulaire, d'autonomie fonctionnelle, et d'efficacité énergétique. Ces derniers constituent les principes fondateurs de la 4ème ville nouvelle lancée par Al Omrane dans une perspective de restitution d'un équilibre démographique et socioéconomique de la région, entre les villes de Casablanca, El Jadida et Settat. (...) Dans son approche, la ville prévoit d'introduire le concept de l'économie circulaire dans les secteurs des énergies renouvelables et de la gestion efficace des flux. Elle intègre la protection de l'environnement et le développement durable par la mise en place d'une charte environnementale.<sup>239</sup>

La ville ambitionne de devenir une ville à énergie positive, c'est-à-dire qu'elle veut générer plus d'énergie que celle consommée par ses habitants.

La société d'aménagement, ne disposant pas d'un pôle spécialisé en développement durable<sup>240</sup>, a sous-traité les études pour l'évaluation énergétique de la ville. Elle a eu recours notamment en 2009 à un institut allemand (IFAS) afin d'analyser la préfaisabilité technique et économique de la construction d'une telle ville. Cet institut est un centre de recherche rattaché à l'université de

---

<sup>238</sup> AREA (Atelier de recherches, d'Etudes et d'Architecture) et Holding d'aménagement Al Omrane, *Etude de faisabilité du pôle urbain et industriel de Sahel-Lakhiaïta*, op. cit.

<sup>239</sup> Adnane Filali (Ancien Directeur Général de Al Omrane Lakhiaïta) : Mot du directeur, in <http://www.alomrane.ma/fr/al-omrane-dans-votre-region/al-omrane-lakhiaïta-s16/mot-du-directeur-or105.html>, consulté le 7 Février 2017

<sup>240</sup> Constat élaboré par C. Kettani, lors de notre stage au sein de la société d'aménagement de Sahel Lakhiaïta en Février 2017.

Trèves, spécialisé dans la planification du développement durable et dans l'optimisation des impacts environnementaux.

L'étude effectuée propose des moyens de réduction de la consommation énergétique, une intégration des énergies renouvelables et l'économie circulaire<sup>241</sup>.

Suite aux résultats de cette étude, la société d'aménagement, en partenariat avec la Direction Technique de l'Habitat et l'Agence de Développement des Énergies Renouvelables et de l'Efficacité Énergétique (ADEREE), a programmé, en 2011, une étude d'impact énergétique du projet<sup>242</sup>. Cette étude a pour objectifs d'évaluer les consommations prévisionnelles et les potentiels d'efficacité énergétique du projet et d'identifier les ressources locales à mobiliser.

Ainsi, et d'après la société d'aménagement, la production de l'énergie devra être assurée par les énergies renouvelables grâce à l'intégration de l'énergie photovoltaïque dans la conception architecturale et à la réalisation de parcs éoliens et de centrales de fermentation des déchets organiques ménagers.

Les deux études préconisent une conception intelligente des bâtiments à travers l'utilisation de matériaux locaux afin de réduire les coûts de transport et de renforcer l'économie locale. A ce titre, l'argile, réputée pour sa capacité d'accumulation de la chaleur et de libération de l'humidité, y est recommandée ainsi que le liège comme isolant. Toutefois, nos visites sur le site révèlent que les bâtiments sont construits majoritairement en béton. Les préconisations concernant les matériaux de construction n'ont donc pas été prises en considération.

Les études recommandent également le recours à l'énergie solaire, vu les conditions climatiques favorables du pays, à travers des panneaux photovoltaïques ainsi qu'une application du solaire thermique pour le chauffage de l'eau sanitaire. Nous avons pu, lors de nos visites, relever la présence de ces dispositifs (Figure 77 ci-dessous), notamment sur la voie publique, dans des parcs et sur des bâtiments résidentiels.

---

<sup>241</sup> Peter Heck, *Etude de pré-faisabilité pour l'intégration de l'efficacité énergétique, des énergies renouvelables et les stratégies de l'économie circulaire dans le projet « Ville Nouvelle de Sahel Lakhyayta »*, Birkenfeld, Institut für angewandtes stoffstrommanagement. Institut de gestion des flux de matériaux. Campus environnemental Birkenfeld, Université des sciences appliqués Trèves, 2009.

<sup>242</sup> CID (Conseil, Ingénierie et Développement), *Etude d'impact sur l'environnement de la nouvelle ville Sahel Lakhyayta. Phase 1 : Elaboration de l'état initial, op. cit.*



Figure 77 : Systèmes et dispositifs solaires et photovoltaïques à Sahel Lakhiayta

Source : C. Kettani, 13 et 14 Février 2017.

D'autre part, les études préconisent la proximité des fonctions (logement, emploi et équipement) et la réduction des déplacements en voiture comme réponses aux objectifs d'économie d'énergie. Néanmoins, la lecture du plan masse de la ville montre qu'il s'agit d'une conception fonctionnaliste de séparation des fonctions par zonage. Les espaces sont vastes et sont pensés de manière dilatée, ce qui limite le recours à la mobilité douce.



## 4 L'éco-cité de CDG-Développement : Zenata (2013)

### 4.1 Situation et organisation

L'éco-cité de Zenata s'étend sur 1860 hectares et est située entre Casablanca et Mohammedia. Elle est quasiment en continuité avec la banlieue de Casablanca et s'inscrit dans son dynamisme métropolitain. Le site s'étire sur 5,3 kilomètres le long de la façade maritime.

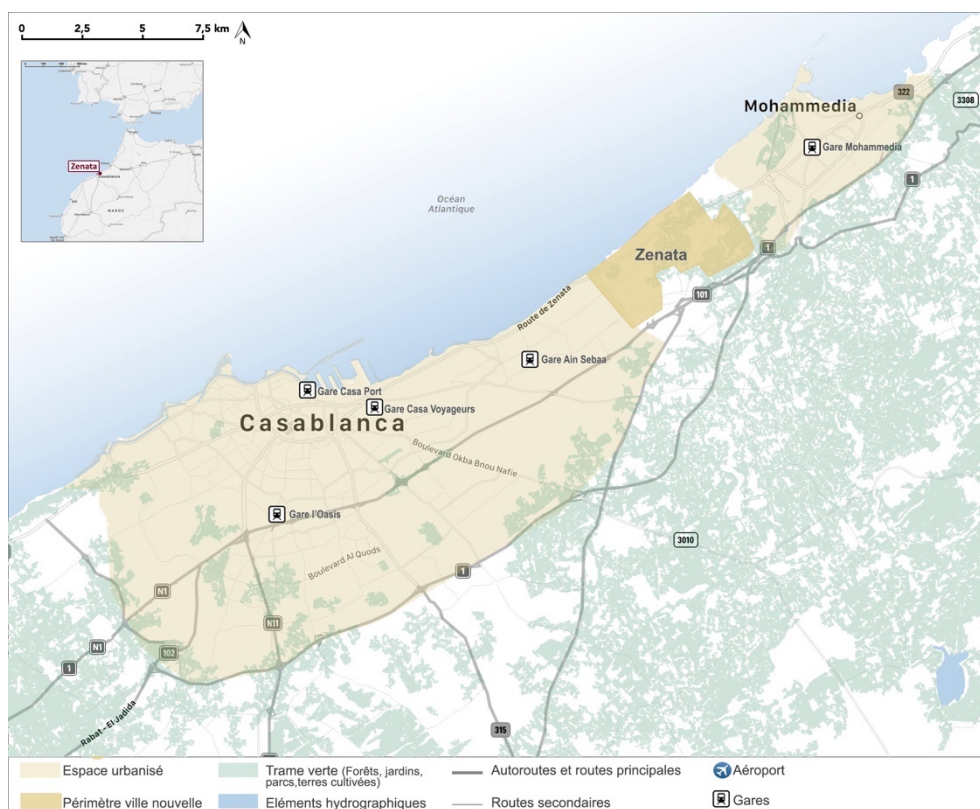


Figure 78 : Situation de la ville de Zenata

Source : D'après les photos aériennes Google Plans macintosh, 2018

Conception : C. Kettani, 2019.

Du fait de cette position géographique, elle bénéficie d'un réseau d'infrastructures déjà existant tel que la route côtière, le chemin de fer, la route nationale ainsi que l'autoroute (Figure 79 ci-dessous).

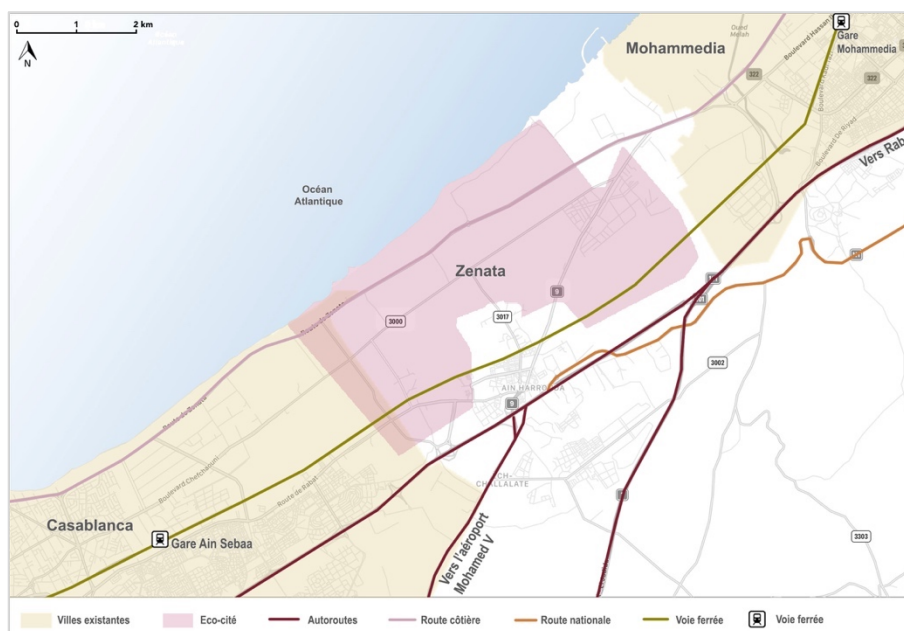


Figure 79 : Desserte de l'éco-cité de Zenata

Source : D'après les photos aériennes Google Earth, 2018

Conception : C. Kettani, 2019.

Le projet est actuellement en cours de construction (2019). Les travaux de voiries ont été entamés. Les travaux d'aménagement et d'assainissement ainsi que ceux de l'échangeur autoroutier sont aujourd'hui achevés. Une partie de la superficie de la ville (20%) est placée sous la responsabilité de l'Agence Nationale des Ports pour la réalisation d'une base logistique.

Cette ville figure dans le Schéma directeur d'aménagement urbain de la Wilaya de la Région du Grand Casablanca (SDAU). Elle compte, pour reprendre l'expression du SDAU, parmi les projets de développement urbain qui visent à améliorer l'image de la métropole de Casablanca et a pour objectif de la seconder dans l'accueil de la croissance rapide du secteur tertiaire. Dans les scénarii projetés du SDAU, celui-ci prévoit l'urbanisation de 20 000 hectares supplémentaires qui incluent le périmètre de la ville de Zenata<sup>243</sup>. Ainsi figurant sous l'appellation de Grand Projet Urbain

<sup>243</sup> Schéma directeur d'aménagement urbain de la Wilaya de la Région du Grand Casablanca, Agence Urbaine de Casablanca, IAURIF, 2008



(Figure 80 ci-dessous), l'éco-cité se situe à proximité du parc d'activités de Sidi Bernoussi et du futur corridor de développement industriel et de d'innovation métropolitain.

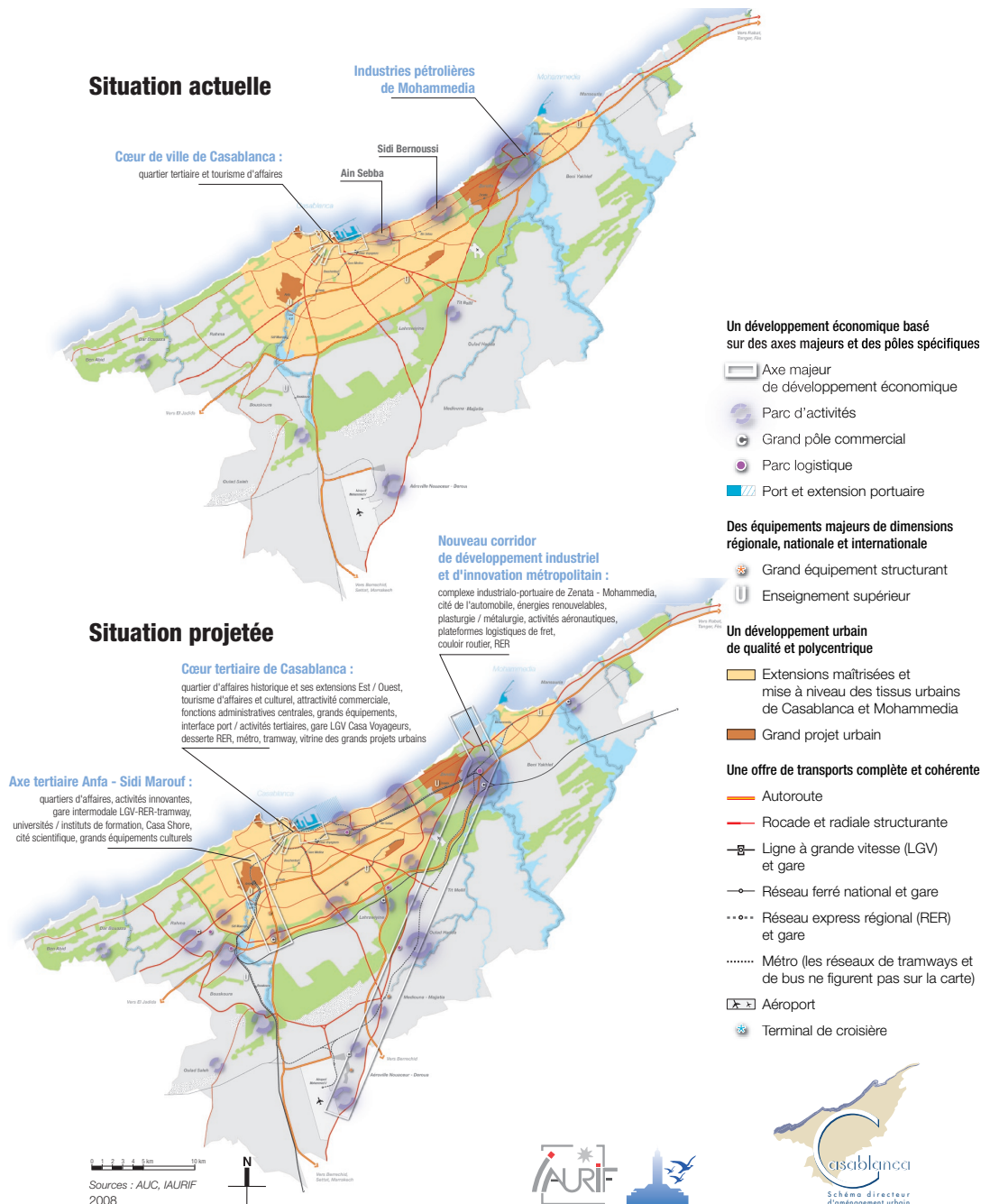


Figure 80 : Inscription de l'éco-cité de Zenata dans la dynamique urbaine de Casablanca

Source : Plan de développement stratégique et Schéma directeur d'aménagement urbain de la Wilaya de la Région du Grand Casablanca, Agence Urbaine de Casablanca, IAURIF, 2008.

Le projet a fait l'objet d'une homologation de plan d'aménagement (PA) sectoriel de 800 hectares, publié au Bulletin Officiel en Septembre 2015<sup>244</sup> et correspondant à la première tranche (Zenata Ouest). La réalisation de la ville s'opère ainsi suivant deux phases.

Le site contenait auparavant des bidonvilles ainsi qu'une zone industrielle, qui ont été retirés pour être réintégrés dans la ville ou dans le tissu urbain à proximité. En effet, la ville prévoit 140 hectares de sa superficie pour le relogement des bidonvillois et 80 hectares pour la relocalisation des anciennes industries.

« Il y a 140 hectares pour le recasement des bidonvilles et on a réalisé 80 hectares de zones industrielles destinées au recasement des zones industrielles qui se trouvaient sur le site. Les anciens propriétaires pouvaient récupérer un site subventionné, pratiquement à 40% moins cher que le marché. L'idée est de rapprocher les bidonvillois en les connectant au réseau existant et à la zone industrielle où ils peuvent travailler (...). On n'a pas une ville à deux niveaux, à deux vitesses. »<sup>245</sup>

Ces propos démontrent une prise de conscience de la nécessité de développer au préalable un réseau d'activités pouvant absorber la nouvelle main d'œuvre avant son installation.

## 4.2 Mise en œuvre

L'Eco-cité de Zenata a été lancée de manière différente des villes analysées précédemment. Tout d'abord, elle est développée par un opérateur autre que le groupe Al Omrane qui est la CDG Développement (Caisse de Dépôt et de Gestion Développement). Mais malgré cette différenciation, elle s'inscrit également dans la politique de création de nouveaux noyaux urbains en réponse au besoin d'urbanisation du Maroc.

Un protocole d'accord a été signé en 2006 sous la présidence du Roi pour désigner la CDG en tant que concepteur et aménageur de la ville.

---

<sup>244</sup> Société d'Aménagement Zenata, *Eco-cité Zenata, Dossier de presse 2016*, s.l., 2016, p. 7.

<sup>245</sup> Entretien avec M.-T. Balouz, Chargé de conceptions architecturales à la Société d'aménagement de Zenata, effectué par C. Kettani le 08 Mars 2017.

La CDG a créé à cet effet la Société d'Aménagement Zenata (SAZ) qui joue uniquement le rôle d'aménageur : elle assure la réalisation des voiries et de l'espace public et prend en charge les frais de lotissement mais ne construit pas, à l'opposé des sociétés d'aménagement Al Omrane.

La conception de la ville a été confiée au cabinet français Reichen et Robert & Associés. La réalisation des logements est à la charge de promoteurs privés, à travers des appels à manifestation d'intérêt (AMI), où les lauréats sont jugés selon des approches techniques et budgétaires<sup>246</sup>.

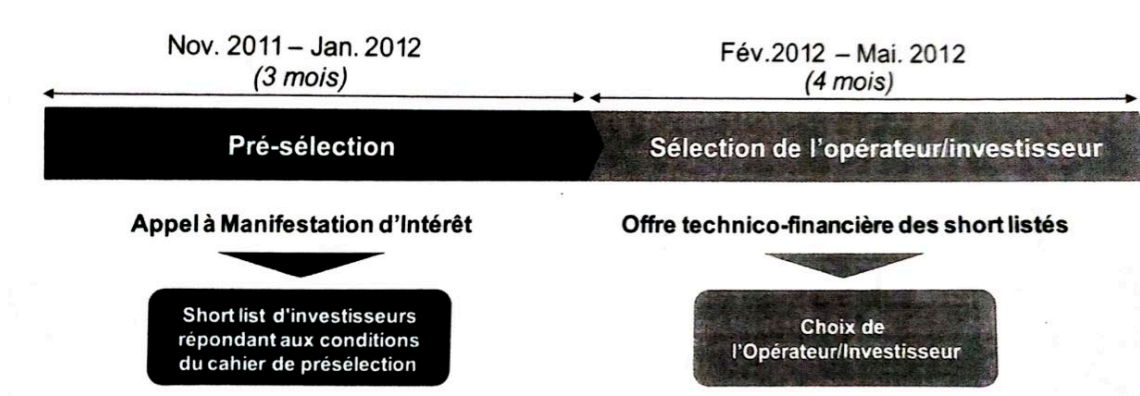


Figure 81 : Processus d'AMI

Source : CDG Développement, Ville nouvelle Zenata, Projet Commercial, Appel à manifestation d'Intérêt, 2011.

En ce qui concerne les équipements publics, la SAZ définit des accords avec les ministères pour leur réalisation et les étapes du phasage, de sorte à assurer leur ouverture avant l'arrivée des habitants :

« On a cinq ou six conventions avec les ministères, et on est en train de finaliser les autres conventions avec tous les ministères. Ou bien on réalise nous et ils nous remboursent, ou bien... selon le degré d'urgence de chaque équipement. Mais l'idée c'est que : le premier habitant qui va s'installer à Zenata doit trouver les équipements »<sup>247</sup>

<sup>246</sup> Entretien avec M.-T. Balouz, Chargé de conceptions architecturales à la Société d'aménagement de Zenata, effectué par C. Kettani le 08 Mars 2017.

<sup>247</sup> Entretien avec M.-T. Balouz, Chargé de conceptions architecturales à la Société d'aménagement de Zenata, effectué par C. Kettani le 08 Mars 2017.

Il apparaît ainsi que l'éco-cité capitalise sur l'expérience des villes développées par le groupe Al Omrane et tente d'éviter tout manque de dynamisme lié à la carence en activités et en équipements, et ce en instaurant un cadre conventionnel avec les ministères concernés avant de démarrer les travaux de la ville.

De plus, la ville dispose d'une appellation (éco-cité) qui la distingue des villes développées par le Holding Al Omrane. Ceci témoigne de la volonté de la société d'aménagement de bien faire la distinction entre ces projets.

L'éco-cité a fait l'objet de plusieurs études dont une étude de positionnement, une étude de marché et un observatoire de l'habitat permettant de dresser l'inventaire des projets de logements sur l'axe Casablanca-Rabat et leur taux d'écoulement. Ces études ont eu pour objectif de déterminer le scénario prospectif du projet de Zenata à travers des tendances réelles.

Le budget alloué pour la réalisation de la ville est de 21 milliards de dirhams avec un financement à 60% par des bailleurs de fonds internationaux à savoir l'Agence Française de Développement (AFD) et la Banque Européenne d'investissement (BEI), à travers des crédits. La construction de cette ville est programmée sur trente ans, d'après le site de l'AFD<sup>248</sup>.

L'acquisition du foncier par la société d'aménagement se fait par expropriation pour utilité publique et tout le périmètre du projet est concerné par l'expropriation, à l'exception de la partie comportant les usines importantes<sup>249</sup>. Ainsi, tous les bâtiments existants, dans la zone du projet, toute fonction confondue, sont sujets à démolition. La procédure d'expropriation entraîne le dédommagement pour tous les biens et la réinstallation des habitants, appelées Personnes Affectées par le Projet (PAP) par les porteurs du projet<sup>250</sup>. Ce processus est encadré par la justice et l'administration, qui fixent les indemnités à accorder aux propriétaires. Ceux-ci perçoivent des indemnités monétaires et peuvent bénéficier de tarifs préférentiels pour l'acquisition d'un bien dans la ville. En cas de désaccord, ils ont la possibilité de faire appel à une structure de médiation ou faire un recours en justice.

Par ailleurs, le périmètre du projet contient des terrains détenus de manière illégale et qui concernent tout d'abord les zones de bidonvilles construits sur des terrains publics ou privés. Sont

---

<sup>248</sup> AFD, *Création de la première écocité marocaine : Zenata*, In : <https://www.afd.fr/fr/creation-de-la-premiere-ecocite-marocaine-zenata>, consulté le 19 Avril 2018.

<sup>249</sup> Comme la raffinerie d'huiles alimentaires Cristal, In : Société d'aménagement de Zenata, *Projet de ville nouvelle de Zenata, Préparation d'un plan d'action de réinstallation, Cadre de politique de réinstallation*, s.l., 2014, p. 9.

<sup>250</sup> *Ibid.*

concernées pour ce cas les solutions de relogement ou de recasement inventoriées dans le programme Villes sans Bidonvilles : les bidonvillois sont soit relogés dans un logement économique situé à proximité proche de Zenata, soit recasés à l'intérieur de la ville.

Les terrains détenus de manière illégale concernent également des cabanons en bord de mer utilisés comme résidences secondaires ou permanentes et qui avaient été installés grâce à des autorisations d'occupation temporaire. Leurs propriétaires, au même titre que les bidonvillois, perçoivent une compensation monétaire et sont concernés par les programmes de relogement et de recasement, suivant les mêmes modalités, ce qui constitue une grande déviation par rapport aux objectifs initiaux du programme Villes sans Bidonvilles.



Figure 82 : Appropriation illégale de terrains sur le périmètre du projet de Zenata (Bidonvilles au Sud-Est et cabanons en bord de mer au Nord)

Source : Vues aériennes Plans Macintosh, 2018.

### 4.3 Vocation et objectifs

L'éco-cité de Zenata constitue le lien qui unit la ville de Casablanca et la ville de Mohammedia. Elle a pour vocation de créer une nouvelle centralité urbaine, à proximité de Casablanca, destinée

pour les classes moyennes. En effet, c'est une ville conçue pour accueillir en priorité ces populations, qui ont du mal à trouver une offre de logements appropriée à Casablanca.

« Au Maroc, le besoin, c'est la classe moyenne. Les promoteurs se concentrent sur le haut standing, parce que le terrain coûte cher à Casablanca. La classe moyenne qui a 20 000 dirhams de revenu et qui peut se payer un appartement de 1 million de dirhams maximum ne trouve pas une offre à Casablanca. Donc nous à Zenata on se positionne sur ce secteur. »<sup>251</sup>

La ville ambitionne d'accueillir 300 000 habitants et de créer 100 000 emplois (un emploi pour trois résidents) à travers la création de zones industrielles, tertiaires, de santé, d'éducation et de logistique<sup>252</sup>. Les porteurs de projet ont tiré les leçons des villes développées par Al Omrane et souhaitent mettre en avant la fonction de l'emploi et des activités en parallèle de celle du logement, comme l'affirme le directeur général de la SAZ :

« Malheureusement, beaucoup de personnes pensent "résidentiel" quand elles pensent aux villes, or, le résidentiel n'est que le résultat de l'activité. Le modèle économique de Zenata est un modèle qui est d'abord bâti sur l'emploi avec un objectif de 100.000 postes qui seront créés. Il est innovant en ce sens qu'il favorise les équipements en premier lieu. »<sup>253</sup>

Ainsi, Zenata s'articule autour de trois pôles de développement, appelés pôles de productivité par la SAZ<sup>254</sup>, visant à assurer le décollage de la ville, son autonomie et son dynamisme par la création d'emplois sur place :

---

<sup>251</sup> Entretien avec M.-T. Balouz, Chargé de conceptions architecturales à la Société d'aménagement de Zenata, effectué par C. Kettani le 08 Mars 2017.

<sup>252</sup> Société d'aménagement de Zenata, *Projet de ville nouvelle de Zenata, Préparation d'un plan d'action de réinstallation, Cadre de politique de réinstallation, op. cit.*, p. 19.

<sup>253</sup> Propos de M.-A. El Hajhouj, In : Zakaria Lahrach, « Ville nouvelle: Où en est le projet de l'éco-cité de Zenata? (ENTRETIEN) », *Al HuffPost Maghreb*, 29 nov. 2017p.

<sup>254</sup> Société d'Aménagement Zenata, *Eco-cité Zenata, Dossier de presse 2016, op. cit.*, p. 11.

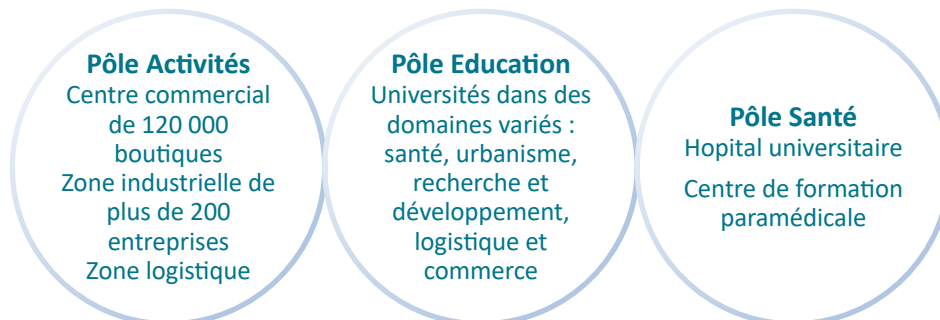


Figure 83 : Pôles de développement de Zenata

Source : D'après Société d'aménagement de Zenata, Projet de ville nouvelle de Zenata, Préparation d'un plan d'action de réinstallation, Cadre de politique de réinstallation, 2014.

Conception : C. Kettani, 2019.

Pour la réalisation de ces pôles, la SAZ a signé des conventions fixant le portage institutionnel avec chacun des ministères concernés (comme la convention de 2013 avec le Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche ou la convention de 2014 avec le Ministère de la Santé). A la suite de ces accords, la SAZ procède à la sélection des investisseurs et des promoteurs par Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI).

La ville prévoit également le relogement de 50 000 anciens habitants des bidonvilles, dont une partie se situait sur le périmètre du projet. Il est à noter que cette part (16%) est nettement supérieure à la part de bidonvillois absorbé par Tamesna (4%). La ville de Zenata étant encore à ses débuts, il n'est pas encore possible d'en évaluer les incidences.

#### 4.4 L'expérimentation de la conception écologique

La réalisation de la ville se déroule suivant deux étapes distinctes correspondant à deux zones différentes de développement.

La première zone du projet s'étend sur 800 hectares. Une première tranche de 480 hectares est actuellement en cours de réalisation et est prévue sur la période 2013-2022 pour 100 000 habitants.

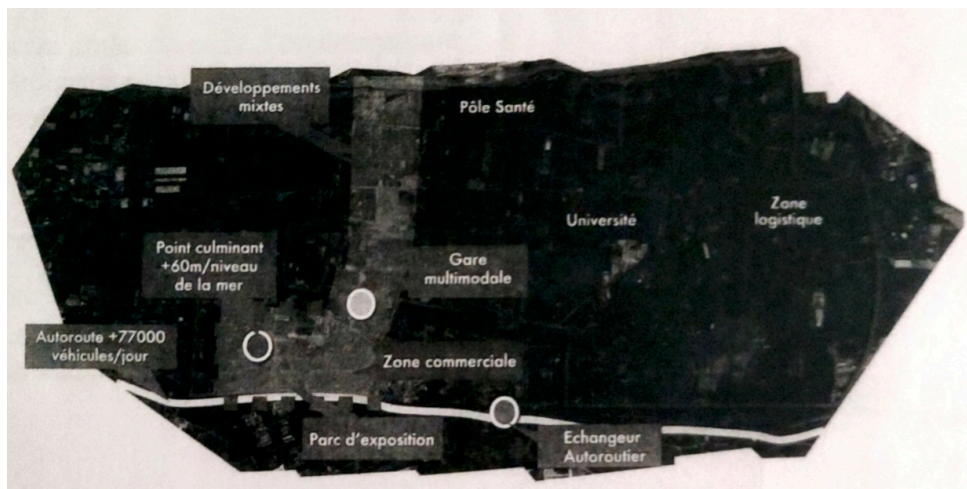


Figure 84 : Contenu de la première tranche du projet de Zenata

Source : CDG Développement, Ville nouvelle Zenata, Projet Commercial, Appel à manifestation d'Intérêt, 2011.

La conception de la ville est assurée par le cabinet français Reichen et Roberts et Associés, accompagné de l'agence française Franck Boutté Consultants pour l'ingénierie environnementale. Des contrats ont également été établis avec des bureaux d'étude, des cabinets de conseil en environnement et des consultants français (comme le cabinet Oréade Brèche). La ville est réalisée suivant un plan en damier avec une trame rectangulaire de voies et des chemins piétons en diagonale.



Figure 85 : Plan d'aménagement de la première zone de développement de Zenata

Source : Société d'Aménagement Zenata, *Eco-cité Zenata, Dossier de presse 2016*, s.l., 2016, p.7.



Le critère écologique est indiqué comme la référence principale de la conception de l'éco-cité de Zenata. En effet, d'après les brochures promotionnelles et le site de la SAZ, les porteurs du projet mettent en avant la volonté d'expérimenter un nouveau mode de production de la ville privilégiant une conception écoresponsable permettant de réduire les impacts environnementaux. Celle-ci se fonde sur les trois piliers du développement durable : l'économique, le social et l'environnemental<sup>255</sup>.

Le financement de la ville par des bailleurs de fonds internationaux garantit l'application de ce type de conception. A ce propos, la société d'aménagement est tenue de se conformer à des normes internationales. Par exemple, nous pouvons citer la politique opérationnelle PO 4.12 énoncée par la Banque Mondiale<sup>256</sup> concernant la réinstallation des populations devant être relogées. Cette politique vise, dans une approche participative, à éviter au maximum le déplacement spatial des populations, de leur fournir une assistance ainsi que des compensations à la hauteur des prix actuels du foncier. Cette politique, adoptée par la SAZ, en accord avec la Banque Mondiale et l'AFD, a été appelée Plan d'Action de Réinstallation<sup>257</sup>.

Afin d'appliquer les principes de l'écoconception, la SAZ a établi un cahier des charges où elle impose aux promoteurs de respecter les règles et les normes préalablement fixées.

D'un point de vue spatial, la première tranche du projet s'articule autour d'un axe central dit métropolitain<sup>258</sup>. Cet axe, dont la largeur varie entre 50 m et 200 m, regroupe des équipements sportifs, scolaires et culturels et est mis en valeur à travers des tours. Il se base sur une hiérarchisation des moyens de locomotion (future ligne de tram, piétons, pistes cyclables).

---

<sup>255</sup> *Ibid.*, p. 7.

<sup>256</sup> Société d'aménagement de Zenata, *Projet de ville nouvelle de Zenata, Préparation d'un plan d'action de réinstallation, Cadre de politique de réinstallation, op. cit.*, p. 7.

<sup>257</sup> Société d'Aménagement Zenata, *Eco-cité Zenata, Dossier de presse 2016, op. cit.*, p. 11.

<sup>258</sup> *Ibid.*, p. 9.

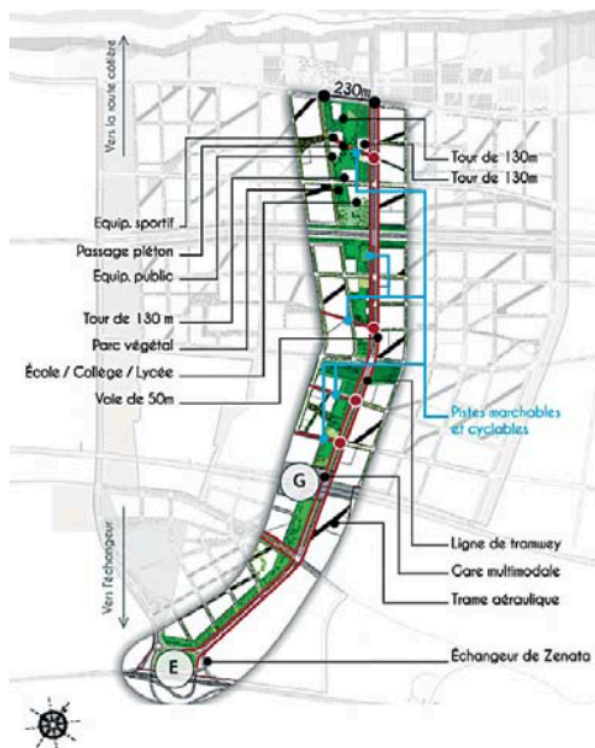


Figure 86 : L'axe métropolitain de Zenata

Source : Société d'Aménagement Zenata, Eco-cité Zenata, Dossier de presse 2016, 2016, p. 9.



Figure 87 : Image promotionnelle de l'axe métropolitain de Zenata

Source : Société d'Aménagement Zenata, Eco-cité Zenata, Dossier de presse 2016, 2016, p. 14.

Cette configuration concentre ainsi les fonctions majeures de la ville sur un axe principal ; les fonctions résidentielles sont quant à elles regroupées plus loin de part et d'autre de l'axe et sont organisées suivant le concept « d'unités de vie »<sup>259</sup> qui désigne des centres de vie où les équipements de proximité se trouvent à cinq à quinze minutes de l'habitat<sup>260</sup>. Ces noyaux sont constitués d'ilots composés de logements, de commerces et d'équipements, articulés autour de petits parcs, de places et placettes, dans le but de favoriser la mobilité douce.

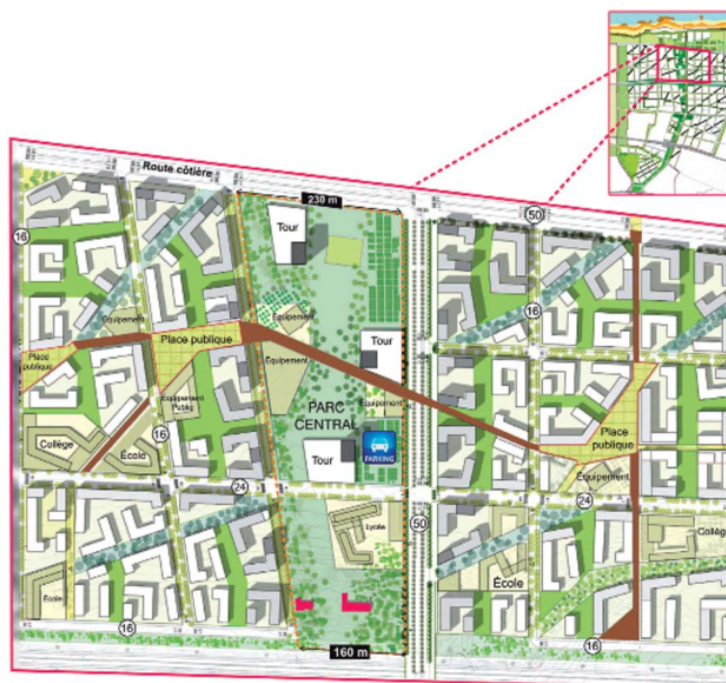


Figure 88 : Plan masse de la première tranche du projet de l'éco-cité de Zenata

Source : Société d'Aménagement Zenata, Eco-cité Zenata, Dossier de presse 2016, s.l., 2016, p. 13.

La ville est pensée pour l'usage du piéton et des transports en commun. L'échelle des unités de vie – petites et fonctionnelles – favorise le déplacement à pied. Un nouveau circuit de tram est prévu pour relier la ville à Casablanca et à Mohammedia. L'objectif est de favoriser le transport collectif et de minimiser l'utilisation de la voiture.

<sup>259</sup> Ghali Kadiri, « Avec l'éco-cité de Zenata, le Maroc veut créer un modèle pour les villes africaines », *Le Monde.fr*, 29 août 2017p.

<sup>260</sup> Entretien avec M.-T. Balouz, Chargé de conceptions architecturales à la Société d'aménagement de Zenata, effectué par C. Kettani le 08 Mars 2017.

« On a tout un système de passages piétons, de mobilité douce, qui est relié sur toute la ville, qui relie la gare avec le circuit futur de tram (...). Sachant que, les dimensions de la voirie sont prévues pour l'usage de la voiture, mais on souhaite plus ou moins l'éliminer à terme. (...). On peut dire que toute la ville peut être piétonne. »<sup>261</sup>

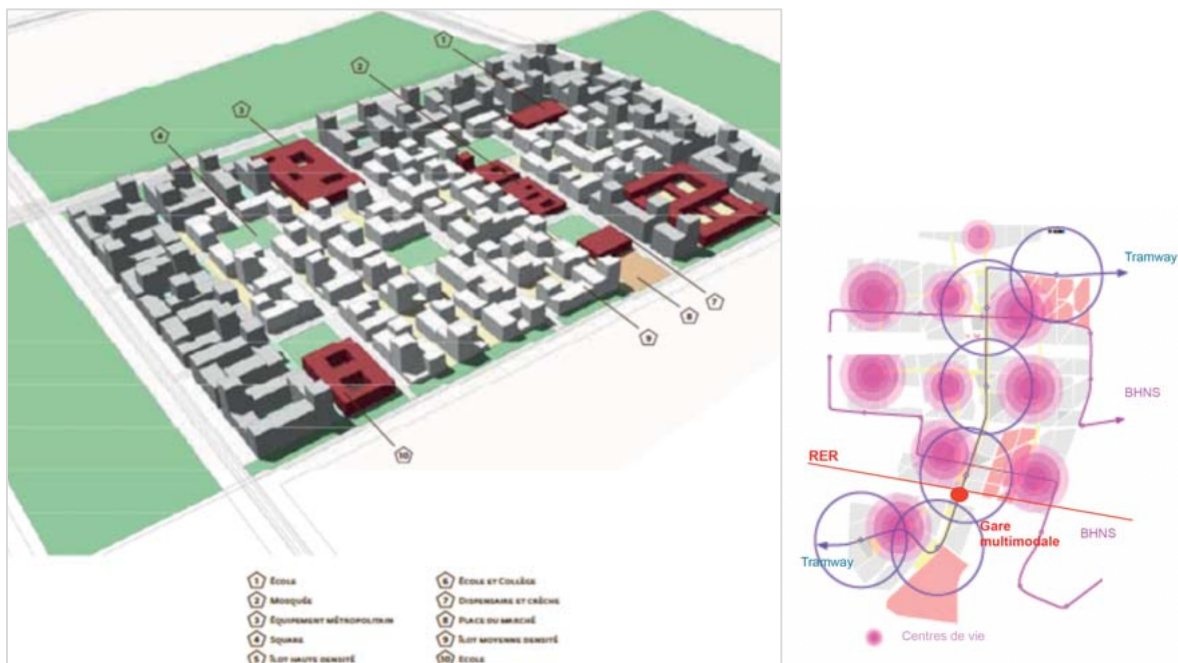


Figure 89 : Principe de l'unité de vie dans l'éco-cité de Zenata et mobilité

Source : Société d'Aménagement Zenata, Eco-cité Zenata, Dossier de presse 2016, 2016, p. 10.

D'autre part, la ville a pour ambition d'intégrer des standards internationaux écologiques dans sa fabrication, notamment au niveau du bâti et de l'espace public. Tout d'abord, elle utilise les atouts du site en mettant en place une trame oblique qui fixe l'orientation des bâtiments suivant le sens des vents dominants. Celle-ci servira à rafraîchir naturellement le site en été sans créer de courant d'air et à réduire l'humidité (à 15%<sup>262</sup>) caractérisant le site.

<sup>261</sup> Entretien avec M.-T. Balouz, Chargé de conceptions architecturales à la Société d'aménagement de Zenata, effectué par C. Kettani le 08 Mars 2017.

<sup>262</sup> Entretien avec M.-T. Balouz, Chargé de conceptions architecturales à la Société d'aménagement de Zenata, effectué par C. Kettani le 08 Mars 2017.

La conception de la ville prévoit également la rétention des eaux de pluie dans des bassins avant de le rejeter en mer. Ce procédé permet de réduire la taille des conduites souterraines des eaux et de renouveler les nappes phréatiques. A long terme, ces bassins, en irriguant les espaces verts, participeront à la création d'un paysage naturel, constituant un atout pour la ville. Il est utile de relever à ce propos que la ville consacre 470 hectares, soit 1/4 de sa superficie aux espaces verts.

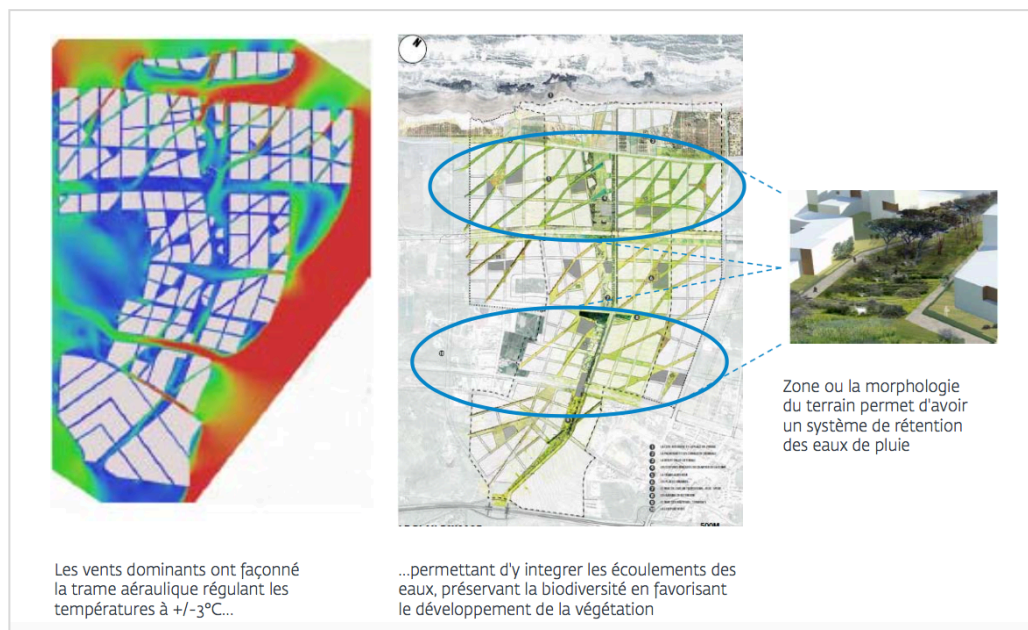


Figure 90 : Trame oblique de Zenata

Source : Société d'Aménagement Zenata, *Eco-cité Zenata, Dossier de presse 2016*, s.l., 2016, p.8.

Force est de constater que l'inscription marquée de la ville dans le développement durable permet à la CDG de varier ses domaines d'intervention et de se positionner dans l'expérimentation des projets urbains écologiques portée par le pays depuis quelques années. Ce projet lui permet ainsi de valoriser son image en mettant sur le marché des modes d'habiter innovants (consommation d'énergie, gestion de l'eau, matériaux, isolation). Les porteurs de projet souhaitent ainsi introduire de nouvelles techniques utilisées au niveau international et qui sont susceptibles de modifier la production architecturale du Maroc.



## **Note conclusive : Des processus lents**

---

La création actuelle des villes nouvelles marocaines concerne la création de nouveaux noyaux urbains, à une vingtaine à trentaine de kilomètres des grandes villes, sur de vastes territoires ruraux. Se trouvant à divers stades d'avancement, ce sont des projets qui occupent un foncier important (entre 700 et 2000 hectares) et qui prévoient d'accueillir entre 150 000 et 450 000 habitants. Le peuplement de ces villes s'effectue principalement par apport migratoire.

Baptisées d'un nom arabe ou berbère, ces villes font partie du long processus de conversion urbaine du pays. Leur localisation leur permet d'être autonomes tout en bénéficiant du développement des grandes agglomérations à proximité.

Leur réalisation n'a été possible qu'à travers la mise à disposition de réserves foncières publiques importantes situées en secteur rural. Ces dernières se composent en grande majorité de terrains ayant auparavant appartenu à des entreprises publiques d'exploitation agricole.

Leurs périmètres ne sont pas ou pas entièrement couverts par des plans d'aménagement, sans doute à cause de la lenteur et de la rigidité dans la réalisation et l'homologation de ces derniers. Elles sont ainsi réalisées à travers des plans de zonage qui prennent la forme de plans masse dans lesquels sont établis des zonages fonctionnels de l'espace.

Elles ont le mérite de proposer une offre en logements mixte et variée répartie sur l'ensemble des villes. Notre analyse a permis de mettre en lumière les différentes typologies développées : villas, logement économique, logement à FVIT, logement collectif de haut et de moyen standing, médina. Ceci est relativement important dans le long terme puisque c'est en faveur des parcours résidentiels.

La réalisation de ces villes est gérée par des établissements publics – des sociétés d'aménagement dédiées – placées sous la tutelle du Ministère de l'Habitat, qui est le principal investisseur, avec un recours important au secteur privé. Ces établissements procèdent à l'acquisition du foncier et réalisent les travaux de voirie et d'assainissement, ainsi que certains projets de logements et d'équipements. Ils confient à des opérateurs privés la responsabilité d'effectuer les autres projets, de la conception à la construction, à travers des conventions de partenariat et des arrangements financiers. Ce type de partenariat a été un outil modérateur pour le déficit en

logement dans le sens où il a incité les promoteurs privés à développer des programmes de logements économiques en parallèle des projets de prestige et de moyen standing. La mise en place de la condition de construction d'un minimum de logements économiques et les avantages fiscaux octroyés aux promoteurs a permis au secteur social de devenir rentable aux yeux de ces derniers ; ce qui a permis à l'État de contourner ses difficultés de financement. Ce procédé a constitué le moyen principal de la concrétisation de la politique d'aménagement.

Néanmoins, l'acte de fabriquer la ville devient progressivement l'affaire des promoteurs privés qui occupent une place prégnante dans un contexte de déficit du logement. Leur capacité financière et de prise de risque est devenue indispensable dans la production des villes, ce qui rend les projets vulnérables car fortement corrélés à l'investissement privé qui dépend lui-même des aléas de la conjoncture économique nationale et internationale.

Cela pose également le problème de l'absence d'un dispositif financier général et indépendant. Le recours aux promoteurs privés s'avère boiteux puisque les sociétés d'aménagement se retrouvent contraintes de négocier au cas par cas et d'attendre de réaliser certaines opérations pour pouvoir en réaliser d'autres. Mis à part les avantages octroyés aux promoteurs, aucun autre procédé de financement n'a été mis en place pour la production des villes. Le cas de Tamesna a d'ailleurs témoigné des effets négatifs de cette politique puisque certains promoteurs n'ont pas pu honorer leurs engagements initiaux, ce qui a été à l'origine de lourds blocages.

Par ailleurs, les décideurs ont négligé la dimension temporelle. En effet, notre analyse des documents conférés par les organismes concernés montre une quasi inexistence de programmation échelonnée dans le temps. Les représentants des sociétés d'aménagement ont apporté des réponses floues quant à nos demandes à ce sujet, lors de nos entretiens. Cela interroge la pertinence de l'écart entre les réalisations et les prévisions. De plus, aucun document ne prévoit la dissolution des sociétés d'aménagement une fois l'aménagement des villes achevé, ce qui interroge leur rôle dans la durée et qui peut entraîner une confusion importante entre leurs missions et celles des communes. L'Eco-cité de Zenata constitue l'exception. La construction de la ville est échelonnée sur trente ans. Cette différence se justifie par une mise en œuvre gérée par une société d'aménagement différente.

Il est primordial de constater que les villes nouvelles ont été parfois réalisées sans l'aval des agences urbaines. Cela a été le cas notamment pour la ville de Tamansourt. Ceci est troublant dans la mesure où les agences urbaines disposent de facultés qui en font des acteurs incontournables de la fabrique de la ville. De plus, les espaces créés ne s'inscrivent pas dans des



schémas d'aménagement régionaux, ce qui témoigne de l'urgence dans laquelle ils ont été conçus.

Les villes en question rencontrent des difficultés dans la mise en marche des équipements, à l'exception des équipements scolaires, qui ont été loin d'être considérés comme prioritaires durant les premières années. Ces derniers ont bien été prévus sur les plans masse, mais leur construction se fait attendre. D'autres, construits, demeurent fermés car ils ne disposent pas de personnel. Cela s'explique par le fait que les ministères opèrent par priorité, dans les villes où la demande est importante. A l'heure actuelle (2019), les villes nouvelles ne disposent pas de populations suffisantes pour légitimer les équipements, ce qui génère un cercle vicieux où la réalisation des équipements publics est conditionnée par des arrivées importantes de populations et vice versa. Cela est un marqueur du défaut d'intégration des mesures de financiarisation et d'implication des acteurs dans le processus de planification.

De plus, les villes nouvelles sont dépourvues d'activités génératrices de revenu et de leviers pour promouvoir leur croissance. Les zones industrielles et tertiaires prévues sur les plans masse et les plans de relance n'ont toujours pas été réalisées. De ce fait, une grande partie de leurs habitants sont contraints d'effectuer des migrations pendulaires afin de se rendre dans leur lieu de travail généralement situé dans les grandes villes à proximité. Par ailleurs, les populations des anciens bidonvilles qui y ont été relogées s'y retrouvent coincées, n'ayant pas le moyen de travailler dans leur nouvel environnement, alors qu'elles avaient auparavant la possibilité de s'inscrire dans les réseaux de l'emploi informel des grandes villes. A l'heure actuelle, il y a un fort risque que ces populations désertent les villes nouvelles pour retourner dans leur ancienne grande ville et y reconstruire des logements précaires. Les visées principales de la création des villes nouvelles risquent ainsi de ne pas aboutir.

L'absence d'emploi dans les villes nouvelles présuppose un réseau développé de transport en commun pour assurer les migrations quotidiennes. Pourtant, les villes n'étant pas créées dans le cadre de plans régionaux, leur desserte n'a pas été anticipée. Les entreprises de transport ne trouvent, jusqu'à ce jour (2019), aucun intérêt à y installer des réseaux de transport, car celles-ci sont très peu peuplées et donc très peu rentables. La question de l'accessibilité des villes demeure préoccupante à l'heure actuelle étant donné que la desserte est un facteur important voir crucial pour le développement de tout espace urbain. Au-delà de son apport pour la mobilité des individus et des biens, elle est un appui évident au secteur productif et au déploiement des rapports économiques et commerciaux.

Les pouvoirs publics, afin de remédier aux difficultés enregistrées dans les villes nouvelles, ont établi des plans de relance entre 2013 et 2014 qui concernent les villes de Tamansourt et de Tamesna. Ces derniers consistent en des mesures de rattrapage et de redynamisation, avec un accent mis sur la nécessité de développer une offre universitaire, considérée comme le vecteur du dynamisme urbain qui manque aux villes. Ce recours aux plans de relance témoigne du manque de préparation préalable de la politique et restent des issues ponctuelles qui interrogent l'avenir des villes et leur gestion future.

A la lumière de ce qui précède, il apparaît clairement que les villes de Tamansourt et de Tamesna, qui ont été les prototypes en quelque sorte, aient pris des tournures à peu près similaires et que les villes de Sahel Lakhiayta et de Zenata en tirent les leçons. Ces deux dernières villes intègrent dès le départ la composante emploi en implantant des tissus de logement à proximité d'industries déjà existantes sur place. Leur localisation a tenu compte de l'accessibilité et leur permet de s'inscrire dans le dynamisme métropolitain de Casablanca. Elles ont également fait l'objet d'un grand nombre d'études préliminaires et de faisabilité, à l'inverse des villes de Tamansourt et de Tamesna qui ont été réalisées à la hâte et qui n'ont pas été suffisamment étudiées.

Zenata reste tout de même un cas particulier. Celle-ci est non seulement développée par un promoteur différent, mais elle présente aussi des caractéristiques qui la distinguent beaucoup de la conception des villes lancées par Al Omrane. Tout d'abord, c'est plutôt une extension de Casablanca étant donné qu'elle est implantée dans la continuité de sa banlieue. C'est un pôle périphérique qui sert à orienter les nouvelles activités tertiaires vers l'Est. Ces objectifs sont clairement explicités dans le SDAU de Casablanca. Ensuite, des différences sont notables en termes de gestion de projet et de conduite d'études. Enfin, l'éco-cité se différencie par le fait qu'elle vise à construire un modèle marocain de la conception écoresponsable en vue de l'exporter dans les pays en voie de développement africains. Néanmoins, la ville se trouvant à un niveau de développement très peu avancé, il est difficile d'élaborer des conclusions avérées.

## **Partie 3**

# **INSPECTIONS URBAINES**

---



*Le gage le plus clair de succès ne serait-il pas de devenir des villes anciennes, comme les autres villes ?*

P. Merlin



Ce chapitre s'inscrit dans notre approche allant du particulier au général. Nous cherchons ici à élaborer une lecture analytique des problématiques posées par les villes analysées ainsi qu'une analyse critique et distanciée de la conception et des choix adoptés par les porteurs de projet et l'appropriation des espaces créés par les habitants. Notre objet est de mettre en perspective à différentes échelles la politique de la création des villes nouvelles marocaines à travers une évaluation fine et minutieuse.

Nous nous intéressons tout d'abord aux nouveaux cadres de vie créés dans les villes nouvelles marocaines, la composition de leur tissu urbain, la mise en place de leurs fonctions, leurs réalités urbaines et la transformation du territoire dans lequel elles s'inscrivent. Ce chapitre débute alors par une lecture empirique de la physionomie des villes et leur évolution et s'accompagne d'une approche visant à montrer le vécu des espaces et les ambiances des lieux.

Nous nous interrogeons également sur les modalités de participation de la circulation des expériences et des actions urbaines dans le pilotage des politiques publiques marocaines en matière de création des villes nouvelles. Pour cela, une analyse du rôle des acteurs prenant partie dans les circuits de décision et de conception a été impérative.

Enfin, nous avons souhaité cerner l'origine du manque de dynamisme enregistré dans les villes et analyser en profondeur les dysfonctionnements relevés précédemment.





## 1 Formes et réalités urbaines

### 1.1 Règlementation urbaine et phasage

Il est à noter tout d'abord que la création des villes nouvelles marocaines n'a pas été appuyée par une charte ou par un guide définissant les caractéristiques et les attributs spatiaux à appliquer. En Angleterre par exemple, le rapport Reith – rapport qui a été élaboré par la New towns Committee (Commission des villes nouvelles) en 1946 en vue de préparer la loi pour la réalisation des new towns anglaises – avait servi à donner une idée générale mais précise sur les prérequis en termes de taille des news towns, de nombre d'habitants, de densité, de zonage et de distance par rapport aux villes à proximité<sup>263</sup>. A l'inverse, la création des villes nouvelles marocaines s'est effectuée sans répertoire de recommandations, mis à part les premières conférences et présentations qui ont permis d'aborder les grandes lignes de force du programme<sup>264</sup>.

Néanmoins, les villes nouvelles marocaines s'accordent dans le fait qu'elles aient toutes été réalisées sur la base d'une projection classique à trois échelles : tout d'abord le plan d'ensemble, puis les plans de quartiers aussi appelés plans de lotissements et les cahiers des charges spécifiques.

Le plan d'ensemble (plan d'aménagement ou plan de zonage), généralement commandé par la société d'aménagement à une agence d'architecture privée, est accompagné de nomenclatures et comporte les règlements servant à fixer les choix urbanistiques, les grandes bases de l'organisation des villes, l'emplacement des équipements et des différentes zones sectorielles, l'emprise des voiries, la taille des parcelles et leurs fonctions. Ensuite, à moindre échelle, les plans de quartiers viennent préciser les lots, leur subdivision et les gabarits. Enfin, les cahiers des charges viennent indiquer la réglementation à appliquer à l'échelle des parcelles, le type

---

<sup>263</sup> P. Merlin et P. Delouvrier, *Les villes nouvelles*, op. cit., p. 23-27.

<sup>264</sup> Nous pensons notamment au séminaire « Villes nouvelles, villes satellites » initié par le Conseil National de l'Habitat en Décembre 2004 et aux réunions du Conseil national de développement et de solidarité consacrées aux villes nouvelles.

d'architecture, la volumétrie, les matériaux de constructions et les couleurs. Ces documents sont approuvés par les communes et les agences urbaines avant la réalisation effective des projets.

Leur développement urbain a fait appel à deux modes d'action. Tout d'abord, il s'agit d'une conception fonctionnaliste par parcellisation du foncier et par zonage, où des fonctions urbaines (résidentielles, économiques, culturelles, etc.) sont différenciées et sont affectées à des sites précis. Ensuite, c'est une conception de lotissement à travers laquelle les lots de terrains sont définis et les voiries aménagées.

Les villes ont été imaginées suivant des logiques de rentabilité ; les lotissements sont en effet rationnels et conçus dans le but de rentabiliser le sol. L'espace est découpé en des séries d'opérations urbaines à l'intérieur desquelles des lots de plusieurs hectares sont attribués à des promoteurs (Figure 91 ci-dessous), ce qui n'est pas forcément adéquat. En effet, la forme des villes n'a pas été correctement organisée étant donné que les promoteurs ne peuvent gérer des opérations aussi vastes. Une répartition plus ramifiée du foncier aurait permis une meilleure maîtrise des formes urbanistiques et de leur fonctionnement. A défaut, le découpage adopté entraîne la répétition, la monotonie et l'uniformisation des tissus créés (Figure 92 ci-dessous).



Figure 91 : Taille des lots attribués aux promoteurs dans la ville de Tamesna

Source : D'après la Société d'aménagement Al Omrane Tamesna

Conception : C. Kettani, 2019.



Figure 92 : Opération (marquée 1 sur le plan ci-dessus) gérée par le promoteur Addoha (environ 22 hectares)  
Source : Photos aériennes Google Earth, 2019.



Figure 93 : Opération (marquée 2 sur le plan ci-dessus) gérée par le promoteur Marina d'or (environ 15 hectares)  
Source : Photos aériennes Google Earth, 2019.

En termes de phasage, d'une manière générale, ce sont les chantiers de logements qui ont devancés les autres projets, ce qui présente un schéma déséquilibré. En Suède par exemple, la

planification des années 1960 instaurait la priorité pour les infrastructures et les réseaux de transports qui étaient ainsi mis en place en amont des logements et des activités à desservir<sup>265</sup>. Plus encore, c'est le réseau de transport qui y conditionnait le développement des villes nouvelles dans le sens où les quartiers étaient conçus le long des axes de desserte et leur forme urbaine dépendait de la localisation de la gare (Figure 94). Les ensembles commerciaux se situaient à proximité directe de la gare et la hauteur des bâtiments des quartiers résidentiels diminuait des stations vers les couronnes périphériques.



Figure 94 : Ville nouvelle de Vällingby en Suède

Source : Pierre Merlin et Paul Delouvrier, *Les villes nouvelles : urbanisme régional et aménagement*, Paris, France, Presses universitaires de France, DL 1972, 1972, p. 105.

Par ailleurs, il est frappant de constater qu'aucune ville nouvelle n'a été implantée à proximité d'une source d'eau. Pourtant, l'histoire a montré l'importance de la proximité de l'eau dans

<sup>265</sup> P. Merlin et P. Delouvrier, *Les villes nouvelles*, *op. cit.*, p. 103.

l'orientation du développement de toute ville<sup>266</sup>. La genèse des villes a toujours été conditionnée par la présence de l'eau (mer, fleuve, rivière, lac), considérée comme un atout géographique fort. Visiblement, cela n'a pas été un critère de sélection dans le choix des sites des villes nouvelles marocaines, ce qui pose de manière sérieuse la question des ressources en eau.

Aussi, l'eau peut constituer un élément paysager fort dans la conception urbaine comme ce qui a été le cas à Putrajaya en Malaisie (voir Partie 4, 2.1 Mise en scène malaisienne). L'eau, et la qualité du paysage de manière générale, conditionnent la qualité du cadre de vie et sont ainsi une méthode pour créer des identités et des singularités permettant de percevoir les distinctions d'un espace par rapport à un autre. L'eau est aussi un élément de nature qui est toujours apprécié des habitants. A ce sujet, nous pouvons citer la citation de T. Laverne : « L'eau est un paysage utile »<sup>267</sup>.

D'un autre côté, nous avons été particulièrement interpellés par le caractère aléatoire du phasage des travaux adopté dans les villes nouvelles marocaines. A ce propos, la lecture des villes par les images aériennes par année (Figure 96 et Figure 95) permet de saisir la chronologie des travaux de construction et de relever l'occupation irrégulière et discontinue de l'espace. De plus, elle permet de constater que la grande partie des transactions a été plutôt réalisée en périphérie où les constructions sont plus nombreuses.

---

<sup>266</sup> Nous nous référons ici aux villes spontanées, ayant évolué dans le temps, sans avoir été entièrement programmées ou planifiées au préalable.

<sup>267</sup> D'après un échange avec T. Laverne, paysagiste urbaniste, lors du séminaire « La fabrique du paysage du Grand Paris : Entre construction et perception » organisé par l'IAU et l'ENS, le 29 Mars 2019, à l'IAU à Paris.

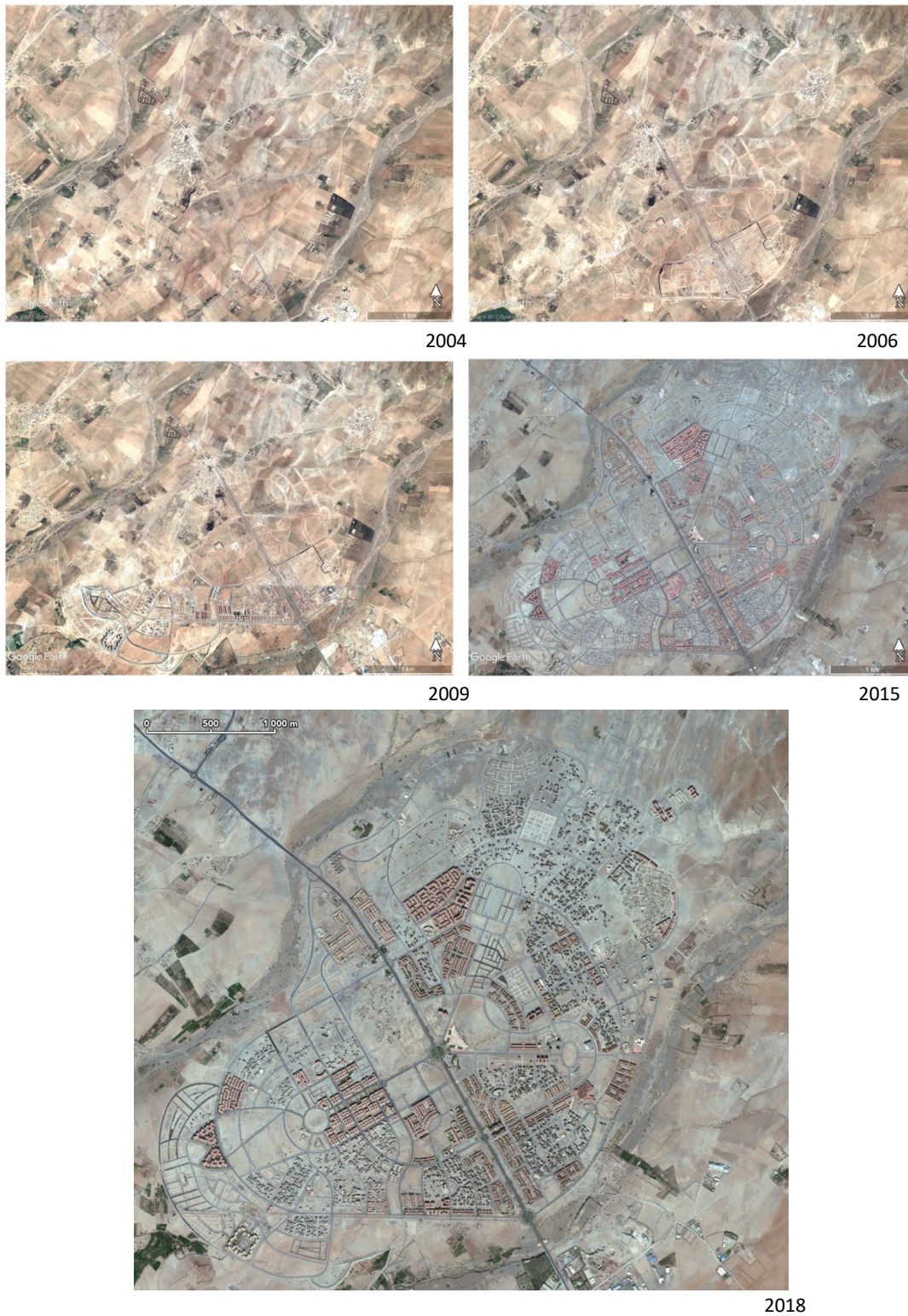


Figure 95 : Évolution de la réalisation de la ville de de Tamansourt

Source : D'après les photos aériennes Plans Macintosh et les images d'archives Google Earth, 2018.

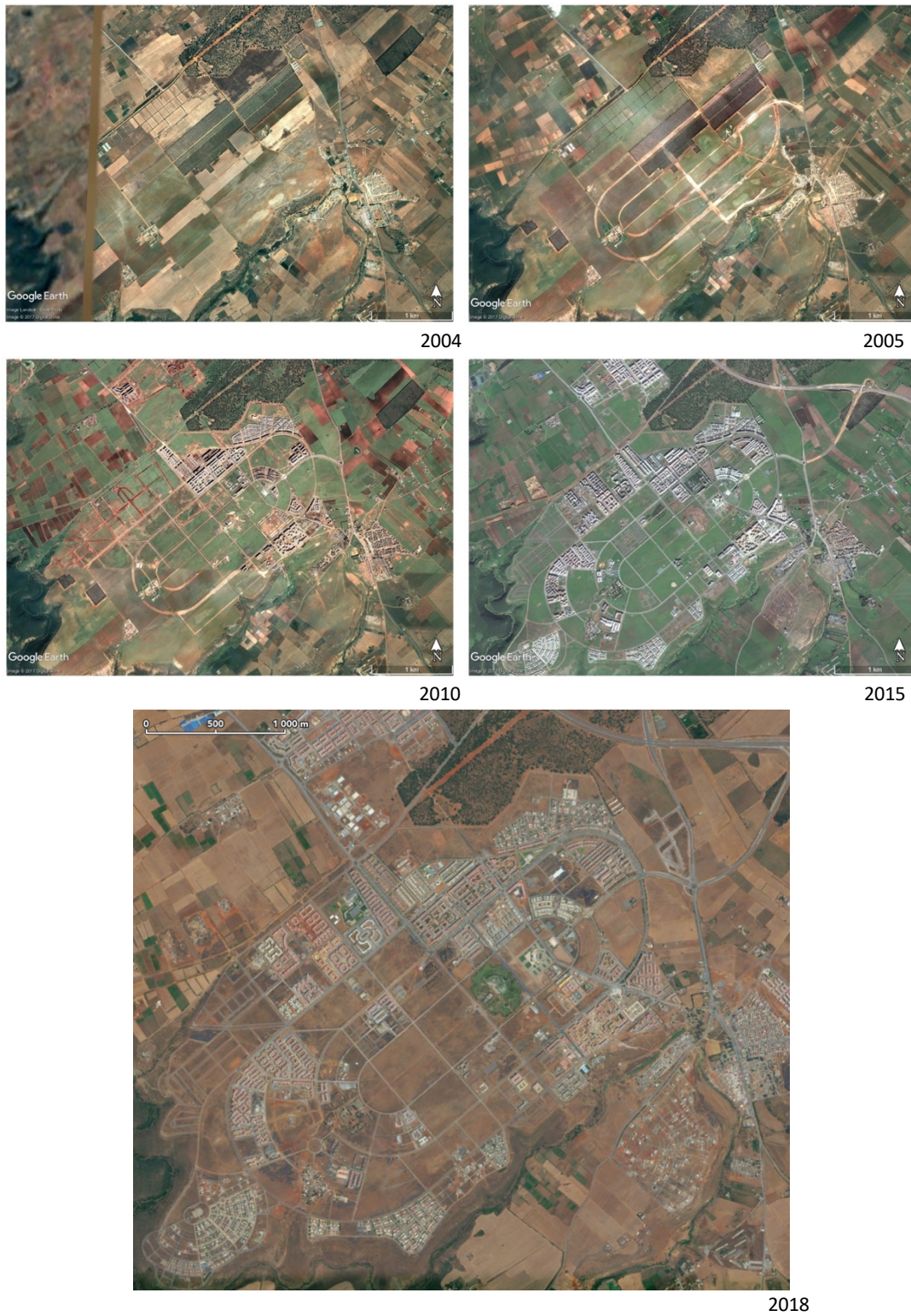


Figure 96 : Évolution de la réalisation de la ville de de Tamesna

Source : D'après les photos aériennes Plans Macintosh et les images d'archives Google Earth, 2018.

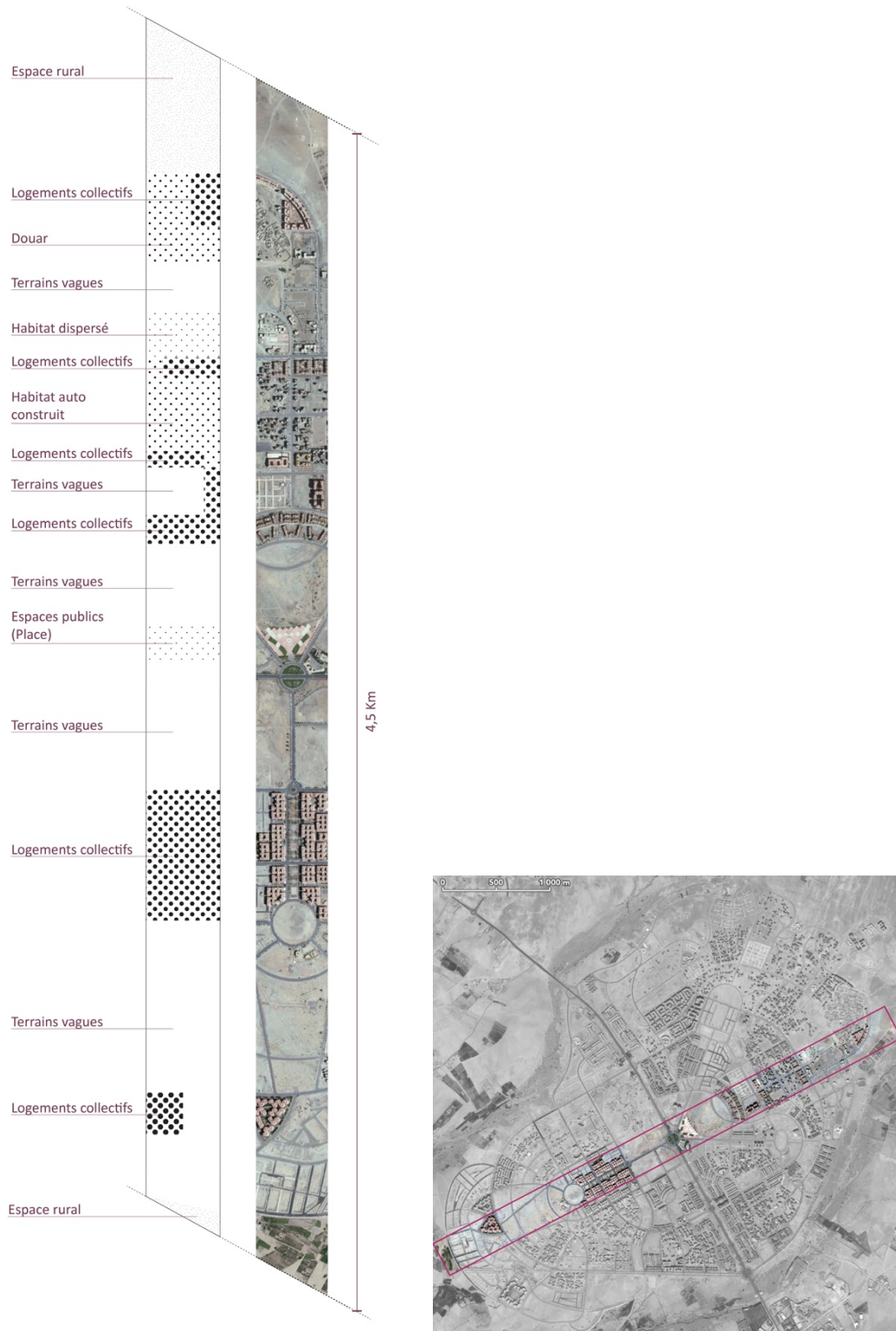


Figure 97 : Strates de Tamansourt à travers une section sur l'avenue principale  
Conception : C. Kettani, 2019.





Figure 98 : Strates de Tamesna à travers une section sur l'avenue principale  
 Conception : C. Kettani, 2019.

Ce procédé a créé de vives ruptures spatiales et a donné lieu à des villes fragmentées avec des bâtiments dispersés et une distribution éclatée des habitants. Ces vides constituent des coupures urbaines impactant l'unité de la ville. Les populations ont ainsi une constante impression d'habiter dans des villes inachevées et en perpétuel chantier<sup>268</sup>. De plus, cela entraîne des problèmes d'articulation interne du moment que les différentes parties des villes ne sont pas forcément connectées par un réseau de transports en commun, ainsi que des problèmes au niveau de la mise en place de services suffisants dans chaque morceau de ville.

« On a ouvert à l'urbanisation tout azimut (...) vous avez une ville qui est complètement éclatée. Donc même si elle fait 20 000 habitants, vous avez l'impression qu'il n'y a pas un chat. »<sup>269</sup>



Figure 99 : Vastes vides à Tamansourt  
Conception : C. Kettani, 2017.



<sup>268</sup> Voir chapitre 4.1 Populations internes.

<sup>269</sup> Entretien avec H. Berra, Directeur de la Politique de la Ville au Ministère de l'Habitat, le 10 Mars 2017, par C. Kettani.



Figure 100 : Caractère dispersé des constructions à Tamesna

Source : C. Kettani, le 23 Mars 2017.

D'après un entretien effectué auprès d'un membre de la SAZ, la ville de Zenata aurait tiré les leçons des villes nouvelles développées par Al Omrane en prévoyant de lancer les divers chantiers progressivement, par tranches, en fonction du besoin :

« Ce qu'on a appris des autres villes nouvelles, c'est qu'on ne doit pas développer la ville d'un coup. On développe par tranches. Et les tranches sont dictées par le taux d'écoulement des appartements. On sait très bien chaque année combien le marché peut absorber donc on libère chaque année le nombre adéquat de lots aux promoteurs. »<sup>270</sup>

En outre, les villes nouvelles n'ont pas encore de centre-ville. Ceux-ci sont pour la plupart encore en phase d'étude alors que les villes enregistrent déjà pratiquement leur dixième ou quinzième anniversaire. La mise à jour du plan de morcellement de la ville de Tamesna (Figure 101 ci-dessous), datant de 2013, est amplement révélatrice de ce phénomène :

---

<sup>270</sup> Entretien avec M.-T. Balouz, Chargé de conceptions architecturales à la Société d'aménagement de Zenata, effectué par C.Kettani le 08 Mars 2017.



Figure 101 : Absence de centre-ville dans la ville de Tamesna

Source : Document collecté auprès de la société d'aménagement Al Omrane, au format numérique

L'absence de centre-ville dans les villes nouvelles soutient leur absence d'unité et d'animation. A ce propos, P. Merlin insiste sur l'importance du centre-ville dans la recevabilité des villes et leur représentation :

Il n'est pas de ville nouvelle sans centre qui en constitue le cœur (...). Ce pari s'est d'ailleurs révélé gagnant. Les villes nouvelles qui ont eu très tôt un centre urbain ont plus vite bénéficié d'une crédibilité, d'une image qui leur a été bénéfique.<sup>271</sup>

Ceci laisse songeur quant à la priorité de phasage appliqué par les porteurs de projet et le manque d'importance accordée au centre-ville. Faut de centre-ville, ce sont des centres de quartiers qui ont été improvisés de facto par les habitants<sup>272</sup>. Ces centres sont étroitement liés à l'activité commerciale : ils prennent ainsi la forme de marchés ponctuels ou hebdomadaires ou sont

<sup>271</sup> P. Merlin, *Les villes nouvelles en France, op. cit.*, p. 49.

<sup>272</sup> Nous nous appuyons ici sur nos observations de terrain.

constitués d'ensembles de petits commerces au sein des espaces résidentiels (alimentaire, vestimentaire, etc.) et de cabinets privés de professions libérales.

## **1.2 Attributs spatiaux**

Les plans des villes nouvelles fournissent des informations sur le modèle urbain que les décideurs ont voulu développer. La recherche de nouveaux profils urbains et architecturaux a été régulièrement mise en avant dans les discours de ces derniers mais la réalité du terrain montre qu'il existe un grand écart entre les discours et leur application.

### **1.2.1 Trame et voirie**

La lecture des plans masse montre que les villes nouvelles marocaines adoptent un modèle radioconcentrique, inspiré des structures spatiales européennes, à l'exception de la ville de Zenata dont le plan s'apparente à un plan en damier à l'américaine.

Dans tous les cas, les plans se basent sur des formes géométriques et des tracés de voirie réguliers et hiérarchisés en ce sens que les villes disposent d'un maillage d'avenues principales de tailles importantes, de voies secondaires, de rues, de ruelles et de voies piétonnes. Ainsi, c'est ce maillage qui compose la structure de l'urbanisation. La forme des villes est pensée à travers la structuration de l'espace public en faveur de l'automobile.

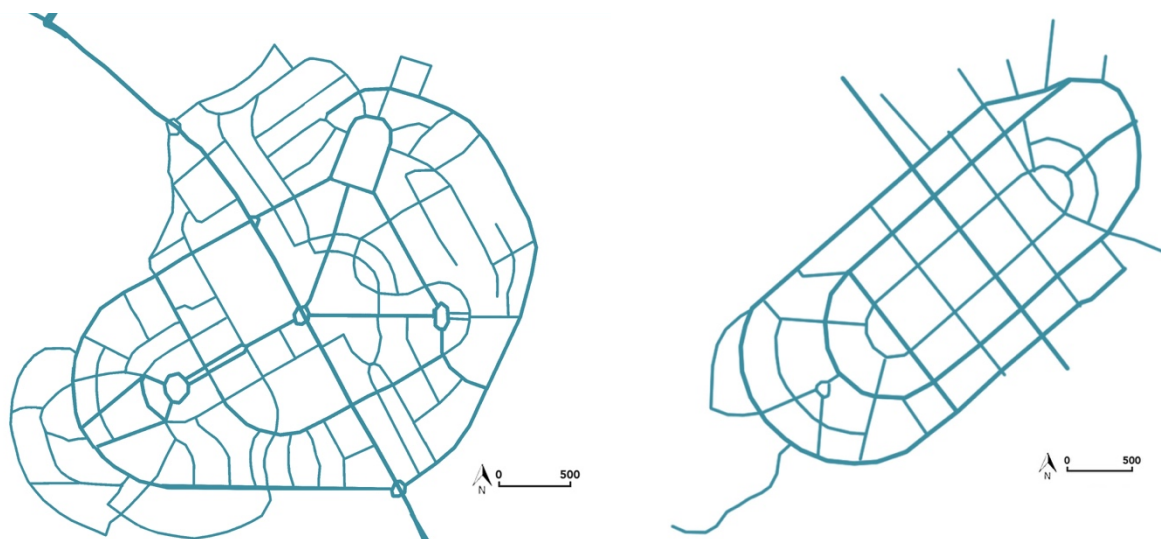


Figure 102 : Schémas radioconcentriques des villes de Tamansourt (à gauche) et de Tamesna (à droite)

Source : D'après les vues aériennes et les plans masse collectés auprès des sociétés d'aménagement.

Conception : C. Kettani, 2019.

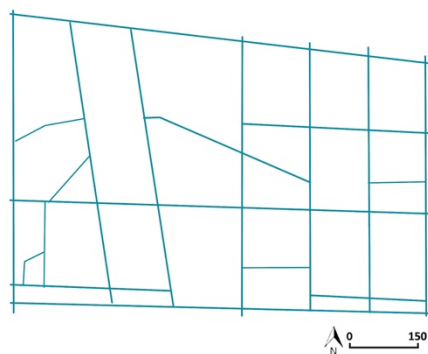


Figure 103 : Schéma en grille rectangulaire de la ville de Zenata

Source : D'après le plan masse de la première tranche du projet de la ville de Zenata collecté auprès de la société d'aménagement de Zenata.

Conception : C. Kettani, 2019.

Les schémas radioconcentriques sont très ordonnés et hiérarchisés. Ils se décomposent en un axe central, des avenues circulaires, des boulevards principaux, des rues secondaires et des ruelles (Figure 104 ci-dessous). L'axe central se positionne par son importance dans l'espace. A Tamansourt, il s'étend sur 95 mètres de large et à Tamesna sur 60 mètres. Il symbolise l'entrée et la sortie des villes. Les boulevards principaux connectent les centres-villes aux diverses autres

zones. Les avenues circulaires forment des boucles permettant de rassembler l'ensemble des composantes de la ville. Enfin, les rues secondaires ordonnancent localement le tissu et les ruelles, plus étroites, desservent l'intérieur des parcelles. En règle générale, les voies sont larges et rectilignes, pensées en priorité pour l'usage de la voiture.

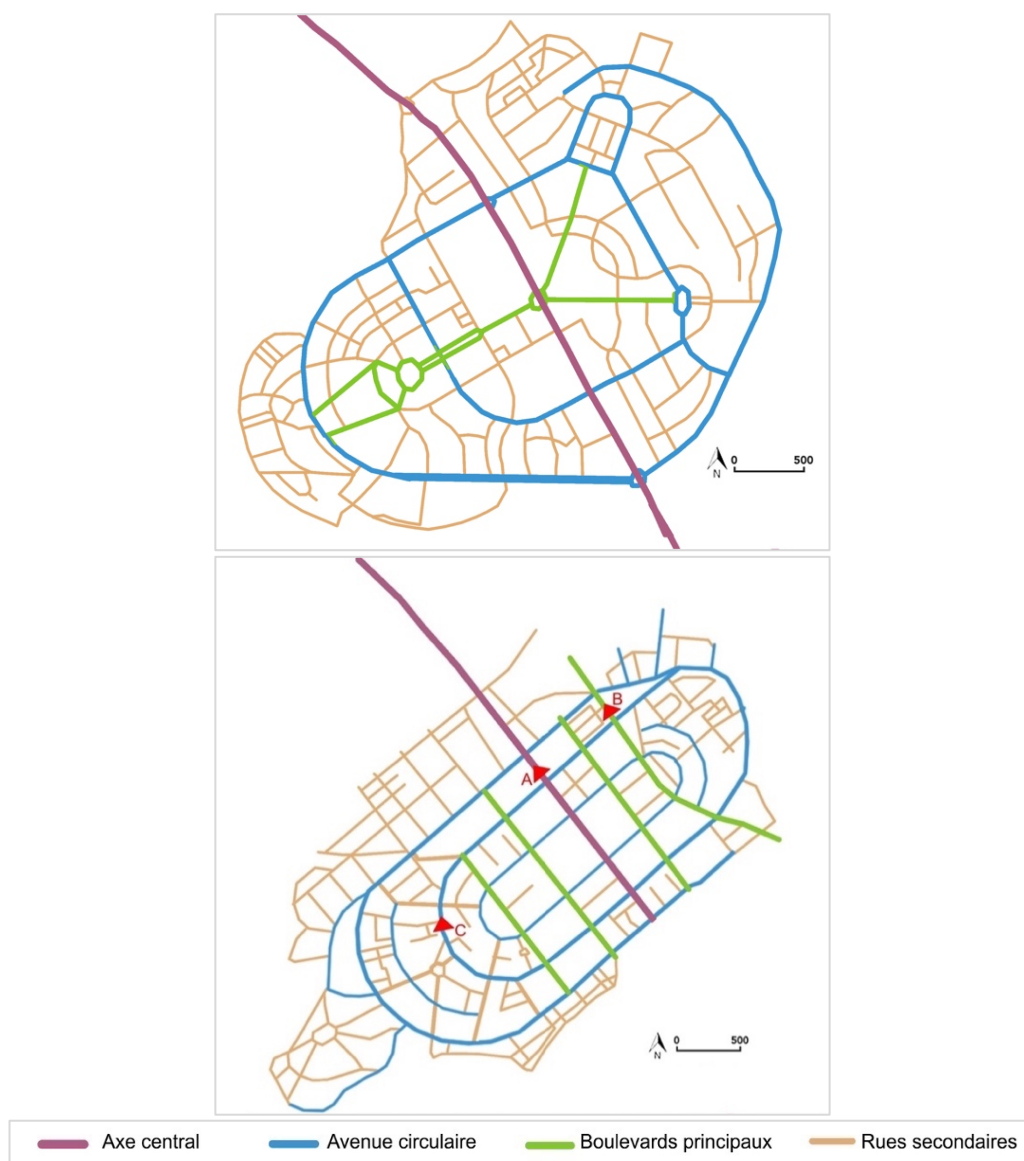
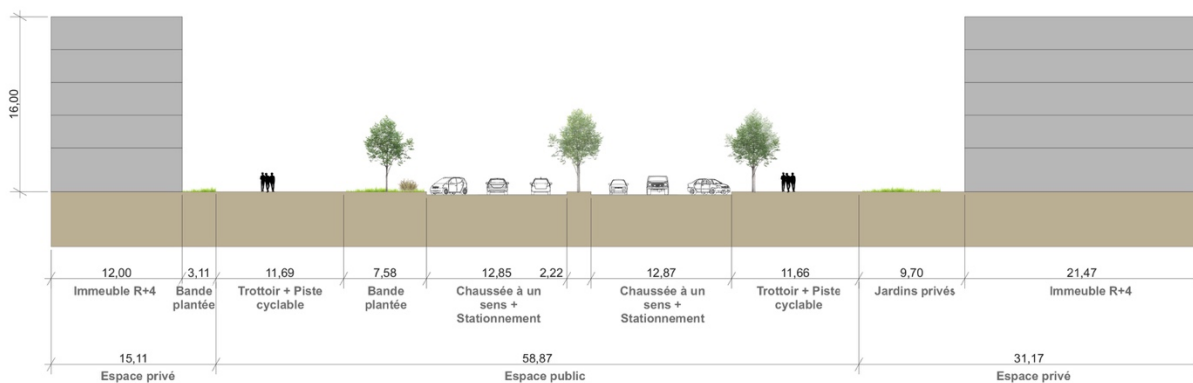


Figure 104 : Analyse de la voirie à Tamansourt et Tamesna

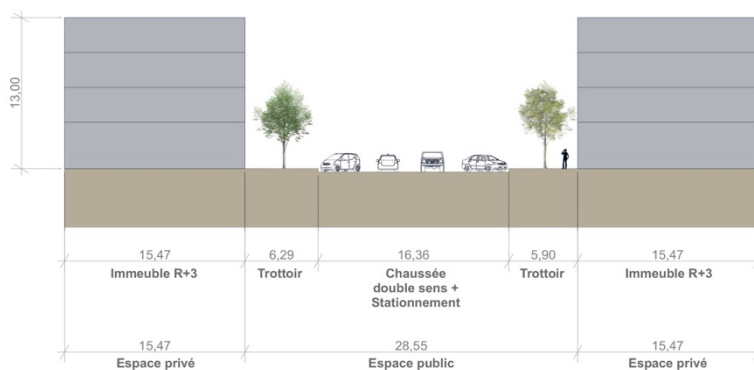
Source : D'après les plans masse collectés auprès des sociétés d'aménagement et nos observations sur le terrain.

Conception : C. Kettani, 2019.

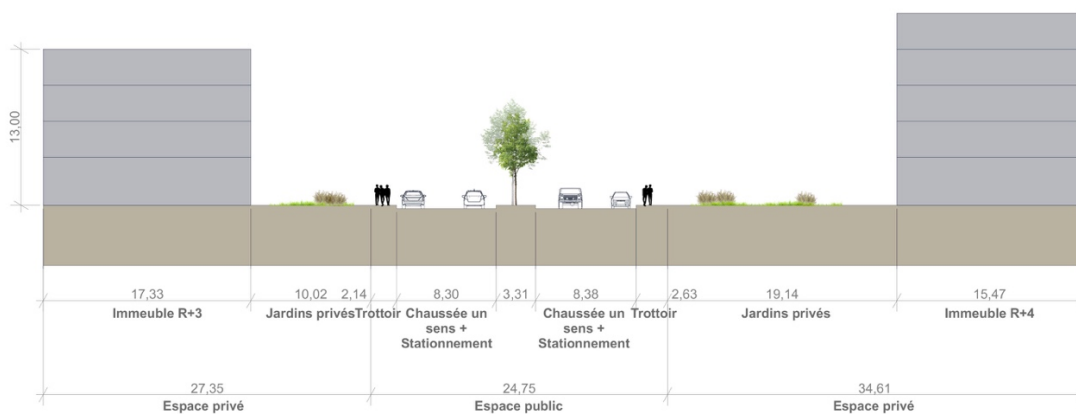
\*La modélisation ci-dessus de la voirie prend en compte les chaussées, les espaces de stationnement et les trottoirs.



Coupe A sur axe central



Coupe B sur boulevard principal



Coupe C sur avenue circulaire

Figure 105 : Exemples de sections à Tamesna sur différents types de voies

Source : D'après les vues aériennes, les plans collectés auprès des sociétés d'aménagement et nos observations sur le terrain.

Conception : C. Kettani, 2019.



### 1.2.2 Composantes du zonage

Les périmètres des villes sont divisés en différentes zones incluant des zones d'habitations, des zones d'activités et d'artisanat, des espaces verts et des équipements. Ces zones sont précisées et détaillées sur les règlements d'aménagement (cahiers des charges) des villes.

Les tissus résidentiels sont subdivisés en ilots de terrain constructibles (appelés secteurs) dédiés à l'autoconstruction (habitat social sur lots individuels), aux immeubles de logements collectifs et aux tissus de villas. Ces tissus résidentiels – à l'exception des maisons auto construites – sont construits à travers des partenariats publics-privés ou exclusivement par des promoteurs immobiliers. Dans les deux cas, les promoteurs précisent, dans le dossier d'autorisation de construire, les masses constructibles, les hauteurs, l'aménagement des espaces non bâtis, l'ordonnancement architectural des façades, les matériaux prévus et les tranches de réalisation. Les tissus d'immeubles collectifs sont prégnants et occupent la majeure partie des villes.

Il est à noter que les espaces verts (espaces boisés ou récréatifs et jardins publics) ainsi que les zones artisanales sont peu nombreux, surtout à Tamansourt. Les équipements (services administratifs, établissements d'enseignement et de culture, établissements de santé publique, mosquées et autres), qu'ils soient réalisés par le secteur public ou privé, sont répartis de manière homogène sur l'ensemble des villes. Ils se subdivisent en équipements de proximité et en équipements structurants. Ces derniers sont repérables par leur grande taille et par leur situation en bordure de voies importantes (Figure 106 ci-dessous). Les décompositions des plans masse ci-dessous (Figure 107 et Figure 108) mettent en évidence la séparation fonctionnelle des villes.



Figure 106 : Exemples d'équipements publics à Tamansourt (1 : Société d'aménagement Tamansourt), et à Tamesna (2 : Mosquée et centre de conférences)

Source : Extraits de photos aériennes, Plans Macintosh, 2018



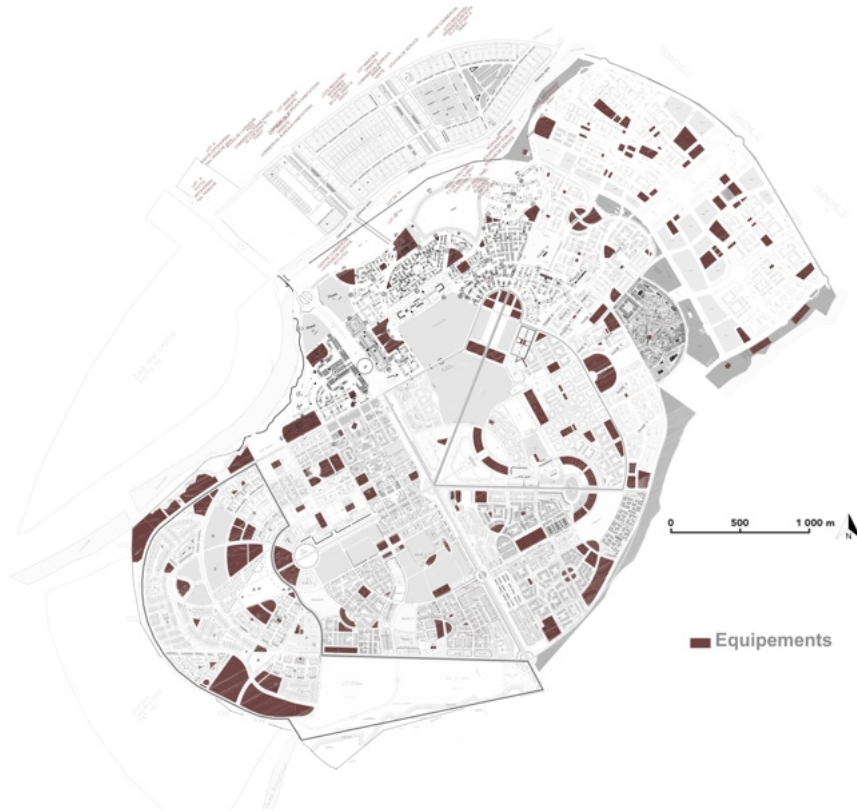
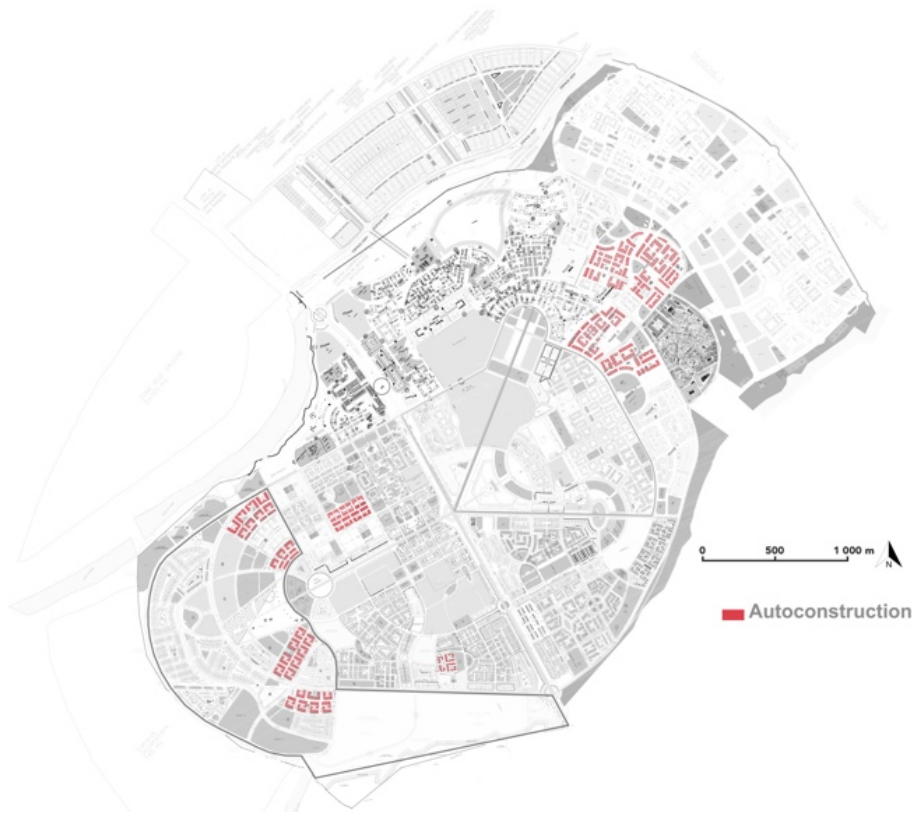




Figure 107 : Décomposition du plan masse de la ville de Tamansourt

Source : D'après le plan masse de la ville de Tamansourt (2016), les documents collectés auprès de la société

d'aménagement Tamansourt, nos entretiens sur place et nos visites de terrain en Mars 2017.  
Conception : C. Kettani, 2019.



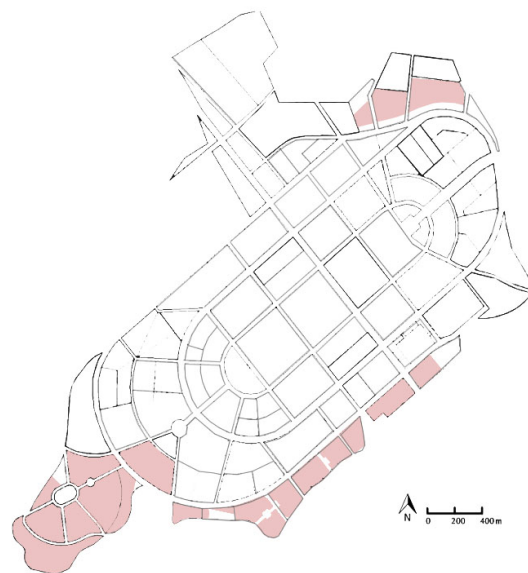
Immeubles collectifs R+4



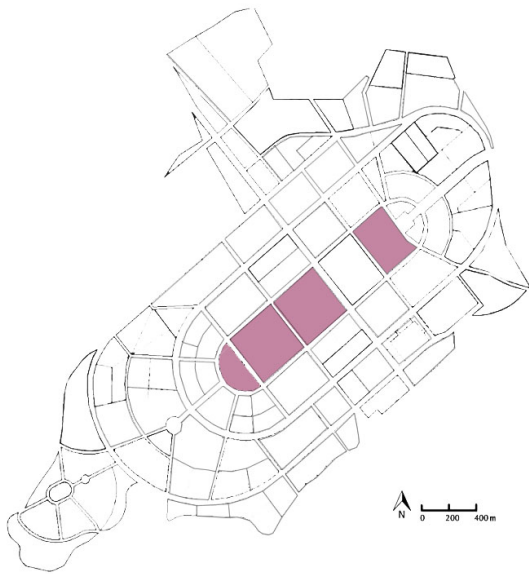
Immeubles collectifs R+3



Habitat auto construit



Villas



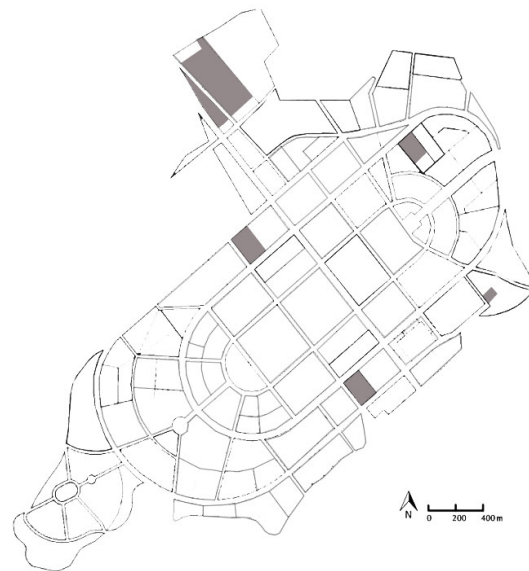
Zone mixte Habitat/Bureaux



Habitat type Médina



Équipements



Ateliers artisanaux



Espaces verts

Figure 108 : Décomposition du plan masse de Tamesna

Source : D'après le plan masse de Tamesna publié sur le site de CRX Groupe, consulté le 13 octobre 2017

Conception : C. Kettani, 2019.

La décomposition du plan masse de Tamansourt (Figure 107 ci-dessus) montre aussi que les ensembles dédiés aux partenariats public-privé sont prépondérants et occupent de grandes parcelles dans la ville. Ceci est certes positif pour la valorisation de la ville mais présente le risque de monotonie dans le paysage urbain. Nous avons d'ailleurs pu relever, lors de nos visites de terrains, de vastes tissus de logements qui se ressemblent au niveau de leur traitement de façades :



Figure 109 : Exemples de façades de projets de logements collectifs

Source : C. Kettani, 2017.

D'une manière générale, les villes ont été produites dans une logique de rentabilité et de profit à travers une utilisation optimale des terrains par les promoteurs. A ce propos, le module, la concrétisation de l'habitat de masse et les larges gabarits sont à l'honneur. Ces logiques d'action peuvent toutefois avoir un impact néfaste sur la durabilité des villes.

De plus, les plans n'ont pas été organisés de façon à tirer profit de la topographie du terrain. En effet, les concepteurs auraient pu se servir des dénivelés des sites pour agencer les volumes, par exemple en plaçant les bâtiments hauts sur les parties basses afin de créer une homogénéité de hauteurs au sein de la ville, ou au contraire les placer sur les parties hautes afin d'accentuer l'effet de relief. L'insertion sur site est primordiale en ce qu'elle crée en matière d'harmonie dans les villes. Ces logiques se rapportent surtout au cas de Tamesna (Figure 110 ci-dessous) qui dispose d'une colline considérable en son centre. Il est à noter que les différences de nivellement ne sont pas aussi importantes dans le cas de Tamansourt où le terrain est plus plat et témoigne d'une pente très douce vers l'Oued Tensift (Figure 110 ci-dessous).

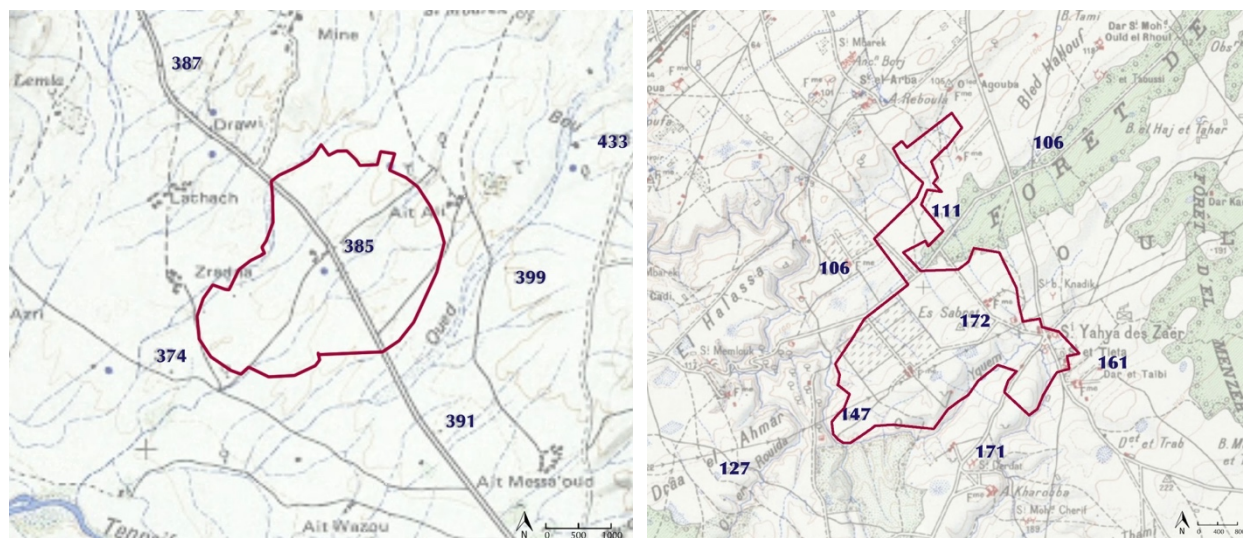


Figure 110 : Topographie des villes de Tamansourt (à gauche) et de Tamesna (à droite)

Source : D'après les fonds de carte de nivellement général du Maroc élaborés par la Division de la Carte en 1974 et 1976, dessinés au 1/100 000<sup>e</sup>.

Conception : C. Kettani, 2019.



### 1.2.3 Répertoire des typologies

Le dessin des villes laisse transparaître des densités variables et des bâtiments de hauteur modeste ne dépassant pas le R+5. Du fait d'un recul notable des bâtiments par rapport à la rue, les tissus sont aérés et attribuent assez de place aux espaces publics.

Les villes sont caractérisées par une suprématie des bâtiments de logements collectifs. Construits de sorte à optimiser le sol, ceux-ci sont organisés autour de cours de petite et de grande taille et respectent une trame parcellaire régulière (Figure 113 ci-dessous). Ils sont formés à partir de la répétition et de la recomposition d'un module. Ils contiennent au sein de la parcelle des espaces de jeu et des jardins et prévoient des espaces limitrophes pour le stationnement des voitures (Figure 111 ci-dessous).



Figure 111 : Fonctionnement d'un îlot résidentiel économique, Résidence Allaymoune à Sahel Lakhiaïta  
 Source : D'après la plaquette du projet collectée au format numérique : Al Omrane Lakhiaïta, Groupement d'habitation Allaymoune, Had Soualem, 2014  
 Conception : C. Kettani, 2019



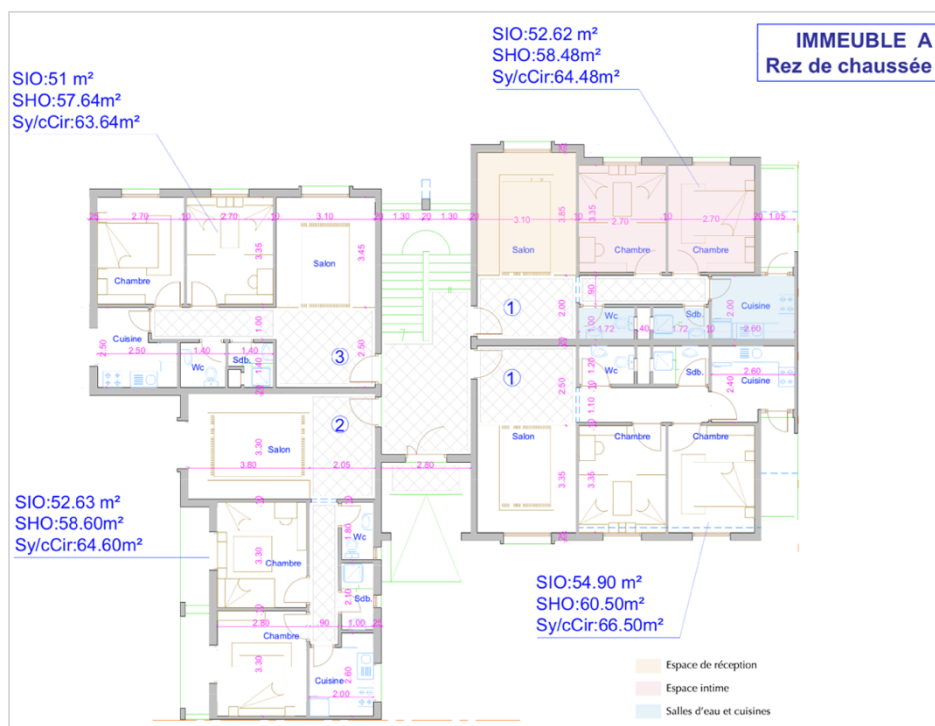
Figure 112 : Fonctionnement d'un îlot résidentiel économique, Résidence Jacaranda, Tamansourt  
 Source : D'après la plaquette du projet collectée au format numérique : Al Omrane Tamansourt, Résidence Jacaranda, 2013  
 Conception : C. Kettani, 2019



Figure 113 : Exemples de logements collectifs à Tamansourt (1) et à Tamesna (2)  
 Source : Extraits de photos aériennes, Plans Macintosh, 2018

Parmi ces logements collectifs, ce sont les logements économiques qui ont été construits en premier et les bâtiments y afférents comportent généralement une vingtaine d'appartements par immeuble. Ce sont des appartements de 60 m<sup>2</sup> vendus à 4000 dirhams le mètre carré et regroupés dans des immeubles de trois à cinq étages. Ils reprennent le principe fondamental de l'habitat marocain à savoir celui de séparer l'espace intime de l'espace de réception. Ils suivent un module type composé d'un petit hall d'entrée, d'une pièce centrale, plus communément appelée salon marocain, d'une ou de deux chambres, d'une petite cuisine et d'une salle de bain comprenant une douche. Leur architecture intérieure est brute, composée de murs blancs nus et de fenêtres carrées basiques dépourvues de volets. Certains appartements sont livrés semi-finis. Leurs façades sont sobres et caractérisées par une utilisation de matériaux bon marché.

Il existe également un produit dérivé, appelé logement économique amélioré, consistant en des appartements de 70 m<sup>2</sup> et commercialisés à 5000 dirhams le mètre carré.



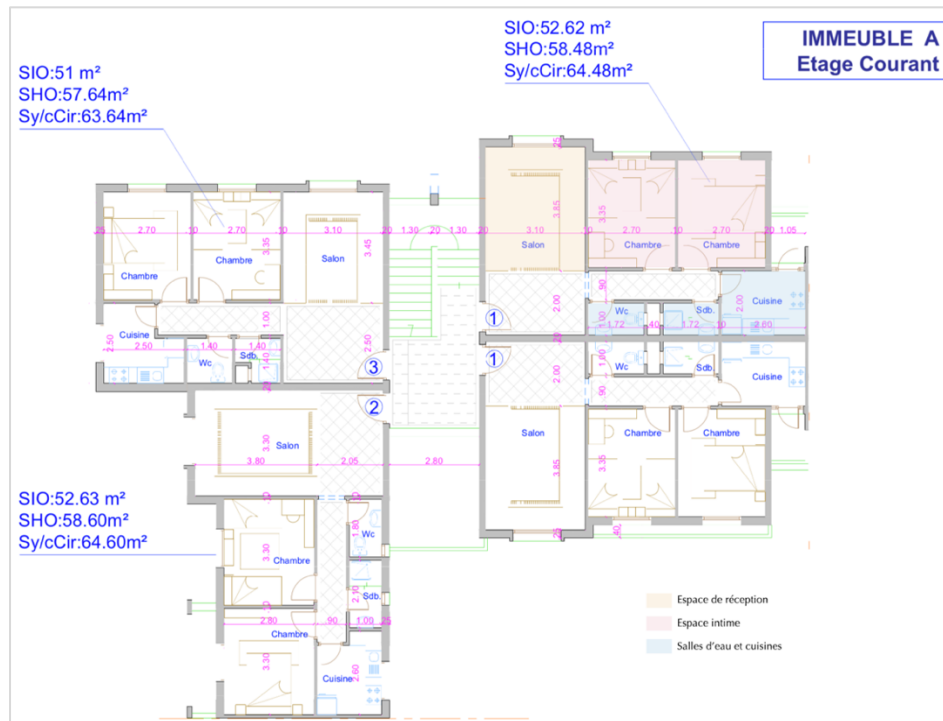


Figure 114 : Plans de logements économiques à Sahel Lakhiayta (Groupement d'habitation Allaymoune)

Source : D'après la plaquette du projet collectée au format numérique le 21 Février 2017 : Al Omrane Lakhiayta,

Groupement d'habitation Allaymoune, Had Soualem, 2014

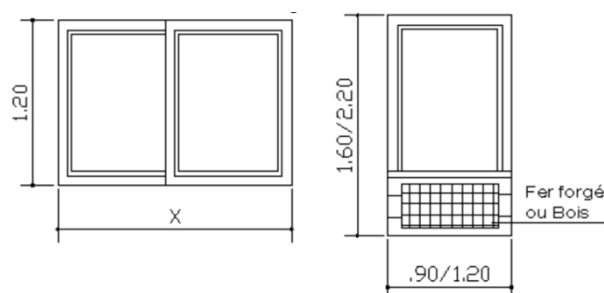
Conception : C. Kettani, 2019.

Les villes comportent des programmes de relogement et des programmes de recasement destinés aux anciens bidonvillois.

Le relogement désigne l'attribution de logements économiques et à faible VIT, réalisés dans le cadre de partenariats entre Al Omrane et des promoteurs immobiliers. Les logements à faible VIT sont des appartements de 50 à 65 m<sup>2</sup>, vendus au prix de 140 000 dirhams, et exclusivement destinés aux programmes de relogement, contrairement aux logements économiques, qui sont destinés plus globalement aux populations à revenus faibles et modestes. Le prix bas de ces logements s'explique par la mise à disposition des promoteurs du foncier à un prix avantageux et d'exonérations fiscales. Ils peuvent y réaliser des programmes mixtes de logements de moyen et

haut standing mais sont tenus de réaliser 60 à 70% de logements à faible VIT<sup>273</sup>. Leur bénéfice réside donc dans la commercialisation des autres types de logements.

Quant au recasement, il consiste à attribuer aux ménages retirés des bidonvilles des lots aménagés et dédiés à l'auto construction, d'une superficie variant entre 64 m<sup>2</sup> et 80 m<sup>2</sup>, selon la composition de la famille. Les ménages reçoivent une indemnisation pécuniaire comprise entre 20 000 et 25 000 dirhams en échange d'avoir quitté leurs bidonvilles et bénéficient d'une subvention de l'état pour l'acquisition des lots de sorte que la parcelle leur revient à environ 10% du prix du marché. Les bâtiments d'auto construction sont composés de commerces en RDC et disposent généralement de deux étages. Ce sont les propriétaires qui suivent le processus de construction : ils font appel à des ouvriers et décident eux-mêmes de l'agencement intérieur de la maison ainsi que de du traitement des façades extérieures. Des prescriptions sont imposées dans les cahiers des charges de sorte à orienter l'expression architecturale et créer une homogénéité dans ces tissus. Celles-ci concernent les matériaux et couleurs acceptés en façades et les dimensions des ouvertures, des balcons et des loggias.



<sup>273</sup> Mohammed Berrahou, « Al Omrane: un logement à 140.000 DH peut-il être de qualité? », *Medias24 - Site d'information*, 9 juill. 2015p.

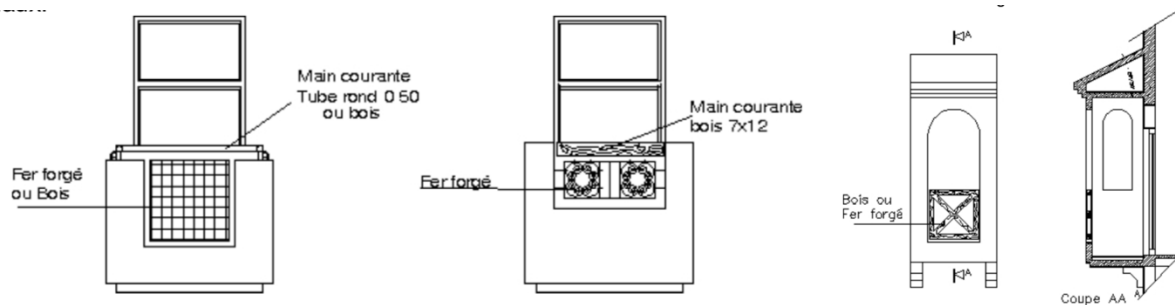


Figure 115 : Exemples de prescriptions architecturales pour les logements auto construits à Tamansourt  
 Source : ERAC Tensift et Wilaya de Marrakech, Projet de la ville nouvelle de Tamansourt. Cahiers des charges du lotissement, s.l., 2006.



Figure 116 : Exemple de bâtiments auto construits à Tamansourt  
 Source : C. Kettani, 13 Mars 2017.

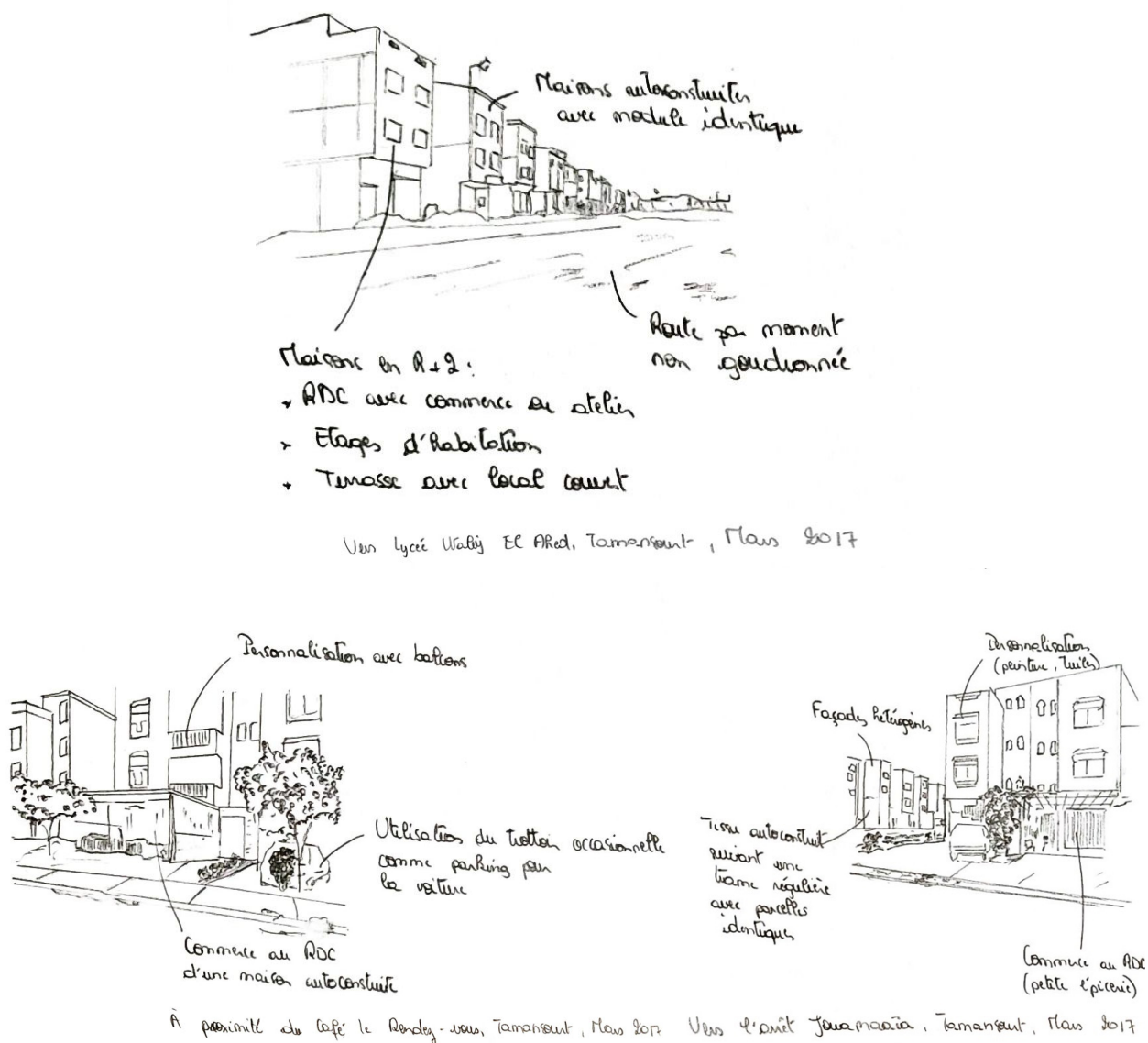


Figure 117 : Croquis personnels de bâtiments auto construits

Conception : C. Kettani, 2017.

Les formes architecturales n'ont pas été choisies pour attirer l'œil. Il s'agit d'un vocabulaire architectural semblable à celui des quartiers périphériques des grandes villes. Les bâtiments sont standardisés, en béton et peints en blanc, avec quelques variantes de couleurs pour mettre en valeur les jeux de volumes, à l'exception de la ville de Tamansourt qui reprend les couleurs ocres

de la ville de Marrakech. Les bâtiments disposent de toits-terrasses, de fenêtres horizontales et par moment de balcons, et ne témoignent pas d'une grande innovation.



Figure 118 : Série de façades développées dans des villes marocaines existantes (de gauche à droite : Kénitra (1), Casablanca (2,3), Assilah (4,5), Marrakech (6))

Source : Sites Internet Avito, Immo Maroc, Logic Immo consultés le 27 Novembre 2018.







Figure 119 : Série de façades développées en villes nouvelles (de gauche à droite : Tamesna (1,2,3), Sahel Lakhiayta (4,5,6), Tamansourt (7,8,9)

Source : Photos prises par C. Kettani (à des dates différentes en 2017).

Par ailleurs, nos visites de terrain nous ont permis de constater qu'il existe un conflit persistant entre les intentions des concepteurs et les usages des habitants. Nous avons pu repérer différents modes d'appropriation par les habitants qui adaptent leurs logements à leurs besoins et à leurs pratiques. Par exemple, nous avons pu relever que les nouveaux résidents ajoutent des grilles aux fenêtres, dans un but de sécurité, ce qui a tendance à dénaturer l'harmonie initiale de la façade. D'autres étendent leur linge sur les façades, grâce à des cordes qu'ils ont préalablement eux-mêmes fixés aux murs, à défaut de la présence de buanderies. Enfin, de nombreux habitants ont préféré intégrer les balcons à l'habitation de manière à agrandir leurs cuisines ou leurs salons.



CK, 2017



CK, 2018



CK, 2017

Figure 120 : Des exemples d'appropriation de façade par les habitants (linge et rajout de grilles aux fenêtres, intégration des balcons dans les cuisines ou les salons) à Tamesna (1, 2) et à Sahel Lakhayta (3).

Source : C. Kettani, 2017 et 2018.

Ces modes d'appropriation sont le résultat d'une conception à la chaîne, pour un habitant-type, et un manque de concertation initial avec les habitants permettant d'adapter d'emblée l'habitat à leurs besoins. Ils décrivent également une méconnaissance des profils ciblés et de leurs habitudes. Ces reformulations spatiales sont observables également dans les quartiers populaires des autres villes du pays. Un de nos entretiens avec le Directeur de la Politique de la ville au Ministère de l'Habitat met parfaitement en valeur l'origine du caractère désordonné du paysage urbain des villes existantes et qui est en phase de se reproduire dans les villes créées :

« C'est comme les paraboles ou les climatiseurs. Les gens veulent climatiser leur salon, et comme leur salon se trouve sur la façade principale, ils vont mettre le climatiseur sur la façade. Et ils vont être nombreux à le faire, et en plus, quand ils vont percer le mur, ils ne vont pas refaire la peinture sur la façade. (...) C'est ce qui donne l'état de nos façades au Maroc. (...). Il faut raisonner en marocain (...). Et souvent, à la fois dans la conception et dans la décision, on oublie que nous sommes des marocains. Un jeune architecte qui a fait ses études dans une école prestigieuse, il sait faire de très beaux bâtiments, il sait bien réfléchir, mais encore faut-il qu'il réfléchisse pour des catégories sociales qu'il n'a jamais côtoyées. (...) Ce n'est pas un jugement de valeur du tout. (...) Comment voulez-vous penser pour des gens que vous ne connaissez pas ? (...) On ne peut pas faire de

l'architecture et de l'urbanisme, si on ne fait pas de la sociologie. (...) Très peu d'architectes essayent de comprendre pour qui ils vont programmer. »<sup>274</sup>

Par ailleurs, afin de cacher le désordre des façades des lotissements économiques et des logements auto construits, ceux-ci sont encerclés d'immeubles-écrans. Ces derniers donnent sur les grandes artères et sont des immeubles alignés, de haut et de moyen standing, avec des façades travaillées et enjolivées par la juxtaposition des matériaux. Ils servent à améliorer l'image de la ville en dissimulant, à l'intérieur des quartiers, les bâtiments dont le traitement de façade et la finition sont sommaires. Ce dispositif d'immeubles-écrans s'est généralisé au Maroc dès les années 1975 dans le but de masquer le désordre des bâtiments réalisés en auto construction par des fronts bâtis continus<sup>275</sup>.



Figure 121 : Exemples d'immeubles-écran à Sahel Lakhiayta (à gauche) et à Tamesna (à droite).

Source : C. Kettani, 2017.

Ces immeubles de moyen et de haut standing intègrent des fenêtres carrées normalisées, des balcons et des loggias. Leur organisation intérieure s'inspire tantôt de modes d'agencement occidentaux (cuisine ouverte, buanderie), tantôt traditionnels (salons marocains). Certains ensembles d'habitat de moyen et de haut standing sont enclavés et prennent la forme d'espaces privés et fermés par des barrières avec service de gardiennage à l'entrée. Ceci accentue la ségrégation socio-spatiale et le manque d'articulation entre les différents morceaux des villes.

<sup>274</sup> Entretien avec H. Berra, Directeur de la Politique de la Ville au Ministère de l'Habitat, le 10 Mars 2017, par C. Kettani.

<sup>275</sup> Daniel Pinson, *Modèles d'habitat et contre-types domestiques au Maroc*, Tours, France, Laboratoire URBAMA, 1992, p. 78.

Quant aux quartiers de villas, ils sont composés de maisons occupant des parcelles régulières et uniformisées. Les villas, généralement sur deux niveaux, sont soit en bandes (environ 200m<sup>2</sup>), soit jumelées (environ 300 m<sup>2</sup>) ; très peu sont des villas isolées (plus de 400 m<sup>2</sup>). Il s'agit d'un habitat mono-familial ou bi-familial. Il existe des programmes de villas livrées semi-finies ou finies. Les villas disposent d'un jardin intérieur clos et d'une petite parcelle de jardin à l'entrée pour les villas en bandes ainsi que d'une place de stationnement (au minimum) à l'intérieur de la parcelle.



Figure 122 : Exemples de villas uniformisées en bande et jumelées à Sahel Lakhiayta

Source : C. Kettani, Février 2017.

Par ailleurs, les villes créées contiennent presque systématiquement des zones médina. Ceci répond certainement à une volonté d'attribuer aux villes une empreinte marocaine spécifique et traditionnelle.

Cette volonté de reproduire les ambiances des médinas traditionnelles se matérialise par la mise en place de nouvelles médinas organiques, composées de rues piétonnes et de logements à patio ne dépassant pas le R+2.

Ainsi, les plans prévoient plusieurs zones d'habitat de type médina qui sont dispatchées au sein de la ville de manière aléatoire :

« Chaque quartier doit avoir une médina, pour donner un cœur, comme Marrakech. Lorsque quelqu'un vient à Marrakech, qu'est-ce qu'il va visiter ? C'est la médina. Il est obligé de passer par la médina. On s'est dit que si on faisait des quartiers banals comme M'hamid ou Massira [à Marrakech], ça n'intéressera personne. Par contre, si dans chaque quartier on injecte une médina, ça va créer quelque chose, ça va susciter l'attractivité avec le temps. »<sup>276</sup>

<sup>276</sup> Entretien avec B. Belqasmi, cadre supérieur à Al Omrane Marrakech, réalisé par J.-M. Ballout, le 08 Avril 2010.

Néanmoins, ceci remet en cause la définition même du terme « médina ». Initialement, la médina – signifiant la ville en arabe – renvoyait au centre historique de la ville musulmane agencé autour de la mosquée. Cette centralité urbaine unique regroupait le centre religieux, culturel, économique, voire géographique de la ville.

Dans les villes nouvelles, les médinas s'apparentent plutôt à des lotissements de logements reprenant des typologies traditionnelles, ayant pour but principal de donner un cachet marocain à ces tissus résidentiels.



Figure 123 : Plaquette de présentation du projet Madinat Al Hamra, collectée au format numérique auprès de Al Omrane Tamansourt, le 1er Mars 2017.



Figure 124 : Plaquette de présentation du projet Madinat Azzahra, collectée au format numérique auprès de Al Omrane Tamansourt, le 1er Mars 2017.

En termes morphologiques, il existe de nombreuses similitudes ainsi que des différences notoires entre anciennes et nouvelles médinas.

Par exemple, la conception de Madinat Al Hamra à Tamansourt (Figure 123) ressemble à celle de la médina de Marrakech. Le principe de base réside dans la fusion de l'habitat et des activités marchandes, dans l'armature dense et compacte, dans la circulation strictement piétonne et dans la délimitation de la médina par des remparts aveugles percés par des entrées bien définies. Elle est également traversée par une grande artère commerçante. De chaque côté de cette artère s'imbrique une succession de commerces en rez-de-chaussée et de logements à l'étage. Cette médina est effectivement caractérisée par un dédale de ruelles étroites et des patios. Toutefois, elle ne comporte pas de ruelles couvertes, servant à apporter de l'ombre et de la fraîcheur, ce qui demeure une spécificité de la médina de Marrakech.



Figure 125 : Madinat Al Hamra à Tamansourt

Source : C. Kettani, 4 Mars 2017.

Les projets de nouvelles médinas tentent ainsi de recréer les spécificités fonctionnelles et les particularités des anciennes médinas. De ce fait, ils contiennent des ruelles étroites, des espaces publics ponctués de places et de placettes servant à favoriser les échanges et les rencontres entre les habitants et un espace économique exprimé par une juxtaposition de boutiques et de magasins.

L'espace résidentiel développé dans les nouvelles médinas offre un habitat varié : riads, appartements de différentes tailles, duplex (appelés maison). C'est un habitat de type traditionnel. En effet, l'habitat à patio, très présent dans l'ancienne médina de Marrakech, est remis dans les projets de médinas de Tamansourt : les pièces ceignent un espace central qui prend la forme d'une cour ou d'un jardin et qui permet de distribuer les différentes pièces (voir Figure 126 ci-dessous).



Figure 126 : Exemples de logements à patio dans les médinas de la ville de Tamansourt  
 Source : D'après les plaquettes de présentation des projets Madinat Al Hamra et Madinat Azzahra, collectées au format numérique par Al Omrane Tamansourt, le 1er Mars 2017.  
 Conception : C. Kettani, 2018.



Dans les anciennes médinas, le patio a une signification très précise. C'est l'espace central de la maison autour duquel s'articulent toutes les pièces. C'est à la fois un moyen de réguler la température mais aussi un puits de lumière permettant d'éclairer les pièces puisque celles-ci sont tournées vers l'intérieur, à travers des balcons donnant sur le patio. Cette typologie représente l'habitat traditionnel centré sur la protection de l'intimité de la famille. Le patio comporte habituellement un nombre important d'ornements et de revêtements, une fontaine, des plantes, et les matériaux qui y sont utilisés – notamment dans les maisons de propriétaires riches – sont nobles (comme le marbre et le zellij). C'est un espace qui est mis en valeur, considéré comme l'image de la maison.

A l'inverse, les nouvelles médinas créées n'attribuent pas cette symbolique aux patios ; cet espace y est en effet exigu, pauvre en décoration et est généralement utilisé comme un espace de desserte. La dimension symbolique du patio a donc été convertie en dimension d'usage.

Par ailleurs, dans les médinas traditionnelles, les maisons sont mitoyennes et les murs extérieurs sont généralement aveugles. Ce système permet ainsi l'imbrication des logements au sein d'une trame dense et homogène. Nous avons pu constater que c'était le cas dans les médinas de Tamansourt. Cependant, cette caractéristique n'est pas appliquée à Tamesna, notamment dans le projet Kasbah (Figure 127). En effet, dans ce projet, les logements, qui prennent la forme de duplex d'une superficie variant entre 73 m<sup>2</sup> et 145 m<sup>2</sup><sup>277</sup>, disposent de grandes fenêtres et s'ouvrent totalement sur les rues extérieures et les espaces publics. De plus, cette médina contient bien des rues piétonnes mais elle est aussi traversée par des rues destinées aux voitures, alors que dans les médinas traditionnelles, les réseaux routiers et piétonniers sont nettement séparés de sorte à bien faire la distinction entre la médina, incarnant l'échelle humaine, et son environnement extérieur. Enfin, elle n'est pas entourée d'une muraille la délimitant.

Il semble ainsi que les concepteurs aient omis certaines caractéristiques fondamentales constitutives de la médina, alors que les porteurs de projet affirment que le projet Kasbah reprend l'ensemble des spécificités des médinas traditionnelles, qui se limitent, d'après eux, aux rues piétonnes et à l'architecture mauresque :

La Kasbah est un quartier traditionnel, en plein cœur de Tamesna, offrant des duplex ordonnés autour d'un patio rappelant le patrimoine architectural national. Le projet de la kasbah se veut être,

---

<sup>277</sup> Al Omrane Tamesna, Catalogue produits Tamesna, Brochure collectée au format numérique, à partir du site de Al Omrane, le 25 Octobre 2017.

à l'instar de la grande majorité des villes du royaume, une ancienne médina avec toutes les caractéristiques qui lui incombent (rues piétonnes, architecture mauresque).<sup>278</sup>



<sup>278</sup> Présentation du projet Kasbah, Site de Al Omrane, In : <http://www.alomrane.gov.ma/Reseau/Al-omrane-tamesna/Produits/Projets/Kasbah>, consulté le 25 Octobre 2017.

Figure 127 : Projet Kasbah à Tamesna

Source : C. Kettani, Mars 2017.

Par ailleurs, les nouvelles médinas ne comportent pas d'activités artisanales, pourtant fondamentales dans les anciennes médinas marocaines et ne s'articulent pas autour d'une grande mosquée, noyau structurant de toutes les médinas traditionnelles marocaines. Par exemple, dans le projet de Madinat Al Hamra à Tamansourt – comprenant 539 logements sur une surface de 5 hectares<sup>279</sup> – ce sont les fonctions résidentielles et quelque peu économiques qui priment. De plus, la plaquette du projet insiste sur la fonction touristique, sachant que celle-ci n'a jamais fait partie des fondements d'une médina. C'est une fonction qui s'est installée au fil du temps :

Le tissu ancienne médina reprend sereinement et sans nostalgie trois fonctions essentielles de cet espace : habitat, commerce et attraction touristique.<sup>280</sup>

Les architectes se sont donc appropriés les spécificités de la médina traditionnelle marocaine pour créer une typologie hybride et composite, se situant curieusement entre traits traditionnels et adaptation moderne.

Il reste à se demander si ces nouvelles médinas pourront reconstituer les représentations et l'atmosphère particulière des médinas traditionnelles, marquées par la foule et le chahut. Il revient ainsi à s'interroger sur les modalités de reconduction de cette urbanité traditionnelle indissociablement de son contexte historique et social, puisque les anciennes médinas sont avant tout l'héritage d'un passé.

A ce sujet, les professeurs M. Mhammedi et K. Karibi soutiennent l'hypothèse que les nouvelles médinas ne pourront jamais reproduire les atmosphères des médinas traditionnelles, notamment à cause des nouvelles normes urbanistiques et architecturales, qui n'existaient pas auparavant :

(C'est) quasi impossible ! Car dès qu'on se plie aux règles d'urbanisme en vigueur, les proportions, les hauteurs et les reculs imposés faussent d'avance le résultat escompté ! Ces nouvelles médinas renvoient alors des ambiances factices de décors de théâtre. Les sensations dans ces espaces rectilignes sont bien différentes de ceux des vraies médinas, où le bruit sourd des souks, les couleurs

---

<sup>279</sup> D'après la plaquette de présentation du projet Madinat Al Hamra, collectée au format numérique auprès de Al Omrane Tamansourt, le 1<sup>er</sup> Mars 2017.

<sup>280</sup> ERAC Tensift, 2005, *Tamansourt premier anniversaire*, p. 20.

passées, les odeurs et les rues étroites et ombragées nous mettent tout de suite dans une ambiance bien particulière. Ces ambiances sont difficilement reproductibles hors de leur contexte.<sup>281</sup>

En effet, il paraît complexe de reproduire une médina traditionnelle à l'identique tout en appliquant les normes urbaines actuelles relatives notamment à la sécurité et à l'hygiène. Toutefois, les médinas construites dans les villes nouvelles sont encore inhabitées. Il est donc difficile d'en juger l'ambiance et l'atmosphère.

Il est à noter que, d'après un entretien avec N. Boumert, architecte à Al Omrane Tamansourt (le 3 Mars 2017), une des nouvelles médinas de cette ville allait accueillir des retraités étrangers. En effet, le projet allait être vendu à des promoteurs souhaitant installer leur programme de complexe résidentiel pour retraités, mais ces derniers se sont finalement retirés.

La médina a ainsi peu à peu perdu sa définition première, puisque les concepteurs ont repris quelques caractéristiques du vocabulaire architectural des médinas traditionnelles et n'ont pensé à son usage que par la suite. Les fonctions initiales et l'urbanité de la médina traditionnelle ont donc été négligées. C'est donc un modèle de médina hybride mettant en avant la coexistence de la modernité et de l'authenticité, état d'esprit qui traverse la société marocaine depuis des décennies<sup>282</sup>.

Les différents tissus d'habitat se distinguent de manière très nette à travers leur emprise au sol et leurs formes (Figure 128). En effet, si la symétrie accentuée dans les tissus de logements collectifs se heurte à l'irrégularité de l'habitat auto construit, la faible densité des quartiers de villas se distingue clairement de celle très élevée des tissus médina.

---

<sup>281</sup> Mouna M'Hammedi et Khadija Karibi, « Des ambiances de la médina à la marina : la dimension sacrifiée des grands projets urbains au Maroc », s.l., International Ambiances Network, 2012, p. 354.

<sup>282</sup> *Ibid.*, p. 356.

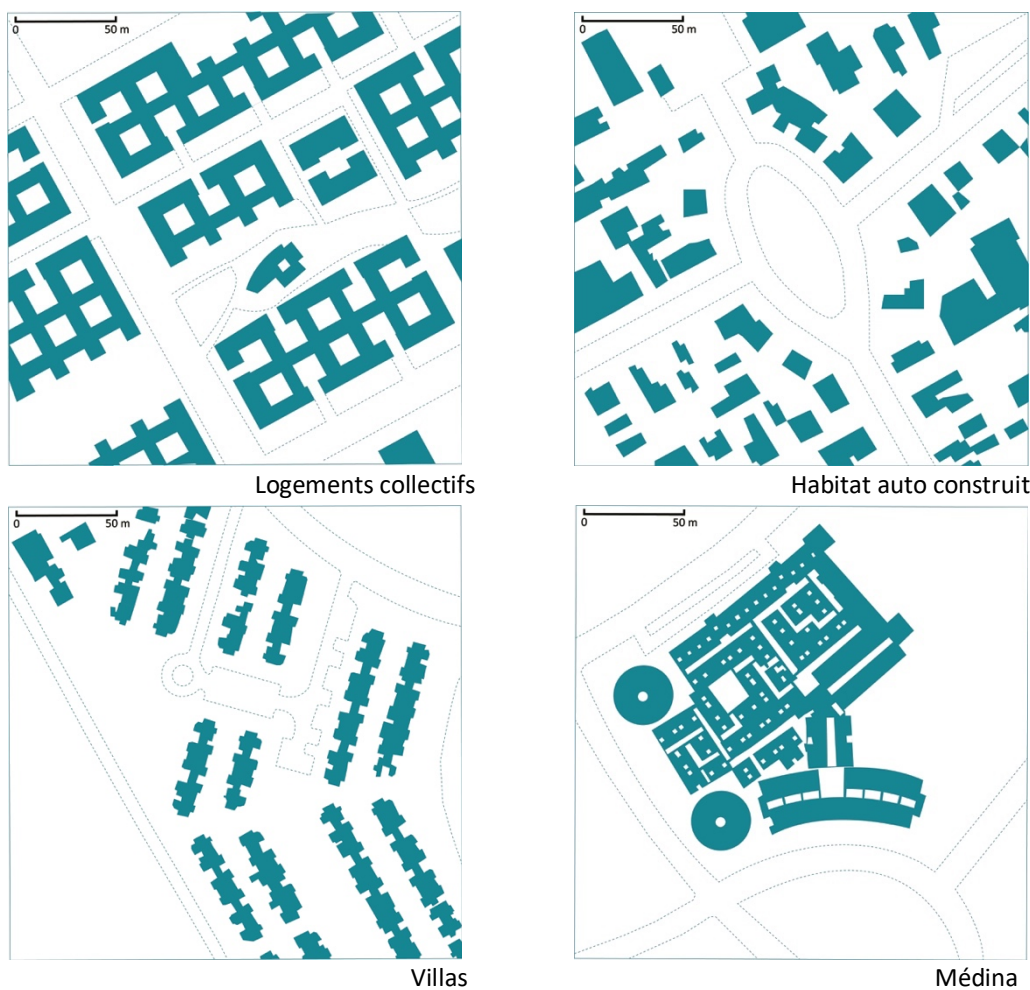


Figure 128 : Différentes typologies urbaines à Tamansourt  
 Source : D'après les photos aériennes Plans Macintosh, 2018.  
 Conception : C. Kettani, 2019.

### 1.3 Des mises en scène contrecarrées

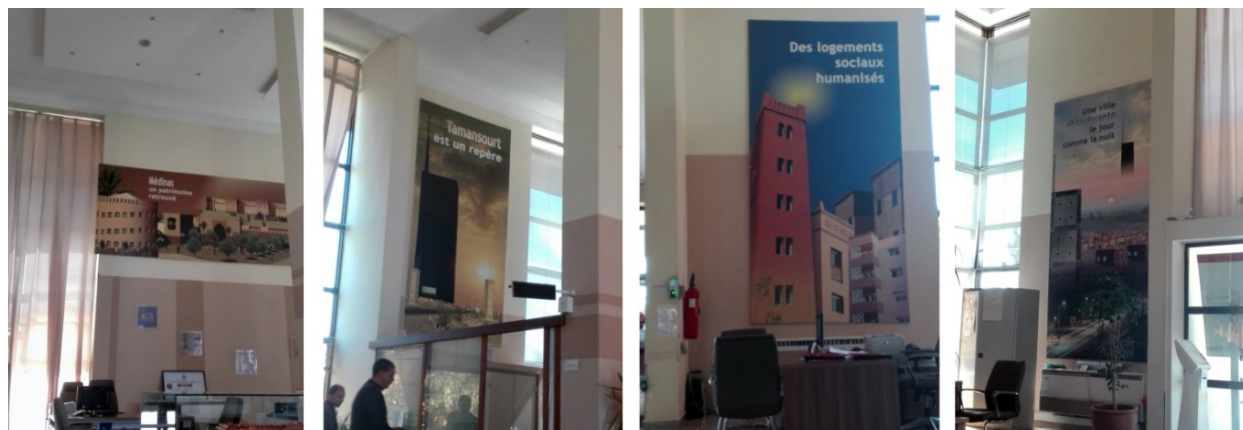
La création des villes nouvelles s'accompagne d'un grand nombre de discours commerciaux permettant de valoriser les projets, les sociétés d'aménagement accordent en effet une grande importance à l'image des villes créées à travers un ensemble de dispositifs publicitaires, dans le but d'interpeler les investisseurs privés et les entreprises et d'attirer les nouveaux habitants.

La mise en œuvre de ces moyens constitue une stratégie de promotion du potentiel des villes et d'amélioration de leur image afin d'assurer leur croissance. Chaque société d'aménagement développe ses propres stratégies de marketing et ses propres moyens de communication.

A titre d'exemple, la société d'aménagement Al Omrane Tamansourt a alloué, pour la promotion de la ville de Tamansourt, un budget de 245 millions de dirhams, soit 1% de son budget global<sup>283</sup>, sans compter les fonds propres pour chaque réalisation interne du projet.

Il est également à noter que, en dehors des différentes formes locales de mise en image (panneaux d'affichage situés dans des endroits très fréquentés à Marrakech, événements, sites Internet, brochures et tracts), la société d'aménagement met en avant également la promotion à l'étranger, notamment en ayant participé au salon de l'immobilier marocain à Paris lors des éditions 2005, 2006 et 2007. Elle a également participé aux foires et autres salons de l'immobilier organisés au niveau national.

De plus, l'agence Al Omrane Tamansourt regorge elle-même de très grandes affiches publicitaires et de maquettes mettant en évidence la ville ainsi que ses différents projets. C'est donc un marketing clairement assumé. Le visiteur, dès son entrée dans l'agence, peut rapidement se rendre compte du contenu de la ville, des différents logements commercialisés et des différents équipements réalisés ou en cours de construction.



<sup>283</sup> Ces données proviennent d'un entretien réalisé par J.-M. Ballout avec un responsable du service de la communication d'Al Omrane Marrakech, en Juin et Octobre 2007, et en Décembre 2008, In : P. Signoles et al., *Territoires et politiques dans les périphéries des grandes villes du Maghreb*, op. cit., p. 186.

Figure 129 : Affiches publicitaires au sein de l'agence Al Omrane Tamansourt (Rez-de-chaussée)

Source : C. Kettani, Mars 2017.

Ces affiches laissent apparaître des slogans élogieux et accrocheurs : « Médina, un patrimoine retrouvé », « Tamansourt est un repère », « Des logements sociaux humanisés », « Une ville éblouissante le jour comme la nuit ». Elles sont également reprises sous la forme de prospectus et de brochures, fournies à l'entrée, détaillant le contenu des projets de la ville, leur localisation, leurs superficies, leurs points forts et leurs prix d'acquisition.

Parallèlement, un grand support contenant le plan masse de la ville est exposé à l'entrée. Celui-ci permet de détailler le contenu de la ville au visiteur qui peut vite prendre connaissance des différentes zones la constituant. Ce plan masse est accompagné de maquettes de projet, situées au centre de l'agence, permettant de donner une idée sur les formes architecturales développées dans la ville, ainsi que les spécificités de chaque projet (Figure 130 ci-dessous).



Figure 130 : Plan masse explicatif et maquettes au sein de l'agence Al Omrane Tamansourt (Rez-de-chaussée)

Source : C. Kettani, Mars 2017.

A l'inverse, l'accueil de l'agence Al Omrane Tamesna et Al Omrane Lakhiayta sont beaucoup moins opulents en matière de publicités. Leur communication est plutôt axée sur le format papier de

type brochures, tracts et livrets de présentation dits « livres de prestige »<sup>284</sup>. Cela s'explique sans doute par une fréquentation beaucoup plus prononcée à l'agence Al Omrane Tamansourt<sup>285</sup>.



Figure 131 : Brochures diverses de projets de Tamesna

Source : Documents collectés à l'accueil de la société d'aménagement Tamesna en Février 2018.

Le livre de prestige de Tamesna, portant le titre « Tamesna, Une ville au cœur de la nature » est un document composé essentiellement de photographies mettant en avant la ville à travers son architecture, ses équipements publics, ses médinas et ses espaces publics. Le titre du livre est appuyé par la charte graphique de ce dernier : la couleur verte est prédominante sur les intercalaires, le sommaire, et même sur les images utilisées qui mettent en valeur le caractère verdoyant de la ville. Le livre retrace également l'histoire de la région dans laquelle elle se situe ainsi que les atouts de son site d'implantation. C'est un outil persuasif qui a pour objet d'attirer

<sup>284</sup> Document qui nous a été fourni par la société d'aménagement Al Omrane Tamesna, le 16 Mars 2017.

<sup>285</sup> Constat élaboré sur la base de nos observations sur place dans chacune des sociétés d'aménagement.



et de donner envie en privilégiant l'iconographie avec de courts textes explicatifs. Le livre contient, à sa page de garde, une photographie du Roi avec un petit extrait de son discours du 30 Juillet 2007, à l'occasion du 8<sup>e</sup> anniversaire de son accession au trône. Ceci constitue sans doute un moyen d'attribuer plus de valeur et de crédibilité au projet.

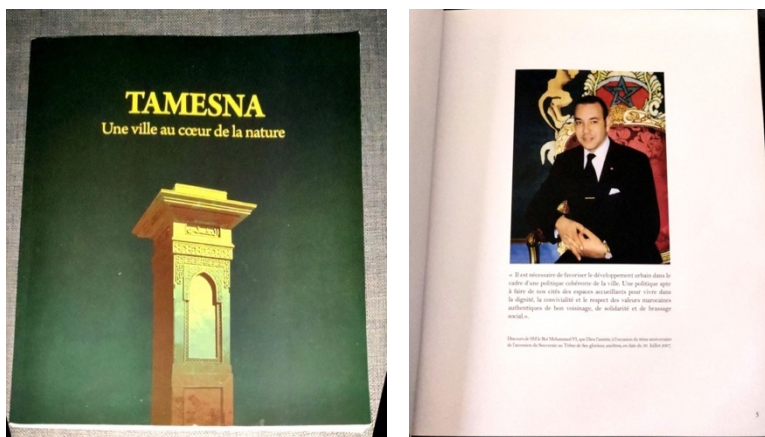


Figure 132 : Couverture et première page du livre de prestige de Tamesna

Source : Document collecté auprès de la société d'aménagement Tamesna en Février 2018.

Par ailleurs, les efforts de la société d'aménagement de Tamesna se concentrent surtout dans l'évènementiel. En effet, de nombreux évènements, colloques et autres manifestations sont organisés afin de promouvoir les spécificités de la ville. Ainsi, cinq festivals ont été organisés jusqu'à ce jour (2019) par Al Omrane avec l'appui du tissu associatif de la ville. Ce sont des festivals de trois à cinq jours qui regroupent des activités sportives, culturelles et artistiques tout en mettant en place des débats, des ateliers et des groupes de travail sur des thèmes prédéfinis en lien avec la ville. Lors de la 3<sup>e</sup> édition du festival, la ville a accueilli plus de 60 000 visiteurs<sup>286</sup>, c'est dire l'impact de cet évènement sur l'influence de la ville sur la région.

A ce propos, nous avons pu assister, lors de notre séjour sur place, à un colloque international organisé par Al Omrane Tamesna et par l'Association du Festival de la ville, traitant des villes nouvelles africaines<sup>287</sup>. Ce colloque a fait appel à plusieurs intervenants, venus d'Afrique, et a eu pour objet d'ouvrir le débat sur la politique de création des villes nouvelles adoptées au Maroc et dans de nombreux autres pays africains. Cette promotion s'inscrit donc dans une échelle plus vaste, celle du continent, et entre dans le cadre de la réinsertion du Maroc dans l'Union Africaine.

<sup>286</sup> Ghizlane Tazi, « Le Festival de Tamesna démarre dès ce jeudi », *Challenge.ma*, 10 mars 2016p.

<sup>287</sup> Colloque organisé à Tamesna, durant les journées du 16 et 17 Mars 2017.

La ville de Sahel Lakhiayta quant à elle est décrite sur un site internet qui lui est dédié<sup>288</sup> et qui contient, en page d'accueil, le plan global de ladite ville avec une description détaillée des différentes zones qui le composent. Le site propose différentes rubriques permettant de prendre connaissance du contenu de la ville : localisation, prévisions démographiques, objectifs et coût du projet ainsi qu'une rubrique dédiée aux plans, images 3D du projet et vue aérienne délimitant le périmètre de la ville. Une autre rubrique redirige vers les sites de commercialisation des logements réalisés ou en cours de réalisation.

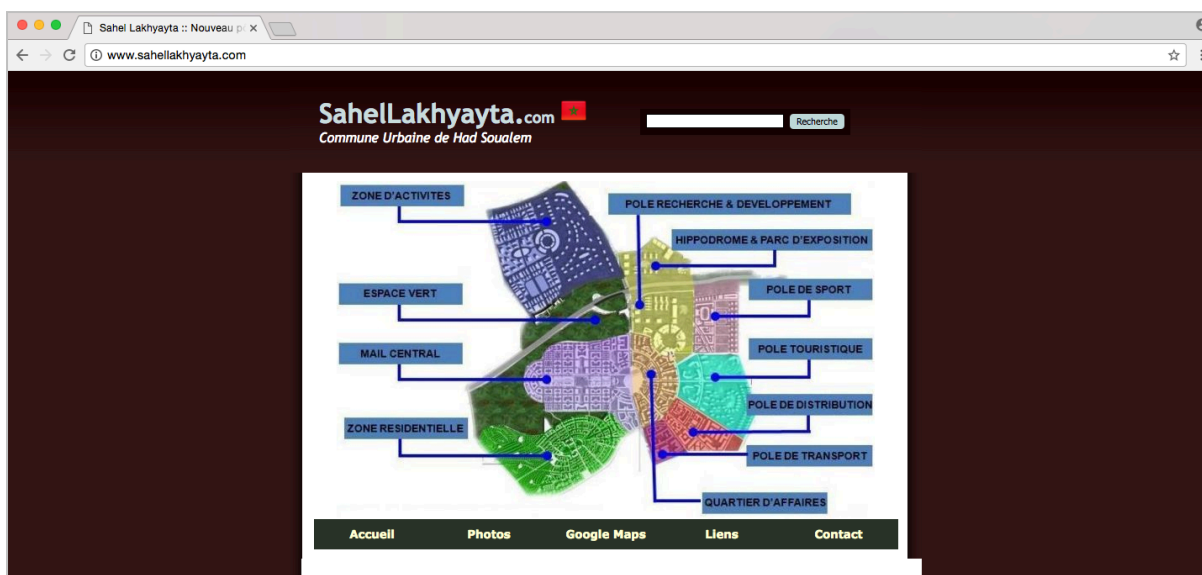


Figure 133 : Page d'accueil du site internet de la ville de Sahel Lakhiayta

Source : Capture d'écran prise par C. Kettani le 16 Novembre 2017

En ce qui concerne l'éco-cité de Zenata, celle-ci est valorisée avant tout par son inscription dans le développement durable. De notre point de vue, cette mise en image reflète une volonté de s'inscrire dans les préoccupations internationales liées à l'écologie. C'est un effet de mode qui est relevé dans la plupart des grands projets en cours de réalisation au Maroc.

Toute cette opulence promotionnelle relevée plus haut a pour but d'augmenter les ventes dans les projets en améliorant leur image auprès des habitants, des investisseurs et des touristes.

<sup>288</sup> <http://www.sahellakhyayta.com/>, consulté le 16 Novembre 2017.

Néanmoins, elle a été contrée par la dureté des opinions des médias qui n'ont pas lésiné sur les critiques, depuis 2010 jusqu'à aujourd'hui (2019). Les titres de plusieurs articles de presse le confirment amplement :

#### Sur le programme des villes nouvelles dans sa globalité :

- « Villes nouvelles : Pourquoi le projet prend l'eau » L'Économiste, 5 Décembre 2012
- « Villes nouvelles : Entre erreurs stratégiques et tentatives de rattrapage » Al Huffington Post, 31 Mai 2016
- « Villes nouvelles : Pourquoi le concept est un fiasco » L'Économiste, 13 Juillet 2017
- « Au pays du foncier sacrifié » Huffpostmaghreb, 6 Septembre 2017
- « Villes nouvelles au Maroc : dix ans après, des objectifs non atteints » Jeunafrique, 22 Mars 2018

#### Sur la ville de Tamansourt :

- « Tamansourt : Les chantiers en retard » L'Économiste, 28 Décembre 2011
- « Tamansourt, une ville presque fantôme » Médias 24, 25 Février 2014
- « Tamansourt ne séduit toujours pas » L'Économiste, 16 Janvier 2015
- « Après Tamesna, alerte sur Tamansourt » L'Économiste, 22 Juin 2015
- « Tamansourt : les mille et un couacs d'une cité-dortoir », L'Économiste, 3 Septembre 2016

#### Sur la ville de Tamesna :

- « Tamesna, ville fantôme ? Les chiffres et la réalité constatée de visu » Lavieéco, 19 Avril 2010
- « Tamesna : La cité-dortoir en attendant la ville nouvelle » Le360.ma, 17 Mars 2014
- « Tamesna : Dur de rattraper le retard » L'Économiste, 17 Mars 2014
- « Tamesna à la recherche d'un nouveau souffle » L'Économiste, 23 Mars 2017
- « Blocage des projets immobiliers à Tamesna: 3.500 familles attendent la livraison de leurs appartements depuis sept ans » Le Matin, 5 Mai 2014
- « Tamesna, un idéal devenu calvaire » Telquel, 21 Avril 2015
- « Cour des comptes : Tamesna, l'échec d'une non politique » Telquel, 30 Mars 2016
- « Tamesna, une ville qui se bat pour sortir de l'anonymat » Leseco.ma, 9 Juin 2017
- « Tamesna, une ville pas smart du tout » Le Monde, 31 Aout 2017
- « Tamesna : une ville sans cimetièrè » , Challenge.ma, 22 Février 2019

Cette diffusion de critiques a eu pour effet d'ancrer une idée négative sur les villes dans la conscience collective. Les populations externes portent ainsi de lourds préjugés sur les villes, parfois sans même les avoir visitées<sup>289</sup>. Cette image a été appuyée par les élus locaux dont le soutien a été quasi nul, ce qui a intensifié le manque d'intérêt des habitants, comme il nous a été reporté par le Directeur général de la société d'aménagement Al Omrane Lakhiayta :

<sup>289</sup> Voir chapitre 4.2 Populations externes.

« On critique beaucoup la politique que nous mettons en exécution, pas seulement au niveau de la presse. La presse, c'est la partie visible de l'iceberg. Il faut voir aussi au niveau des responsables locaux, des responsables provinciaux, ou régionaux. »<sup>290</sup>

Cependant, nous avons relevé que ce n'est pas le cas pour l'éco-cité de Zenata qui bénéficie jusqu'à présent d'un intérêt médiatique et de critiques favorables :

#### Sur l'éco-cité de Zenata :

- « La ville nouvelle de Zenata, un projet innovant » Le Matin, 3 Avril 2013
- « Ville nouvelle de Zenata : Premier modèle d'urbanisation intégré », L'économiste, 18 Décembre 2013.
- « Eco-cité Zenata, un modèle pour les pays émergents » Aujourd'hui le Maroc, 14 Novembre 2016.
- « Avec l'éco-cité de Zenata, le Maroc veut créer un modèle pour les villes africaines » Le Monde Afrique, 29 Aout 2017
- « Eco-cité de Zenata, les locomotives du projet se concrétisent », La Tribune, 18 Octobre 2018
- « Ces villes stars de demain », L'économiste, 8 Février 2019

## 1.4 En quête d'une image territoriale

Parmi les questions fréquentes que posent les enjeux des villes nouvelles, celle de leur identité n'est pas la moins intéressante<sup>291</sup>.

Le Maroc, qui n'a cessé de dresser ses grandes villes – et ce depuis l'époque du protectorat – en tant que vitrine de la modernité, semble, de ce point de vue, laisser pour compte les villes nouvellement créées. En effet, les grandes villes marocaines regorgent de projets prestigieux qui les symbolisent au niveau international et exposent au grand jour le pouvoir en place. Elles façonnent l'image du pays et rassemblent les grands chantiers et les réalisations les plus

<sup>290</sup> Entretien avec A. Belmahi, Directeur Général à Al Omrane Lakhiayta, réalisé par C. Kettani, le 8 Février 2017.

<sup>291</sup> On se reportera aux travaux de K. Lynch qui définissent l'identité comme étant l'ensemble des qualités d'un lieu qui le différencient par rapport à un autre, In : Kevin Lynch, Good City Form, Massachusetts, MIT Press, 1981.

remarquables<sup>292</sup>. Ce n'est pas le cas pour les autres villes du pays, et encore moins pour les villes nouvellement créées.

Tout au long du protectorat, les pouvoirs coloniaux ont créé des villes fortement corrélées à leurs intérêts propres. Cette planification urbaine a donc été stratégique, puisque l'objet a été de conférer à chacune des villes une fonction précise ou une vocation bien déterminée. Ainsi ont été créées des villes minières, des villes militaires, des villes ports et des villes balnéaires. Ce sont ces fonctions qui ont permis aux villes concernées d'acquérir leur dynamisme urbain au fil du temps. De plus, cette planification stratégique a été accentuée par des plans remarquables portés par de grandes figures françaises de l'urbanisme et de l'architecture.

Aujourd'hui, les villes nouvelles marocaines font face à une crispation identitaire. Elles sont en difficulté dans la construction de leur identité. Ceci a été engendré en grande partie par la volonté du gouvernement de répondre à l'urgence d'un déficit en logements enregistré dans les grandes villes. Elles ont été pensées sous un angle de production massive de logements, au détriment d'une vision regroupant leur fonctionnement dans leur globalité. En quelque sorte, elles n'ont pas acquis de poésie urbaine conjuguée à un véritable rôle économique au sein de l'armature urbaine. Ces deux composantes leur permettraient de constituer de véritables lieux de vie, de se positionner dans leur environnement et de s'insérer au niveau local, régional et national.

Néanmoins, la définition de cette crispation identitaire est complexe et se heurte à l'âge des villes, dont l'inauguration de la première a été faite en 2004. Les villes se construisent traditionnellement au fil des années à travers un long processus regroupant des événements qui s'y produisent et qui érigent leur histoire et leur géographie. Elles se forgent également à travers la composition, le vécu et les pratiques de leurs habitants, éléments essentiels de la construction identitaire urbaine.

Cela pose donc de façon pointue la question fondamentale de la temporalité dans laquelle les villes nouvelles marocaines se trouvent. A l'heure actuelle, elles n'ont pas encore de symbolique, de mémoire et d'héritage historique et socioculturel et n'ont également pas encore connu de mutations urbaines.

« On oublie qu'une ville met des années à se sédimenter pour devenir quelque chose »<sup>293</sup>

---

<sup>292</sup> Nous pouvons citer à ce propos le centre d'affaires Casa-Anfa à Casablanca, l'aménagement de la vallée du Bou Regreg à Rabat, l'avenue Mohamed VI à Marrakech, le complexe Tanger-Med à Tanger.

<sup>293</sup> Propos de Jérôme Chenal, enseignant et chercheur à l'École polytechnique fédérale de Lausanne, In : Nelly Fualdes, « Villes nouvelles : un bilan mitigé », *Jeuneafrique Finance*, 22 mars 2018p.

Les villes nouvelles font ainsi face à deux résultantes de dimension complémentaire : leur image et leur identité urbaine. A ce propos, nous retenons les acceptions de F. Rollan<sup>294</sup> qui affirme que l'image des villes se construit à travers l'image interne véhiculée par les personnes physiques et morales établies dans la ville ainsi que l'image perçue par les populations extérieures ; et du sociologue et géographe B. Galland<sup>295</sup> pour qui l'identité urbaine est une identité collective qui se constitue à travers le vécu des populations, qui se construit par des expériences et des souvenirs et qui se base sur l'espace qui lui sert de support.

Nous soutenons le postulat que les villes nouvelles marocaines sont aux prémices de la constitution de leur identité territoriale. En effet, elles n'ont certes pas d'héritage historique et n'ont pas encore constitué de particularismes qui leur sont propres mais elles ont déjà formé une identité géographique propre par leur inscription dans leur territoire. Elles ont entraîné un changement morphologique du site dans lesquelles elles ont été implantées et ont acquis une anatomie propre, et ce à travers les formes urbaines créées. Elles ont par ailleurs engendré des flux migratoires et ont accueilli de manière progressive des ménages, de catégories sociales différentes et dont les parcours de vie sont composites. Nous pensons que c'est le groupement de ces facteurs hétérogènes qui engendre la naissance de l'identité territoriale des villes, qui sera progressivement modifiée par les bouleversements économiques et sociaux qu'elles connaîtront.

« La ville sans passé est irréaliste, même si elle a été générée en peu de temps. »<sup>296</sup>

En revanche, ces villes, dont la fonction première a été purement résidentielle, sont dans l'attente d'une vocation permettant de les distinguer entre elles et par rapport aux autres villes existantes. De ce fait, leur notoriété est encore entachée par une image négative de ville-dortoir, largement véhiculée dans la presse et dans la conscience collective. Cela implique un grand effort de la part des porteurs de projet pour arriver à effacer les stéréotypes, qui demeurent néfastes pour leur décollage dans le sens où ils influencent l'installation des habitants et des nouvelles entreprises.

---

<sup>294</sup> F. Rollan, *Réflexions sur l'image de la ville et le projet*, In : Jean-Paul Charrié (ed.), *Villes en projet(s): actes du colloque tenu à Talence les 23 et 24 mars 1995*, CESURB., Talence, France, Éditions de la Maison des sciences de l'homme d'Aquitaine, 1996, p. 143-144.

<sup>295</sup> Blaise Galland, « Les identités urbaines », *Cultures, sous-cultures et déviances*, 26 novembre 1993.

<sup>296</sup> R. Trevisan, *Cidades Novas, op. cit.*, p. 19.

A ce propos, le sociologue et urbaniste A. Bourdin classe la recherche de l'identité territoriale en deux catégories<sup>297</sup> : les modèles normatifs désignant les labels (développement durable, conception écologique) et la recherche de l'image consistant à faire appel à des figures connues (des architectes, des urbanistes) ou à combiner le grand événement à la ville (musée Guggenheim).

Relativement à l'expérience marocaine, les porteurs de projet tentent aujourd'hui de redresser la situation en équipant les villes nouvelles d'édifices symboliques pouvant construire à long terme leur réputation. Par exemple, le plan de relance de la ville de Tamesna prévoit la construction d'un nouveau pôle de formation technologique qui regroupe différentes écoles de renom et qui propose diverses formations notamment dans les domaines du textile, de la gestion, de l'informatique et de l'ingénierie. Ceci permettrait à la ville, d'après l'ancien ministre N. Benabdellah, de rayonner et de s'attribuer une identité spécifique :

« Ce projet, qui s'étend sur une superficie de 12,5 hectares, contribuera à dynamiser l'essor de cette ville et à développer une offre conséquente en formation technologique de haut niveau. Nous visons à travers ce projet prometteur la construction d'un vrai pôle de formation universitaire susceptible de renforcer l'identité, l'attractivité et la qualité de vie au niveau de la ville »<sup>298</sup>

Les bâtiments ou lieux emblématiques sont effectivement des moteurs de développement local et d'attractivité puisqu'ils influent sur l'arrivée de nouveaux habitants, et par conséquent, ont un impact sur la création d'emplois et d'entreprises. Ce sont des lieux qui façonnent le paysage à petite et à grande échelle et qui ont pour but de rendre la ville reconnaissable et attrayante.

Néanmoins, dans le cas marocain, les décideurs n'ont pas été porteurs d'une vision globale. Ils tentent aujourd'hui – et après coup – de rectifier le tir à travers les plans de relance pour introduire des projets enthousiasmants dans des tissus qui sont déjà constitués. Le paysagiste et urbaniste T. Laverne suggère que le façonnage du paysage n'est pas juste une valeur d'accompagnement des projets ; c'est la condition même du projet<sup>299</sup>. Ainsi, l'identité urbaine est un élément clé à penser dès la conception des villes. Les villes nouvelles marocaines auraient pu constituer de bonnes opportunités pour reconquérir le paysage et créer de nouveaux modèles urbains.

---

<sup>297</sup> Alain Bourdin et Joël Idt (eds.), *L'urbanisme des modèles: références, benchmarking et bonnes pratiques*, La Tour d'Aigues, France, Éditions de l'Aube, 2016.

<sup>298</sup> Propos du ministre N. Benabdellah, In : MAP, « Tamesna se dote d'un pôle technologique », *Le Matin*, 15 mai 2013p.

<sup>299</sup> D'après un échange avec T. Laverne, paysagiste urbaniste, lors du séminaire « La fabrique du paysage du Grand Paris : Entre construction et perception » organisé par l'IAU et l'ENS, le 29 Mars 2019, à l'IAU à Paris.

D'un autre point de vue, la spécialisation de ces villes est un facteur important pour les rendre attractives et compétitives au niveau local et régional. En effet, il ne s'agit pas d'y implanter des activités quelconques mais de chercher à leur attribuer un levier de développement sur le plan local et régional apte à composer leur réputation. Lors de nos nombreux entretiens avec le directeur de la Politique de la ville au Ministère de l'Habitat, ce dernier insiste sur le terme de vocation pour signifier l'élément moteur et déclencheur du dynamisme des villes :

« On a lancé toutes les villes nouvelles en même temps. On a fait des plans d'aménagement qui sont en fait des plans de méga lotissements mais qui ne sont pas des villes. (...) Pour être une ville, il faut une vocation. La fonction habitat dans une ville est la dernière. Elle vient pour servir. C'est d'abord la concentration des fonctions qui ramène la concentration humaine. »<sup>300</sup>

« Certes il faut équiper ces villes en équipements publics, mais il faut quelque chose d'un autre ordre. (...) Les équipements publics, c'est le nécessaire pour un quartier. Un hôpital, ce n'est pas un élément d'attractivité, c'est un élément de base. Il faut donner une vocation à la ville, quelque chose, une valeur ajoutée intrinsèque qui n'existe pas par ailleurs. On doit la penser en fonction du réseau urbain régional. Cette ville fait partie de quel réseau ? Et dans ce réseau on a besoin de quoi ? Un pôle universitaire ? Oui, très bien. (...) Mais on ne peut pas dès demain faire déplacer des écoles. C'est pour cela qu'il faut ouvrir au privé, laisser des universités ou des écoles privées venir s'installer. Il faut prévoir le coup. J'espère qu'on va pouvoir le faire dans pas longtemps. (...) Ce sont des réflexions sur lesquelles nous travaillons. Nous allons lancer des appels à manifestations dans les mois qui viennent. »<sup>301</sup>

« Aujourd'hui, par exemple, quand vous arrivez sur Rabat, vous voyez se construire l'Agence Nationale de la Conservation Foncière, on aurait pu la mettre à Tamesna. Est-ce que ces villes nouvelles, pour leur donner une vocation, l'État n'était pas en mesure de dire, de manière autoritaire, tel et tel équipement d'intérêt national ou d'intérêt régional sera placé dans la ville nouvelle. A ce moment-là, il s'agira d'accompagner les gens qui vont y travailler en créant des solutions au logement »<sup>302</sup>

A titre d'exemple, nous pensons à la ville de Bilbao dans laquelle le musée Guggenheim a eu des impacts économiques importants avec la création d'emplois directs (liés à l'activité du musée) et

---

<sup>300</sup> Entretien avec H. Berra, Directeur de la Politique de la Ville au Ministère de l'Habitat, le 10 Mars 2017, réalisé par C. Kettani.

<sup>301</sup> Entretien avec H. Berra, Directeur de la Politique de la Ville au Ministère de l'Habitat, le 10 Mars 2017, réalisé par C. Kettani.

<sup>302</sup> Entretien avec H. Berra, Directeur de la Politique de la Ville au Ministère de l'Habitat, le 21 Février 2017, réalisé par C. Kettani.



indirects (hôtels, commerces, restauration). Ce musée de grande envergure a permis à la ville d'avoir un bâtiment qui la représente à diverses échelles et auquel la population a pu s'identifier jusqu'au jour d'aujourd'hui.

Nous pensons ainsi que toute ville a besoin de bâtiments emblématiques qui la distinguent, qui assurent sa notoriété, et qui permettent de propulser son développement.

Le cas du pôle technologique de Tamesna par exemple n'aura sans doute pas d'effet à l'échelle internationale, mais son impact peut être considérable au niveau régional.

Les villes de Sahel Lakhiayta et de Zenata présentent quant à elles l'ambition de développer une conception écologique, ce qui les différencie des autres villes et leur attribue un aspect qui peut constituer, à terme, leur identité. A travers cette vocation, elles peuvent déjà commencer à définir leur identité et leur impact territorial.



## 2 Standardisations et imitations

### 2.1 Hybridation

Aujourd'hui, le Maroc connaît un foisonnement de grands projets urbains, considérés comme des éléments de modernité qui permettent d'attirer les grands investisseurs nationaux et internationaux. Ces derniers se caractérisent par un gigantisme assumé par les promoteurs, les concepteurs et les commanditaires.

Ces projets sont généralement gérés par les deux puissants holdings d'aménagement du Maroc, à savoir Al Omrane et CDG-Développement, qui créent des filiales spécialisées sur type d'intervention. Ces holdings sous-traitent les tâches et ont recours à des cabinets privés spécialisés et réputés à l'échelle internationale (des agences d'architectes et d'urbanistes, des cabinets de conseil, des spécialistes en études de marché et en communication).

Ces grands projets mettent en avant le partenariat avec le secteur privé, ce qui marque le retrait stratégique de l'État dans la production de l'espace tout en y gardant un rôle de régulateur :

Ces opérations (...) deviennent les supports d'un aménagement urbain global mené de plus en plus à l'initiative d'une maîtrise d'ouvrage associant secteurs public et privé.<sup>303</sup>

Il faut garder à l'esprit le fait que les projets de villes nouvelles restent guidés par des volontés centrales, notamment ministérielle, qui influent sur les sociétés d'aménagement et sur les collectivités locales, ce qui montre que l'action urbaine reste toujours imprégnée des modalités de planification classiques :

L'action gouvernementale est très étroitement contrôlée par le Roi, qui préside le Conseil des ministres (art. 25 de la Constitution) et impulse les politiques publiques les plus ambitieuses. (...) Les injonctions auxquelles doit répondre le holding (Al Omrane) relèvent souvent directement de « sollicitations royales ».<sup>304</sup>

---

<sup>303</sup> J.-P. Carrière (ed.), *Villes et projets urbains en Méditerranée*, op. cit.

<sup>304</sup> L. Zaki, *L'action urbaine au Maghreb*, op. cit., p. 209.

Cette influence apparaît en amont des projets et des choix urbanistiques puisque la décision de créer des villes nouvelles se prend déjà à l'échelon ministériel. Les sociétés d'aménagement sont des outils d'intervention de l'État et elles demeurent très étroitement liées aux politiques publiques, tout en restant associées aux règles du marché. C'est donc un système d'acteur opérant par le haut, associant les hauts pouvoirs de l'État – par l'intermédiaire des holdings d'aménagement – à des entreprises privées.

Le géographe P. Signoles, dans la restitution des résultats du programme « Faire la ville en périphérie(s) ? Territoires et territorialités dans les grandes villes du Maghreb », classe les projets urbains au Maghreb en sept types de projets<sup>305</sup> : Les marinas, les nouvelles centralités périphériques, les technopoles, les projets de régénération, les infrastructures de transport, les édifices religieux et les villes nouvelles. Une grande partie de ces projets, du fait qu'ils dépendent, en tout cas concernant leur démarrage, de la volonté du Roi, tirent profit de dérogations aux documents d'urbanisme.

Ces projets ont en commun leur envergure et la mobilisation d'investissements publics et privés importants, mais aussi l'opulence publicitaire mise en place par les concepteurs à des fins purement commerciales. Les projets ont également produit et suscité un grand intérêt médiatique.

La ville de Tamesna est un bon exemple de la généralisation de l'urbanisme de projet avec un recours prépondérant au secteur privé. La création de la ville a été le fruit des nombreuses négociations entre l'opérateur public et les partenaires privés nationaux et étrangers qui ont eu un rôle fondamental dans le financement des opérations. De plus, le plan de relance a réuni un ensemble d'acteurs à travers un système collaboratif et transversal sur la base de conventions de partenariat (acteurs ministériels, responsables régionaux, représentants des habitants).

La ville de Tamansourt personnifie aussi l'inscription dans des logiques de projet à travers l'évolutivité qu'elle a connue dans son portage. Elle a effectivement été gérée par un organisme qui a connu de nombreux remaniements. Initialement, le projet était géré par un ERAC<sup>306</sup> (ERAC Tensift). Puis, ce dernier ayant intégré le holding Al Omrane, il a été transféré à Al Omrane Marrakech avant d'être sous la direction de la société d'aménagement Al Omrane Tamansourt. Cependant, cette mutation administrative a été effectuée en interne et a écarté les autres organismes publics, alors que c'était sans doute l'occasion de déterminer des formes de

---

<sup>305</sup> P. Signoles et al., *Territoires et politiques dans les périphéries des grandes villes du Maghreb*, op. cit., p. 146.

<sup>306</sup> Établissement régional d'aménagement et de construction.

transversalité avec les autres opérateurs, ce qui aurait permis de bénéficier de diverses visions dont la divergence pouvait être bénéfique au projet :

Si, en Europe, les acteurs locaux (et notamment les maires des grandes villes) constituent désormais les acteurs décisionnels de premier plan des projets (ou des orientations dites stratégiques des villes (...)), force est de constater que, au Maghreb, les collectivités locales sont des parents pauvres de l'urbanisme de projet. Elles ne sont que très rarement associées au pilotage des politiques et actions urbaine.<sup>307</sup>

Le groupe Al Omrane et la CDG ont tiré profit de la montée en puissance de cet urbanisme de grands projets urbains et se sont ainsi affirmés dans la scène urbaine grâce à ces nouveaux projets. Ces structures ont modifié leurs moyens, leurs méthodes de travail et leur organisation interne. Toutefois, elles ne s'inscrivent pas suffisamment dans des logiques d'innovation, de compétitivité et d'insertion de nouveaux modèles urbains.

Finalement, la création des villes nouvelles témoigne d'un urbanisme hybride mêlant les traits de la planification urbaine à ceux de l'urbanisme de projet.

## 2.2 Inspirations et appropriations

Le Maroc, comme d'autres pays maghrébins, a perpétuellement cherché à imiter les puissances occidentales en termes d'aménagement et d'organisation de leur croissance urbaine. Cette tendance est accentuée par le fait que plusieurs éléments constituent des points de convergence entre celui-ci et les pays occidentaux et qui sont en lice pour poser les mêmes problématiques entre le Nord et le Sud : un taux d'urbanisation sur la lancée de celui des pays occidentaux, une nucléarité grandissante de la société et un mode de vie urbaine se rapprochant des standards de la mondialisation.

Ces états de fait permettent ainsi au Maroc de s'inspirer des expériences étrangères passées et de limiter les risques liés à l'action.

---

<sup>307</sup> P. Signoles et al., *Territoires et politiques dans les périphéries des grandes villes du Maghreb*, op. cit., p. 161.

Ainsi, pour l'élaboration des études urbaines pour la création des villes de Sahel Lakhayta et de Zenata, les porteurs de projet ont eu recours à plusieurs cabinets d'expertise étrangers. Ces acteurs contribuent à la circulation des modèles internationaux de la conception des villes, mais aussi aux transferts des pratiques et des savoir-faire étrangers.

Tout d'abord, la CDG développement, en dehors du fait qu'elle ait confié la conception de l'écocité de Zenata à des acteurs français, a organisé des ateliers dans lesquels elle a invité des intervenants internationaux. Ces groupes de travail avaient pour mission de définir les grandes lignes du projet et d'en évaluer la faisabilité, tout en bénéficiant de l'appui des experts étrangers et de leur savoir-faire.

De même, la société d'aménagement Sahel Lakhayta a eu recours à des prestataires étrangers pour l'élaboration de ses études. C'est le cas de l'institut allemand IFAS, qui a été chargé de réaliser l'étude de pré-faisabilité en efficacité énergétique, à travers sa filiale IFAS Maghreb, mais aussi du groupe international Transitec qui s'est vu confier l'étude de transport de la ville (Tableau 6). L'institut IFAS est un institut de recherche allemand multisectoriel qui intervient principalement dans les problématiques d'efficacité opérationnelle. Le groupe Transitec, quant à lui, est un bureau d'études international spécialisé dans les questions liées à la mobilité et au transport. Les autres études ont été exécutées par des prestataires nationaux. Cela confirme la volonté de la société d'aménagement de bénéficier d'une expérience déjà acquise à l'étranger dans des secteurs qui sont en plein développement au Maroc (Transport et efficacité énergétique), mais aussi de lier ces savoirs internationaux à ceux de structures nationales. Cette démarche témoigne de ce fait de la volonté de bénéficier du savoir-faire occidental et de l'adapter au contexte marocain.

Objet de l'étude	Prestataire	Date démarrage de l'étude	Etat d'avancement
Etudes de faisabilité de la VN	AREA	08/12/2005	100%
Etude d'aménagement de la VN	Groupe Benabdallah, Bousfiha, Benkirane et Tazi	24/10/2008	75%
Etudes topographiques	ETAFAT & LEBEST TOPO	01/11/2009	100% (tranche de 300ha)
Etudes techniques VRD de la VN	GPT LOTIBAT-LEBEST	07/07/2009	36%
Etudes de pré-faisabilité efficacité énergétique	Institut IFAS Maghreb	06/02/2009	100%
Etude hydrologique des bassins versants	LOTIBAT	01/07/2011	100%
Etude d'impact environnemental	CID (Conseil, Ingénierie et Développement)	09/09/2010	80%
Etude de transport pour la VN	TRANSITEC	20/01/2011	100%
Etude du Master Plan Energétique	NOVEC	20/09/2011	50%
Etude de positionnement	BFIVE	20/02/2014	80%
Diverses Etudes			

Tableau 6 : Principales études réalisées et en cours de réalisation à Sahel Lakhayta

Source : Al Omrane Lakhayta, *Ville Nouvelle Sahel Lakhayta. Présentation Pôles 1 et 2*, s.l., 2016.

Par ailleurs, le Maroc ambitionne à son tour d'exporter son expérience en matière de production urbaine, notamment vers les pays africains. C'est donc, en accord avec le sociologue et urbaniste A. Bourdin, un processus de construction collective de savoirs et d'expériences au sein de réseaux<sup>308</sup>. A ce titre, la société Al Omrane Tamesna a organisé une rencontre (à laquelle nous avons été convié) avec des ministres ougandais, visant à faire connaître la ville de Tamesna et à divulguer ses modes de fabrication. Les ministres ougandais y ont souligné leur intérêt pour la fabrique des villes marocaines et l'importance du retour d'expériences marocain pour la création et le développement de leurs villes nouvelles :

« Cet exposé particulier (présentation de la ville de Tamesna) est très important pour nous, parce qu'actuellement nous sommes en train de préparer notre première ville satellite. Une ville qui est à côté de la capitale (...). Notre intérêt par conséquent réside dans les différents partenariats qui peuvent être établis entre le gouvernement, les agences étatiques, le promoteur privé et la société d'aménagement telle que la vôtre. Cet exposé nous a été très utile pour voir quels sont les différents acteurs qui s'impliquent dans ce genre d'opérations, pour améliorer notre réflexion, pour savoir comment nous allons mettre en place cette ville nouvelle (...). Nous devons réduire la pression qui s'exerce sur la capitale. Si ce projet réussit, il y aura d'autres projets de villes nouvelles. (...) Nous voulons continuer de bénéficier de votre expérience afin que nous puissions faire face aux défis, que nous puissions progresser et que nous puissions raffiner ce que nous faisons. Le Maroc nous sera très utile. »<sup>309</sup>

« Nous venons à peine de commencer le périple pour arriver à un pays à revenu intermédiaire. L'un des indicateurs d'un pays à revenu intermédiaire c'est l'habitat, c'est l'organisation des villes. J'ai beaucoup apprécié que vous ayez partagé les avantages de vos réalisations et surtout les défis. J'ai bien noté les défis. (...) Il y a très peu de gens qui osent parler de défis et d'échecs avec une détermination sérieuse au but escompté. (...) Les gens montrent toujours les choses positives mais quand il s'agit des fautes, celles-ci ne sont pas toujours mises en évidence. Tout le monde passe par des erreurs. J'ai apprécié votre transparence. Nous avons maintenant beaucoup de choses à raconter à nos concitoyens, à nos collègues, et surtout à Monsieur le Président de la République, car il a une très grande vision pour l'Ouganda, et maintenant c'est la mise en œuvre qui reste à faire.»<sup>310</sup>



---

<sup>308</sup> A. Bourdin et J. Idt (eds.), *L'urbanisme des modèles*, op. cit., p. 11.

<sup>309</sup> Discours d'un des ministres ougandais, traduit de l'anglais au français, lors de la présentation de la ville de Tamesna aux ministres ougandais (à laquelle nous avons participé), le 11 Mars 2017, dans les locaux de la société Al Omrane Tamesna.

<sup>310</sup> Discours de la ministre chargée des territoires en Ouganda, traduit de l'anglais au français, lors de la présentation de la ville de Tamesna aux ministres ougandais (à laquelle nous avons participé), le 11 Mars 2017, dans les locaux de la société Al Omrane Tamesna.

D'autre part, les sociétés d'aménagement Al Omrane ont eu recours au benchmarking (référenciation, repérage). Celui-ci, à travers une analyse d'autres expériences nationales et étrangères, a eu pour objectif d'identifier et de prendre connaissance des exemples à suivre et des bonnes pratiques à adopter. A titre d'exemple, pour la conception de la ville de Sahel Lakhiayta, un benchmarking a été mené et a permis de relever des cas considérés par les porteurs de projet comme « des modèles d'attractivité et de développement » (Figure 134 ci-dessous). L'étude retient ainsi les villes de Shenzhen en Chine, Milton Keynes en Angleterre, Cyberjaya en Malaisie et Mohammedia au Maroc. Le benchmarking alimente de ce fait les transferts entre les pays du Nord et les pays du Sud.

Benchmark de villes nouvelles satellites de par le monde qui se sont érigées en modèles d'attractivité et de développement		Stratégie de croissance	Description
<b>Shenzhen</b> A 25km de Hong-Kong 		Fortes incitations financières pour attirer les investissements	<b>Création d'une Zone Economique Spéciale avec des incitations fiscales sur les bénéfices...</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pas d'impôt avant de faire des profits</li> <li>• Pas d'impôts pendant les deux premières années de profit ("Horloge fiscale")</li> <li>• Impôts réduits de moitié en année 3 et 4, taux plein ensuite</li> </ul> <b>...ainsi que sur les exportations</b> (pas de taxe sur les biens exportés)
<b>Milton Keynes</b> A 65km de Londres 		Forte communication sur les services et la qualité de vie  Coordination de la planification au niveau national / régional	<b>Large communication sur les atouts de la ville, particulièrement pour attirer les entreprises qui délocalisent</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Articles dans la presse professionnelle, envois de brochures, événements, promotion par le gouvernement</li> <li>• Focalisation principale sur la qualité et le faible coût de la vie</li> </ul> <b>Planification cohérente pour l'ensemble de la région y compris Londres, conçue au niveau national</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Limitation de la concurrence avec d'autres villes</li> <li>• Mise en place au niveau local, avec implication des parties prenantes</li> </ul>
<b>Cyberjaya</b> A 40 km de Kuala Lumpur 		Incentives afin d'attirer des entreprises d'un secteur précis (TIC)  Légitimité de la ville liée à une stratégie sectorielle nationale	<b>Mise en place d'incitations fiscales et administratives</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Exonérations fiscales pour dix ans</li> <li>• Recours à de la main d'œuvre qualifiée étrangère sans contraintes administratives...</li> </ul> Mise en place d'infrastructure d'accueil « best in class » des entreprises Implantation d'un pôle universitaire orienté nouvelles technologies
<b>Mohammedia</b> A 30 km de Casablanca 		Développement adossé à la politique industrielle nationale post indépendance, qui transforme Mohammedia en complexe pétrochimique et industriel	<b>Ambition d'indépendance énergétique ayant conduit à ancrer une vocation industrielle forte portée par de grandes entreprises nationales (SAMIR, SNEP, SOMAS...) ...</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• une dynamique de peuplement très soutenue dans le sillage de l'industrialisation progressive de la ville (X 5 entre 1960 et 1980)</li> <li>• Peuplement reposant sur 3 vagues : années 60 : grands chantiers, années 70 : émergence du complexe pétrochimique et emplois industriels, années 80 : captation d'une partie de l'exode liée aux fortes sécheresses à l'échelle nationale</li> </ul>

Sources : Recherche documentaire (Milton Keynes at twenty-five, David Lock), sites Internet des villes, urbanistes

Figure 134 : Synthèse de recherches documentaires pour la référenciation en villes nouvelles menée par la société

Al Omrane Lakhiayta

Source : Présentation collectée au format numérique auprès de Al Omrane Lakhiayta, le 21 Février 2017



Il est cependant à noter que ce benchmarking a été mené par la société d'aménagement elle-même. La lecture des sources utilisées indique une recherche documentaire basée exclusivement sur internet, notamment à travers la consultation des sites internet des villes, ainsi que de ceux des urbanistes et des architectes ayant participé à leur réalisation. Cette étude n'a donc pas fait l'objet de visites in situ ou d'échanges avec les porteurs des projets susvisés permettant d'examiner leurs approches et d'observer les mesures et solutions qu'ils ont appliquées au fur et à mesure de la genèse des projets. Ceci interroge sur le fondement du choix des références et les critères ayant servi à faire ces choix.

### 2.3 L'étiquette écologique

Les porteurs de projets utilisent les villes nouvelles pour intégrer progressivement un mode de fabrication dit durable. Nous faisons particulièrement référence ici aux villes de Sahel Lakhayta et de Zenata.

Ces villes constituent des terrains d'expérimentation visant à étudier les modalités d'application des solutions écologiques apportées à l'échelle internationale au cas du Maroc, encore novice dans ce domaine. Il est toutefois important de rappeler que le Maroc avait déjà créé un service dédié à l'environnement au sein du Ministère de l'Habitat en 1972, un sous-secrétariat d'État chargé de la protection de l'environnement en 1992 et un Conseil national de l'environnement en 1995<sup>311</sup>.

Le volet écologique est actuellement au centre d'un grand nombre de projets au Maroc, mais se situe encore dans une phase d'expérimentation<sup>312</sup>. C'est aussi le cas des villes de Sahel Lakhayta et de Zenata qui sont à un stade très peu avancé pour que nous puissions juger de la pertinence de l'application des procédés écologiques.

---

<sup>311</sup> On se referera à l'article de Pierre-Arnaud Barthel, Valérie Clerc et Pascale Philifert, « La « ville durable » précipitée dans le monde arabe : essai d'analyse généalogique et critique », *Environnement Urbain / Urban Environment*, 16 septembre 2013, Volume 7.

<sup>312</sup> Pierre-Arnaud Barthel, Valérie Clerc et Pascale Philifert, « Rushing Towards Urban Sustainability in the Arab Region : Learnings from a Genalogic and Critical Perspective », *Environnement Urbain*, mai 2013, vol. 7, p. 6.

Cependant, le Maroc, comme les autres pays maghrébins, est un pionnier en matière de développement durable par rapport aux pays d'Afrique<sup>313</sup> et en ce sens il est en phase de développer un modèle de conception écoresponsable qu'il pourra exporter dans les pays en voie de développement africains.

D'autre part, le caractère éco responsable est vu comme étant un facteur de différenciation permettant d'inscrire les projets dans une tendance internationale de l'urbanisme durable. C'est également le moyen, pour les concepteurs, de renforcer leur compétitivité et de se doter d'une signature intégrée dans le marketing urbain de leurs projets. Celle-ci, en symbolisant leurs projets, leur permet d'élargir leur portefeuille de compétences. C'est l'idée qu'affirme l'ancien directeur de la société d'aménagement Lakhiayta :

A travers ce choix, celui de donner l'exemple d'une cité modèle, propulsée par l'autonomie d'un cadre de vie sain, génératrice d'une dynamique socioéconomique, et consciente de la crucialité de son impact sur l'environnement, le Groupe Al Omrane s'engage dans un défi de taille, en représentant le Maroc au sein du concert des Nations dans la course aux Villes Durables<sup>314</sup>.

Nous pensons que l'écologie est couramment évoquée par les concepteurs dans le but d'introduire un caractère innovant à la fabrication urbaine. C'est surtout une stratégie de produit et communication visant à légitimer les projets et à leur donner une identité propre servant à les différencier des villes existantes. Ici, le développement durable est considéré comme un levier publicitaire porteur, un argument de vente permettant de doter les projets d'une bonne image aux yeux des habitants et des acteurs professionnels. A ce titre, nous avons pu relever, dans les documents graphiques, les plaquettes publicitaires et les brochures, une multitude de slogans et d'expressions caractérisant cette volonté :

---

<sup>313</sup> P.-A. Barthel, V. Clerc et P. Philifert, « Rushing Towards Urban Sustainability in the Arab Region », art cit.

<sup>314</sup> Adnane Filali (Ancien Directeur Général de Al Omrane Lakhiayta) : Mot du directeur, in <http://www.alomrane.ma/fr/al-omrane-dans-votre-region/al-omrane-lakhiayta-s16/mot-du-directeur-or105.html>, consulté le 7 Février 2017

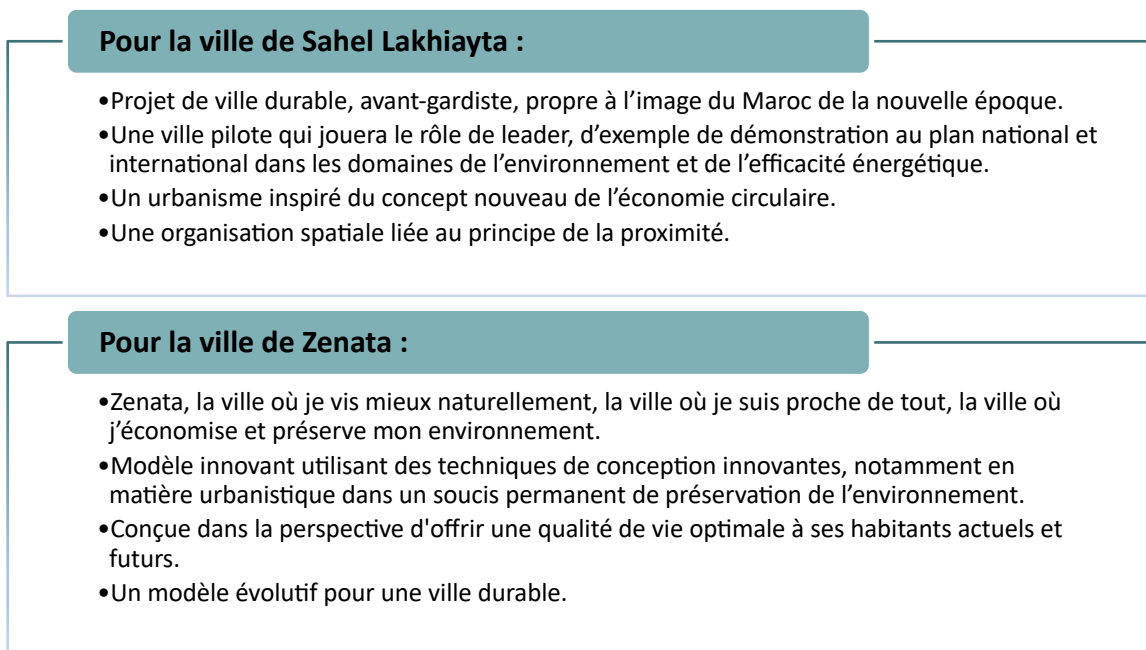


Figure 135 : Slogans et phrases d'accroche utilisés pour la promotion des villes de Sahel Lakhiayta et de Zenata  
Conception : C. Kettani, 2019.

Il est évidemment tentant d'employer des termes à connotation internationale pour définir les projets. Seulement, nous remarquons un grand mélémélo dans l'emploi des termes et leur application effective. Par exemple, le concept d'économie circulaire et de proximité, tant clamé sur les documents promotionnels de Sahel Lakhiayta, n'a pas été appliqué ; la norme internationale préconisée par l'OMS<sup>315</sup> n'a pas non plus été respectée, concernant le ratio d'espaces verts par habitant (il est de 3,53 m<sup>2</sup> par habitant à Sahel Lakhiayta alors que la norme préconise un ratio de 10 m<sup>2</sup> par habitant<sup>316</sup>).

Cette inscription affirmée dans l'étiquette du durable appuie surtout des volontés commerciales et se traduit par de petites touches dans la conception (comme l'utilisation des panneaux photovoltaïques à Sahel Lakhiayta, la végétalisation et l'instauration d'unités de vie à échelle humaine à Zenata). Les actions restent donc assez timides. Il s'agit ici d'une appropriation de solutions et de dispositifs internationaux par les acteurs locaux dans les projets, sans réelle adaptation au contexte socio-culturel et à l'environnement dans lequel les villes se situent :

<sup>315</sup> Organisation Mondiale de Santé.

<sup>316</sup> Ministère de l'Intérieur : Les espaces verts à travers le royaume, Direction générale des collectivités locales, 1994.

« Aujourd’hui il y a du green-washing. Car la problématique n’est pas complètement prise en considération. C’est encore trop tôt pour que ce soit le cas. Aujourd’hui la durabilité c’est du saupoudrage, de petites actions et il y a beaucoup de travail à faire, notamment au sein des ministères et surtout des communes. Il y a là-bas des gens analphabètes donc c’est encore plus difficile. Mais aujourd’hui on reçoit des demandes, des sollicitations pour faire des projets durables. (...) Tout le monde dit qu’il veut faire du développement durable... personne ne sait réellement ce que c’est. »<sup>317</sup>

Cependant, les bureaux d’étude français auxquels les aménageurs font appel permettent de fournir à ces derniers de nouvelles méthodologies de conception urbaine. Nous avons pu relever que les experts étrangers proposent des solutions simples, non coûteuses et qui s’adaptent au territoire marocain. Les processus mis en place, notamment à Zenata, témoignent d’une réflexion associant les atouts du territoire et les ressources locales à mobiliser. Il ne s’agit pas ici de recourir à des technologies de pointe mais de mettre en place des dispositifs basiques mais efficaces : rues piétonnes, tri des déchets, récupération des eaux pluviales et gestion par noues filtrantes.

Toujours est-il que le Maroc ne dispose pas encore de filières de maintenance capables de compléter ces ambitions écologiques. Les prérequis pour de telles conceptions ainsi que les différentes synergies n’ont pas été parallèlement mis en place. Par exemple, la conception de Zenata intègre le tri des ordures alors qu’il n’y a pas d’entreprises locales en charge du recyclage et de la réutilisation des déchets.

Aussi, cette production orientée dans le durable n’a pas été préalablement apprêtée par une évolution importante des documents d’aménagement dans ce sens. Elle évolue ainsi dans un cadre incertain et hasardeux à cause du manque de compétences des acteurs locaux et du manque de réglementations. Le Maroc subit les conséquences de son retard dans ce domaine et du manque de formation des acteurs impliqués :

« Ici même les architectes découvrent l’approche environnementale de l’urbanisme, c’est nouveau. En termes de formation tout est à faire. Ils (les architectes) ne sont pas formés pour ça »<sup>318</sup>

Il est cependant à noter que c’est l’inscription des projets dans l’urbanisme durable qui leur permet d’acquérir certains financements et l’appui d’organismes étrangers et bailleurs de fonds internationaux. La durabilité des territoires devient de plus en plus un impératif en faveur de

---

<sup>317</sup> Entretien effectué par N. Artic auprès de L. Khadiri, employée à Al Omrane, date inconnue, In : N. Artic, *Les dynamiques de l’étalement urbain au Maroc. Cas de Rabat-Salé et Casablanca, op. cit.*, p. 103.

<sup>318</sup> Entretien effectué par N. Artic auprès de L. Khadiri, employée à Al Omrane, date inconnue, In : *Ibid.*, p. 71.

l'ouverture à l'international. C'est le cas pour la ville de Zenata dont l'écoconception lui a permis d'être soutenue par l'AFD<sup>319</sup> et la BEI<sup>320</sup>. Cet accord a également permis au projet d'être largement médiatisé au niveau national et international. Les décideurs ont donc bien conscience de la capacité de cette inscription dans le durable pour attirer les investisseurs.

Le recours aux bailleurs de fonds internationaux appuie la volonté du pays de s'inspirer des modèles écologiques développés à l'international. Comme vu dans le cas de l'éco-cité de Zenata, les financements des pourvoyeurs de fonds permettent à ces derniers d'imposer leurs conditions dans la conception des villes ; ces conditions s'inscrivant dans les principes et systèmes actuels mondiaux de développement des villes.

L'inscription dans le durable révèle donc un phénomène important, celui de la volonté du pays d'entrer dans la conception écologique telle qu'elle est généralisée au niveau mondial.

---

<sup>319</sup> Agence Française de développement.

<sup>320</sup> Banque Européenne d'Investissement.



## 3 Anomalies urbaines

### 3.1 Approche sectorielle

Le programme actuel des villes nouvelles au Maroc laisse transparaître des anomalies capitales.

Derrière les nombreuses stratégies annoncées visant à constituer de nouveaux pôles économiques à travers les villes nouvelles se trouve une grande politique sous-jacente. Cette politique puise dans la mise à disposition par l'État aux opérateurs publics et privés d'une réserve foncière importante pour réaliser un quota de logements programmés chaque année. De ce fait, les projets de villes nouvelles s'associent à de grandes opérations de logements, agrémentées d'équipements publics, d'espaces verts et de zones d'activités.

Parallèlement, la priorité de la politique de l'État a été donnée au recasement des anciens habitants des bidonvilles et au développement du secteur du logement économique. En effet, le Ministère de l'Habitat a mené un grand nombre d'opérations visant à contrebalancer le déficit en logements économiques. A ce propos peut être cité le programme national de création de 100 000 logements sociaux par an lancé en 2003, suivi par un second programme de création de 150 000 logements en 2008<sup>321</sup>. De ce fait, les stratégies quantitatives ont surpassé les stratégies qualitatives. Les discours institutionnels en témoignent :

« La création des villes nouvelles et villes satellites est une opportunité qui répondra fortement aux différentes priorités du Ministère, aussi bien au niveau du renforcement des programmes nationaux des 100 000 logements sociaux par an et des villes sans bidonvilles qu'à celui de l'amélioration du système de planification de nos territoires (...). Et il n'y a que ces villes nouvelles et villes satellites qui pourraient répondre à cette demande croissante en logements »<sup>322</sup>

---

<sup>321</sup> P. Signoles et al., *Territoires et politiques dans les périphéries des grandes villes du Maghreb*, op. cit., p. 88.

<sup>322</sup> Interview accordée par A. Bousfiha, ancien secrétaire du Conseil National de l'Habitat, publiée à Aujourd'hui le Maroc, le 21/12/2004, In : T. Harroud, « Handicaps et contradictions du Programme de villes nouvelles au Maroc », art cit.

Les villes nouvelles ont ainsi servi d'outils pour satisfaire cette priorité principale de l'État et ont consacré la partie prégnante des moyens à la composante « logement », mettant en marge la planification des zones d'activités et des équipements nécessaires. Ce sont des projets orientés par une logique d'action sociale. Cette focalisation a entraîné de sérieux écarts temporels avec la dimension économique qui a beaucoup tardé à émerger, malgré son importance pour tout développement urbain :

Il est communément admis que toute ville doit être un pôle économique améliorant constamment ses structures de base et son positionnement au sein de l'armature urbaine dans laquelle il évolue. Il est également trivial de soutenir que chaque ville doit ériger le développement économique en cheval de bataille pour pouvoir gagner le pari du développement urbain.<sup>323</sup>

Il est à rappeler que le programme Villes sans bidonvilles et celui de la création des villes nouvelles ont été lancés à la même période et ont tous deux été confiés au holding d'aménagement Al Omrane. En effet, ce dernier s'occupe de l'exécution du programme Villes sans bidonvilles à hauteur de 90%<sup>324</sup>. La mise en concordance des deux programmes a donc été simple. Les villes nouvelles comprennent ainsi un nombre important d'opérations de relogement permettant aux populations défavorisées d'accéder à la propriété et à des conditions d'habitat décentes. Par exemple, à Tamansourt, ce sont plus de 3000 lots qui ont été réservés pour le recasement des bidonvillois, soit plus de 40% de l'ensemble des lots<sup>325</sup>.

La prégnance de ce rôle social porté par les villes nouvelles ramollit en quelque sorte leur objectif premier de maîtrise de la croissance urbaine.

A Tamesna par exemple, choisie pour accueillir un nombre important de ménages des bidonvilles de la conurbation de Rabat, les logements dédiés aux bidonvillois ont été livrés en premier avant même que les aménagements ne soient terminés et que les équipements de base ne soient livrés. Ceci met en évidence le manque de qualité du cadre de vie qui leur a été fourni.

Concernant Tamansourt, sa création n'a réellement été engagée que suite à l'annonce du Roi Hassan II du programme de production de 200 000 logements supplémentaires. Ensuite, lors de l'accession au trône du Roi Mohamed VI, les priorités pour le logement se sont encore plus

---

<sup>323</sup> M. Chouiki, *Un siècle d'urbanisme, op. cit.*, p. 191.

<sup>324</sup> D'après un entretien avec A. Belmahi, Directeur Général à Al Omrane Lakhayta, réalisé par C. Kettani le 8 Février 2017.

<sup>325</sup> Jean-Marie Ballout, « Un bilan intermédiaire du Programme de villes nouvelles au Maroc », *Les Cahiers d'EMAM. Études sur le Monde Arabe et la Méditerranée*, 1 mai 2017, n° 29.



accrues. De ce fait, Tamansourt a été l'occasion inouïe pour accomplir ces objectifs du fait de ses disponibilités foncières. Le projet s'apparente ainsi, pour reprendre l'expression de J.-M. Ballout, à un projet de logement social ou plus sommairement à un projet social. L'auteur mentionne également le caractère commercial du projet qu'il considère comme un produit de vente résidentiel, en attente de clients et non de citoyens ou d'usagers<sup>326</sup>.

Les projets de villes nouvelles s'apparentent ainsi à des intentions de mobilisation de foncier encore inoccupé pour loger un maximum d'habitants.

De plus, la conception des villes met en œuvre une juxtaposition de lotissements résidentiels qui pousse à s'interroger sur l'existence d'un centre fonctionnel qui régule la mise en marche et le fonctionnement des villes. En accord avec l'économiste C. Hémet<sup>327</sup>, les villes sont par définition des espaces de concentration d'individus et d'emplois et des lieux de productions de biens. Néanmoins, Les villes nouvelles marocaines ont privilégié le développement du secteur de l'habitat au détriment des autres composants de la ville, à savoir l'emploi, la culture et les services sociaux.

Lors de la rencontre du Conseil du développement et de la solidarité (CDS)<sup>328</sup>, l'ancien ministre C. Benmoussa a énoncé ses incertitudes quant aux fondements du programme de la création des villes nouvelles. Il a notamment déploré son schéma d'organisation qui a placé la production de logements en place prioritaire. Nous remarquons qu'il y a plus d'interrogations posées que de réponses apportées :

« Au cours de ces dernières années, avons-nous réellement initié une politique de villes nouvelles en tant que projets intégrés, en cohérence avec les schémas nationaux ou régionaux d'aménagement du territoire ? Ou sommes-nous dans une démarche beaucoup plus ciblée, qui est de répondre à des problématiques de "Villes sans bidonvilles" ou à des problématiques de court terme (...) ? Pour répondre aux besoins en logements sociaux, l'une des solutions qui a été trouvée

---

<sup>326</sup> J.-M. Ballout, *Territorialisation par « ville nouvelle » au Maghreb. Regard croisé sur les projets d'Ali Mendjeli (Constantine) et de Tamansourt (Marrakech)*, op. cit., p. 148.

<sup>327</sup> Propos de C. Hémet, Économiste, lors de la conférence du 10/04/18 : Villes africaines, Une urbanisation chargée d'histoire, chargée d'opportunités ? à l'École Normale Supérieure.

<sup>328</sup> Le CDS est un conseil associatif créé suite à la volonté du Roi d'ouvrir le débat au sujet des différents politiques de l'État. Cet espace de réflexion réunit des personnalités politiques, des professionnels et des universitaires. Le conseil a dédié sa première tenue en 2011 à la problématique des villes nouvelles et à l'analyse de ses dysfonctionnements.

était [de proposer] la création de villes nouvelles ; donc, en fait, on gérait une problématique conjoncturelle avec une dimension appelée ville nouvelle [que cette dernière] n'avait pas »<sup>329</sup>

Ces défaillances sont également rapportées par l'ex-ministre de l'Habitat, M.-N. Benabdallah, lors d'un colloque en Octobre 2012 :

« Il est nécessaire de penser ces grands projets structurants comme des projets prospectifs et ne pas être uniquement soumis à une pression régulière pour répondre aux phénomènes de l'habitat et du logement, et aux questions de bidonvilles et d'habitat insalubre »<sup>330</sup>

Enfin, le nombre important des opérations d'habitat social dans les villes nouvelles révèle le recours des politiques à des solutions qui se consignent dans des temporalités courtes et qui peuvent se traduire par de grands risques sociaux à moyen et long terme. Les formes créées présentent des spécificités qui ne vont pas dans le sens d'un urbanisme intégrateur à l'origine d'un cadre de vie de qualité. Les logements sont exigus et empilés dans des espaces généralement denses et dénués de mixité sociale. Ce sont des espaces qui peuvent s'enfoncer rapidement dans une crise urbaine par la détérioration de leurs espaces publics et l'appauvrissement de leurs habitants et ainsi se transformer à long terme en véritables poches de criminalité et de délinquance.

De plus, étant donné que les premières populations ont été inéluctablement celles retirées des bidonvilles et devant être logées d'urgence, et étant donné que la fracture sociale frappe le pays de plein fouet<sup>331</sup>, les familles de couches aisées ne trouvent actuellement pas d'intérêt dans ces villes qui regroupent ces classes pauvres<sup>332</sup>. Ceci est problématique puisque l'absence de mixité sociale constitue un obstacle pour la mobilité sociale même et donc pour le décollage des villes et leur croissance.

Ce mode de conception pose également avec acuité la question de l'insertion des anciens bidonvillois dans leur nouveau milieu de vie. Ces derniers ont certes pu améliorer leurs conditions d'habitat, mais ceci ne s'est pas accompagné d'une insertion socio-économique. De plus, leur relogement dans les villes nouvelles les éloigne de la grande ville qui offrait davantage de

---

<sup>329</sup> Propos de C. Benmoussa, ancien ministre de l'Intérieur et ex-président du Conseil économique, social et environnemental du Maroc, lors de la rencontre du CDS (Conseil du développement et de la solidarité) en 2011, T. Harroud, « Handicaps et contradictions du Programme de villes nouvelles au Maroc », art cit.

<sup>330</sup> Colloque « Les grands projets urbains, Expériences et avenir », Institut CDG, Octobre 2012.

<sup>331</sup> Affirmation de C. Kettani, à travers notre vécu, notre enfance passée au Maroc et notre bonne connaissance du pays.

<sup>332</sup> Voir chapitre 4.2 Populations externes.

possibilités d'emploi formel ou informel. M. Salim, directeur technique à Al Omrane Tamansourt, affirme à ce titre que le secteur de la construction constitue le moteur économique principal et que l'approche a été d'orienter ces populations vers le secteur du bâtiment dans un premier temps, au vu de l'état des villes en plein chantier<sup>333</sup>.

Par ailleurs, les plans de relance allouent une majeure part de l'action à l'insertion économique des populations non qualifiées, grâce au développement de parcs industriels pouvant éponger cette main-d'œuvre. Ces projets sont accompagnés de programmes sociaux destinés en grande partie à ces populations fragiles comme la création de structures de formation professionnelle, d'accompagnement social, de maisons de jeunes, de foyers féminins et de centres sociaux de proximité. Néanmoins, ces projets tardent pour la plupart à se concrétiser. Ceci est dû, d'après N. Boumert (extrait ci-dessous), architecte à Al Omrane, à un défaut de leviers d'attractivité et de dispositifs d'incitation pour les entreprises et les industriels, comme des aides financières, des subventions ou des conditions avantageuses fiscales, d'acquisition ou de location. En effet, ces dispositifs pourraient constituer des accélérateurs pour stimuler l'emploi localement en attirant les nouveaux investisseurs. De notre point de vue, l'emploi non qualifié est une filière à valoriser au vu de la population résidente, ainsi que les filières nécessitant de grandes surfaces, difficiles à trouver dans les grandes villes.

« Même si on a le foncier industriel, comment faire pour que les industriels viennent ? Il faut faire du marketing. Le plus évident, c'est qu'ils virent toujours vers un coût de foncier très bas, c'est normal. Mais dans tous les cas, dans la stratégie, il faut qu'il y ait de l'activité. (...) Il faut créer de la valeur économique. Les gens qui viennent s'installer là doivent trouver de l'activité économique. »<sup>334</sup>

### 3.2 Défauts de concertation

Il faut noter, tout d'abord, que la politique de la création des villes nouvelles a été une opération initiée par le Ministère de l'Habitat et de la Politique de la ville. De ce fait, la réalisation des logements a devancé celle des équipements. Ceci a été dû à un manque d'adhésion initial des autres ministères qui n'ont pas intégré dans leur calendrier prévisionnel, en parallèle et à temps,

---

<sup>333</sup> Entretien avec M. Salim, directeur technique à Al Omrane Tamansourt, réalisé par C. Kettani, le 1<sup>er</sup> Mars 2017.

<sup>334</sup> Entretien avec N. Boumert, Architecte à Al Omrane Tamansourt réalisé par C. Kettani, le 1<sup>er</sup> Mars 2017.

la mise en place d'un réseau fonctionnel d'équipements collectifs, d'infrastructures de transport et de services nécessaires au dynamisme des villes, et qui n'ont pas prévu de promouvoir l'économie et d'encourager l'installation de nouvelles activités.

La création des villes a de fait souffert de la quasi inexistence initiale d'accords contractuels définissant la responsabilité de chaque institution concernée et permettant d'activer les différentes opérations.

Le fait de développer ces projets de manière isolée témoigne du manque de volontarisme et de la position individualiste des ministères, alors qu'un projet aussi vaste que la création de villes de toutes pièces nécessite en premier lieu un traitement multisectoriel, structuré et cohérent. Ce manque de coordination des ministères produit actuellement de lourdes conséquences sur le développement des villes et leur fonctionnement :

Si en effet la ville nouvelle consiste, dans son principe même, à faire venir un certain nombre de gens et d'activités à un certain moment, dans un endroit où ils ne seraient pas venus spontanément à ce moment-là, il va de soi qu'ils ne viendront que si l'on peut leur offrir dès le départ un certain nombre d'équipements attractifs (...). L'exigence première de la réalisation d'une ville nouvelle est, au contraire, que tout arrive en même temps.<sup>335</sup>

Toutefois, il faut garder présent à l'esprit que le Ministère de l'Habitat avait organisé, au lancement de la politique, un colloque national traitant du thème de la création des villes nouvelles et qui avait pour objectif de gagner le consentement des autres ministères et leur implication. Mais, leur engagement n'a pas été matérialisé par des arrangements officiels et concrets. De plus, un comité interministériel des villes nouvelles a été composé en 2006, dans le but de traiter les problématiques qui impliquaient diverses instances ministérielles et d'apporter une approche intersectorielle au programme. Ce comité a été pensé comme un outil d'organisation et de concertation entre les différentes parties prenantes permettant de gérer de manière plus efficace les obstacles rencontrés. Mais celui-ci, faute de statut officiel et de textes formels fixant ses fonctions et ses devoirs, n'a pas eu d'impact fort et direct. Pour preuve, depuis sa création ce comité ne s'est tenu qu'une seule fois, en 2007.

---

<sup>335</sup> Jean-Eudes Roullier, *25 ans de villes nouvelles françaises, Les problèmes administratifs et financiers posés par la réalisation des villes nouvelles de la Région parisienne*, s.l., 1989, p. 84.

Ce manque d'implication a été justifié par un représentant du ministère de la santé par deux facteurs décisifs<sup>336</sup> : d'une part, par le manque de concertation lors de l'élaboration des projets, et d'autre part, par une action orientée tout d'abord vers les secteurs prioritaires à cause de moyens humains et financiers limités. Il y a eu ainsi une divergence de temporalité dans les projets, dans le sens où chaque acteur a eu un temps différent d'implication dans le processus. C'est ce que rapporte le directeur technique d'Al Omrane Tamansourt dans le propos ci-dessous :

« Les autres ministères ce n'est pas qu'ils ne veulent pas intervenir parce que c'est une ville nouvelle, mais ils ne suivent pas, (...) la majorité des ministères, ils ont des priorités, c'est-à-dire là où il y a de la demande tout de suite. Par exemple le ministère de l'Éducation nationale, quand il va construire une école, il construit vraiment une fois qu'il y a la pression sérieuse (...) c'est ça qui manque un peu justement au niveau des départements ministériels, c'est prévoir, c'est les prévisions. »<sup>337</sup>

Ainsi, au Maroc, les ministères opèrent par priorité, là où la demande est pressante. De ce fait, les villes nouvelles n'ayant pas encore enregistré des arrivées importantes de population, les équiper est considéré comme n'étant pas prioritaire. A titre d'exemple, la base normative indicative précise qu'il faut construire une école primaire pour 5 000 habitants, un collège pour 13 000 habitants, un lycée pour 50 000 habitants, un centre de santé pour 45 000 habitants<sup>338</sup>. Les villes n'ayant pas atteint ces seuils sont ainsi classées en dernier. C'est aussi la même logique qu'adopte le secteur privé dans la mesure où les écoles, les cliniques et les entreprises privées vont chercher à s'installer à partir d'un seuil de population important. Seulement, pour déclencher ces flux migratoires vers les villes nouvelles, ces dernières doivent attirer, séduire, et ce en offrant tous les équipements nécessaires en matière d'emploi, de santé, d'éducation, de transports et de loisirs. Ce cercle vicieux est parfaitement décrit par Z. Al Kaidi, employé à l'Agence Urbaine de Rabat-Salé, en parlant de Tamesna :

« Concernant les équipements, Veolia ne veut pas travailler dans ces villes et les compagnies de transport ne veulent pas dépenser leur argent en y installant des lignes de bus car cette ville est vide, et vu qu'il n'y a ni transport ni équipement, personne ne veut s'y installer. C'est le serpent qui se mord la queue. (...) Bien sûr il y a des problèmes de gouvernance. Qui fait quoi ? On ne sait pas. Devant le wali, l'ONCF a affirmé qu'ils souhaitaient faire cette ligne ferrée qui relierait Tamesna à Temara et Rabat mais devant le gouvernement ils ont affirmé le contraire, car ce ne serait pas

<sup>336</sup> Échange informel avec un représentant du ministère de la Santé, le 13 Février 2017, lors de la réunion concernant la construction et l'équipement du centre de santé niveau 1, situé à Sahel Lakhiayta, par C. Kettani.

<sup>337</sup> Entretien avec M. Salim, Directeur technique d'Al Omrane Tamansourt, par J.-M. Ballout, le 5 Avril 2010, In : J.-M. Ballout, *Territorialisation par « ville nouvelle » au Maghreb. Regard croisé sur les projets d'Ali Mendjeli (Constantine) et de Tamansourt (Marrakech)*, op. cit., p. 238.

<sup>338</sup> Haut-commissariat au plan, *Démographie : Dynamique urbaine et développement rural au Maroc*, op. cit., p. 292.

rentable pour eux. Les discours changent selon l'interlocuteur, c'est très difficile de faire des prévisions. Pour qui serait réalisée cette ligne ferrée ? Il faut savoir être réaliste. (...) On devrait considérer le transport comme indispensable dans un réseau, et non comme une simple portion à ajouter dans le projet. »<sup>339</sup>

En conséquence, à défaut d'organisation générale, le Ministère de l'Habitat reste contraint d'opérer par convention signée au cas par cas, avec chaque ministère concerné, pour la réalisation des différents équipements. C'est donc un urbanisme de pointage – dans lequel les obstacles et les dysfonctionnements sont pointés – plutôt qu'un urbanisme de ville dans lequel se trouve une cohérence d'ensemble.

Les villes nouvelles marocaines font toutes face aux mêmes problèmes de gestion alors qu'il est irrationnel de concevoir des villes lorsque chaque opération nécessite à elle seule la recherche de conventions entre différentes structures qui ont chacune leurs priorités. L'envergure, la complexité des projets et leur inscription dans la durée nécessitent des aptitudes de concertation en amont, entre les différents acteurs publics et privés, et des instruments de coordination entre les différentes parties prenantes :

La réussite d'un tel programme exige qu'il relève clairement de la responsabilité du gouvernement ; il ne peut fonctionner sans consensus, gage de la solidarité ministérielle, mais, en contrepartie, il exige dialogue, informations réciproques et concertation permanente avec les différents partenaires – ministères, maîtres d'ouvrage et professionnels, collectivités locales, associations d'habitants et populations vivant à proximité des sites retenus.<sup>340</sup>

De plus, un tel programme de création de villes ne peut non seulement être géré et exécuté par un seul ministère, mais encore moins par un seul organisme public d'aménagement (Al Omrane). La fusion des opérateurs de l'habitat au profit du groupe unique Al Omrane a certes permis, comme vu précédemment, de créer une action homogène et surtout un allocataire unique pour le Ministère de l'Habitat. Cependant, cette fusion a entraîné une saturation du holding qui s'est vu endosser la maîtrise de différents projets en même temps – en dehors du programme de la création des villes nouvelles qui est à lui seul très vaste et complexe – comme le programme Villes sans bidonvilles, les programmes de régénération de quartiers et les projets de conservation du patrimoine. Il est ainsi évident que c'est une tâche nébuleuse et ambiguë à endosser et que le

---

<sup>339</sup> Entretien effectué auprès de Z. Al Kaidi, employé à l'agence urbaine de Rabat-Salé, par N. Artic, date inconnue, In : N. Artic, *Les dynamiques de l'étalement urbain au Maroc. Cas de Rabat-Salé et Casablanca, op. cit.*, p. 113.

<sup>340</sup> T. Harroud, « Handicaps et contradictions du Programme de villes nouvelles au Maroc », art cit.

holding d'aménagement ne peut réussir un tel pari et réaliser convenablement toutes ces missions que s'il se dote de moyens humains, techniques, logistiques et financiers importants.

Le holding a effectivement créé des sociétés filiales s'occupant de chaque ville. Mais celles-ci sont de petites tailles, disproportionnées par rapport à l'importance des missions à réaliser, de la planification jusqu'à la commercialisation des lots. En effet, les sociétés d'aménagement sont chargées de réaliser les travaux d'aménagement et d'équipement, de promouvoir les villes et de valoriser les projets qu'elles comportent, d'établir les dossiers réglementaires et de commercialiser les opérations. Elles réalisent également des opérations de lotissement et de construction. A cette fin, elles sont appelées à faire les études nécessaires pour la réalisation des villes, à acquérir le foncier, à gérer les conventions avec les tiers publics et les partenaires privés et à organiser les stratégies de financement. Elles remplissent ainsi à la fois le rôle de planificateur, de coordinateur, d'aménageur, de maître d'ouvrage et de maître d'œuvre pour une partie des chantiers.

Or, malgré la quantité des missions allouées, les sociétés d'aménagement disposent d'un personnel limité qui varie entre une quinzaine et une trentaine de personnes<sup>341</sup>. A titre indicatif, l'effectif d'un Établissement Public d'Aménagement (EPA) en France variait entre 50 et 140 personnes<sup>342</sup>. L'EPA de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise par exemple disposait d'un effectif d'une centaine de personnes<sup>343</sup>.

Par ailleurs, le cadre institutionnel n'étant pas mis en place, les prérogatives des sociétés d'aménagement ne sont pas clairement définies. Celles-ci se retrouvent à accomplir des missions de gestion urbaine qui sont du ressort des communes, à cause du manque des moyens financiers, techniques et humains de ces dernières.

---

<sup>341</sup> Estimations de C. Kettani sur la base des visites et stages effectués dans chacune des sociétés d'aménagement Al Omrane.

<sup>342</sup> Ministère de la Transition Écologique et Solidaire, Ministère de la Cohésion des Territoires et Centre de Ressources Documentaires Aménagement Logement Nature, *Villes nouvelles françaises 2001-2005, Les structures et les statuts*, <http://www.cdu.urbanisme.developpement-durable.gouv.fr/les-structures-et-les-statuts-a20677.html> , 9 novembre 2011, ( consulté le 15 mars 2018).

<sup>343</sup> J.-M. Vincent, 2012, *L'invention de la maîtrise d'œuvre urbaine De la ville nouvelle aux ateliers*, L'Harmattan, 176 p., p.49

### 3.3 Vide institutionnel et tentatives de gestion

Une ville nouvelle étant une opération globale d'aménagement, il n'est pas certain qu'elle puisse être réalisée en utilisant les mécanismes habituels, conçus pour de petites opérations locales.<sup>344</sup>

Le programme des villes nouvelles marocaines souffre de l'inexistence d'une loi et d'un cadre législatif précisant les modalités spécifiques à leur mise en place et permettant d'assurer leur légitimité juridique. Il a été mis en place d'après une circulaire ministérielle – circulaire 368 du 12 Janvier 2005 relative à la réalisation des villes nouvelles<sup>345</sup> – qui, par son statut de circulaire, n'a donc pas la force de loi. Un plan d'aménagement, par exemple, a une force juridique supérieure puisqu'il est approuvé par décret, qui est une ordonnance supérieure dans la hiérarchie des lois. En comparaison, en Angleterre, la réalisation des villes nouvelles dans les années 1950 a été guidée par la loi de 1946 qui fixait les dispositifs administratifs et financiers, et qui a été rectifiée en 1959 afin d'intégrer les mécanismes de gestion des villes achevées<sup>346</sup>. Le recours aux circulaires dans le cas marocain se justifie par la volonté de promouvoir l'investissement de manière rapide et sans encombre.

Cette absence de cadre institutionnel a tout d'abord influé sur les manières de produire les villes, dans le sens où leur production urbaine n'a pas été encadrée par des réglementations communes et par des instruments juridiques nécessaires à leur réalisation et à la maîtrise de leur développement. Un membre du holding Al Omrane s'interrogeait d'ailleurs sur les manières de produire ces villes, par manque de textes qui éclairent les concepteurs sur les façons de fabriquer ces entités urbaines à grande échelle et qui leur permettent de suivre une charte commune :

« Tout cela reste basé sur des modes opératoires non précis, il n'y a pas de textes sur lesquels se baser pour créer les villes nouvelles ou qui expliquent comment les faire. »<sup>347</sup>

Ainsi, les villes nouvelles ne disposant pas de dispositifs légaux et opérationnels de planification, elles sont réalisées juridiquement en tant que grands lotissements, ce qui est inadapté au vu de leur échelle. Leur création a d'ailleurs été confiée au holding Al Omrane compte tenu de son

---

<sup>344</sup> P. Merlin, *Les villes nouvelles en France*, op. cit., p. 65.

<sup>345</sup> Jean-Marie Ballout, « Un bilan intermédiaire du Programme de villes nouvelles au Maroc », *Les Cahiers d'EMAM. Études sur le Monde Arabe et la Méditerranée*, 1 mai 2017, n° 29.

<sup>346</sup> P. Merlin et P. Delouvrier, *Les villes nouvelles*, op. cit., p. 39.

<sup>347</sup> Entretien avec N. Lahlou, membre du directoire du holding Al Omrane, par J.-M Ballout, le 16 Juillet 2007.



expérience passée dans la réalisation des grands lotissements. Pour autant, le pilotage de la production d'une ville n'est pas seulement une affaire de valorisation et de commercialisation, mais aussi de portage politique et de gouvernance :

La création d'une ville nouvelle est une entreprise qui ne saurait en aucun cas être un simple décalque de l'établissement d'un lotissement : non seulement les échelles sont différentes, mais les partis urbanistiques à concevoir n'ont rien à voir et le degré de complexité des opérations est incomparable.<sup>348</sup>

Il est à noter, toutefois, qu'une tentative de renouvellement des textes a été établie en 2004 avec la volonté du Ministère de l'Habitat d'instaurer un nouveau Code de l'Urbanisme et d'y envisager une rubrique dédiée aux villes nouvelles. Ce document se voulait un moyen d'impliquer toutes les entités concernées par la planification urbaine et la gestion des villes, et de prendre en considération les aspects sociaux, économiques et politiques des villes. C'était donc un projet qui préconisait les procédures institutionnelles, techniques et financières permettant la fabrication des villes nouvelles. Ceci témoigne bien de la volonté du Ministère de l'Habitat de fixer les moyens administratifs et juridiques nécessaires en amont de la réalisation des projets. Cependant, ce document a été rejeté par le Secrétariat général du Gouvernement, pour des raisons qui n'ont pas été divulguées publiquement. Ces blocages dénotent le manque de résolution de l'État quant à la réforme des textes réglementaires en vigueur.

D'autre part, les villes nouvelles n'ont pas de statut juridique propre, jusqu'au jour d'aujourd'hui (2019). Elles n'ont pas le statut de ville et ne sont pas classées au rang des collectivités locales. Au sens politique du terme, il n'y a pas eu création de ville. Leur création n'a pas fait l'objet d'un redécoupage territorial. Elles n'ont pas de maire ou de préfet. Ce sont des espaces transformés pour certains en centres délimités qui sont soumis à la gestion des communes rurales dans lesquelles ils se trouvent. Ceci est problématique et reste révélateur d'un manque de prise en compte préalable des questions de gouvernance :

« La question est : qui gère cette ville ? Al Omrane ou la commune rurale de Sidi Yahya Zaers ? A qui devons-nous nous adresser ? (...) La ville de Tamesna doit être gérée (...) avec un esprit de ville et non pas un esprit de village. »<sup>349</sup>

---

<sup>348</sup> T. Harroud, « Handicaps et contradictions du Programme de villes nouvelles au Maroc », art cit.

<sup>349</sup> Témoignage d'un habitant de Tamesna, publié le 20 Février 2018, recueilli sur la plateforme Facebook sur le groupe de la ville de Tamesna intitulé « Tamesna, la ville nouvelle ».

« Il est incompréhensible qu'une ville nouvelle soit gérée par une commune rurale ! Il est aussi incompréhensible qu'aucune mesure ne soit prise pour y remédier ! Il est par ailleurs déplorable que, pour une fois que nous avons les moyens de concevoir et réaliser une nouvelle ville, on ne mette pas les moyens en face, et on laisse les habitants souffrir sans mesure ! Les gestionnaires sont partis de zéro, ils avaient toute la latitude pour réaliser une ville réussie ! »<sup>350</sup>

Ceci pose également le problème de la gestion de la ville à proprement dit, dans le sens où les communes rurales en charge se retrouvent à assumer la gérance de nouvelles et vastes entités qui dépassent leurs capacités d'action, leurs moyens financiers et leurs ressources humaines. Elles sont livrées à elles-mêmes dans des domaines qui ont une ampleur qu'elles ne peuvent maîtriser. Elles doivent, entre autres, s'occuper de l'assainissement des villes, de la distribution d'eau et d'électricité, de la collecte des déchets, de l'entretien des voiries et des espaces publics, de l'éclairage public, des équipements collectifs et des transports en commun. Pourtant, elles n'ont ni les budgets ni les compétences humaines pour assurer de telles obligations.

C'est d'ailleurs pour cela que les sociétés d'aménagement ont été obligées de prendre en charge une partie de ces missions, vu que les communes devenaient dépassées par l'ampleur des tâches à accomplir. Cette assistance s'est opérée à travers des conventions de partenariat entre les communes et les sociétés d'aménagement pour des durées variant entre cinq à dix ans et effectivement sans l'intervention de ces sociétés d'aménagement, les villes étaient condamnées. Seulement, l'identification des acteurs devient ardue en premier lieu pour les habitants, d'autant plus que ce sont des solutions ponctuelles qui n'offrent pas assez de visibilité sur le devenir de la gestion des villes sur le long terme. Cette question se posera encore au-delà de la durée fixée par la convention de partenariat, vu que la commune rurale n'aura pas davantage de moyens pour assurer l'entière gestion de villes de tailles aussi importantes.

Ici se pose avec acuité le problème de la répartition des compétences étant donné que le montage n'a pas été prémédité et suffisamment réfléchi. Les prérogatives des différentes structures ont ainsi été improvisées au fur et à mesure de l'évolution des villes, ce qui a abouti aux nombreuses difficultés rencontrées sur le terrain.

Cette problématique a déjà été rapportée en 2010 par un employé de la Wilaya de la Marrakech, soit neuf ans avant le moment où nous écrivons, ainsi que par l'ancien ministre de l'Intérieur en 2012 (citations ci-dessous). Le constat est tel que la situation est restée inchangée jusqu'au jour d'aujourd'hui (2019).

---

<sup>350</sup> Témoignage d'une habitante de Tamesna âgée de 44 ans, publié le 16 Février 2018, recueilli via la plateforme Facebook, sur le groupe de la ville de Tamesna intitulé « Tamesna, la ville nouvelle ».

« À vrai dire, on n'a pas vraiment de vision. Cette façade urbaine dans une commune rurale est assez paradoxale. C'est un problème car la commune rurale n'est pas taillée pour s'occuper de ça, on n'y a pas encore pensé, idem pour le découpage. Mais d'une manière générale il y aurait une possibilité de faire un syndicat de commune, sinon on pourrait faire un pachalik (cercle), où le pacha serait le gouverneur. »<sup>351</sup>

« Les villes nouvelles se développent en zones rurales, dans des communes qui ne comptent pas plus que quelques milliers d'habitants et auxquelles nous avons la prétention de confier ultérieurement une ville avec 100 000 ou 200 000 habitants, donc avec des problèmes pour lesquels elles n'ont probablement ni les compétences, ni les ressources humaines, ni les ressources financières.»<sup>352</sup>

De plus, certaines villes se retrouvent en chevauchement sur le périmètre de plusieurs communes rurales à la fois. C'est le cas notamment de Tamesna qui enjambe les communes de Sidi Yahya Zaers, de Ain Attig et de Mers Elkheir (Figure 136 ci-dessous). Cela questionne la répartition des compétences entre les différentes communes, qui visiblement n'a pas été anticipée. A ce sujet, P. Merlin préconise la création d'un organisme unique :

Lorsque, ce qui est le plus souvent le cas, il y a plusieurs collectivités locales concernées, il faut soit les remplacer par une collectivité unique, soit créer une structure les regroupant, en particulier pour la réalisation et la gestion des équipements publics de leur responsabilité.<sup>353</sup>

---

<sup>351</sup> Entretien avec M. Ikken, chef du service de la DCL (Division des Collectivités Locales) à la Wilaya de Marrakech Tensift Al Haouz, réalisé par J.-M. Ballout en mai 2010, In : J.-M. Ballout, *Territorialisation par « ville nouvelle » au Maghreb. Regard croisé sur les projets d'Ali Mendjeli (Constantine) et de Tamansourt (Marrakech)*, op. cit., p. 602.

<sup>352</sup> Propos de C. Benmoussa, ancien ministre de l'Intérieur lors de la première rencontre du CDS, le 28 Mars 2012, In : T. Harroud, « Le programme des villes nouvelles au Maroc », art cit, p. 12.

<sup>353</sup> P. Merlin, *Les villes nouvelles en France*, op. cit., p. 65.

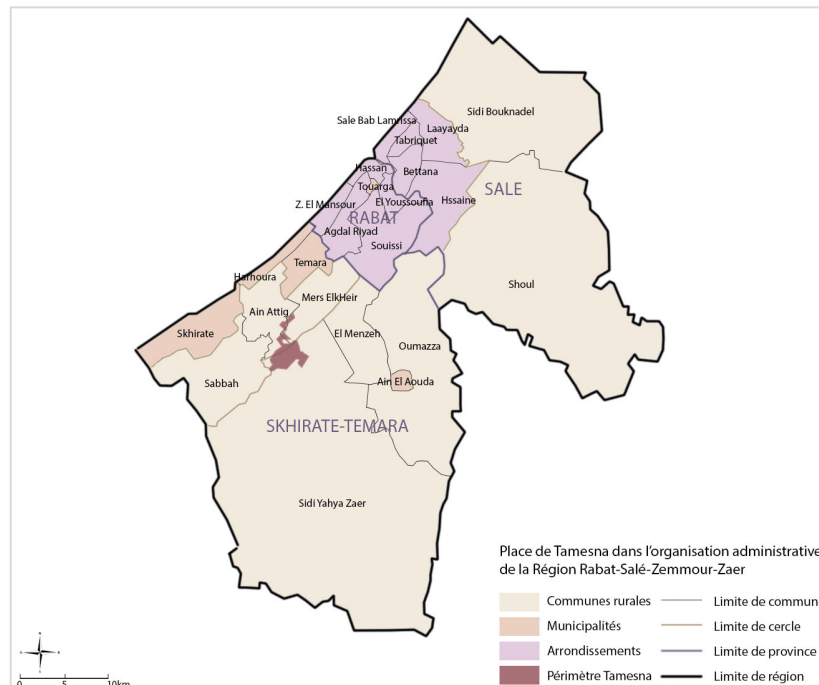


Figure 136 : L'insertion de Tamesna dans son environnement communal

Source : Haut-Commissariat au Plan

Conception : C. Kettani, 2019.

Ce manque d'organisation influe sur le degré d'efficience de la gestion des villes et pose aussi le problème de la prise en charge des grands équipements et des infrastructures hors site (assainissement, desserte routière) que la société d'aménagement Al Omrane ne peut assurer seule. En fait, il relève de la responsabilité des ministères concernés de garantir le financement de ces opérations, ce qui suppose la mise en place d'une concertation et l'établissement d'un calendrier et d'un budget prévisionnels. C'est justement l'un des objets des plans de relance. Toutefois, force est de constater que ceux-ci, par manque de préparation suffisante, s'opèrent à leur tour au coup par coup. Ces réponses spontanées posent la difficulté de détourner les blocages sans pour autant y apporter une réponse efficace sur le long terme.

Les problèmes évoqués plus-haut sont rapportés par le Directeur de la Politique de la ville au Ministère de l'Habitat, lors d'un entretien que nous avons conduit en Mars 2017, dans lequel ce dernier regrette l'insuffisance de pouvoir des sociétés d'aménagement, induit par leur statut de société relevant du droit privé :

« Nous sommes dans des territoires ruraux, sur des sites relevant du domaine rural. (...) On n'a pas donné à ces villes nouvelles un statut. Et on les a données pour leur réalisation à un opérateur qui est une société de capital public et de droit privé. Donc en aucun cas elle ne peut avoir une prérogative de puissance publique. Donc elle est obligée, comme n'importe quel établissement privé, de passer par toutes les autorisations, etc. Et, elle n'a pas dans ces compétences celle de gérer la ville. Or, par défaut, elle est obligée de la gérer, ce qui pose des problèmes institutionnels, des problèmes de finances publiques, des problèmes de compétences, un tas de problèmes. »<sup>354</sup>

Pareillement, les sociétés d'aménagement n'ont pas véritablement de maîtrise sur les espaces créés. Les décrets à l'origine de leur création font allusion à de simples obligations d'exécution, de promotion et de suivi technique des villes nouvelles<sup>355</sup>. Ils ne mentionnent pas les modalités d'urbanisme, de maîtrise foncière, de gestion des infractions dans les villes et du contrôle de l'urbanisation hors du périmètre des villes<sup>356</sup>. A titre d'exemple, une dizaine de dérogations ont été permises par les autorités locales pour des projets à la périphérie de Tamansourt et de Tamesna<sup>357</sup>, sans que les sociétés d'aménagement de chacune des villes en soient informées, ce qui a eu pour effet de créer de l'étalement urbain non désiré et de la compétitivité territoriale qui n'a pas été prévue.

Il ressort donc avec évidence que les villes nouvelles, où les porteurs de projets voyaient l'occasion de donner un nouveau souffle à la fabrique urbaine, évoluent en fait au sein d'un brouillage institutionnel et administratif étonnant qui explique le recours pour la plupart d'entre elles à des plans de relance.

### 3.4 Opportunités foncières et conséquences

Dans un souci de planification, la question du foncier se pose au premier abord.

---

<sup>354</sup> Entretien avec H. Berra, Directeur de la Politique de la Ville au Ministère de l'Habitat, le 10 Mars 2017, réalisé par C. Kettani.

<sup>355</sup> T. Harroud, « Le programme des villes nouvelles au Maroc », art cit, p. 11.

<sup>356</sup> *Ibid.*

<sup>357</sup> *Ibid.*

La définition des sites pour la construction des villes a été dictée par la proximité des aires métropolitaines mais elle a surtout été guidée par le côté pratique de l'acquisition foncière. Il s'agissait de trouver un foncier potentiel, prêt à être consommé et non coûteux. Les projets de villes nouvelles s'apparentent ainsi à des opérations immobilières qui émergent et se développent en fonction des opportunités foncières. Leur implantation s'associe à des reconquêtes de territoires faciles à acquérir et peu onéreux car relevant du domaine public ; le recours au foncier public n'a cependant pas évincé la possibilité d'intégrer certains sites relevant du secteur privé. La modération des coûts liés au foncier a eu pour objectif de réduire le coût global de la production des villes.

Le foncier public a également été considéré comme une solution de facilité face aux mécanismes du marché foncier, caractérisé par la complexité et la multitude des statuts<sup>358</sup>. Ceci a été rapporté par un représentant de la Direction nationale de l'urbanisme et a été justifié par des démarches nécessitant beaucoup plus de temps dans le cas de la mobilisation de foncier privé, ce qui aurait provoqué un report dans la réalisation des projets :

« Aussi bien Tamesna que Tamansourt, ce sont des opportunités foncières. Le déficit en sol urbain est estimé à 1500 hectares par an sur l'ensemble du Maroc. Sachant cela, lorsque les pouvoirs publics arrivent avec une politique de logement, évidemment ils s'appuient sur un foncier mobilisable, sur un foncier sur lequel ils ont une emprise, si on était rentrés dans de l'acquisition foncière ou de la libéralisation du foncier privé, dans de la négociation pour avoir une assiette foncière, on aurait reporté nos programmes sur deux ou trois ans. »<sup>359</sup>

Il est évidemment plus simple, plus facile et plus rationnel d'implanter les villes sur des sites appartenant à l'État que de chercher à acquérir des espaces qui dépendent du secteur privé ou de statuts particuliers. C'est le cas notamment pour Tamansourt, où la donnée du foncier a prévalu sur les autres, entraînant la réalisation d'un projet parachuté. Pourtant, l'intelligence du choix du lieu est déterminante dans la réussite de tout projet urbain. Un cadre de la société Al Omrane affirme qu'un recours à un foncier relevant du secteur privé aurait retardé tout le plan prévisionnel des projets, du fait de la lenteur et de la complexité de la procédure :

« D'un côté le besoin en foncier, la ville de Marrakech est ceinturée par la palmeraie, par la zone irriguée, par la vue de l'Atlas, elle ne peut pas s'étendre, il n'y a presque plus de terrain ; et de l'autre la forte demande en termes d'habitat, de tourisme... il nous a fallu chercher dans un rayon de 10 kilomètres à implanter des centres, à développer certains centres existants et à en créer d'autres.

---

<sup>358</sup> Voir chapitre 1.3.3 Inertie foncière.

<sup>359</sup> Entretien avec un représentant de la Direction nationale de l'urbanisme, par J.-M Ballout le 25 Octobre 2007.

Et le choix de Tamansourt, c'est d'abord parce qu'il y a un foncier public. Il est vrai qu'on nous reproche souvent d'agir par opportunisme foncier, mais il n'y a pas de honte à le faire ! Au contraire. Le foncier étant la matière première, si il n'y a pas de foncier, il n'y a pas de travail. Donc forcément, nous sommes là où il y a du foncier public, si on avait le choix entre deux opportunités, on irait vers l'opportunité du foncier public ». <sup>360</sup>

La disponibilité et le coût des réserves foncières constituent en effet le fondement de tout projet d'aménagement urbain. Mais cela souligne un aspect important : l'implantation des villes dépendrait entièrement du seul facteur de la disponibilité foncière publique au lieu de faire l'objet d'études approfondies géographique, économique et sociale servant à sélectionner un site initialement pour sa configuration, son éloignement, son accessibilité, ses potentialités paysagères et la présence d'infrastructures et de matériaux locaux.

Ainsi, les terres mobilisées sont situées dans la périphérie lointaine des grandes agglomérations et relèvent en grande partie de la propriété de l'État. Elles sont généralement exploitées par des agriculteurs ou par l'armée royale qui sont indemnisés en contrepartie lors de l'acquisition des terrains par la société d'aménagement.

A titre d'exemple, la société d'aménagement Al Omrane Tamansourt a remis, pour indemniser les anciens habitants du site du projet, des lots de terrain titrés et viabilisés, accompagnés d'une compensation de 20 000 dirhams (environ 2000 euros) visant à contribuer aux frais de construction des nouveaux logements. Ces terrains sont situés au sein même de la ville nouvelle. Cependant, leur superficie sommaire de 60 m<sup>2</sup> a fait l'objet de désaccords de la part des anciens habitants. En effet, ces derniers occupaient auparavant, avec leurs familles élargies, des terrains avoisinant 1000 m<sup>2</sup> <sup>361</sup>, et d'autre part la compensation financière reste très faible par rapport aux dépenses induites par la construction. De plus, ceux-ci se retrouvent forcés d'abandonner un patrimoine foncier important qui était tout d'abord source de revenus, mais aussi symbolique du fait qu'il était exploité de génération en génération. Ceci est révélateur d'un phénomène plus large d'exclusion socio-spatiale causé par l'urbanisation et la marchandisation foncière.

« Il faut nous donner beaucoup plus de mètres carrés et des millions. (...) Maintenant, on se demande comment on va construire ces maisons parce que tout le monde ici est pauvre. Ce n'est pas facile pour ces gens-là, ce sont des pauvres, ils ne gagnent pas beaucoup (...). Si vous avez de

<sup>360</sup> Entretien avec un cadre de Al Omrane, par J.-M Ballout, date inconnue.

<sup>361</sup> J.-M. Ballout, *Territorialisation par « ville nouvelle » au Maghreb. Regard croisé sur les projets d'Ali Mendjeli (Constantine) et de Tamansourt (Marrakech)*, op. cit., p. 248.

l'argent c'est facile mais le lot de terrain et 20 000 dirhams ce n'est pas suffisant. Rien que pour la dalle de béton, il faut au moins 3 000 dirhams. »<sup>362</sup>

Les dispositifs mis en place pour la réinstallation ne protègent donc pas assez les anciens habitants qui sont souvent de classe socio-professionnelle pauvre. Malgré l'insuffisance des dédommagements, l'aménageur arrive à obtenir gain de cause étant donné que le programme découle d'une volonté ministérielle, prioritaire et difficile à contredire. Cela est révélateur d'une part de la rapidité de mise en œuvre des projets liée à une situation d'urgence ne permettant pas de fixer des compensations convenables pour les populations réinstallées, et d'autre part, du défaut d'enquête publique préalable menée auprès des populations habitant sur les périmètres des projets, et qui aurait permis d'évaluer le degré d'acceptabilité sociale des projets et les dimensions d'appréciation. Les projets ont été ainsi entièrement ficelés par le haut et laissent très peu de marges de manœuvres aux habitants alors qu'ils sont les premiers à être concernés par les transformations.

Enfin, il est à noter que les économies faites sur le coût du foncier sont rapidement rattrapées par le coût de l'insertion des villes sur le réseau existant. Les infrastructures hors sites nécessitent des budgets très importants. De plus, il arrive que le ministère de l'Équipement, faute de concertation au moment de l'élaboration des projets, décline la réalisation et le financement de certaines opérations, ce qui crée subséquemment des situations de sous-développement dans la mesure où le bricolage l'emporte sur la planification.

### 3.5 Vides et silences urbains

Tandis que l'occupation importante des villes est considérée par les sociétés d'aménagement comme un facteur de réussite et de rendement des projets, les villes nouvelles marocaines se caractérisent aujourd'hui (2019) par leur sous-peuplement. À ce titre, J.-M. Ballout affirme que les sociétés d'aménagement ont tout intérêt à ce que la population des villes augmente, pour leur réputation et leur crédibilité. Cela permettrait aussi de confirmer le bien-fondé des projets et leur pertinence et de gagner l'adhérence des autres ministères.<sup>363</sup>

---

<sup>362</sup> Entretien avec un habitant du douar El Harmel, par J.-M. Ballout, le 30 Avril 2010. *Ibid.*, p. 251.

<sup>363</sup> *Ibid.*, p. 325.



Le phénomène de sous-peuplement a été relevé dans les villes de Tamansourt et de Tamesna qui sont les plus avancées en matière de réalisation. La ville de Tamansourt comptait 25 077 habitants<sup>364</sup> treize ans après son lancement soit seulement 5,5% des prévisions (450 000 habitants). La ville de Tamesna, quant à elle, comptait 28 119 habitants<sup>365</sup>, soit 11% également du nombre prévisionnel (250 000 habitants).

Nous avons pu constater, lors de nos visites dans ces deux villes, une atmosphère particulière dominant l'espace. Celles-ci sont en effet caractérisées par une présence massive de blocs de logements finis et/ou en chantier tandis que la présence humaine reste beaucoup moins marquée (nous avons relevé très peu de piétons et de voitures et les parcs et les placettes étaient presque vides).



<sup>364</sup> D'après le Recensement général de la population et de l'habitat de 2014, Haut-Commissariat au plan.

<sup>365</sup> D'après le Recensement général de la population et de l'habitat de 2014, Haut-Commissariat au plan.

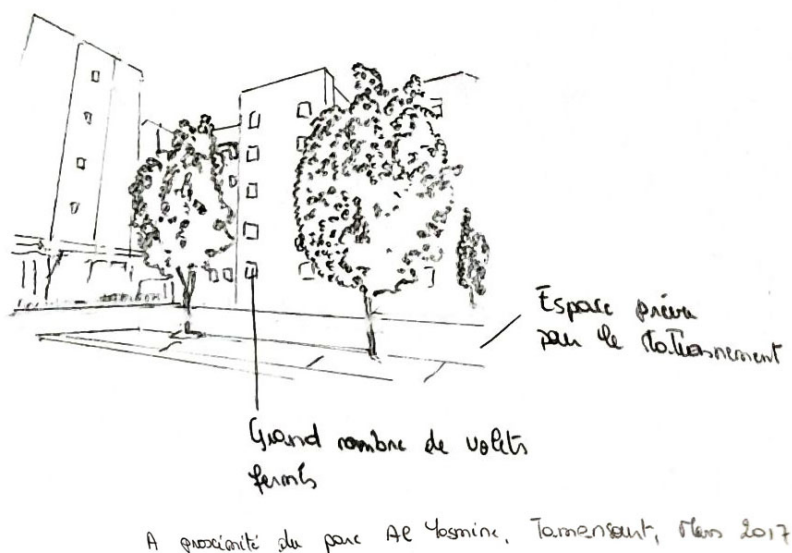


Figure 137 : Croquis d'ambiance à Tamansourt (1) et Tamesna (2)

Conception : C. Kettani, 2017, 2018.

Cette quasi inoccupation était encore plus prononcée dans les quartiers de villas individuelles, où la majorité des volets étaient fermés, où la finition des maisons n'a pas été entamée et où les trottoirs étaient envahis par les débris de construction et les mauvaises herbes.



Figure 138 : Exemples de villas en état de délabrement à Tamansourt

Source : C. Kettani, 13 Mars 2017

L'absence humaine était perceptible également dans les zones médinas, là où théoriquement il doit y avoir de la foule et du mouvement et où au contraire elles étaient vides en totalité et ne présentaient aucune marque d'occupation (Figure 139 et Figure 140 ci-dessous).



Figure 139 : La médina Al Hamra marquée par son inoccupation à Tamansourt

Source : C. Kettani, Mars 2017



Figure 140 : La médina Kasbah, marquée par son inoccupation à Tamesna

Source : C. Kettani, Mars 2017

Par ailleurs, les immeubles économiques, qui ont été les premiers à être construits, se sont vite détériorés à cause de la vulnérabilité des techniques de construction adoptées. Ceci a eu un effet négatif sur les quartiers en question et sur les logements de moyen et haut standing situés à proximité qui ne se sont pas vendus ou qui demeurent inoccupés.

Nous avons également pu constater lors de nos visites sur le terrain une multitude de panneaux « à vendre » et « à louer » accrochés sur les façades. Les propriétaires veulent ainsi dégager une rente ou faire des bénéfices en vendant leurs biens et ont donc adopté des logiques spéculatives plutôt qu'une logique d'installation.

D'autre part, certains acquéreurs font de leurs biens des investissements dans la mesure où leur objectif est d'avoir une propriété secondaire à proximité d'une grande ville à prix avantageux. Ils peuvent ainsi l'occuper pendant les vacances, et la louer le restant du temps, en fonction du marché. Ces comportements individuels illustrent une transformation progressive des objectifs principaux des villes nouvelles et entraînent une occupation aléatoire et déséquilibrée des logements. L'architecte et enseignant-chercheur T. Harroud décrit cette situation comme un comportement attentiste des habitants dont les fins sont toutes autres que celles d'habiter en ville nouvelle :

On estime que la vacance résulte soit d'un comportement attentiste des acheteurs (dont les uns tardent à décider s'ils veulent l'utiliser ou non pour y loger un membre de la famille ; dont les autres souhaitent voir comment évolue le projet de villes nouvelles avant de louer ou de s'installer eux-mêmes ; et dont les derniers souhaitent mieux connaître la situation du marché local avant de louer), soit d'une rétention à des fins spéculatives.<sup>366</sup>

D'un autre côté, les acquéreurs qui ont acheté leur logement en vue d'y habiter préfèrent attendre que la ville se développe et que les chantiers s'arrêtent avant de s'y installer.

Ce phénomène de vacance est symptomatique d'un écart entre la stratégie de production immobilière des sociétés d'aménagement et la demande effective du marché. C'est également caractéristique d'une production dans l'urgence qui a négligé la conduite d'études de marché permettant d'ajuster la production aux besoins.

De plus, la création des villes est fortement concurrencée par d'autres projets immobiliers développés à la périphérie proche des grandes villes et qui bénéficient, contrairement aux villes nouvelles, d'infrastructures de transport et de commodités existantes.

---

<sup>366</sup> T. Harroud, « Handicaps et contradictions du Programme de villes nouvelles au Maroc », art cit.

Il est à noter que le groupe Al Omrane a cherché à élargir sa clientèle cible afin d'augmenter les ventes de logements, à travers sa présence dans de nombreux salons de l'immobilier à l'étranger, notamment celui de Paris. Ceci lui a permis de faire connaître les projets auprès des marocains vivant à l'étranger et de commercialiser des logements auprès de cette nouvelle cible de marché.

Le phénomène de sous peuplement a été causé par le manque d'attractivité des villes engendré par un déficit en infrastructures et en activités génératrices de revenus sur place. L'installation des entreprises a été contrainte par le manque d'accessibilité des villes. De plus, les équipements relevés sont des équipements de quartier qui n'influent que de manière locale (écoles primaires, collèges, dispensaires). Les équipements de plus grande ampleur et vecteurs de centralité n'ont été concrètement amorcés qu'au moment de la mise en place des différents plans de relance et non au lancement immédiat des premières constructions. Et là encore, force est de constater que les plans de relance enregistrent à leur tour des retards. Or, une ville nouvelle ne peut garantir son autonomie urbaine que si elle propose une offre associant logements, emploi et services. A défaut, celle-ci ne peut attirer de nouvelles populations.

Selon l'économiste C. Hémet, l'installation des ménages dans une localité donnée est conditionnée par trois facteurs décisifs<sup>367</sup>. Tout d'abord, ils répondent à des incitations monétaires et de cadre de vie. Puis, leur choix se fait par arbitrage entre les bénéfices et les coûts induits par l'installation dans la localité en question. Enfin, ils se soucient de la contrainte de temps (notamment relative au transport).

Un entretien avec H. Berra, Directeur de la Politique de la Ville au Ministère de l'Habitat révèle la nécessité d'augmenter le recours au secteur privé pour mettre en place de manière rapide et efficace des projets valorisants susceptibles d'améliorer le fonctionnement des villes et leur rayonnement extérieur. Les partenaires privés servent non seulement à financer les opérations mais aussi à exempter les organismes publics de tâches techniques qu'ils ont du mal à supporter :

« On fait appel à des écoles privées pour venir s'installer, on va lancer des appels à manifestations d'intérêt pour avoir une école privée supérieure d'ingénieurs ou autres en 2017 ou 2018. Si on fait ça, je suis sûr que même le privé va bouger plus, même le public va bouger plus. Si on fait ça, on va avoir un opérateur ou deux, à qui on va donner un bout de foncier et qui va nous faire une petite résidence étudiante, à laquelle il faudra un petit café pour les étudiants, un petit bureau de tabac, et ça va commencer et c'est comme ça que ça va prendre. (...) Le privé, il prend la décision

---

<sup>367</sup> Selon l'économiste C. Hémet lors de la conférence du 10/04/18 : Villes africaines, Une urbanisation chargée d'histoire, chargée d'opportunités ?, à l'École Normale Supérieure.

aujourd'hui, il se met en œuvre demain. Le public il prend la décision aujourd'hui, il attend le budget prochain. »<sup>368</sup>

Ainsi, l'attractivité des villes nouvelles marocaines serait intrinsèquement liée à l'appel encore plus important au secteur privé. Ce recours permettrait de voir émerger progressivement tous les services et équipements nécessaires pour séduire les nouvelles populations et les encourager à s'y installer. Mais, ce sont des processus qui s'inscrivent dans le temps, au vu de l'ampleur des tâches à accomplir et de l'étendue spatiale des villes :

« On peut créer des mesures incitatives pour que les gens viennent investir, créer les conditions pour que les villes deviennent attractives, ce que vous avez vu dans le plan de relance... mais nous ne pouvons pas obliger les opérateurs privés s'ils n'y trouvent pas d'intérêt. Nous ne pouvons pas obliger les gens à venir habiter s'ils ne veulent pas y habiter. (...) Et là, ce sont des processus qui prennent du temps, c'est une ville, ce n'est pas un quartier qui est adossé à une ville. »<sup>369</sup>

---

<sup>368</sup> Entretien avec H. Berra, Directeur de la Politique de la Ville au Ministère de l'Habitat, le 10 Mars 2017, par C. Kettani.

<sup>369</sup> Discours de H. Berra, Directeur de la Politique de la Ville au Ministère de l'Habitat, lors de la présentation de la ville de Tamesna aux ministres ougandais (à laquelle nous avons participé), le 11 Mars 2017, au siège de Al Omrane Tamesna.



## 4 Perception des habitants et appropriation

### 4.1 Populations internes

Partant de la conviction que tout projet urbain est également un projet de société, en accord avec l'historien L. Vadelorge, ce chapitre vise à appréhender l'habitabilité des villes nouvelles développées par Al Omrane, leur représentations sociales et à déterminer leur urbanité.

Pour cela, l'idée a été de s'appuyer sur la perception des habitants, leurs regards, leurs discours, leurs pratiques et de comprendre leur environnement quotidien. La perception des habitants est en effet nécessaire pour évaluer le degré d'application de la planification par rapport au terrain. Notre but était de relever la réception sociale des formes bâties et de dégager les formes de discordances entre les préoccupations des populations et celles des porteurs de projet. Nous nous basons ici sur une enquête que nous avons réalisée en Février 2018 auprès des habitants de Tamesna et sur une enquête réalisée par J.-M. Ballout auprès des habitants de Tamansourt en Avril 2010.

L'enquête que nous avons réalisée en Février 2018 à Tamesna a été menée dans six quartiers : un quartier d'immeubles de moyen standing sur l'avenue Mohamed V, un quartier de villas isolées et jumelées (Projet Riad Tamesna et lotissement Yquem Garden), un quartier de villas en bande (Lotissement Plaisance), un quartier de logements économiques (Résidence Annajah Addoha), un tissu médina (projet Kasbah) et un quartier de logements de haut standing proche du futur centre-ville.





Figure 141 : Localisation des quartiers où se sont déroulées les interviews à Tamesna  
 Conception : C. Kettani, 2019.

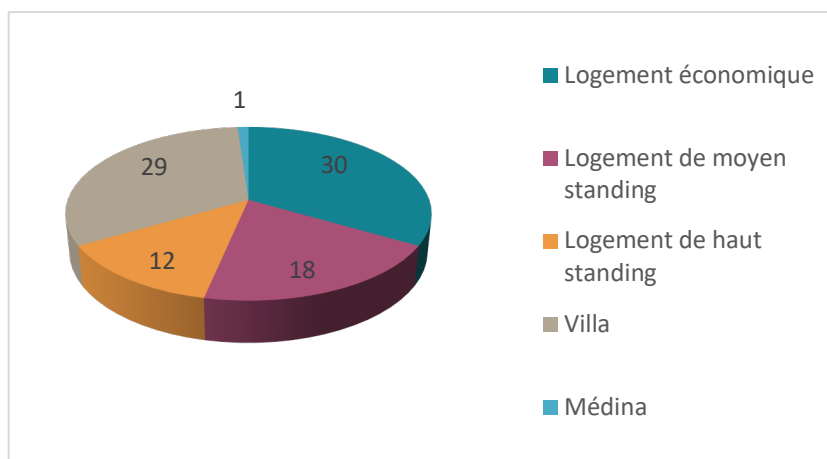


Figure 142 : Nombre d'habitants interviewés par type de logement  
 Source : D'après les résultats de notre enquête de 2018 auprès des habitants de Tamesna  
 Conception : C. Kettani, 2019.

Cette enquête nous a permis d'interroger 92 personnes<sup>370</sup>, dont 49 femmes et 43 hommes, d'âges différents variant entre 17 et 64 ans, de situations familiales variées avec une grande part de personnes mariées, et de catégories socio-professionnelles différentes :

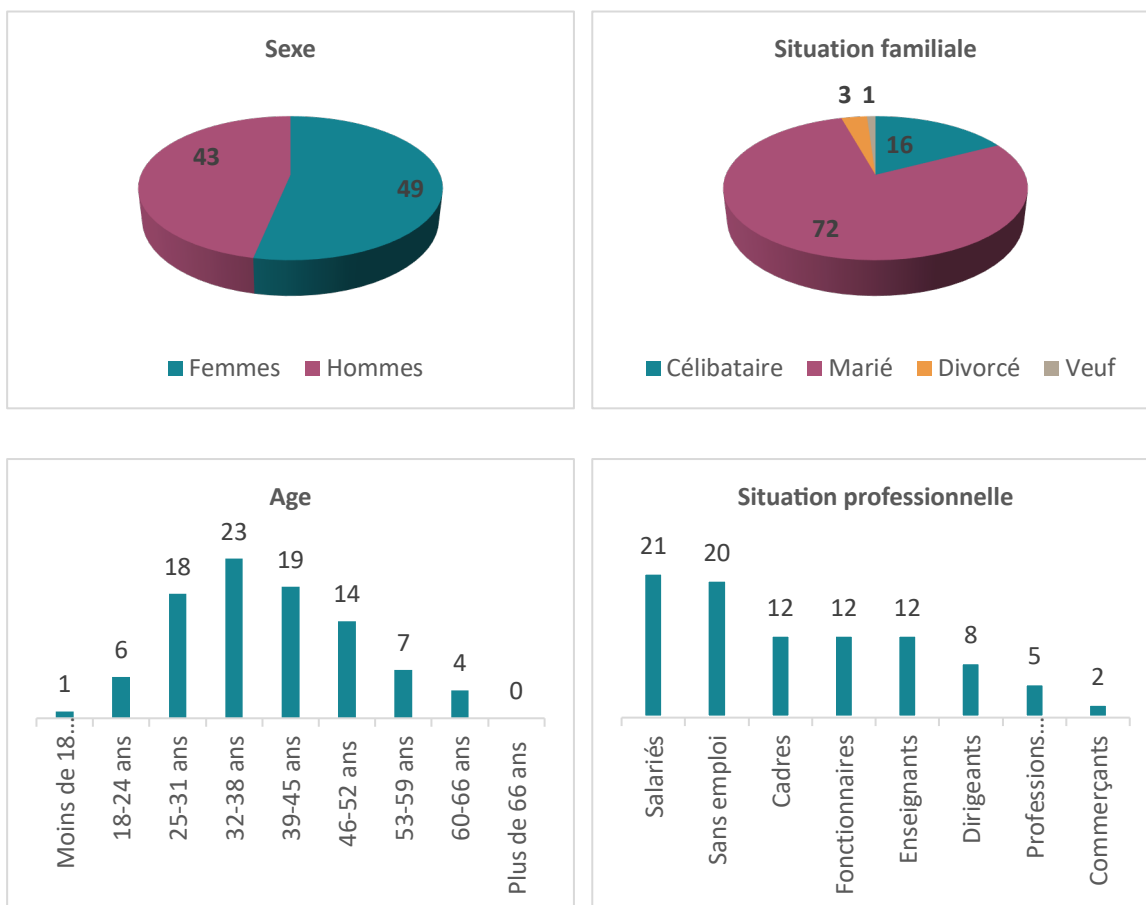


Figure 143 : Profil des répondants de l'enquête

Conception : C. Kettani, 2019.

Les dates d'installation des habitants interviewés ne sont pas uniformes ; la plus grande part des personnes (32%) s'étant établie à Tamesna entre 2012 et 2015 (Figure 144 ci-dessous).

<sup>370</sup> Nous avons arrêté les entretiens lorsque les informations devenaient redondantes.

Une part de 74% des habitants interrogés résidait dans la région de Rabat (Rabat, Temara, Salé, Sidi Yahya Zaers) avant de s'installer à Tamesna (Figure 145 ci-dessous). La plupart des habitants interviewés étaient déjà des urbains avant leur installation.

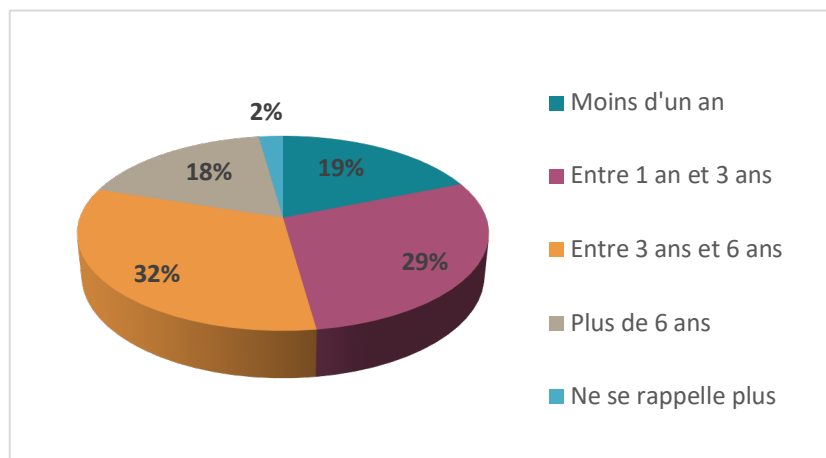


Figure 144 : Date d'installation des habitants interviewés à Tamesna

Source : D'après les résultats de notre enquête de 2018 auprès des habitants de Tamesna

Conception : C. Kettani, 2019.

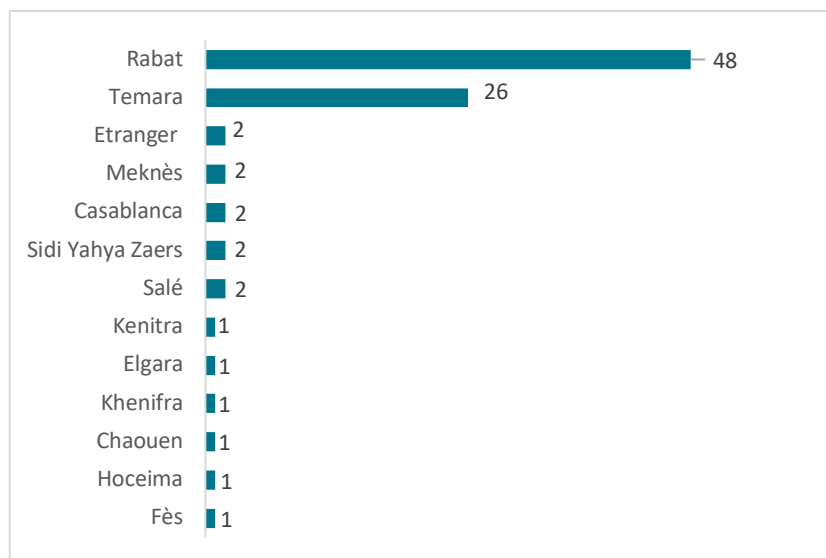


Figure 145 : Provenance des habitants interviewés avant leur installation à Tamesna

Source : D'après les résultats de notre enquête de 2018 auprès des habitants de Tamesna

Conception : C. Kettani, 2019.

D'une manière générale, nous avons relevé une grande similitude dans les avis recueillis des habitants de Tamesna, mais aussi de nombreuses convergences d'avis constatés entre les villes de Tamesna et de Tamansourt, d'autant plus intéressantes que les deux enquêtes ont été faites à sept années d'intervalle.

Tout d'abord, il découle des interviews l'appréciation positive de la facilité d'accéder à la propriété en s'installant à Tamesna au vu des prix attractifs. C'est d'ailleurs pour 64% des interviewés la raison principale de leur établissement dans la ville. Sur les 92 personnes interrogées, seules 6 sont locataires. Pour les habitants de Tamansourt, l'accès à la propriété est également le principal critère de leur installation dans la ville<sup>371</sup>. Les villes nouvelles participent, de ce point de vue, à l'amélioration des conditions de vie de leurs habitants.

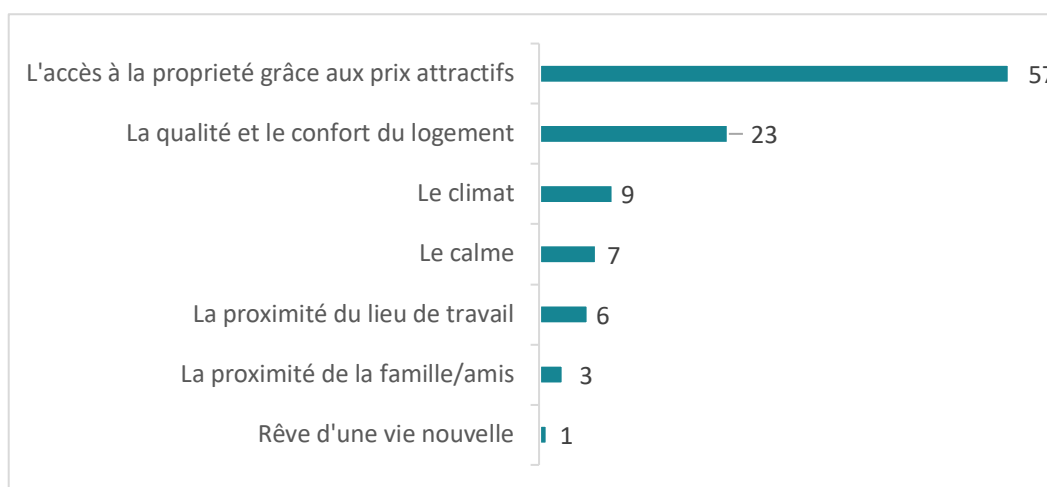


Figure 146 : Raisons de l'établissement des habitants à Tamesna (Réponses multiples)

Source : D'après les résultats de notre enquête de 2018 auprès des habitants de Tamesna

Conception : C. Kettani, 2019.

L'architecture et la qualité du bâti sont évaluées positivement par les habitants de Tamesna, surtout pour le caractère neuf et nouveau de l'habitat. Les villas et logements de moyen et de haut standing sont systématiquement appréciés dès lors que les habitants y apportent des modifications. Une part de 80% des personnes interviewées habitant dans ces types de logement

<sup>371</sup> J.-M. Ballout, *Territorialisation par « ville nouvelle » au Maghreb. Regard croisé sur les projets d'Ali Mendjeli (Constantine) et de Tamansourt (Marrakech)*, op. cit., p. 526.

ont fait des travaux dans leurs logements après leur installation. Ces transformations concernent dans la plupart des cas des travaux de décoration, l'ajout ou la suppression d'une pièce et des changements de matériaux. Ces travaux sont ainsi de légère ampleur et désignent des améliorations apportées pour satisfaire des goûts personnels, dans une optique de réappropriation individuelle et intime du logement.

En revanche, ce n'est pas le cas pour les occupants des logements économiques. Tous blâment la qualité de construction et déplorent la médiocrité de la finition à l'intérieur des appartements, mais aussi des halls d'entrée, des escaliers et des couloirs des immeubles. Il était ainsi question de la mauvaise qualité des matériaux utilisés, de problèmes de canalisation et d'étanchéité et de l'inadaptation de la disposition spatiale des logements. Tous les habitants de ce type de logement en ont inventorié les mêmes faiblesses et les mêmes contraintes. Ils ont dû ainsi faire de lourdes rénovations, dès leur installation dans leurs logements : finition, peinture, changement de plomberie et d'installation électrique, suppression ou ajout de cloisons. Ces travaux ont induit des frais importants qui ont été difficiles à assumer pour ces classes de populations pauvres. De plus, celles-ci ont des problèmes de financement de syndic, ce qui entraîne la détérioration rapide des immeubles par manque d'entretien, surtout en ce qui concerne les façades extérieures et les espaces communs. A Tamansourt, les habitants critiquent en plus de cela l'étroitesse des appartements et leur exigüité (de 50 à 70 m<sup>2</sup>) par rapport au nombre des personnes qui y habitent<sup>372</sup>.

« Vous avez bien vu, en rentrant dans l'immeuble, il n'y a même pas le revêtement du sol. Quand la femme de ménage passe par ici, qu'est-ce qu'elle va nettoyer ? Lorsqu'on a acheté l'appartement, c'était comme ça, maintenant c'est à nous de faire les finitions, mais il y a des personnes ici qui ne peuvent pas payer le syndic, donc ça va rester comme ça »<sup>373</sup>

« J'ai dû refaire toutes les canalisations quand je me suis installé ici, l'eau était trouble, il y avait un problème dans la plomberie, je ne pouvais pas laisser ça comme ça, même l'électricité était défectueuse, j'ai dû tout refaire »<sup>374</sup>

Concernant la ville de manière globale, il ressort des jugements négatifs pour la plupart des habitants. Le quart des personnes interviewées à Tamesna projettent déjà de quitter la ville. Parmi celles qui projettent d'y rester, la moitié justifie cela par le manque d'alternatives et de

<sup>372</sup> *Ibid.*, p. 527.

<sup>373</sup> Entretien avec une habitante de Tamesna, 36 ans, femme au foyer, propriétaire d'un logement économique, traduit de l'arabe au français et réalisé par C. Kettani à Tamesna, le 13 Février 2018.

<sup>374</sup> Entretien avec un habitant de Tamesna, 47 ans, commerçant, propriétaire d'un logement économique, traduit de l'arabe au français et réalisé par C. Kettani à Tamesna, le 13 Février 2018.

moyens. D'autres affirment qu'ils regrettent l'achat de leur bien immobilier et qu'ils ont du mal à le revendre. Ce sentiment de déception est beaucoup plus affirmé dans la ville de Tamansourt où les habitants, ayant été séduits par la mise en image des projets, se sont retrouvés contraints d'accepter une réalité différente du cadre de vie annoncé par les porteurs de projet<sup>375</sup>.

« On est obligés de rester ici parce qu'on n'a pas d'alternatives. Il n'y a pas de choix. Peut-être si on reçoit un héritage, on déménagera. Mais maintenant on ne peut pas. »<sup>376</sup>

« Beaucoup de gens souffrent chaque jour dans cette ville. (...) Les gens ici ont fait confiance aux autorités en investissant leur argent, leur temps et leurs familles. Ils ont tous crus à l'image véhiculée de la ville verte, de la ville homogène (...) le rêve a bien été vendu. Cela fait des années que les gens attendent une prise en main sérieuse de la part des responsables, les actions réalisées sont timides et restent largement insuffisantes par rapport aux besoins des habitants »<sup>377</sup>

« Ça n'a rien à voir avec ce qui nous a été dit dans le premier plan. Ça n'a rien à voir avec la situation actuelle »<sup>378</sup>

Nous avons cherché à cerner l'origine de ce mécontentement global des habitants en définissant un ensemble de critères permettant d'évaluer le degré de satisfaction des habitants par rapport à leur ville. Ceci nous a permis de mesurer la cote de performance de la ville de Tamesna selon six indicateurs : la sécurité, les loisirs, les équipements culturels, les équipements sportifs, les commerces et la qualité du bâti et l'architecture.

---

<sup>375</sup> J.-M. Ballout, *Territorialisation par « ville nouvelle » au Maghreb. Regard croisé sur les projets d'Ali Mendjeli (Constantine) et de Tamansourt (Marrakech)*, op. cit., p. 533.

<sup>376</sup> Entretien avec une habitante de Tamesna, 36 ans, femme au foyer, propriétaire d'un logement économique, traduit de l'arabe au français et réalisé par C. Kettani à Tamesna, le 13 Février 2018.

<sup>377</sup> Témoignage d'une habitante de Tamesna, publié le 16 Février 2018, recueilli via la plateforme Facebook, sur le groupe de la ville de Tamesna, intitulé « Tamesna, la ville nouvelle ».

<sup>378</sup> Témoignage d'un habitant de Tamesna, publié le 10 Septembre 2018, recueilli via la plateforme Facebook, sur le groupe de la ville de Tamesna, intitulé « Tamesna, la ville nouvelle ».



Figure 147 : Satisfaction détaillée des habitants vis-à-vis de la ville de Tamesna selon six indicateurs

\* L'axe des valeurs comprises entre 0 et 40 correspond au nombre de personnes ayant répondu

Source : D'après les résultats de notre enquête de 2018 auprès des habitants de Tamesna

Conception : C. Kettani, 2019.

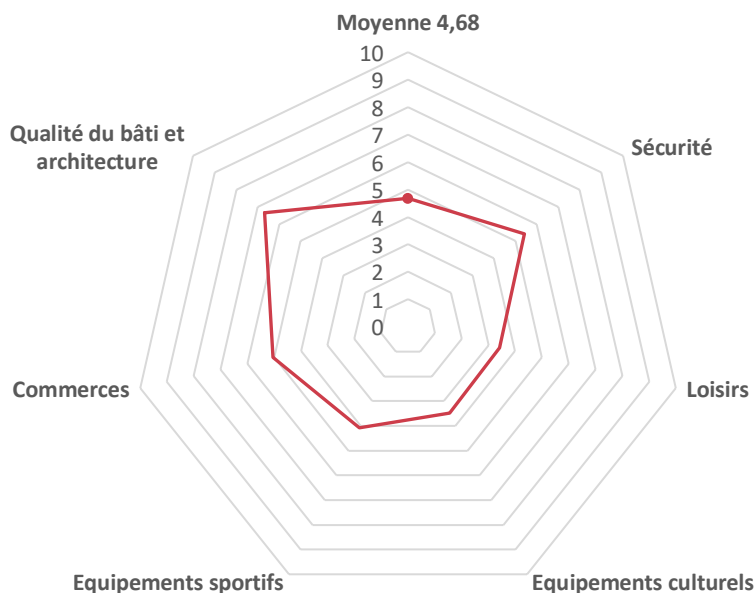


Figure 148 : Côte de performance moyenne de la ville de Tamesna

\* L'axe de valeurs correspond au score moyen de performance de la ville (sur 10) par rapport à l'indicateur, en suivant les notes attribuées par les habitants.

Source : D'après les résultats de notre enquête de 2018 auprès des habitants de Tamesna.

Conception : C. Kettani, 2019.

Les figures ci-dessus démontrent tout d'abord une inappréciation singulière des équipements culturels, sportifs et des loisirs, et une appréciation particulière de la qualité du bâti et de l'architecture de la ville. La sécurité et les commerces sont évalués globalement comme étant passables.

Les côtes de performance de la ville se trouvent en dessous de la moyenne ou l'avoisinent (min : 3,42, max : 5,42) ; à l'exception du score relatif à la qualité du bâti et à l'architecture qui est de 6,68. En moyenne, la ville atteint une cote de performance de 4,86. Elle est donc loin d'être performante aux yeux de ses habitants et nécessite de nombreuses améliorations.

Aussi, il est intéressant d'observer le nombre de personnes qui ont répondu « Indifférent ». Ceci prouve qu'en fonction des critères d'appréciation ou de dépréciation de la ville, une part des



interviewés ne se sent pas concernée par la ville et ses attributs, même si elle y habite. Cela confirme le caractère, relevé plus-haut, de cité-dortoir. Cette appellation a d'ailleurs ressurgi dans de nombreuses conversations avec les habitants de Tamesna.

En fait, la ville enregistre un manque important en équipements publics nécessaires à la vie quotidienne des habitants. Leur construction est dans la plupart des cas achevée, mais ils demeurent fermés par manque de personnel et de moyens financiers. Cela concerne aussi bien les équipements publics relatifs à la santé, aux loisirs et à la sécurité que les équipements sportifs et culturels. Cette carence est rapportée à l'unanimité et les habitants s'accordent tous sur les mêmes superlatifs pour désigner l'offre en équipements publics, tous secteurs confondus : « mauvaise », « très mauvaise », « nulle », « inexistante », « insuffisante », « faible », « médiocre », « absente », « quasi absente » :

« Il n'y a pas de jardins ou d'espaces de jeux pour mes enfants. Il y a juste la forêt, mais c'est un peu loin de chez moi. Le seul loisir à Tamesna c'est le festival organisé par Al Omrane une fois par an. Sinon, il n'y a pas beaucoup d'animation. Il y a une seule salle de sport, mais elle est petite et tout le monde y va. Bon, il y a un hammam, c'est déjà ça. »<sup>379</sup>

« Il y a une maison de jeunes où on peut faire du taekwondo et de l'aérobic, mais une seule pour toute la ville, elle est tout le temps bondée. Normalement, le centre culturel va ouvrir bientôt. »<sup>380</sup>

« Il faut des coins commerciaux, des restaurants, des clubs de gym, des piscines, des bibliothèques, des cinémas, des jardins, des centres de loisirs, des activités culturelles ou même sportives. Il manque presque tout en fait. Il y a le grand marché de poisson, mais il n'est pas ouvert. Il y a pas mal d'équipements qui sont construits mais qui n'ouvrent pas, donc ça ne sert à rien. »<sup>381</sup>

« Il n'y a pas assez de commodités. Il n'y a pas d'hôpital, pas de maternité. Il doit y avoir six gendarmes en tout pour toute la ville. Comment ils vont assurer la sécurité ? Il y a beaucoup d'agressions. C'est pénible. Les autorités devraient penser à ce dont ils auraient besoin s'ils vivaient dans une ville sans transport, à commencer entre autres par un bureau de poste et des facteurs. Il faut qu'ils donnent de l'intérêt à cette ville. Une ville a ses règles. La stratégie est à revoir. »<sup>382</sup>

<sup>379</sup> Entretien avec une habitante de Tamesna, 39 ans, fonctionnaire, propriétaire d'un logement de moyen standing, réalisé par C. Kettani à Tamesna, le 8 Février 2018.

<sup>380</sup> Entretien avec un habitant de Tamesna, 17 ans, lycéen, habitant avec ses parents dans une villa, réalisé par C. Kettani à Tamesna, le 8 Février 2018.

<sup>381</sup> Entretien avec un habitant de Tamesna, 32 ans, pharmacien, propriétaire d'une villa, réalisé par C. Kettani à Tamesna, le 8 Février 2018.

<sup>382</sup> Entretien avec un habitant de Tamesna, 60 ans, entrepreneur, propriétaire d'une villa, réalisé par C. Kettani à Tamesna, le 8 Février 2018.

« On n’a pas de chance, on n’a rien ici, on ne peut pas partir à la bibliothèque, on ne peut pas partir au cinéma, on ne peut pas partir au théâtre, on ne peut pas partir à la piscine lorsqu’il fait chaud parce qu’il n’y en a pas. »<sup>383</sup>

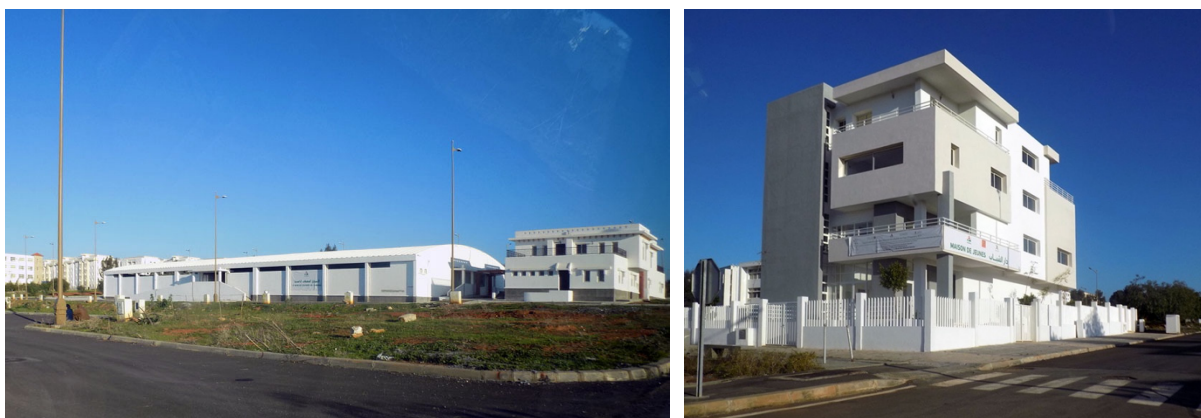


Figure 149 : Exemples d'équipements publics (marché couvert à gauche, et maison de jeunes à droite) construits mais non fonctionnels, à Tamesna  
Source : C. Kettani, 7 Février 2018.

La ville de Tamansourt témoigne également des mêmes insuffisances, notamment dans les domaines sportifs, culturels, sanitaires et sécuritaires. Il est également rapporté un sentiment de lassitude, surtout de la part des jeunes, causé par le manque de divertissements.

Le déficit en équipements publics a engendré l'apparition et l'expansion du commerce informel. Ce phénomène modifie le paysage urbain de la ville et a un impact néfaste sur la propreté<sup>384</sup>, et donc sur la représentation que s'en fait la population.

<sup>383</sup> Entretien avec un habitant de Tamansourt, 48 ans, enseignant, propriétaire d'un logement économique, réalisé le 8 Avril 2010 par J.-M. Ballout, In : Jean-Marie Ballout, Territorialisation par « ville nouvelle » au Maqrehb. Regard croisé sur les projets d'Ali Mendjeli (Constantine) et de Tamansourt (Marrakech), phdthesis, Université Paul Valéry - Montpellier III, Montpellier, 2014, p. 537.

<sup>384</sup> Nous avons pu constater lors de nos visites de terrain, en Février 2018, des installations spontanées et temporaires dans les rues, surtout dans les quartiers populaires. Celles-ci se composent majoritairement de charrettes, de carrioles ou de coffres de voiture. Les vendeurs ambulants, une fois leur journées finies, laissent des déchets (cartons, plastiques...) dans l'espace public dans lequel ils s'étaient installés.

Les habitants investissent ainsi l'espace public : les jeunes en s'emparant des rues pour les transformer en terrains de foot improvisés et les marchands ambulants en y installant leurs stands et charrettes.



Figure 150 : Marché improvisé et marchands ambulants dans l'espace public à Tamesna  
Source : Photos prise par C. Kettani, le 7 Février 2018.

Ce type de commerce est beaucoup apprécié dans les quartiers de logements économiques où il est jugé diversifié, en quantité suffisante et de bonne qualité. Ce n'est pas le cas dans les autres quartiers (villas et logements de haut et moyen standing) où les habitants, pour faire leurs achats quotidiens, doivent obligatoirement se déplacer soit vers les quartiers économiques soit vers les villes de Rabat ou de Temara. Ces typologies d'habitat sont effectivement isolées du reste de la ville et ne disposent pas des services de base. L'éclairage public est également souvent critiqué et certains quartiers sont même totalement démunis de lampadaires tandis que d'autres connaissent des coupures de courant régulières.

« Les commerces dans mon quartier sont inexistant. Ici, c'est du moyen standing, ce n'est pas très populaire. Donc, à chaque fois que je veux acheter quelque chose, il faut que j'aille là où il y a les logements économiques, là-bas il y a beaucoup de commerces. Mais à chaque fois, je suis obligée de rentrer tôt chez moi, parce que dans ce quartier il n'y a pas d'éclairage le soir, c'est dangereux. »<sup>385</sup>



Figure 151 : Isolement des résidences de moyen standing à Tamesna.

Source : C. Kettani, 7 Février 2018.

<sup>385</sup> Entretien avec une habitante de Tamesna, 32 ans, femme au foyer, propriétaire d'un logement de moyen standing, réalisé par C. Kettani à Tamesna, le 16 Février 2018.

En revanche, l'offre en équipements scolaires est jugée très satisfaisante à Tamesna. Chaque quartier dispose en effet de crèches, d'écoles et de lycées et leur quantité et qualité sont largement complimentées par les habitants.

Par ailleurs, en dehors du manque en équipements, la desserte en transports en commun est présentée comme l'élément le plus criant. Les habitants qualifient les transports existants de « nuls », « très nuls », « catastrophiques », « médiocres », « dévalorisants », « mauvais », « très mauvais », « insuffisants », et déplorent leur état délabré, leur quasi inexistance ou leur très faible fréquence. Nous avons été interpellés par la similitude des réponses et leur convergence vers un seul constat : Utiliser les transports en commun s'apparente à un parcours du combattant.

C'est le cas aussi à Tamansourt où la plupart des habitants ont un sentiment d'enfermement, car ne possédant pas de voiture<sup>386</sup>. Cette ville est aussi très mal desservie par les transports en commun, en qualité et en fréquence, alors que la plupart des habitants travaillent à Marrakech. De plus, dans les deux cas, les habitants pointent du doigt les frais induits par l'usage répété et contraint des transports collectifs. Enfin, au manque de transport en commun reliant les villes nouvelles aux villes mères s'ajoute également la pénurie en transport collectif à l'intérieur des villes. Les témoignages suivants sont révélateurs de cette situation :

« C'est la grande galère pour sortir de Tamesna. Les transports ici c'est zéro, c'est le gros problème de cette ville. Les grands taxis sont trop chers de Tamesna à Rabat et rares aussi. Il faut aller prendre un taxi pour Temara puis de là prendre un autre qui emmène à Rabat. En tout il faut compter une ou deux heures. Donc on peut dire que le seul moyen c'est le bus. J'ai essayé deux fois le bus 17 qui passe devant les secteurs villas. Le bus est dans un état déplorable, une carrosserie en mauvais état et un intérieur qui ressemble à une baraque. Il nous faut des bus qui nous respectent. Il y a une très longue attente. C'est vraiment une expérience difficile à vivre chaque jour. »<sup>387</sup>

« Il y a très peu de bus. Il faut compter au moins deux heures pour aller à Rabat. Les gens doivent attendre des heures pour finalement prendre un bus délabré. En plus, des fois ils ne marquent pas certains arrêts. Il y a vraiment un manque. Il n'y a pas de taxis pour Rabat, il n'y a que des taxis pour Temara. Donc on est obligés de prendre des triporteurs, mais c'est vraiment dangereux. »<sup>388</sup>

<sup>386</sup> J.-M. Ballout, *Territorialisation par « ville nouvelle » au Maghreb. Regard croisé sur les projets d'Ali Mendjeli (Constantine) et de Tamansourt (Marrakech)*, op. cit., p. 539.

<sup>387</sup> Entretien avec une habitante de Tamesna, 23 ans, étudiante, habitant dans une villa, réalisé par C. Kettani à Tamesna, le 8 Février 2018.

<sup>388</sup> Entretien avec une habitante de Tamesna, 35 ans, sage-femme, propriétaire d'un logement de moyen standing, réalisé par C. Kettani à Tamesna, le 8 Février 2018.

« Les bus sont toujours bondés parce qu'il y en a très peu. Le grand taxi pour Temara coute sept dirhams et celui pour Rabat coute trente dirhams. Donc c'est cher pour quelqu'un qui doit y aller souvent. Il n'y a pas de petits taxis. »<sup>389</sup>

« C'est le facteur principal qui décourage les gens à habiter à Tamesna. On est vraiment isolés ici. Les bus sont pratiquement inexistants, il y a peut-être un bus chaque deux heures. Donc il faut prendre les triporteurs. Des fois ils passent à côté de chez moi mais pas toujours. »<sup>390</sup>



Figure 152 : Les triporteurs à Tamesna

Source : C. Kettani, 7 Février 2018.

Une déficience d'une autre ampleur affecte sérieusement la ville de Tamesna et la rend complètement subordonnée aux villes avoisinantes. Elle concerne les opportunités d'emploi sur place. Sur les 92 individus interrogés, seuls neuf d'entre eux travaillent dans la ville, dont un serveur dans un café, une gérante de restaurant, cinq enseignants, un commerçant et un agent immobilier. Ces emplois concernent ainsi surtout l'enseignement et les professions libérales. Les autres personnes interviewées travaillent surtout à Rabat (80%), à Temara (8%), à Salé (1%) et à

---

<sup>389</sup> Entretien avec une habitante de Tamesna, 34 ans, salariée, propriétaire d'une villa, réalisé par C. Kettani à Tamesna, le 8 Février 2018.

<sup>390</sup> Entretien avec un habitant de Tamesna, 38 ans, sans emploi, propriétaire d'un logement économique, traduit de l'arabe au français et réalisé par C. Kettani à Tamesna, le 13 Février 2018.

Casablanca (1%). A ce titre, la zone industrielle prévue dans le plan de relance de Tamesna n'a pas encore été mise en place.

En ce qui concerne la ville de Tamansourt, celle-ci est également dépourvue d'activités génératrices d'emploi. La plupart de ses habitants travaillent à Marrakech<sup>391</sup> et effectuent des migrations pendulaires entre les deux villes.

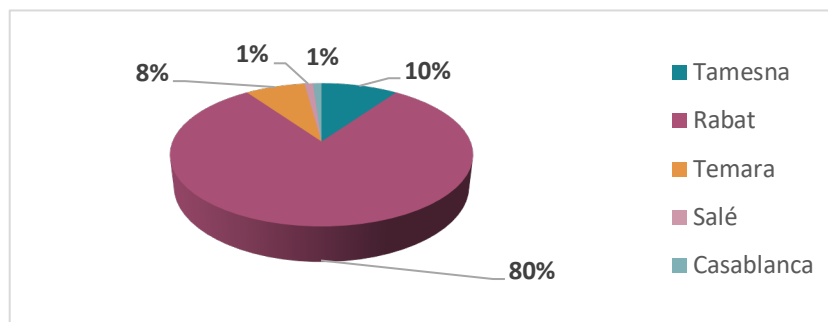


Figure 153 : Lieu de travail des habitants de la ville de Tamesna

Source : D'après les résultats de notre enquête de 2018 auprès des habitants de Tamesna

Conception : C. Kettani, 2019.

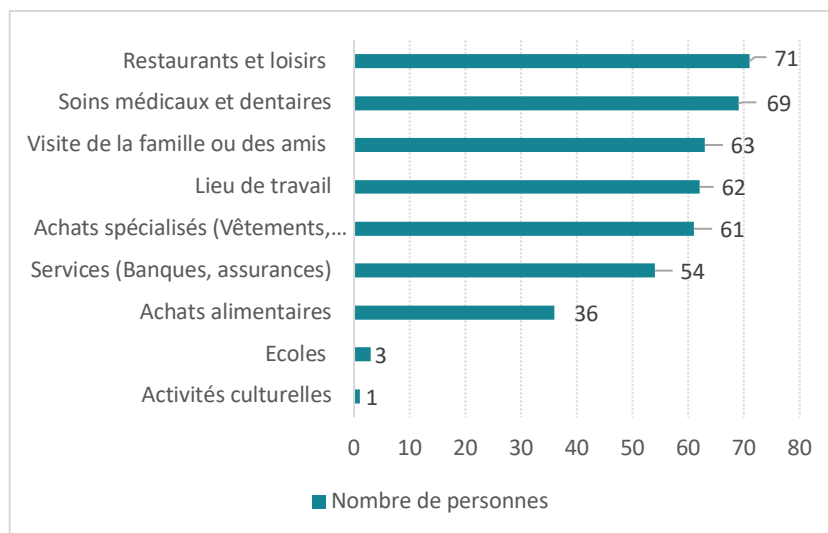


Figure 154 : Degré de subordination de la ville de Tamesna par rapport à Rabat et sa région, à travers les raisons pour lesquelles les habitants de Tamesna s'y rendent (Réponses multiples par habitant)

Source : D'après les résultats de notre enquête de 2018 auprès des habitants de Tamesna

Conception : C. Kettani, 2019.

<sup>391</sup> J.-M. Ballout, *Territorialisation par « ville nouvelle » au Maghreb. Regard croisé sur les projets d'Ali Mendjeli (Constantine) et de Tamansourt (Marrakech)*, op. cit., p. 541.

L'analyse de la Figure 154 ci-dessus montre clairement que la ville de Tamesna est en grande partie dépendante de l'agglomération de Rabat. Elle ne semble pas contenter les besoins de ses habitants puisque ces derniers éprouvent le besoin de se rendre dans les villes avoisinantes pour des raisons multiples et variées, et parce qu'ils ne trouvent pas sur place ce dont ils ont besoin au quotidien (approvisionnement, services, loisirs). Sur les 92 personnes interrogées, mis à part le facteur emploi, 37 personnes ont besoin d'aller à Rabat tous les jours, 21 individus ont besoin de s'y rendre au moins une fois par semaine.

D'autre part, tous les habitants interrogés insistent sur le manque d'entretien de la ville dans sa globalité, perçu comme un handicap dur à subir au quotidien. Les espaces publics ne sont en effet pas aménagés et sont laissés en désuétude, ce qui explique le fait qu'ils soient désertés par les habitants. La présence de déchets dans les rues est souvent soulignée dans les témoignages, ainsi que la présence d'animaux et de chiens errants. Pourtant, la qualité des espaces publics et leur aménagement jouent un rôle primordial dans l'identification des habitants à leur ville et dans la mixité sociale. Ils permettent de les connecter aux espaces dans lesquels ils habitent<sup>392</sup>, de créer l'attachement au lieu<sup>393</sup> et d'améliorer leur satisfaction par rapport à leurs quartiers. Ce sont les lieux d'urbanité qui sont censés organiser la ville et où la vie citadine peut s'exprimer.

« La gestion des déchets est catastrophique. Il y a des ordures et des saletés partout. Les abords ne sont jamais entretenus. Partout, vous trouvez des chiens en grand nombre, des vaches, des ânes, des moutons, c'est dangereux. Les autorités locales doivent vraiment prendre ce problème au sérieux. »<sup>394</sup>

---

<sup>392</sup> Cette notion de connexion des habitants aux lieux à travers les espaces publics a été évoquée par G. Laouenan, directrice des espaces verts et du paysage au conseil départemental du Val-de-Marne, lors du séminaire « La fabrique du paysage du Grand Paris : Entre construction et perception » organisé par l'IAU et l'ENS, le 29 Mars 2019, à l'IAU à Paris.

<sup>393</sup> Natalia López-Mosquera et Mercedes Sánchez, « Direct and indirect effects of received benefits and place attachment in willingness to pay and loyalty in suburban natural areas », *Journal of Environmental Psychology*, juin 2013, vol. 34, p. 27-35.

<sup>394</sup> Entretien avec un habitant de Tamesna, 30 ans, ingénieur, propriétaire d'une villa, réalisé par C. Kettani à Tamesna, le 7 Février 2018.





Figure 155 : A gauche, un espace public (à proximité d'une école) non aménagé et mal entretenu ; A droite, présence d'un grand nombre de déchets sur l'espace public, devant un tissu de logements collectifs

Source : C. Kettani, 7 Février 2018.



Figure 156 : A gauche, un espace public devant une école envahi par les déchets et investi par les animaux (vache, moutons, chien). A droite, déchets sur l'espace public à la suite d'un marché hebdomadaire

Source : Groupe de la ville de Tamesna sur la plateforme Facebook, Aout 2018.

Néanmoins, il serait faux de dire que Tamesna est totalement décriée par ses habitants, car plus de la moitié des personnes interrogées ont déjà le sentiment d'appartenir à leur ville. Ce début d'enracinement est appuyé par le fait que 67 personnes sur 92 évoquent l'originalité paysagère et le potentiel naturel de la ville et trouvent qu'elle dispose d'un cadre de vie unique, d'un climat avantageux et d'un air pur et propre. Toutes vantent son calme, loin du stress et du bruit de l'agglomération de Rabat. Le bruit de la grande ville a donc été un facteur de fuite vers la ville nouvelle.

Certains trouvent que la structure morphologique de la ville est exemplaire puisqu'elle procure une impression d'espace aéré grâce aux dimensions larges des rues et des avenues. D'autres relèvent la position géographique avantaagée de la ville à proximité de Rabat, de Temara et de Salé, associée à ses prix immobiliers attractifs par rapport à ces villes avoisinantes.

« Ici, il y a la forêt, c'est très important. L'air est pur, on est loin de la pollution. Ce sont des choses qu'on oublie. Mais il faut le reconnaître, la ville a beaucoup de défauts à cause de sa gestion. Il y a encore beaucoup de choses à faire. Mais le cadre de vie est exceptionnel. La nature est belle. Les paysages sont beaux. Il y a beaucoup de verdure. Moi la ville me plaît »<sup>395</sup>

« Mon fils est asthmatique. Alors j'ai préféré venir m'installer dans cette ville pour ses problèmes de santé. Ici, la qualité de l'air est bien meilleure et c'est calme. »<sup>396</sup>

« Je trouve que la position géographique de la ville est irréprochable. Le climat est impeccable. Il n'y a pas de pollution. Lorsque je rentre de mon travail (Rabat), je me sens ailleurs, loin du boulot, de la routine, du stress et des problèmes de Rabat. C'est une ville qui repose. »<sup>397</sup>

« Le principal atout de Tamesna, c'est son calme. Bon il y a juste le bruit de l'autoroute qu'on entend. Mais sinon, c'est le calme absolu. Ici c'est bien parce que c'est neuf, tout est encore neuf. Les rues sont larges et en plus il n'y a pas beaucoup de trafic. »<sup>398</sup>

Néanmoins, le début d'enracinement des habitants est estompé par le fait que presque aucun des enquêtés n'a su donner de nom aux habitants de la ville. L'ancrage dans ces territoires est ainsi loin d'être établi.

Afin de mesurer les représentations des habitants, nous avons opté pour la réalisation de nuages de mots qui reprennent le nombre ainsi que la fréquence des avis lors des témoignages recueillis. Ceux-ci reportent les atouts et les inconvénients de la ville d'après ses habitants et les classent selon qu'ils se rapportent à la rue, au quartier ou à la ville. Les nuages de mots, au vu de leurs gabarits, confirment que Tamesna présente plus de défauts que d'atouts, aux yeux de ses habitants :

<sup>395</sup> Entretien avec un habitant de Tamesna, 55 ans, professeur universitaire, propriétaire d'une villa, réalisé par C. Kettani à Tamesna, le 7 Février 2018.

<sup>396</sup> Entretien avec une habitante de Tamesna, 42 ans, institutrice, propriétaire d'une villa, réalisé par C. Kettani à Tamesna, le 7 Février 2018.

<sup>397</sup> Entretien avec un habitant de Tamesna, 52 ans, cadre supérieur, propriétaire d'une villa, réalisé par C. Kettani à Tamesna, le 7 Février 2018.

<sup>398</sup> Entretien avec un habitant de Tamesna, 35 ans, fonctionnaire, propriétaire d'un logement de moyen standing, réalisé par C. Kettani à Tamesna, le 7 Février 2018.



Concernant l'avenir de la ville de Tamesna, les avis des habitants restent mitigés en ce sens que certains gardent l'espoir d'une ville améliorée et d'autres ont beaucoup parlé du plan de relance et des projets structurants prévus et croient en leur impact décisif :

« Je pense que cette ville a un bon avenir. Bien sûr, il manque beaucoup de choses. Mais, il ne faut pas oublier que c'est une ville nouvelle. Tout est une question de temps. Il faut continuer de positiver, tout viendra doucement »<sup>399</sup>

Pareillement, à Tamansourt, les habitants ont le même espoir et justifient les dysfonctionnements de la ville par son caractère relativement récent mais complimentent la qualité de son environnement, jugé non bruyant par rapport à celui de Marrakech. Cependant, il est à noter que cette tranquillité doit son existence à des prévisions démographiques qui ont été surdimensionnées dans les cas des deux villes et qui n'ont pas été atteintes. Néanmoins, contrairement à Tamesna, l'air pur dans Tamansourt est affaibli par la présence de la décharge publique à proximité. Une étude pour son déplacement vers un autre site a cependant été engagée en 2015.

En somme, la décomposition des résultats de ces enquêtes ont permis de saisir le caractère général des villes du point de vue de leurs habitants : ce sont des espaces d'habitation caractérisés par leur calme et la qualité de leur climat, mais qui ne disposent pas d'opportunités d'emploi et qui sont notoirement insuffisants en matière d'équipements et de desserte.

## 4.2 Populations externes

Ce chapitre vise à mettre en évidence les représentations des populations n'habitant pas dans les villes nouvelles et à étudier l'image qu'elles se font de ces espaces en pleine constitution. Ceci nous a permis de dégager quelques raisons expliquant le sous-peuplement relevé précédemment, et de considérer l'impact des critiques négatives qui ont été véhiculées par la presse et les médias.

---

<sup>399</sup> Entretien avec un habitant de Tamesna, 30 ans, topographe, propriétaire d'un logement de moyen standing, réalisé par C. Kettani à Tamesna, le 10 Février 2018.

Des entretiens ont été réalisés afin de recueillir des témoignages sur les villes de Tamesna et de Tamansourt.

### Enquête « Externes Tamesna » :

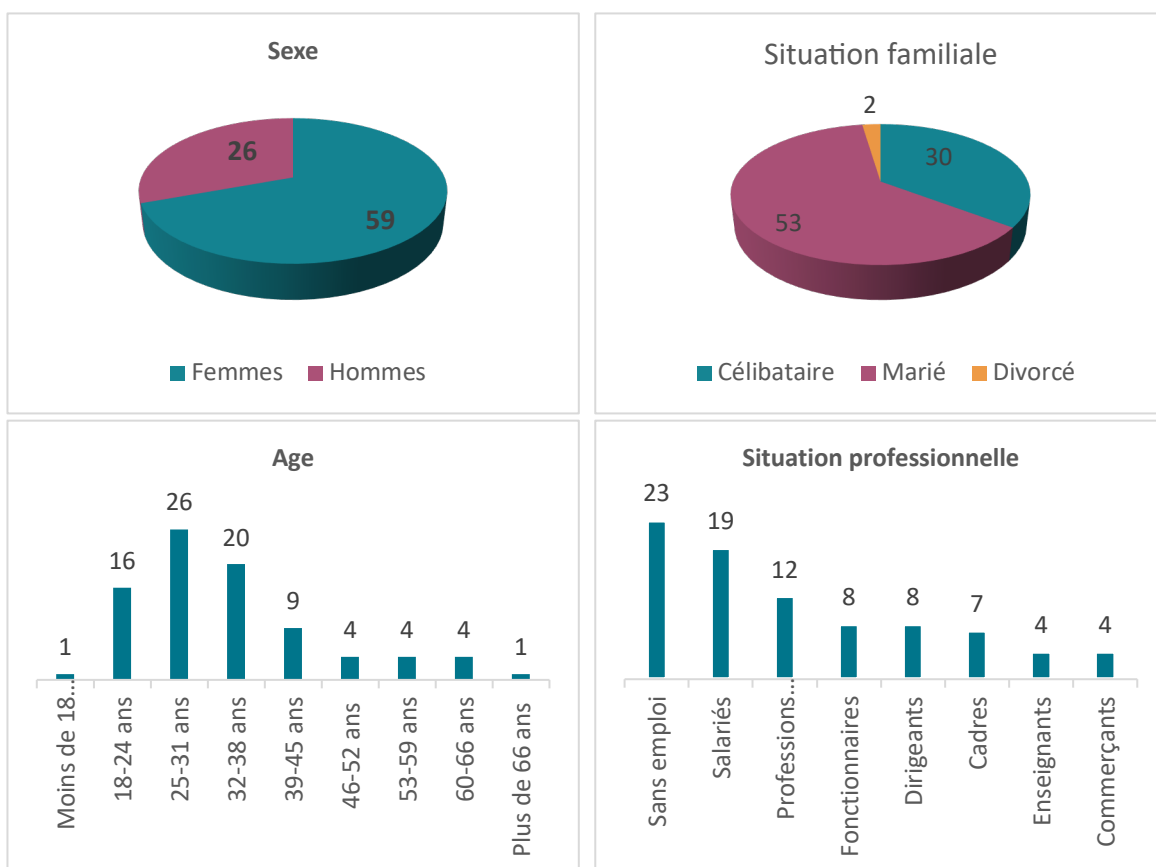


Figure 159 : Profil des répondants de l'enquête « Externes Tamesna »

Conception : C. Kettani, 2019.

## Enquête « Externes Tamansourt » :



Figure 160 : Profil des répondants de l'enquête « Externes Tamansourt »

Conception : C. Kettani, 2019.

Les entretiens réalisés démontrent tout d'abord que les villes nouvelles sont des espaces connus des populations externes. En effet, seulement 7 personnes sur 85 ne connaissent pas la ville de Tamesna et seule une personne sur 33 ne connaît pas la ville de Tamansourt. Ceci témoigne de l'efficacité des moyens de publicité utilisés par les sociétés d'aménagement pour promouvoir les projets à l'échelle régionale et nationale mais aussi de l'impact des informations divulguées par les médias.

Cependant, il est frappant de constater que certains habitants ont une image négative sur les villes nouvelles sans même les avoir déjà visitées. Ils se basent ainsi sur les rumeurs, ainsi que les scandales immobiliers qui ont largement été véhiculés par la presse, notamment en ce qui

concerne Tamesna. Ceci est potentiellement éclairant sur le fait que des clichés négatifs sur les villes nouvelles ont eu le temps de murir dans la conscience collective et ont ainsi de lourdes conséquences sur leur peuplement :

« Moi j’habite à Marrakech mais je connais la ville de Tamesna. Pour moi, c’est une ville à faible attractivité commerciale. Je ne peux pas vivre dans une ville où il ne se passe rien, c’est ennuyant... Les gens racontent que c’est vide, que c’est l’ennui, qu’il n’y a rien à faire là-bas. Ce n’est même pas sûr qu’il y ait un centre de santé en cas de problème. En plus, apparemment, la mixité sociale est mal gérée dans cette ville. Les gens disent que c’est une bombe à retardement avec tous les gens délogés loin de chez eux. »<sup>400</sup>

« Je n’ai jamais visité Tamesna, Il y a beaucoup d’immeubles économiques, ce qui fait que je n’ai aucun intérêt à aller là-bas. Mais la plupart des gens parlent de ville fantôme. Ça en dit long sur cette ville. Je pense qu’il n’y a pas beaucoup de sécurité. »<sup>401</sup>

« Elle (Tamansourt) n’est pas connue. Il n’y a pas de mouvement économique. Je n’ai jamais visité mais je crois qu’il n’y a rien d’intéressant là-bas. Ça doit être vide. Mais bon, je ne connais pas assez pour avoir un avis. »<sup>402</sup>

Ce phénomène est connu des services publics puisqu’il nous a été reporté par le Directeur de la Politique de la Ville au Ministère de l’Habitat :

« Il faut donner aux gens l’envie d’aller sur ces territoires. Les gens disent aujourd’hui Tamesna c’est un échec alors qu’ils n’y ont jamais mis les pieds. »<sup>403</sup>

La grande majorité des personnes interviewées n’est pas intéressée par le fait d’habiter dans les villes nouvelles et ne les considère pas comme de vraies villes étant donné le manque en équipements de tout genre, en commerces de proximité et en espaces verts.

Ces personnes critiquent l’absence d’unité entre le domicile et le lieu de travail et ne voient pas l’utilité d’aller dans une ville conçue essentiellement pour contenir des espaces résidentiels.

---

<sup>400</sup> Entretien avec une habitante de Marrakech, 27 ans, célibataire, sans emploi, réalisé par C. Kettani, Septembre 2018.

<sup>401</sup> Entretien avec une habitante de Rabat, 33 ans, mariée, salariée, réalisé par C. Kettani, Aout 2018.

<sup>402</sup> Entretien avec un habitant de Marrakech, 40 ans, célibataire, salarié, réalisé par C. Kettani, Septembre 2018.

<sup>403</sup> Entretien avec H. Berra, Directeur de la Politique de la Ville au Ministère de l’Habitat, le 10 Mars 2017, par C. Kettani.

Globalement, nous avons pu constater que ces villes sont jugées de manière plus sévère par les populations externes que par leurs habitants. Nous avons été particulièrement troublés par la virulence de certains témoignages et leur brutalité :

« Déjà le cadre n'est pas du tout ce que je recherche. Il y a trop de béton avec tous les amas d'immeubles. C'est (Tamesna) une ville triste et c'est moche. Tout est très loin, et en plus d'être loin, elle est mal desservie. C'est pas du tout pratique. J'ai une personne de la famille qui habite là-bas et elle souffre. C'est l'anarchie totale là-bas. La ville n'est pas bien structurée. Il y a des îlots entiers qui ne sont pas encore construits. Tout est éparpillé et beaucoup de constructions sont inachevées. En plus, il y a beaucoup de saleté, les routes sont impraticables, le goudron est mal fait, les quartiers trop populaires, avec des marchands ambulants partout. Si vous trouvez l'immeuble propre, une fois sortie de l'immeuble le paysage change complètement, il y a beaucoup de poussière et les blocs de logements économiques juste en face des villas bref une cata, c'est une ville pour les zombies. »<sup>404</sup>

« J'ai déjà visité Tamesna. Ce n'est pas une ville, c'est un dortoir gigantesque, je m'excuse pour ma franchise. C'est un projet complètement raté. Il n'y a rien d'autre que des immeubles. Elle n'a de ville que le nom. Elle souffre d'une sérieuse carence coté équipements, services, commerces de proximité, espaces verts. Il n'y a pas de parc, pas de cinémas, rien pour les loisirs. C'est le vide absolu. Personnellement, j'habite à Rabat, je ne penserai jamais à aller habiter là-bas. »<sup>405</sup>

« Vous voudriez vous aller dans une ville où les espaces culturels sont inexistantes, où il y a peu de commerce, où il n'y a pas d'hôpitaux, pas d'entreprises, pas de transport ? Moi en tout cas c'est un endroit où je n'aimerai pas vivre. »<sup>406</sup>

Par ailleurs, nous avons également réalisé des entretiens avec des architectes afin d'avoir des avis de professionnels qui n'ont pas participé aux projets, et qui ne sont donc pas concernés par ces derniers. En effet, nos entretiens avec les porteurs des projets et les acteurs institutionnels ont été très fructueux mais ceux-ci sont forcément dénués de neutralité. Ainsi, les architectes interviewés ont mis l'accent sur le rapport entre les coûts pharamineux induits par la création des villes et leur mauvaise conception. Ils ont affirmé que ce sont des espaces qui nécessitent encore plus d'investissements afin de pouvoir attirer de nouveaux habitants :

---

<sup>404</sup> Entretien avec une habitante de Rabat, 22 ans, célibataire, étudiante, réalisé par C. Kettani, Aout 2018.

<sup>405</sup> Entretien avec un habitant de Rabat, 40 ans, marié, responsable des ressources humaines, réalisé par C. Kettani, Aout 2018.

<sup>406</sup> Entretien avec un habitant de Rabat, 32 ans, célibataire, chef de cuisine, réalisé par C. Kettani, Aout 2018.



« Malheureusement c'est (Tamesna) un gros gaspillage. C'est vraiment mal conçu, c'est de la mauvaise planification urbaine, l'absence d'activités, d'équipements structurants et d'infrastructures... c'est un projet défaillant... une expérience ratée. Il manque tellement de choses, il lui faut beaucoup de travail, beaucoup d'efforts. Mais là, la ville ne bouge pas depuis un bon moment. »<sup>407</sup>

« C'est (Tamesna) une ville abandonnée parce que c'est une catastrophe urbaine. C'est totalement coupé du monde. C'est loin de toute commodité. Pour moi c'est un lotissement sans aucune qualité urbaine, sans aucune âme. C'est une ville qui ne répond pas à sa fonction. Il n'y a rien pour attirer les nouveaux habitants. »<sup>408</sup>

Néanmoins, une part des personnes interviewées, certes minime (13% pour Tamesna et 15% pour Tamansourt), s'est avérée potentiellement intéressée d'habiter dans ces villes. Cette catégorie n'est pas à négliger puisqu'elle rend compte de l'existence d'un intérêt pour ces villes, malgré tous les dysfonctionnements qu'elles présentent. Ce sont des personnes qui sont arrivées à surpasser les critiques et sont surtout attirées par les prix de l'immobilier qui y sont pratiqués, par l'air pur des villes, leur calme et l'absence de trafic.

« Moi je serais intéressé d'habiter à Tamesna. C'est en plein développement maintenant qu'ils ont ouvert les nouvelles routes. Je pense que je peux y trouver un emploi. En plus, les prix sont bradés dans l'immobilier. »<sup>409</sup>

« Pourquoi pas ? c'est (Tamesna) un bon coin calme et agréable et c'est près de Rabat. Rabat est saturée et l'immobilier est très cher. Après, il suffit d'être motorisé. Moi en tout cas, je trouve que c'est une petite ville bien aérée. Le climat y est bon, l'air est pur. En plus, les prix des terrains sont bas. »<sup>410</sup>

« C'est (Tamansourt) une ville qui est pas mal. Le climat est fantastique. C'est loin du stress de Marrakech. C'est nouveau. Les rues sont très larges. Il y a de tout, des appartements économiques, des zones villas, il y a même des villas économiques. J'aimerais bien investir dans un appartement économique ou dans un petit projet là-bas. »<sup>411</sup>

Alors que certaines personnes louangent le caractère neuf et moderne des villes et les offres variées en logements qui y sont proposées, d'autres se désolent carrément de l'existence des

<sup>407</sup> Entretien avec une habitante de Rabat, 39 ans, divorcée, architecte, réalisé par C. Kettani, Aout 2018.

<sup>408</sup> Entretien avec une habitante de Casablanca, 34 ans, mariée, architecte, réalisé par C. Kettani, Septembre 2018.

<sup>409</sup> Entretien avec un habitant de Rabat, 23 ans, célibataire, sans emploi, réalisé par C. Kettani, Aout 2018.

<sup>410</sup> Entretien avec une habitante de Salé, 55 ans, divorcée, salariée, réalisé par C. Kettani, Aout 2018.

<sup>411</sup> Entretien avec une habitante de Marrakech, 48 ans, mariée, professeure, réalisé par C. Kettani, Septembre 2018.

dysfonctionnements relevés et trouvent qu'ils entachent un réel potentiel inexistant dans les villes avoisinantes. Elles espèrent résolument que la situation se redresse :

« Je trouve que c'est une jolie ville (Tamesna). Si un jour elle devient attractive, je serai la première à m'y installer. Mais là c'est trop loin et elle n'est pas assez vivante à mon goût, surtout pour moi qui est étudiante à Rabat, je ne peux pas m'installer là-bas, en plus il n'y a pas de transport. »<sup>412</sup>

« L'idée de créer une nouvelle ville à proximité de Rabat est bonne. Mais le fait qu'elle ne soit pas bien raccordée à la capitale par des moyens de transport de qualité est un grand handicap. C'est dommage. »<sup>413</sup>

« Tamesna ça peut être un bon investissement à long ou moyen terme. C'est nouveau et c'est moderne. C'est juste que c'est loin de ma famille. Mais je pense que c'est une ville en devenir qui peut vraiment alléger l'encombrement de Rabat. C'est juste qu'il y a un problème de transport malheureusement. »<sup>414</sup>

« Ce serait intéressant d'y habiter (Tamansourt). Les prix des lots ne sont pas chers. C'est très calme. C'est un peu loin de Marrakech. Ils doivent penser à mettre un tramway ou un bus. Je pense qu'avec plus d'activités socio-économiques et une bonne campagne pour améliorer la réputation de la ville, ça peut marcher. »<sup>415</sup>

D'autre part, certains entretiens ont confirmé l'existence de comportements et d'intérêts individuels (cités auparavant) dans l'acquisition de biens immobiliers dans les villes nouvelles et certains enquêtés ont en effet évoqué leur acquisition d'un appartement ou d'une villa en guise de propriété secondaire ou à des fins de rente ou de spéculation :

« J'avais acheté des appartements moyen standing à Tamesna. Mais la location n'est pas rentable dans cette ville. (Tamesna) c'est pour les gens qui ont une voiture par personne et qui ont un travail avec des horaires fixes. Sinon avec les enfants et l'école c'est pas évident. Sinon la ville manque d'infrastructures c'est pour ça qu'on l'appelle la ville des fantômes, les gens viennent à leur maison juste pour dormir. C'est une ville morte... Pour l'instant c'est un projet pas très réussi. Il faut la rendre plus attrayante : le transport, un hôpital... Sinon ça reste un bon investissement pour les gens qui veulent la tranquillité et avoir une villa »<sup>416</sup>

---

<sup>412</sup> Entretien avec une habitante de Salé, 19 ans, célibataire, étudiante, réalisé par C. Kettani, Aout 2018.

<sup>413</sup> Entretien avec une habitante de Rabat, 34 ans, mariée, cadre supérieur, réalisé par C. Kettani, Septembre 2018.

<sup>414</sup> Entretien avec une habitante de Salé, 40 ans, mariée, salariée, réalisé par C. Kettani, Septembre 2018.

<sup>415</sup> Entretien avec un habitant de Marrakech, 41 ans, marié, salarié, réalisé par C. Kettani, Septembre 2018.

<sup>416</sup> Entretien avec un habitant de Rabat, 39 ans, marié, cadre supérieur, réalisé par C. Kettani, Aout 2018.

« La majorité des lotissements sont économiques, ça gâche la beauté du haut standing et sa valeur. Mes parents ont déjà une maison là-bas (Tamesna) de haut standing bien meublée et tout mais on n'aime pas partir parce que tout simplement on ne trouve pas agréable de voir les économiques en face de nous qui nous cachent le soleil et le cadre agréable de la résidence. »<sup>417</sup>

A l'évidence, les habitants externes, pensant pouvoir faire du profit en investissant à Tamesna notamment, se sont heurtés à leur tour au manque de dynamisme et d'attractivité de la ville. D'un autre côté, l'établissement dans la ville est plus approprié aux populations possédant une voiture leur permettant de se déplacer, ce qui réduit dans une large mesure les populations cibles.

La ville nouvelle constitue également un bon placement pour les familles cherchant à habiter dans un logement spacieux et dans un cadre ayant le calme pour qualité principale.

Néanmoins, certains habitants ayant acquis une résidence secondaire dans la ville, trouvent que celle-ci est envahie par les logements économiques, qui selon eux, abiment le paysage urbain et rabaissent la valeur de leur propriété. Ceci est symptomatique d'un phénomène plus vaste, celui de la constante évolution conflictuelle des composants de la ville marocaine et du manque de symbiose ressenti par ses habitants à cause de l'importance des fossés socio-économiques qui dominent la société marocaine. L'habitat économique reste stigmatisé chez un grand nombre d'habitants qui l'associent automatiquement aux problèmes de délinquance et de criminalité en plus de son image négative d'un point de vue esthétique. D'autres habitants ne s'établissent pas dans la ville nouvelle, malgré leur achat immobilier, et ce à cause de son manque de desserte et de la difficulté pour y accéder :

« J'ai une maison à Tamesna mais je n'ai pas déménagé parce que je travaille sur Rabat et le trajet est super long. Il n'y a pas de voie express. Bon, on va dire que c'est une ville prometteuse avec un avenir, à condition qu'on y investisse mieux. »<sup>418</sup>

---

<sup>417</sup> Entretien avec une habitante de Temara, 21 ans, célibataire, étudiante, réalisé par C. Kettani, Aout 2018.

<sup>418</sup> Entretien avec un habitant de Rabat, 39 ans, marié, cadre supérieur, réalisé par C. Kettani, Aout 2018.

## **Note conclusive : Opportunisme et bricolage**

---

La politique de création des villes nouvelles découle d'une volonté initiale considérable, celle d'anticiper les effets de la croissance urbaine et de planifier pour les maîtriser. Elle traduit une prise de conscience générale par les pouvoirs publics des impacts de l'urbanisation. Ces derniers ont alors mené des actions de mobilisation du foncier et de financement importantes dans le but de satisfaire les besoins de la population urbaine.

Les concepteurs, bien qu'ayant eu la volonté de créer de véritables entités autonomes, se sont heurtés à l'impératif de solutionner le sérieux déficit en logements du pays. Les villes créées ont ainsi avant tout servi de relais pour les grandes agglomérations en matière d'habitat. Elles ont joué un rôle fondamental dans l'accueil des familles retirées des logements non réglementaires, mission qui n'aurait pas pu être remplie par les villes existantes à cause de la cherté de leur foncier.

En revanche, ces villes ne constituent pas des noyaux urbains indépendants qui influent sur un périmètre déterminé dans la mesure où ce sont de vastes espaces résidentiels qui demeurent sous-équipés et qui ont du mal à émerger et à constituer de nouvelles centralités.

En plus de leur manque d'harmonie et de fonctionnalité, les villes créées n'ont pas généré de nouvelles dynamiques. Ce sont des villes à vocation purement résidentielle et complètement dépendantes des villes avoisinantes, alors qu'elles en sont détachées physiquement par manque de desserte efficace.

En outre, la concentration des ménages à bas revenus déteint sur la volonté initiale des concepteurs de mixité sociale. Les premiers flux de cette catégorie de population ont eu en effet une influence décisive sur l'organisation économique, sociale et culturelle de ces nouveaux espaces.

Par ailleurs, ce sont les opportunités qui ont déterminé la position géographique des villes, bien plus que les critères urbanistiques et spatiaux que présentaient les sites choisis. C'est en effet la disponibilité des réserves publiques, dont l'acquisition est facile et non coûteuse, qui a orienté leur localisation.

Les villes ont été réalisées bon gré mal gré dans le cadre du même système administratif que les opérations d'aménagement ordinaires. Aucun cadre juridique ne permet de les différencier des autres opérations d'aménagement ; les politiques publiques ont en effet fait l'erreur de procéder au lancement de leur construction sans fixer entièrement le cadre juridique nécessaire à leur mise en place et jusqu'à ce jour, les textes en vigueur n'apportent aucun encadrement juridique pour de telles opérations.

Paradoxalement, les projets de loi sont toujours en cours (2019), alors que les villes fêtent déjà presque leur quinzième anniversaire (Tamansourt lancée en 2004, Tamesna lancée en 2007). Ceci est dû aux circonstances urgentes de leur création qui ont été un obstacle pour la programmation dans son ensemble.

De plus, à côté de ce vide juridique, il n'y a pas eu de remodelage administratif pourtant nécessaire à la gestion territoriale des villes. Seules les communes rurales dans lesquelles se trouvent ces villes nouvelles disposent légalement du pouvoir de les gérer, alors qu'elles n'ont ni les moyens financiers et humains pour le faire ni les compétences requises pour gérer une telle urbanisation. C'est pour ces raisons que les sociétés d'aménagement leur apportent un soutien dans le but de maintenir les villes.

La mise en place des villes nouvelles manquant rudement d'instruments de gouvernance et de prospective, leur gestion à moyen et long terme, qui est somme toute primordiale, reste un aspect de la programmation qui a été complètement négligé. En effet, en accord avec le professeur et géographe M. Chouiki, l'acte de faire une ville ne se limite pas à la construire.

Les villes ont souffert aussi du manque de concertation des différents acteurs entrant en jeu dans leur fabrication. Les sociétés d'aménagement ont dû suppléer à la faible implication des responsables ministériels et communaux et se sont vues rapidement dépassées par l'ampleur des tâches à remplir puisqu'elles n'étaient pas outillées ni juridiquement ni cognitivement pour assurer des prérogatives qui n'étaient pas les siennes. Cela confirme le défaut d'anticipation des décideurs, notamment en matière de moyens nécessaires pour la mise en place d'une telle politique.

D'autre part, les villes ont été réalisées selon des plans d'ensemble qui englobent un grand nombre de composants, à savoir l'habitat, les activités et les équipements. Toutefois, la réalité du terrain démontre que ces fonctions n'ont pas été synchronisées en terme de phasage et le cadre de vie tant espéré et projeté par les décideurs n'a pas vu le jour jusqu'à aujourd'hui (2019). Cette

fabrique spatiale s'est caractérisée par une incohérence temporelle dans la réalisation des logements, des équipements, des activités et de la desserte.

En tout cas, les plans de relance ont été une première tentative d'amélioration des villes qui traduit la prise de conscience des décideurs et leur volonté de réforme, malgré le fait qu'ils enregistrent à leur tour des retards et se heurtent à diverses difficultés.

En termes morphologiques, les villes ont été réalisées suivant un modèle radioconcentrique, pensé à l'échelle de l'automobile, alors qu'une grande partie des habitants ne peut s'offrir une voiture par manque de moyens. Nos observations sur le terrain ont démontré que ces villes n'ont pas de caractère spécifique propre en termes d'architecture. Les typologies et formes architecturales réalisées sont banales, répétitives et semblables aux typologies monotones présentes dans les quartiers périphériques des autres villes du pays. Le manque d'innovation est combiné à l'inexistence d'édifices originaux et d'ensembles urbains singuliers porteurs d'une image forte permettant d'attirer l'attention des populations extérieures et d'améliorer la fierté locale. L'introduction des nouvelles médinas permet toutefois de mettre en place une hybridation dans les formes architecturales.

Ainsi, les porteurs de projet n'ont pas pensé une architecture des villes nouvelles, bien qu'ils se vantaient dans leurs discours de vouloir mettre en place de nouveaux profils urbains et architecturaux capables d'attirer les populations et les entreprises par leurs caractères innovants. En effet, les villes ont fait l'objet d'une profusion promotionnelle quant au caractère innovant et idéal de leurs typologies et de leur cadre de vie, et qui a servi d'appât pour inciter les nouvelles populations à venir s'y établir. L'opulence publicitaire y adjacente est donc liée de près à des visées de rentabilité financière.

Finalement, les concepteurs ont véhiculé, de manière ostentatoire, des images sublimées d'une réalité qui tarde à être créée à cause du manque de synchronisation entre la livraison des logements et l'établissement des autres fonctions de la ville. L'analyse du phasage des travaux a mis en relief une fièvre de construction qui s'est engagée de manière incohérente et désordonnée et qui a généré des villes actuellement composées de blocs de béton éparpillés sans centre-ville, pourtant nécessaire pour leur unité et leur dynamisme. Les enquêtes réalisées auprès des habitants, qui reflètent des sentiments d'ennui et de contrariété, ont été très révélatrices de ce phénomène et nous ont permis de saisir le degré de décalage entre la ville projetée et la ville vécue ; les espaces, tels qu'ils sont vécus par les habitants au quotidien, divergeant de facto entièrement de la conception des porteurs de projets et de leurs projections.

Il n'est pas sûr que ces villes méritent d'être désignées par villes nouvelles tant elles s'apparentent à de vastes espaces résidentiels sous-équipés, sans catalyseurs de développement, situés à la périphérie lointaine des grandes villes et difficiles d'accès. Les décideurs ont donc refait – à une échelle plus vaste – la même erreur commise dans les ZUN, caractérisée par leur sous-équipement.

Au final, les espaces créés sont des formes urbanistiques qui ont consisté avant tout à contrecarrer le développement des tissus non-réglementaires et à reloger les populations et pour lesquels un concept marketing portant l'appellation de ville nouvelle a été imaginé.

Cependant, il est à noter que cette volonté de report des populations habitant dans les tissus clandestins n'a aucune incidence sur l'origine du problème et ce dernier ne peut être totalement solutionné qu'à travers le renforcement de la réglementation en vigueur et des organes de suivi et de contrôle.

Force est de constater que les plans de relance prévus n'ont été à leur tour que des dispositifs médiatiques, sans doute mis en place pour re-légitimer les projets. En effet, la plupart des opérations de grande envergure économique et sociale tardent à être réalisées jusqu'à ce jour (2019) et ce ne sont que les petits équipements de quartier n'ayant pas de grand impact sur la dynamique des villes qui ont été réalisés.

En définitive, les villes nouvellement créées sont issues d'un programme qui a été pensé dans une précipitation qui a empêché les porteurs des projets d'être capables de maîtriser tous les éléments entrant en jeu. Ces villes se retrouvent de ce fait confrontées à une multitude de problèmes et de difficultés de natures différentes qui s'accumulent et qui sont difficiles à solutionner sur une période relativement courte.

## Partie 4

# EXPERIENCES INTERNATIONALES

---





*Nous sommes tous un éternel chantier en cours.*  
J. Picoult



Cette partie a été pensée comme le couronnement de la thèse et en tant que telle, elle permet de capitaliser sur des expériences étrangères de création de villes et de dégager des enseignements utiles et percutants.

Nous suggérons de faire une analyse des villes nouvelles à l'échelle internationale, dans des approches temporelle et spatiale, et de fournir une vue d'ensemble sur les moyens utilisés par différents pays à travers le monde pour maîtriser leur urbanisation. L'objet est de dresser un bilan des différents mécanismes de la fabrique spatiale, dans des contextes temporels et spatiaux différents mais qui ont présenté des défis communs. Les cas d'études choisis représentent des situations variées et témoignent ainsi de mécanismes de conception et de fabrique urbaine divers. L'approche consiste à identifier des situations plus ou moins similaires avec le cas marocain ou qui présentent des points de divergence pertinents à relever.

Notre démarche est à ce titre importante car elle permet de relever des exemplarités et de placer le cas marocain dans un contexte global. Nous ne présumons pas ici que les cas exposés sont des modèles irréprochables. Ils ont d'ailleurs présenté à leur tour beaucoup de limites. L'intention est en fait de relever les points où ces cas d'études ont été représentatifs d'exemplarité pour constituer une base de recommandations pouvant pallier aux dysfonctionnements constatés dans les villes nouvelles marocaines et constituer un cadre de comparaison avec les différents mécanismes qui y ont été observés.



Figure 161 : Pays concernés par notre approche internationale  
Conception : C. Kettani, 2019.

Ainsi, nous avons tout d'abord sélectionné l'expérience française dans la mesure où la France occupe une place pionnière dans la réalisation des villes nouvelles et est riche d'enseignements pour le cas marocain. De plus, nous disposons d'un recul temporel intéressant étant donné que les villes nouvelles françaises ont été lancées à partir des années 1960 et ont fait l'objet d'une production intellectuelle et académique très importante. Par ailleurs, l'appropriation des savoir-faire français a toujours été très forte, voire systématique au vu des relations historiques et des politiques de coopération qu'entretient le Maroc avec la France. Nous avons donc trouvé qu'il était primordial de commencer par le cas français.

Nous avons aussi choisi d'étudier le cas de la Corée du Sud dans la mesure où ce pays est en lice pour devenir le pionnier dans la réalisation de villes intelligentes planifiées. L'urbanisation grandissante mondiale exige de penser de nouveaux modèles de développement urbain, et à ce titre, la Corée du Sud est susceptible de développer des modèles alternatifs qu'il est judicieux d'étudier. Il est également important de noter que ce pays présente un intérêt particulier lié à son histoire : après une occupation japonaise puis une guerre civile destructrice, le pays était caractérisé, dans les années 1960, par une économie semblable à celle des pays pauvres d'Afrique. Aujourd'hui, ce dernier est devenu une puissance économique mondiale et a donc construit sa puissance en quelques décennies seulement. Il nous a donc paru fondamental d'approcher cette aire d'étude.

Par ailleurs, les pays du Nord sont traditionnellement ceux qui transmettent les savoirs, mais nous soutenons l'hypothèse, en accord avec le professeur et géographe T. Bunnell<sup>419</sup>, que les pays du Sud peuvent également constituer des terrains d'influence entre eux. En effet, si après la seconde guerre mondiale la croissance urbaine était surtout remarquable dans les pays développés, ce n'est plus le cas aujourd'hui dans la mesure où elle concerne désormais les pays du Sud qui connaissent des transitions urbaines presque brutales. Ainsi les grandes villes des pays développés se sont construites de manière graduelle dans le temps, alors que celles situées dans les pays du Sud se sont formées en quelques décennies. La rapidité de leur extension a causé toutefois de nombreux problèmes de gestion et d'équipement et s'est accompagnée de phénomènes indésirables relatifs à la crise du logement, à l'insalubrité, à l'insécurité et au chômage. De ce fait, de nombreux pays du Sud expérimentent actuellement la création de villes nouvelles afin d'encadrer leur croissance urbaine.

Notre choix s'est fixé sur le cas malaisien dans la mesure où l'urbanisation accélérée malaisienne présente un intérêt important et dévoile de nombreux rapprochements avec la situation marocaine. En effet, les deux pays présentent de grandes similitudes quant à l'évolution de leur taux d'urbanisation et au niveau de leurs stratégies axées sur l'attraction des investissements étrangers. Ils se concordent également avec un passé analogue en tant que pays colonisés. Il a été ainsi intéressant de voir comment la Malaisie positionne ses villes planifiées en tant que support pour les politiques de modernisation et de croissance économique ; les pouvoirs publics considérant en effet que les villes nouvelles constituent un moyen pour accompagner et appuyer le développement économique du pays et affirmer son image à l'échelle internationale.

Par ailleurs, le Maroc, à travers son statut pionnier dans la création des villes nouvelles en Afrique, est en phase de devenir le terrain d'influence pour les pays africains. L'urbanisation rapide africaine est un phénomène qui interpelle et qui présente des défis particulièrement marquants en termes de planification urbaine et de crise du logement. L'Afrique se trouve actuellement en première place au niveau des taux de croissance urbaine les plus élevés<sup>420</sup>. Ainsi, de nombreux pays africains adoptent le mouvement et commencent à créer des villes nouvelles à proximité de leurs grandes agglomérations comme l'Angola, le Rwanda, le Ghana, le Sénégal ou plus récemment le Burkina Faso. Ce serait, d'après les chercheurs F. Van Noorloos et M. Kloosterboer<sup>421</sup>, plus de 70

---

<sup>419</sup> Tim Bunnell et al., « Introduction: Global Urban Frontiers? Asian Cities in Theory, Practice and Imagination », *Urban Studies*, 1 octobre 2012, vol. 49, no 13, p. 2785-2793.

<sup>420</sup> Les taux de croissance les plus élevés sont observés en Afrique subsaharienne (4,58%), puis en Asie du Sud-Est (3,82%), In : ONU-Habitat, *State of the world's cities. 30 Years of Shaping the Habitat Agenda*, s.l., 2006.

<sup>421</sup> Femke van Noorloos et Marjan Kloosterboer, « Africa's new cities: The contested future of urbanisation », *Urban Studies*, mai 2018, vol. 55, n° 6, p. 1223-1241.

villes nouvelles qui seraient actuellement en cours de création en Afrique. Celles-ci sont considérées comme des socles efficaces permettant d'apporter des solutions aux nombreux problèmes de logement, de services et d'insalubrité<sup>422</sup>.

Nous avons ainsi étudié l'exemple de l'Angola, qui est un cas particulièrement intéressant puisqu'il personifie la coopération des pays africains avec les puissances étrangères, notamment chinoises, pour la construction de villes de toutes pièces. Actuellement, le pays fait partie des pays qui expérimentent l'importation des savoirs chinois dans leur fabrique spatiale et dans la création de nouveaux espaces urbains et à sa collaboration avec la Chine et sa croissance actuelle, l'Angola est vu comme un pionnier du nouvel urbanisme en Afrique<sup>423</sup>.

Enfin, nous avons traité l'expérience du Nigéria, et particulièrement de la ville de Lagos qui témoigne d'une expansion fulgurante et d'un très grand nombre de tissus informels. Il nous a paru intéressant d'explorer les manières avec lesquelles les pouvoirs nigériens tentent de remédier aux défis posés par le développement accéléré de la ville, et surtout d'analyser les nouveaux tissus qui sont construits à proximité directe de la ville et qui sont destinés principalement pour les populations aisées.

Nous avons basé cette étude sur des critères morphologiques, de gouvernance et de fabrique spatiale (typologies, flux, investissements, rapports public-privé, portage de projet, facteurs de développement).

---

<sup>422</sup> Allan Cain, « African urban fantasies: past lessons and emerging realities », *Environment and Urbanization*, octobre 2014, vol. 26, n° 2, p. 561-567.

<sup>423</sup> *Ibid.*

## 1 Analyses rétrospectives : Les villes nouvelles franciliennes (1960)



La France a développé une politique d'aménagement du territoire francilien par création de villes nouvelles dans les années 1960. Cette décision trouve son origine dans le constat des limites des procédés d'aménagement précédents<sup>424</sup>, à savoir les lotissements, les grands ensembles et les zones à urbaniser en priorité (ZUP)<sup>425</sup>, notamment en ce qui concerne le manque de stratégie en matière d'activités génératrices de richesse et d'équipements et le défaut de mixité programmatique.

Malgré une prise de conscience précoce de penser la croissance urbaine de la région parisienne, la France a lancé sa politique de création de villes nouvelles de manière tardive par rapport à ses voisins (Angleterre, Pays-Bas, Suède, Finlande, Espagne). Ceci lui a quand même permis de percevoir le degré de réussite d'une telle politique d'aménagement et de tirer profit de retours d'expérience, en ayant du recul face à la faible densité adoptée surtout dans les premières expériences britanniques.

---

<sup>424</sup> Ces procédés ont été les moteurs de l'urbanisation de la région parisienne depuis les années 1910 jusqu'aux années 1960.

<sup>425</sup> Mohamed Chaoui, *Les villes nouvelles : Histoire d'une forme urbanistique*, <http://www.calameo.com/read/001829312932da07c513b>, 17 novembre 2012, (consulté le 5 avril 2018).



Les villes nouvelles franciliennes présentent un rapprochement avec les villes nouvelles marocaines, notamment dans le fait qu'elles aient été voulues et décidées par un pouvoir central public. Autre parallèle manifeste, celui de leur raison d'être. Dans les deux cas, la crise du logement est de fait le moteur de leur réalisation. Dans cette logique, celle-ci conditionne leur conception. Les villes nouvelles, aussi bien franciliennes que marocaines, sont des réponses avant tout démographiques à la congestion des grandes villes.

En revanche, s'il existe des similitudes entre les cas français et marocain, il existe des divergences capitales qui méritent d'être relevées.

Tout d'abord, il est à noter que l'aménagement de la région parisienne reflète une réflexion qui s'est échelonnée sur une cinquantaine d'années, dont les prémices étaient déjà annoncées à travers le rapport Bonnier et le Plan Prost dès les années 1910.

La stratégie de la création des villes nouvelles franciliennes s'est concrétisée au milieu des années 1960. Cette période a été marquée par la mise en place d'une nouvelle politique d'aménagement du territoire matérialisée par deux documents décisifs : le Plan d'aménagement et d'organisation général de la région parisienne (PADOG)<sup>426</sup>, ayant pour but de maîtriser l'extension urbaine, puis le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) dont l'une des principales ambitions était de créer cinq villes nouvelles autour de Paris pour organiser son développement futur : Cergy-Pontoise, Marne-la-Vallée, Sénart, Évry et Saint-Quentin-en-Yvelines. Ces créations urbaines avaient pour mission de contribuer à la déconcentration et au décongestionnement de la capitale. Elles ont été ainsi prévues pour être des noyaux secondaires ayant pour objectif d'encadrer la périurbanisation parisienne et de restructurer les activités dans des secteurs bien définis et stratégiques.

Ces villes sont situées à une trentaine de kilomètres du centre de Paris, sur des sites qui étaient auparavant partiellement habités. De ce point de vue, elles se rapprochent du cas marocain. Cette implantation révèle une volonté d'initier une politique de polycentrisme de la région parisienne. En effet, l'intention est de maîtriser le développement urbain en créant des centralités fonctionnelles. A l'évidence, il ne s'agissait pas de créer des noyaux autonomes mais des entités dépendantes participant au rayonnement de l'agglomération.

---

<sup>426</sup> Il est à noter que le PADOG est un document paradoxal puisqu'il avait pour principale ambition de restreindre la croissance parisienne mais envisageait la création d'équipements structurants en périphérie. C'est dans ce contexte que le SDAU a été mis en place, document acceptant davantage l'essor urbain et s'inscrivant dans une perspective de croissance rapide.

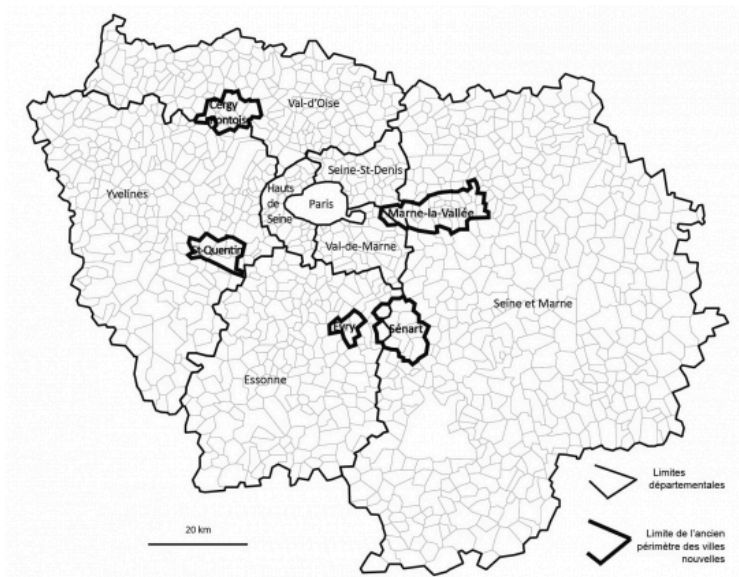


Figure 162 : Situation des villes nouvelles franciliennes

Source : Christophe Imbert, Anthony Brune et Caroline Rozenholc, « Les villes nouvelles franciliennes », Espace populations sociétés. Space populations societies, 31 décembre 2011, 2011/3, p. 591-602.

## 1.1 Mise en œuvre

Les villes nouvelles franciliennes tiennent leur particularité dans la mise en place d'instruments politiques et administratifs innovants pour leur mise en œuvre.

Elles ont été réalisées à travers un texte fondateur, le Schéma directeur de la région parisienne, dans lequel celles-ci sont présentées comme l'occasion de réformer l'aménagement de l'Île-de-France<sup>427</sup>. A ce titre, de nouvelles procédures juridiques ont été instaurées, telles que les Zones d'Aménagement Différée (ZAD) et les Zones d'Agglomérations Nouvelles (ZAN)<sup>428</sup>. De nouvelles lois ont été votées afin de créer un cadre spécifique et réglementaire pour leur création comme

<sup>427</sup> Loïc Vadelorge, *Retour sur les villes nouvelles: une histoire urbaine du XXe siècle*, Paris, France, Creaphis éditions, 2014, p. 23.

<sup>428</sup> *Ibid.*, p. 27.

la loi Boscher du 10 juillet 1970 en faveur du regroupement des communes puis la loi Rocard du 13 juillet 1983.

Le régime des ZAD établi en 1962 a permis d'estimer la valeur des terrains en fonction de leur usage au moment de l'estimation et ce à travers la consultation des déclarations fiscales. Ce dispositif permettait d'empêcher la spéculation foncière en maîtrisant l'augmentation des prix tout en attribuant à l'Agence foncière et technique de la région parisienne (AFTRP) et aux Établissements Publics d'Aménagement (EPA) le droit de préemption sur les biens à vendre. Ces mécanismes ont permis de protéger le foncier et de geler les réserves foncières en amont de la réalisation des villes nouvelles.

Les porteurs de projet définissaient tout d'abord le périmètre d'implantation de la ville nouvelle, puis procédaient aux opérations d'expropriation lorsque les terrains ne faisaient pas l'objet d'une vente à l'amiable. Les sites étaient sélectionnés avant tout en fonction de leurs atouts topographiques et leurs potentialités, et non en fonction d'opportunités foncières, comme ce qui a été le cas pour les villes nouvelles marocaines. De toute évidence, les procédés d'expropriation en France ont engendré de nombreuses oppositions et protestations de la part des propriétaires des sites, qui étaient généralement des agriculteurs et des exploitants. L'expropriation a fait l'objet de longs processus de négociation qui ont dû être pris en compte dans la programmation urbaine. A titre d'exemple, l'ingénieur et urbaniste B. Hirsch a souligné le grand nombre de terrains constituant le périmètre de la ville de Cergy-Pontoise et ce que cela a représenté en termes de nombre de propriétaires, ce qui n'a pas constitué pour autant un frein dans l'aboutissement des opérations :

« Plus de trois milles parcelles se trouvent dans le périmètre que nous venons de délimiter, cela représente plusieurs centaines de propriétaires avec qui il faudra négocier un par un »<sup>429</sup>

Par ailleurs, la réalisation des villes a été soutenue par de nouvelles équipes pluridisciplinaires et par la mise en place d'un arsenal inédit de structures décisionnaires.

A ce titre, nous pouvons tout d'abord citer les Établissements Publics d'Aménagement (EPA) qui ont eu pour but de programmer, d'aménager et de commercialiser les projets. Ces organismes détenaient le foncier et réalisaient les travaux d'infrastructures et d'équipements. Ils tiennent leur particularité dans le fait qu'ils ont été présidés par un élu local et qu'ils ont associé l'État et les collectivités locales.

---

<sup>429</sup> Propos de B. Hirsch au sujet de la ville de Cergy-Pontoise, In : Lionel Engrand, Olivier Millot et Pavillon de l'Arsenal, *Cergy-Pontoise: formes et fictions d'une ville nouvelle*, Paris, France, Pavillon de l'Arsenal, impr. 2015, 2015, p. 41.

Il y a eu aussi le Groupe central des villes nouvelles (GCVN), composé d'un président désigné par le premier ministre et de représentants de chaque ministère, qui a eu pour objectifs d'avoir un contrôle sur les EPA, de distribuer les budgets et d'organiser l'action ministérielle en la décloisonnant. Celui-ci a été appuyé par un secrétariat général (SGVN) qui se distingue par son rattachement au ministère de l'Équipement et à la préfecture de la région parisienne.

Une filière recherche et conseil au sein du ministère de l'Équipement a également été composée afin de bénéficier d'un regard critique sur les réalisations<sup>430</sup>.

Il est également important de rappeler le rôle décisif qu'a eu l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France (IAURP) dans l'élaboration du Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne (SDAURP) de 1965 et des études qui en sont à l'origine ; et celui de l'Agence foncière et technique de la région parisienne (AFTRP)<sup>431</sup> dans la constitution des réserves foncières nécessaires. L'IAURP était composée d'une équipe pluridisciplinaire (architectes, urbanistes, sociologues, géographes, chercheurs, économistes et techniciens) qui se consacrait pleinement à déterminer les meilleurs scénarios de développement de l'Ile-de-France. Une partie des membres de cette équipe – qui avait conçu le SDAURP – a intégré les équipes des EPA, ce qui a aidé la cohérence entre les projets et leur exécution.

Enfin, le District a eu pour rôle d'examiner la question de l'organisation du territoire francilien et d'apporter un soutien aux collectivités locales et aux EPA.

Ces renforcements administratifs ont été en quelque sorte la source du décollage des villes nouvelles franciliennes. Les opérations ont été conduites de manière à assurer la répartition des compétences entre les différents acteurs impliqués (cités plus haut), auxquels s'ajoutent les rôles des communes dans la réalisation et la gestion des équipements publics. C'est donc un arsenal de structures qui ont été coordonnées en vue d'établir l'armature du programme d'aménagement dans sa globalité.

Au Maroc, les missions des sociétés d'aménagement s'accordent avec celles des EPA des villes nouvelles franciliennes, mais il n'existe pas d'équivalent aux autres structures créées. Malgré l'envergure de leur impact sur le territoire, les villes nouvelles marocaines n'ont pas fait l'objet d'une réforme des stratégies d'aménagement et dans les schémas directeurs d'aménagement, il

---

<sup>430</sup> L. Vadelorge, *Retour sur les villes nouvelles*, op. cit., p. 268.

<sup>431</sup> Aujourd'hui connu sous le nom Grand Paris Aménagement.

n'est nullement fait référence à l'aménagement de villes nouvelles. A contrario, les schémas nationaux s'opposent à cette stratégie à cause des coûts qu'elle engendre, ce qui pose un problème de fond. Il est surprenant de constater à quel point les villes nouvelles sont critiquées notamment par les auteurs du SNAT<sup>432</sup> en 2002 (citation ci-dessous), alors qu'elles ont été mises en œuvre deux ans plus tard. Finalement, les villes nouvelles marocaines ont été réalisées comme des lotissements, programmés à grande échelle, et implantés de manière plus ou moins éloignée des villes. Le lotissement est défini comme une opération immobilière ayant pour objet de subdiviser une propriété foncière en plusieurs lots et d'affecter un usage à ces derniers<sup>433</sup>. C'est en conséquence surtout une question sémantique qui a servi à légitimer les projets ; la politique des villes nouvelles étant le prolongement des programmes de création des lotissements d'habitat.

Il s'agit là d'un concept en vogue mais dont on voit très bien la raison d'être ; il s'agit tout simplement d'une fuite en avant devant les difficultés de la question foncière. Faute de pouvoir trouver des terrains suffisants à proximité immédiate de la ville, il est évidemment tentant de faire un bond de quinze à vingt kilomètres, en pleine campagne, pour trouver de vastes terrains à un prix abordable, voire gratuits quand il s'agit du domaine de l'État. L'épuisement des réserves foncières de l'État risque de pousser à ce genre de propositions (villes nouvelles). Cette pratique n'a pas été poursuivie jusqu'ici et il est souhaitable qu'elle soit clairement condamnée (...) et ce pour deux raisons : cette méthode s'avère toujours plus coûteuse qu'il n'était prévu au départ. L'économie que l'on peut faire sur le foncier est largement compensée par les surcoûts d'infrastructure et par les difficultés de déplacement. L'éloignement se paie très cher en termes de cohérence urbaine.<sup>434</sup>

D'autre part, les villes nouvelles franciliennes étaient localisées sur des sites très vastes qui englobaient plusieurs communes. De ce fait, des structures intercommunales, appelées Syndicats d'Agglomérations Nouvelles (SAN), ont été créées, grâce à la loi Rocard (1983), afin d'éviter le fractionnement de l'action :

---

<sup>432</sup> Schéma National d'Aménagement du territoire.

<sup>433</sup> En accord avec les définitions élaborées par les agences urbaines de Marrakech, de Casablanca et de Rabat.

<sup>434</sup> SNAT, *Rapport d'orientation*, 2002, p. 35

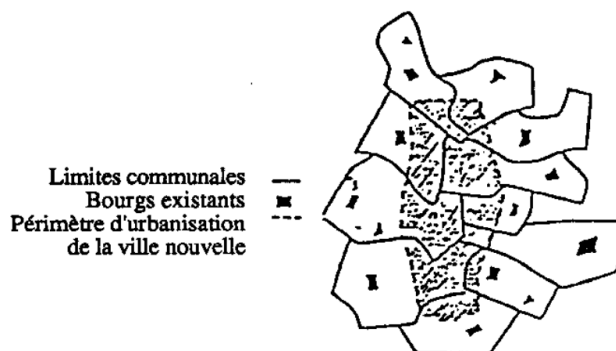


Figure 163 : Schéma de principe des SAN

Source : Jean-Eudes Roullier, *25 ans de villes nouvelles françaises, Les problèmes administratifs et financiers posés par la réalisation des villes nouvelles de la Région parisienne*, s.l., 1989, p. 102.

Le mécanisme des SAN a permis de laisser inchangées les limites communales : le périmètre d'urbanisation de la ville nouvelle (grisé sur la Figure 163 ci-dessus) représente l'équivalent d'une commune supplémentaire greffée et gérée par le SAN. Ce dernier se substitue aux communes concernées et reprend leurs compétences notamment en termes de développement économique, de réalisation des équipements et de gestion des services. Il constitue dès lors l'unique interlocuteur pour les habitants résidant dans la ville nouvelle. Son principal revenu est la taxe professionnelle ; les autres taxes (taxe d'habitation et taxe foncière) restent perçues par les communes. Il s'agit là du principe de la solidarité financière<sup>435</sup>. La taxe professionnelle a largement permis aux SAN de remplir leurs rôles, et les ont poussé à encourager la croissance économique et l'équilibre entre l'habitat et l'emploi, ce qui a été tout à fait bénéfique pour le développement des villes nouvelles. Aussi, les communes y ont également vu leur intérêt par l'augmentation des revenus de taxe foncière à travers l'implantation des nouvelles entreprises. Ce mécanisme complexe démontre la disposition des structures à appliquer la coopération intercommunale basée sur une répartition complète des responsabilités financières et de gestion. A titre d'exemple, à Cergy-Pontoise, le SAN a été constitué en 1984 et a regroupé onze communes<sup>436</sup>.

Au Maroc, et notamment dans le cas de Tamesna qui se trouve à cheval sur différentes communes, aucune structure intercommunale n'a été annoncée en vue de favoriser la cohérence

<sup>435</sup> P. Merlin, *Les villes nouvelles en France*, op. cit., p. 82.

<sup>436</sup> *Ibid.*, p. 76.

territoriale, ce qui a entraîné des conflits de compétences en matière d'aménagement et de réalisation des équipements.

## 1.2 Impact territorial

A leur lancement, les villes nouvelles franciliennes ont été considérées comme une nécessité<sup>437</sup>, en faveur de la restructuration du tissu urbain. Elles sont aujourd'hui des centralités majeures qui participent à l'équilibre de la métropole parisienne. Elles ont contribué au transfert des entreprises de Paris vers sa région. A l'origine, elles n'étaient pas seulement de grands projets urbains mais s'inscrivaient surtout dans une optique d'en faire des entités structurantes au niveau régional.

Ces villes ont connu une explosion démographique, notamment entre 1968 et 1999 où leur population a presque quadruplé (Figure 164 ci-dessous).

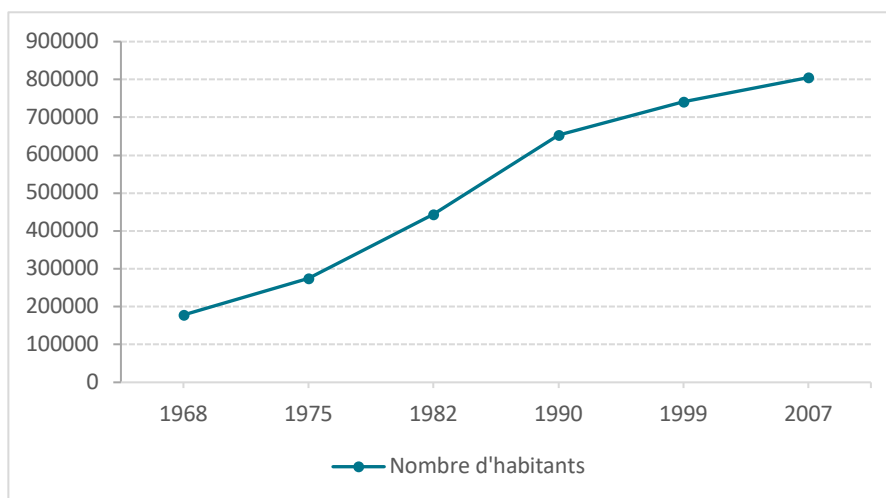


Figure 164 : Évolution du nombre d'habitants des villes nouvelles franciliennes

Source : Christophe Imbert, Anthony Brune et Caroline Rozenholc, « Les villes nouvelles franciliennes », Espace populations sociétés. Space populations societies, 31 décembre 2011, 2011/3, p. 591-602.

<sup>437</sup> L. Vadelorge, *Retour sur les villes nouvelles*, op. cit., p. 178.

La Figure 165 ci-dessous montre clairement que de 1965 à 1990, la population de Cergy-Pontoise a pratiquement quadruplé, celle d'Évry a quasiment été multipliée par 9, celle de Saint-Quentin-en-Yvelines a été multipliée par 5, celle de Marne-la-Vallée a un peu plus que doublé et celle de Sénart a plus que quadruplé.

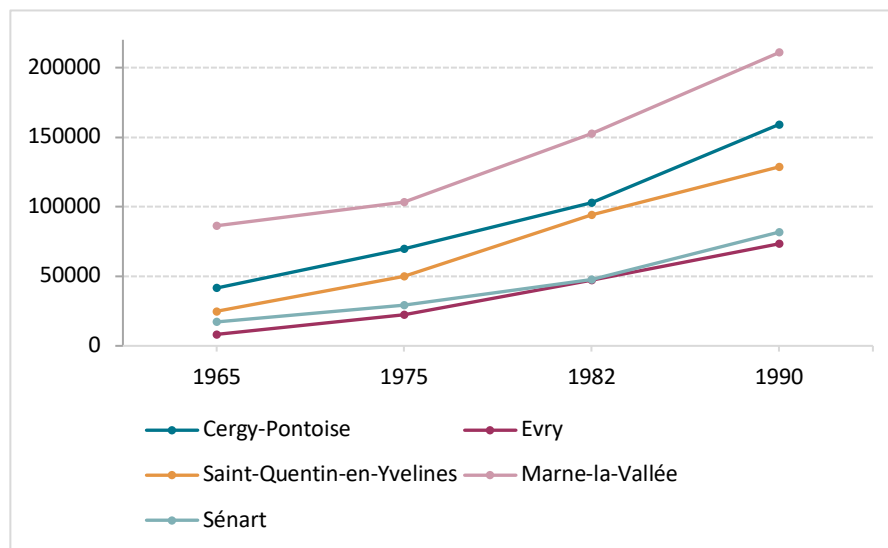


Figure 165 : Évolution du nombre d'habitants dans chacune des villes nouvelles franciliennes

Source : Loïc Vadelorge, *Retour sur les villes nouvelles: une histoire urbaine du XXe siècle*, Paris, France, Creaphis éditions, 2014, p. 338.

Il ne fait aucun doute que ce succès ait été déterminé par l'accessibilité exemplaire des villes dans la mesure où de nouvelles gares ont effectivement été créées, des lignes existantes ont été prolongées et de nouvelles liaisons rapides ont été construites. L'implantation des villes a été déterminée par la proximité des autoroutes en construction. La qualité de leur desserte (réseau routier, autoroutier et ferré) a permis d'attirer les entreprises et les populations et de créer un dynamisme par la convergence des flux.

A ce propos, les infrastructures de desserte reliant les villes nouvelles à Paris ont été réalisées progressivement. Le boulevard périphérique parisien a été construit entre 1956 et 1973<sup>438</sup>. Les

<sup>438</sup> Philippe Serieys, *La construction du boulevard périphérique*, <http://www.gpmetropole.fr/construction-boulevard-peripherique/>, 3 novembre 2017, (consulté le 16 mars 2018).



travaux de l'autoroute A86 ont débuté en 1968<sup>439</sup>. Le rattachement du réseau souterrain métropolitain aux lignes RER (Réseau express régional) a été mis en place en 1977<sup>440</sup>, soit une dizaine d'années après le lancement effectif de la création des villes nouvelles. Cela constitue un point de rapprochement avec les villes nouvelles marocaines où les porteurs de projet ont mis approximativement la même durée pour penser aux modalités de desserte. Néanmoins, le cas français diffère dans la mesure où les habitants pouvaient utiliser les anciennes lignes SNCF, en attendant la concrétisation du RER tandis que les villes marocaines sont presque totalement enclavées. En France, les gares ont été particulièrement considérées comme des leviers d'urbanisation et des moteurs du développement, alors que dans les villes nouvelles marocaines, les gares sont encore inexistantes jusqu'au jour d'aujourd'hui (2019).

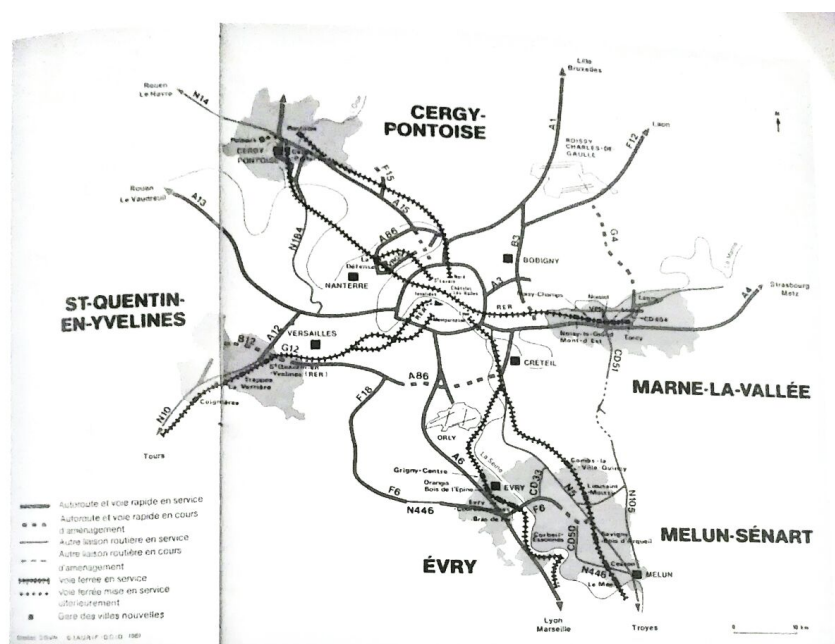


Figure 166 : Desserte des cinq villes nouvelles de la région parisienne en 1982

Source : Loïc Vadelorge, *Retour sur les villes nouvelles: une histoire urbaine du XXe siècle*, Paris, France, Creaphis éditions, 2014.

La desserte étant garantie, l'idée était de renforcer la centralité des villes à travers la spécialisation. A titre d'exemple, la ville de Marne-la-Vallée a connu une spécialisation dans les

<sup>439</sup> Depuis 2011, cette autoroute forme une boucle complète parallèle au boulevard périphérique de Paris.

<sup>440</sup> Jean-Gabriel Bontinck et Grégory Plesse, « Les 40 ans du RER, quelle histoire ! », *leparisien.fr*, 30 nov. 2017p.

secteurs du loisir et du tourisme et a promu son image à travers ces deux secteurs. A ce propos, le cas de Val d'Europe est pertinent à relever puisque c'est une expérience où l'activité a devancé le logement. Le secteur a rapidement connu un rayonnement international grâce au parc Disney et à sa capacité hôtelière importante. C'est aujourd'hui l'une des premières destinations touristiques d'Europe avec une fréquentation de 15 millions de visiteurs par an<sup>441</sup>.

D'autre part, le programme Université 2000, lancé par l'ancien Premier ministre L. Jospin dans les années 1990 et qui visait une meilleure répartition des équipements universitaires sur le territoire et la généralisation de l'accès aux études supérieures, a permis de doter les villes nouvelles de grands équipements universitaires structurants et symboliques. Ainsi, les villes de Saint-Quentin-en-Yvelines, de Marne-la-Vallée, de Cergy-Pontoise et d'Évry ont été concernées par ce programme, ce qui a radicalement changé leur image et a participé à la promotion de la mixité sociale. L'intégration des universités dans ces villes a appuyé leur rôle dans la structuration de la région parisienne.

Par ailleurs, le principe de conception des villes nouvelles franciliennes reposait sur le rapprochement entre le lieu de travail et de résidence. Leur construction a permis la création de 300 000 emplois entre 1968 et 1999<sup>442</sup>. La ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines a par exemple accueilli de grandes firmes comme Renault, Bouygues, Thompson. Cette implantation d'entreprises a été motivée à la fois par la bonne desserte des villes, les prix attractifs de l'immobilier, la proximité des clients et la présence d'une main d'œuvre sur place, la qualité du cadre de travail et par la présence d'équipements publics (télécommunications, services postaux)<sup>443</sup>.

En résumé, ces tissus ont été des bassins d'emploi et d'habitat cohérents puisque leurs habitants avaient la possibilité de trouver des opportunités d'emploi localement (comme le montre l'exemple sur la Figure 167 ci-dessous).

---

<sup>441</sup> Parc d'attractions : Disneyland Paris, la première destination touristique d'Europe, <https://www.lci.fr/france/parc-dattractions-disneyland-paris-la-premiere-destination-touristique-deurope-1138232.html>, (consulté le 11 décembre 2017).

<sup>442</sup> Programme interministériel d'histoire et d'évaluation des villes nouvelles françaises, *Modes de vie en ville nouvelle, Le point de vue des habitants, Restitution d'étude et débat, Actes*, s.l., 2005, p. 24.

<sup>443</sup> Hugues Chevalier, « Villes nouvelles et localisation des entreprises », *Regards*, mars 1997, n° 35.

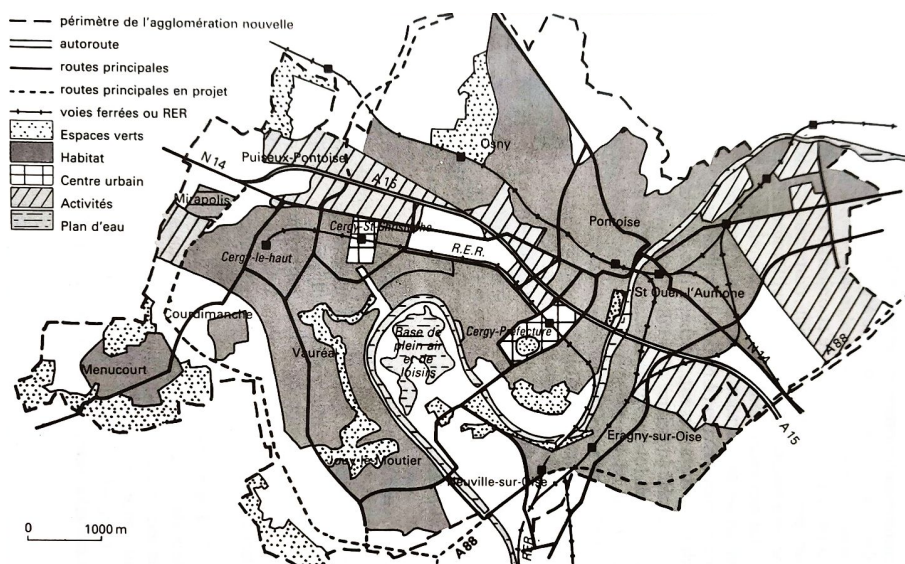


Figure 167 : Affectation des sols dans la ville nouvelle de Cergy-Pontoise

Source : Pierre Merlin, *Les villes nouvelles en France*, Paris, France, Presses universitaires de France, impr. 1991, 1991, p. 52.

De surcroît, les villes de Cergy-Pontoise et d'Évry ont été des villes-préfectures. Elles ont donc eu un enjeu territorial décisif, dans le sens où elles ont accompagné les mutations départementales et ont mis en exécution la réforme administrative. En 1964, de nouveaux départements sont créés, dont l'Essonne et le Val-d'Oise, et leurs préfectures sont implantées dans les deux villes nouvelles.

D'autre part, comme relaté précédemment, les villes nouvelles marocaines souffrent d'un réel problème au niveau du phasage des travaux, ce qui nous a conduit à examiner de près ce point concernant l'expérience française.

Nos recherches nous ont permis de savoir qu'il n'y a pas de phasage des constructions commun à toutes les villes nouvelles franciliennes. Celui-ci diffère de projet en projet. A Cergy-Pontoise, les premiers chantiers ont été ceux situés au centre. A Saint-Quentin en Yvelines et à Sénart, les constructions ont commencé par les quartiers résidentiels<sup>444</sup>. A Marne-la-Vallée, les premiers

<sup>444</sup> Christophe Imbert, Anthony Brune et Caroline Rozenholc, « Les villes nouvelles franciliennes », *Espace populations sociétés. Space populations societies*, 31 décembre 2011, 2011/3, p. 591-602.

chantiers ont été ceux situés à proximité des secteurs déjà urbanisés<sup>445</sup>, ce qui permettait de bénéficier d'une infrastructure déjà présente sur place ; les équipements publics ont été réalisés au même moment que la construction des logements. A Sénart, ce sont les parties périphériques qui ont été aménagées en premier, ce qui a constitué un frein au développement économique et au dynamisme de la ville. Le Carré-Sénart, qui est le centre-ville de la ville, a été créé en 1996, soit une vingtaine d'années après le lancement de la ville, ce qui rappelle le cas des villes de Tamansourt et de Tamesna qui ne disposent pas encore de centre-ville.

En dernier lieu, il faut garder à l'esprit que les équipes chargées de la conception des villes nouvelles franciliennes avaient le souhait de créer des entités qui se distingueraient des autres ensembles urbains et qui seraient reconnaissables. Cette différenciation s'est matérialisée dans une volonté d'expérimentation qui s'est manifestée tout d'abord par l'organisation de concours d'architecture qui ont permis l'invention de formes architecturales novatrices et audacieuses. Ces concours concernaient de vastes tissus de logements (jusqu'à 7000 logements), des petites opérations de logements (quelques centaines de logements) et des projets d'espaces publics. A ce propos, nous citons les espaces Abraxas et les Arènes de Picasso à Noisy-le-Grand, les Pyramides à Évry ou la Tour Verte à Noisiel (Figure 168 ci-dessous). Au total, plus de 80 concours ont été organisés<sup>446</sup>. Ils ont mobilisé plus de 200 grands architectes<sup>447</sup> dont R. Bofill, C. de Portzamparc, J. Nouvel, A. Sarfati, ce qui a donné naissance à une grande variété architecturale et urbaine. Ces architectes ont su affirmer l'identité contemporaine qu'ils revendiquaient et ont composé un album urbain et architectural unique. A l'inverse, la production des villes nouvelles marocaines n'a pas fait appel à des concours associant les savoir-faire de personnalités ou de grands prix dans le domaine de la conception.

---

<sup>445</sup> Clément Orillard et Antoine Picon (eds.), *Marne-la-Vallée: de la ville nouvelle à la ville durable*, Marseille, France, Parenthèses, 2012, 297 p.

<sup>446</sup> R. Trevisan, *Cidades Novas*, op. cit., p. 192.

<sup>447</sup> *Ibid.*, p. 71.



Figure 168 : De gauche à droite : 1 - Les espaces Abraxas à Noisy-le-Grand, conçu par l'architecte espagnol R. Bofill.

Source : <http://m.leparisien.fr/seine-saint-denis-93/noisy-le-grand-la-cite-futuriste-se-dessine-un-nouvel-avenir-28-10-2018-7929852.php>, consulté le 1<sup>er</sup> Avril 2019

2 - Les Arènes de Picasso à Noisy-le-Grand, conçues par l'architecte espagnol M.-N. Yanowsky  
Source : <http://www.noisylegrand-tourisme.fr/decouvrir-noisy-le-grand/le-patrimoine-noiseen/noisy-contemporain/lhabitat.html>, consulté le 23 Avril 2018

3 - Les Pyramides à Évry, conçues par les architectes M. Andrault et P. Parât  
Source : <https://photoarchi.photoshelter.com/image/I0000dOqGw9huBhs>, consulté le 1<sup>er</sup> Avril 2019.

4 – La Tour Verte à Noisiel, conçue par l'architecte français C. de Portzamparc  
Source : <http://www.christiandeportzamparc.com/fr/projects/tour-verte-noisiel/>, consulté le 2 Avril 2019

Le caractère innovant et expérimental s'est également décliné à travers le développement de modes de déplacements nouveaux (pistes cyclables, passerelles et souterrains piétons) et à travers la généralisation des équipements polyvalents et intégrés – qui intègrent différentes fonctions sociales et culturelles à la fois – comme l'Agora d'Évry.

Les villes se sont également distinguées par la ponctuation de leurs espaces publics d'installations et d'œuvres artistiques urbaines remarquables pensées par des artistes contemporains de renom et qui ont permis de les différencier tout en y créant une identité propre. Nous pensons notamment à l'Axe majeur à Cergy-Pontoise, à l'Axe de la Terre à Marne-la-Vallée et à la Perspective à Saint-Quentin-en-Yvelines (Figure 169 ci-dessous).



Figure 169 : De gauche à droite : 1 - L'axe Majeur, œuvre artistique urbaine de l'artiste D. Karavan, à Cergy

Source : Site internet de l'agence de paysage et d'urbanisme Base, In : <http://www.baseland.fr/fr/parcs-jardins/cergy-axe-majeur#>, consulté le 23 Avril 2018.

2 - L'Axe de la Terre, œuvre de P. Kowalski, Université de Marne-la-Vallée à Champs-sur-Marne

Source : Site Internet du Val Maubuée, In : <http://www.valmaubuee.fr/piotr-kowalski-champs/>, consulté le 23 Avril 2018.

3 - La Perspective, œuvre poétique de l'artiste M. Pan, à Saint-Quentin-en-Yvelines

Source : Yves Draussin, La progressive symbiose de l'art et de l'urbanisme à Saint-Quentin-en-Yvelines, Rapport de la conférence du 11 Mars 2017.

Ainsi, les villes nouvelles franciliennes présentent des enseignements riches pour le cas marocain à travers ce qu'elles ont présenté comme optiques d'innovation ayant été matérialisées sur plusieurs niveaux tels que l'expérimentation architecturale, l'équilibre emploi/logement et la réforme des dispositifs techniques, institutionnels et juridiques.



## 2 Observations exploratoires : Nouvelles entités malaisiennes (1990)



La Malaisie est un pays qui, au même titre que le Maroc, a eu une urbanisation accélérée et fulgurante. Son taux d'urbanisation est passé de 26,6% en 1960 à 75,37% en 2016<sup>448</sup>. Le pays a connu une croissance économique importante à partir des années 1970 due principalement à l'industrie pétrolière qui a entraîné l'expansion des villes existantes et la multiplication de villes nouvelles. La croissance urbaine malaisienne s'est manifestée de la même manière qu'au Maroc, à savoir à travers la croissance démographique, l'exode rural et la conversion des espaces ruraux en espaces urbains.

La Malaisie a eu une stratégie nationale de développement urbain basée sur son développement économique. Ses schémas d'aménagement prônent des villes denses, axées sur les énergies renouvelables et l'innovation et qui se positionnent sur le marché international et concurrencent les grandes villes mondiales<sup>449</sup>.

---

<sup>448</sup> D'après les données de Perspective Monde, In : <http://perspective.usherbrooke.ca/bilan/tend/MYS/fr/EN.URB.MCTY.TL.ZS.html>, consulté le 19 Mars 2018.

<sup>449</sup> Gregory Scruggs, « Urbanizing Malaysia Reflects the Future of East Asia », *Next city*, 1 février 2018.



Les villes nouvelles constituent ainsi pour le pays le moyen d'acquérir une identité nationale reconnue sur la scène mondiale. En fabriquant leurs villes à la manière des villes de renommée internationale, les pouvoirs publics malaisiens souhaitent affirmer leur position par rapport au développement international.

En Malaisie, les villes nouvelles sont des mégaprojets synonymes de modernité qui véhiculent l'image de villes idéales et de cadres de vie innovants. Ce type d'aménagement sert à la reconquête et à l'enrichissement du territoire malaisien à travers la diffusion de nouveaux imaginaires sociaux, incluant prospérité et modernisation tout en gardant un enracinement culturel et religieux.

## **2.1 Mise en scène malaisienne**

Kuala Lumpur, capitale de la Malaisie et moteur de la croissance économique du pays, a connu de grands élargissements urbains principalement causés par l'évolution importante de l'industrialisation.

De ce fait, la ville nouvelle de Putrajaya a été réalisée au début des années 1990 à des fins politiques et administratives. Elle avait pour but de décongestionner Kuala Lumpur de sa fonction administrative en accueillant les ministères du gouvernement et les structures diplomatiques. Officiellement, Kuala Lumpur est toujours la capitale du pays, mais Putrajaya accueille tous les événements nationaux et politiques. Sa création a ainsi permis de focaliser les fonctions de la capitale dans les secteurs de l'économie, du commerce et de la finance.

Dans le but de ne pas se limiter à une fonction purement administrative, les porteurs de projet ont conduit plusieurs stratégies pour attirer les entreprises étrangères et nationales à Putrajaya, notamment en termes d'avantages fiscaux, ainsi qu'une politique d'ouverture au secteur universitaire qui a permis l'implantation d'universités nationales et de campus universitaires internationaux.

Putrajaya s'étend sur 4581 hectares et se trouve au sein du MSC Malaysia (Super Corridor Multimédia)<sup>450</sup>. Elle se situe entre Kuala Lumpur et son aéroport. Le projet a été financé majoritairement par les fonds publics liés au pétrole. D'après le recensement de la population de 2010, elle regroupait 72 413 habitants<sup>451</sup>.

La ville a été implantée sur d'anciennes cultures (huile de palme) qui appartenaient à une communauté d'origine indo-malaisienne – qui a été déplacée à la suite de la concrétisation du projet. La réalisation de la ville est gérée par l'entreprise Putrajaya Holdings Sdn. Bhd. qui a été créée précisément pour cet effet.

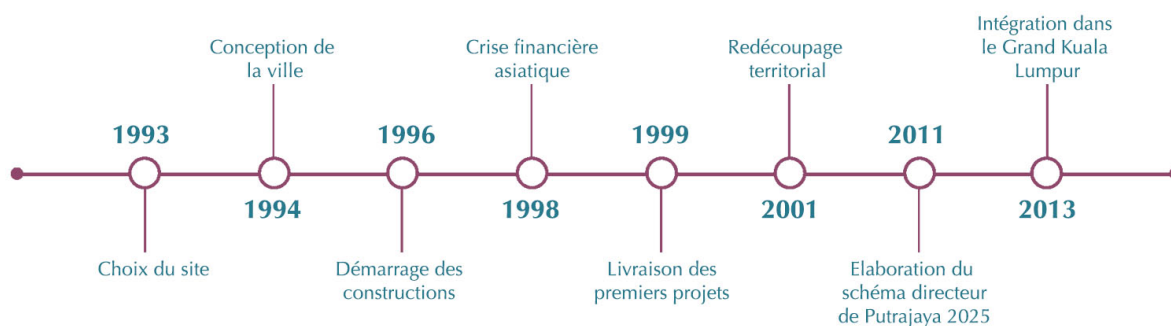


Figure 170 : Les principales phase d'évolution du projet

Source : D'après Frédéric Bouchon, « Putrajaya ou une utopie malaisienne. Projet urbain et défi politique », Bulletin de l'association de géographes français. Géographies, 15 décembre 2014, vol. 91, no 91-4, p. 500-522.

Conception : C. Kettani, 2019.

<sup>450</sup> Le MSC Malaysia est un tronçon de 50 kilomètres entre Kuala Lumpur et l'aéroport International de Kuala Lumpur, inspiré de la Silicon Valley. L'objectif de sa mise en place appuie la volonté du gouvernement d'assurer le passage d'une activité manufacturière et agricole à une économie numérique et de high-tech. Cette zone, qui s'étend sur 75000 hectares permet aux entreprises qui s'y implantent de jouir de privilèges fiscaux.

<sup>451</sup> Le nombre prévisionnel du projet s'élevait à 330 000 habitants.



Figure 171 : Situation de la ville de Putrajaya

Source : D'après les photos aériennes Google Plans macintosh, 2018

Conception : C. Kettani, 2019.

Le parti pris des concepteurs de Putrajaya se focalise sur l'idée qu'il existe une forte relation entre la morphologie de la ville, la philosophie de sa conception et sa durabilité. La ville est une forme de cité-jardin (inspirée de l'époque coloniale) et est conçue suivant une approche existant en Malaisie appelée *Holistic development for land use planning* ou *Total Planning Doctrine*<sup>452</sup>. Celle-ci est un changement de paradigme consistant à guider la planification en mettant l'accent sur le développement individuel et social à travers l'économie, tout en assurant la durabilité de la ville et la préservation de l'environnement.

Tout d'abord, la ville accorde beaucoup d'importance au paysage. C'est ainsi que se voulant en harmonie avec la nature, elle affecte environ 40% de ses sols pour les parcs, les plans d'eau et les jardins botaniques, considérés en Asie du Sud-Est comme symboles de prestige et de

<sup>452</sup> Nadia Marchettini (ed.), *The sustainable city III: urban regeneration and sustainability*, Southampton, WIT, 2004, p. 81.

prospérité<sup>453</sup>. Elle est organisée autour d'un grand lac artificiel de 400 hectares<sup>454</sup> qui remplit une fonction importante et novatrice de mise en scène de la ville et qui permet aux habitants de profiter d'activités récréatives (croisières, voile, compétitions sportives), tout en améliorant la qualité de l'environnement. Les résultats d'une étude réalisée en 2015 par des chercheurs de la faculté d'architecture de Perak<sup>455</sup> prouvent que le lac constitue la principale source de loisirs des habitants de Putrajaya et des touristes. L'étude montre également que le lac concrétise l'idée d'une vie communautaire autour d'un point central<sup>456</sup>. L'organisation de la ville autour d'un poumon vert et l'insertion de la nature à l'intérieur des quartiers sont considérées comme des critères fondamentaux influant sur la satisfaction générale des habitants vis-à-vis de leur ville et de leurs quartiers<sup>457</sup>.

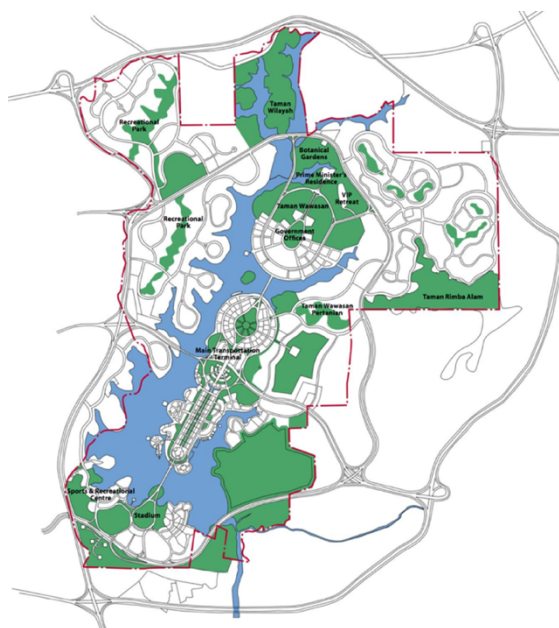


Figure 172 : Espaces verts à Putrajaya et articulation de la ville autour du lac

Source: Open spaces in urban Malaysia., Kuala Lumpur, Federal Department of Town and Country Planning, Peninsular Malaysia, Ministry of Housing and Local Government, 2005, p. 117.

<sup>453</sup> Xiangming Chen et Ahmed Kanna, *Rethinking Global Urbanism: Comparative Insights from Secondary Cities*, s.l., Routledge, 2012, p. 183.

<sup>454</sup> Le lac artificiel de Putrajaya a été créé par inondation des vallées de Sungai Chuau et de Sungai Bisa. Sa profondeur varie entre 3 à 14 mètres.

<sup>455</sup> Wan Noor Anira, Nor Izana Mohd Shobri et Norhafizah Abdul Rahman, « The Potential of Lake in Generating the Urban Community Development. Case Study: Putrajaya Lake, Federal of Putrajaya », Petrak, Malaysia, 2015.

<sup>456</sup> *Ibid.*, p. 437.

<sup>457</sup> Abdulrahman Sa' et al., « Impact of urban green space attribute on visitors' satisfaction in Putrajaya: Malaysia », *International Journal of Environment and Sustainable Development*, 2018, vol. 17, n° 1, p. 20-21.

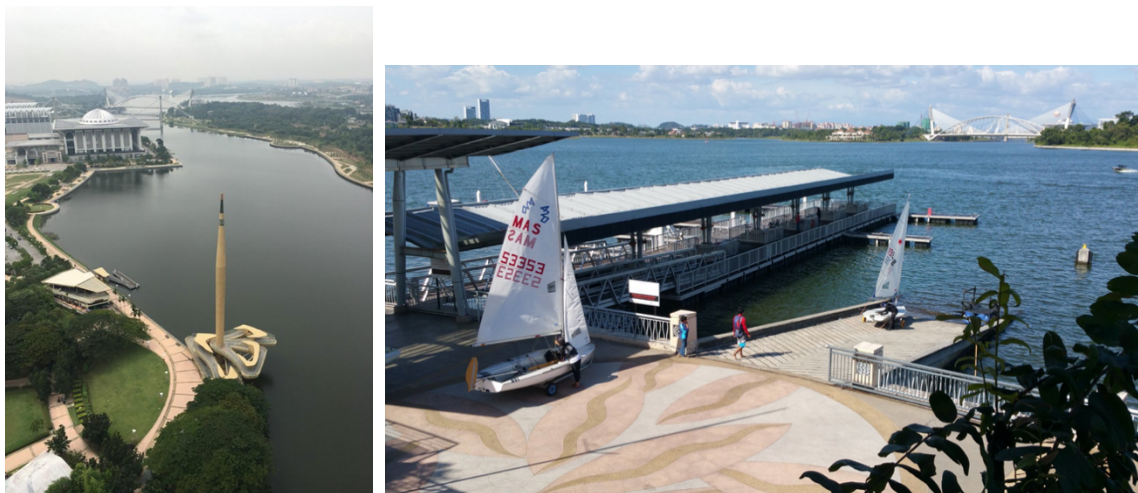


Figure 173 : Lac de Putrajaya

Source : Site Tripadvisor, 2016, In : [https://www.tripadvisor.fr/Attraction\\_Review-g298305-d4742281-Reviews-Putrajaya\\_Lake-Putrajaya\\_Wilayah\\_Persekutuan.html](https://www.tripadvisor.fr/Attraction_Review-g298305-d4742281-Reviews-Putrajaya_Lake-Putrajaya_Wilayah_Persekutuan.html), consulté le 25 Avril 2019.

A ce niveau, il est intéressant de relever que les villes nouvelles malaisiennes et marocaines développent des morphologies urbaines totalement différentes : Le cas malaisien alloue la majeure partie de la surface aux espaces ouverts et récréatifs tandis que la moitié de la superficie de la ville de Tamesna par exemple est dédiée à l'habitat, comme le montre les graphiques suivants :

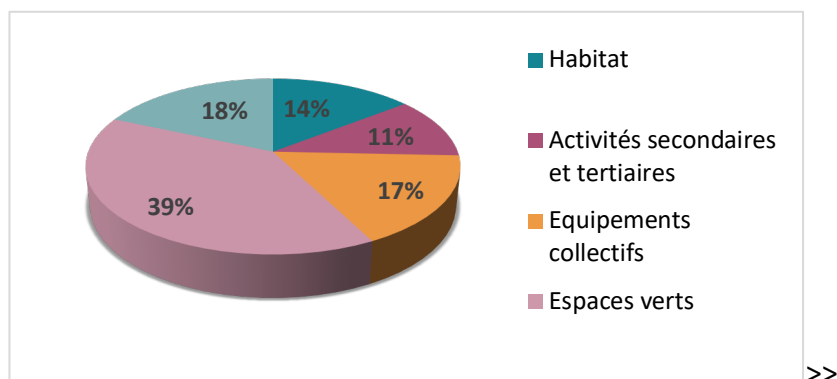


Figure 174 : Affectation des sols à Putrajaya

Source : D'après Afifah Raduwan et Sumarni Ismail, « Assessment of public involvement in urban governance : Case study in Putrajaya », *Alam Cipta*, décembre 2015, vol. 8, p. 4.

Conception : C. Kettani, 2019.

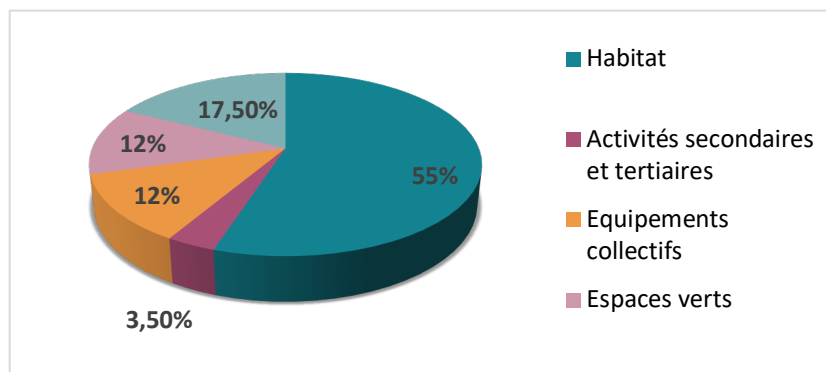


Figure 175 : Affection des sols à Tamesna

Source : Al Omrane Tamesna, La ville nouvelle de Tamesna, Document collecté au format numérique  
Conception : C. Kettani, 2019.

Par ailleurs, il est à relever que Putrajaya est organisée à travers une hiérarchisation de ses composantes. Elle est composée d'unités de quartier favorisant l'interaction et comprenant une moyenne de 3000 habitants<sup>458</sup>. Ces unités de quartier contiennent des typologies d'habitat mixtes et de densité variable. L'arrière des habitations donne sur des parcs de quartier, partagés entre voisins et qui permettent aux enfants d'avoir un accès direct aux espaces de jeu.



Figure 176 : Unités de quartier à Putrajaya

Source : *Open spaces in urban Malaysia.*, Kuala Lumpur, Federal Department of Town and Country Planning, Peninsular Malaysia, Ministry of Housing and Local Government, 2005, p. 136.

<sup>458</sup> *Open spaces in urban Malaysia.*, Kuala Lumpur, Federal Department of Town and Country Planning, Peninsular Malaysia, Ministry of Housing and Local Government, 2005, p. 136.

Ces unités de quartier entourent des centres secondaires contenant des équipements publics, des commerces et des espaces verts. L'ensemble de ces composantes encerclent un centre urbain principal regroupant les lieux de travail, les espaces commerciaux et de services (Figure 177 ci-dessous).

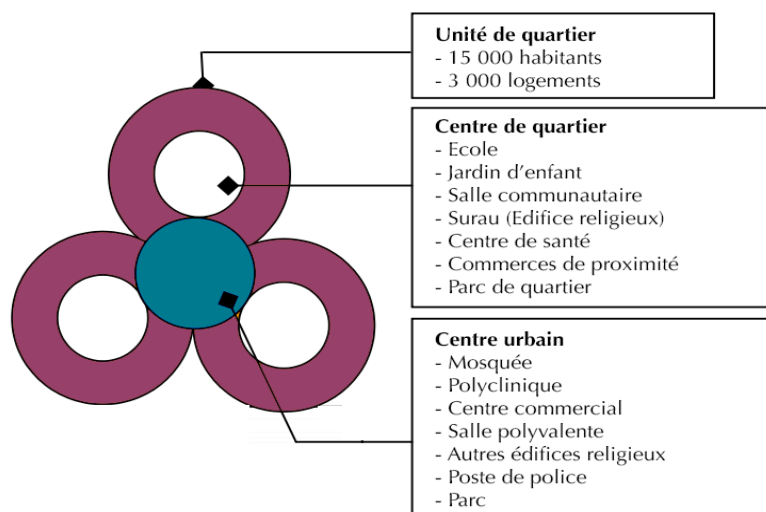


Figure 177 : Principe de l'organisation de la ville de Putrajaya

Source : Nadia Marchettini (ed.), *The sustainable city III: urban regeneration and sustainability*, Southampton, WIT, 2004, p. 81.

Conception : C. Kettani, 2019.

Par ailleurs, Putrajaya personnifie la volonté des porteurs de projet de scénariser la ville et d'en faire une incarnation du pouvoir à travers sa monumentalité.

La ville a été développée suivant un vocabulaire architectural traditionnel fortement inspirée des architectures ottomane, savante, centrale, irakienne, perse, espagnole et moghole<sup>459</sup>. Ainsi, les bâtiments, notamment gouvernementaux et religieux, comportent des arcs, des dômes et des arabesques. Il en résulte des formes qui créent une scène unique qui façonne l'image de la ville et l'identité de ses habitants.

<sup>459</sup> X. Chen et A. Kanna, *Rethinking Global Urbanism*, op. cit., p. 180.



Figure 178 : De gauche à droite : 1. Putra Mosque, principale mosquée à Putrajaya

2. Perdana Putra : Bureau du Premier Ministre à Putrajaya

Source : Dato' Jebasingam Issace John, Director of City Planning, Putrajaya Corporation, Malaysia, *Creating the essence of cities : The essence of cities : The planning & development of Malaysia's new federal administrative capital*, Putrajaya, s.l., Putrajaya Corporation, 2010.

De fait, l'objectif principal des porteurs du projet a été de se différencier des villes existantes et d'attribuer à la ville une identité propre. Plus encore, la ville a été pensée en tant qu'entité monumentale servant à affirmer la domination musulmane sur la diversité religieuse du pays<sup>460</sup>. Elle constitue également aujourd'hui une destination touristique. En exposant un symbole régional inhabituel, Putrajaya est ainsi porteuse d'un message fort à l'échelle nationale sur les valeurs culturelles et religieuses clamées par le pays.

Ainsi donc à la différence des villes nouvelles marocaines, la compétitivité de Putrajaya se situe au niveau régional et national.

## 2.2 Bassins économiques malaisiens

Il est intéressant de relever l'expérience des bassins économiques malaisiens dans notre approche internationale dans le sens où le gouvernement malaisien a adopté, depuis 2006, une politique de développement urbain par pôles économiques. Il s'agit ici de projets de

<sup>460</sup> *Ibid.*, p. 181.



développement ayant pour objectif avant tout de créer de la croissance économique et de produire de la richesse.

Étant donné que Kuala Lumpur concentrait l'essentiel de la croissance économique, la politique du gouvernement malaisien a été de remédier à ce déséquilibre en développant des régions qui étaient marginalisées mais qui avaient le potentiel nécessaire pour devenir des zones stratégiques de développement économique.

Il s'agit ainsi de régions de développement impulsées sur la base de partenariats public-privé et mises en place en vue de stimuler l'économie et d'accomplir la volonté du gouvernement de transformer la Malaisie en un pays développé à l'horizon 2020 (Plan Vision 2020)<sup>461</sup>. Chaque région est gérée par une autorité gouvernementale dédiée de développement régional. Ces bassins se présentent donc sous formes de zones planifiées pour attirer des investissements et générer de la richesse, et ce en fournissant des équipements et des avantages aux entreprises et en se basant sur un réseau de transport et d'infrastructures efficient.

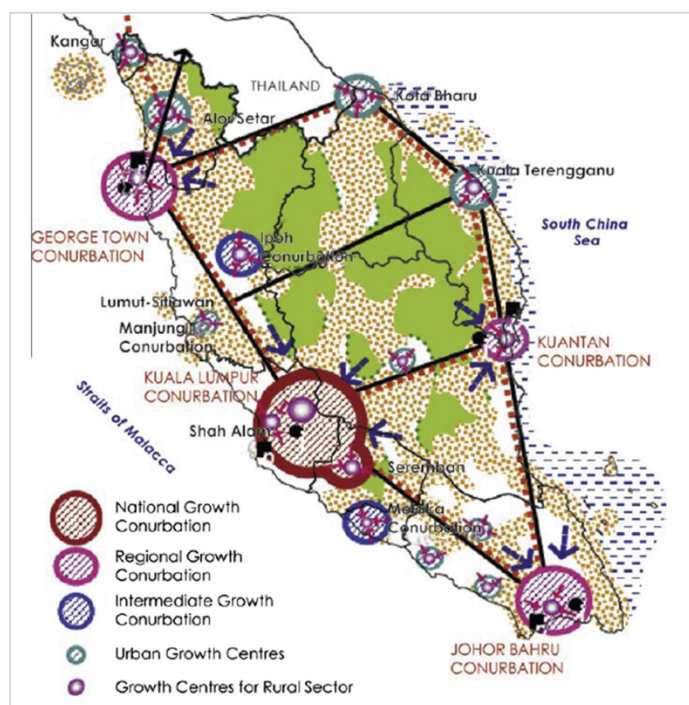


Figure 179 : Les bassins de développement économiques malaisiens

Source : Agatino Rizzo et John Glasson, « Iskandar Malaysia », *Cities*, décembre 2012, vol. 29, no 6, p. 419.

<sup>461</sup> *Eleventh Malaysia Plan 2016-2020, Anchoring growth on people, Speech by the prime minister in the Dewan Rakyat*, Kuala Lumpur, 2015, p. 2.

Parmi ces régions de développement, nous distinguons le projet d'Iskandar Malaysia – connu également sous le nom de South Johore Economic Region – et qui a drainé le plus grand nombre d'investissements nationaux mais aussi provenant de pays étrangers tels que la Chine dans le secteur de l'immobilier et Singapour dans les domaines de la santé, de l'éducation et de l'immobilier<sup>462</sup>. Le projet d'Iskandar Malaysia a été géré par l'autorité de développement régional d'Iskandar (IRDA) qui est un organisme statutaire fédéral codirigé par le Premier ministre du pays et le ministre en chef de l'État de Johor. La zone abritant ce projet se trouve à l'extrémité Sud de la Malaisie, dans l'État de Johor, aux portes de Singapour qui est l'une des principales économies d'Asie du Sud-Est, et est physiquement relié à cette dernière par deux ponts frontaliers<sup>463</sup>.



Figure 180 : Situation de la région Iskandar Malaysia et localisation des principaux centres urbains

Source : Site internet de Iskandar Malaysia, In : <http://iskandarmalaysia.com.my/our-development-plan/>, consulté le 31 Janvier 2019.

<sup>462</sup> S.-Y. Koh, Challenges and Opportunities of Comparative Urbanism: The Case of Brunei-Miri and Singapore-Iskandar Malaysia, In R. Padawangi (Ed.) Routledge Handbook of Urbanization in Southeast Asia (pp. 101-114), London: Routledge, 2019.

<sup>463</sup> L'un des deux ponts date de 1919 tandis que l'autre a été ouvert en 1998. Un projet de ligne tgv pour 2026 a été signé par les gouvernements malaisien et singapourien pour relier Singapour à Kuala Lumpur en passant par la Iskandar Malaysia.

Le projet a été déployé à partir de 2006 selon un plan directeur appelé Plan de Développement Intégré. Il s'étend sur une zone de 221 700 hectares<sup>464</sup> et consiste en un ensemble de programmes et de stratégies de développement projetés sur des sites précis : création d'un nouveau centre logistique (Johor Bahru), création d'un nouveau centre administratif (Nusajaya), création de nouveaux pôles notamment éducatif, industriel et touristique. Ces zones se situent à proximité de centres urbains existants, ce qui leur donne l'avantage de bénéficier d'infrastructures déjà existantes et leur permet par la même occasion d'exercer une influence sur les centres existants.

Le projet s'appuie sur une prévision de croissance démographique passant de 1,3 millions d'habitants (2005) à 3 millions d'habitants pour l'année 2025<sup>465</sup>.

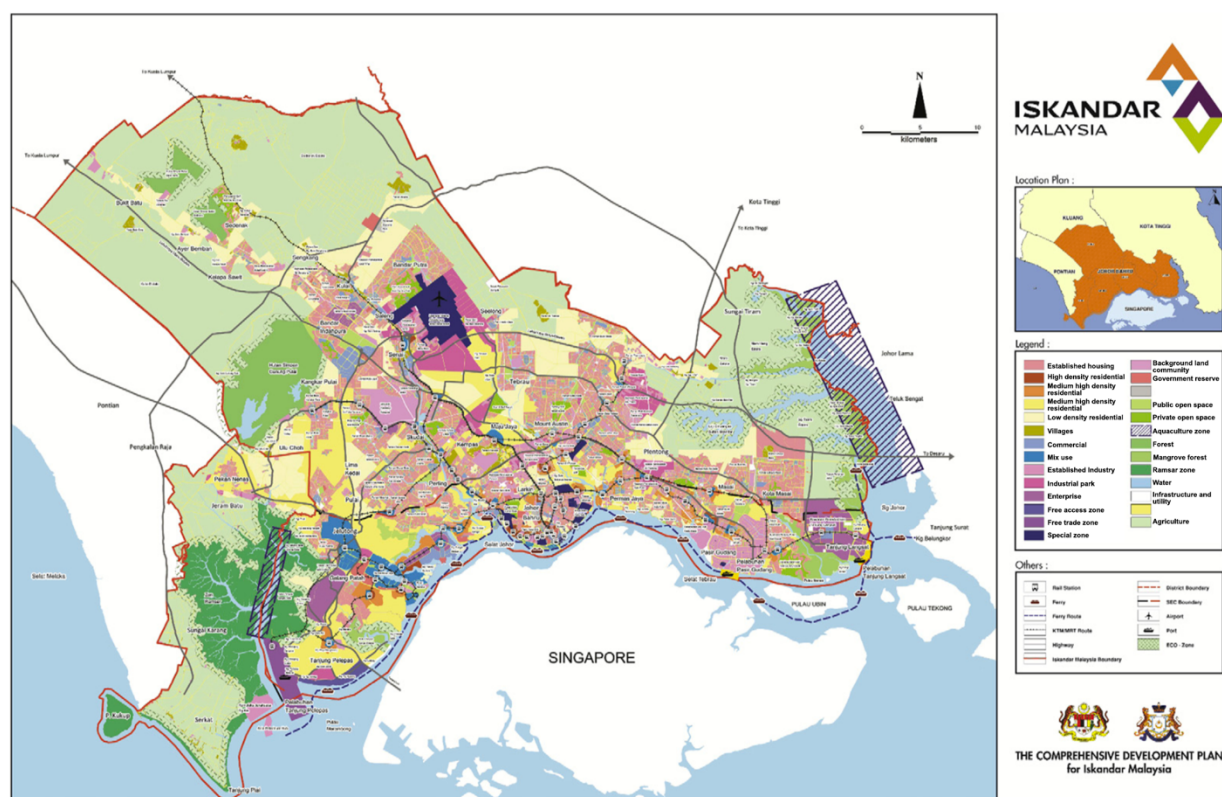


Figure 181 : Affectation des sols dans le projet Iskandar Malaysia

Source : Agatino Rizzo et John Glasson, « Iskandar Malaysia », Cities, décembre 2012, vol. 29, no 6, p. 420.

<sup>464</sup> Soit environ trois fois la taille de Singapour.

<sup>465</sup> Foziah Johar, Soheil Sabri et Farid Yunos, « Implementation of the physical development strategy in Iskandar Malaysia », Semarang, Indonésie, 2013, p. 2.

La position géographique de la zone d'Iskandar Malaysia est stratégique puisqu'elle tire profit du développement de sa ville voisine (Singapour).

Il est à noter aussi que la région d'Iskandar Malaysia propose des exemptions d'impôt très avantageuses pour les entreprises, ce qui a amplement motivé leur choix d'implantation. Par exemple, un taux d'imposition à 15% a été mis en place en 2009 pour les employés et les entreprises du secteur de l'économie de la connaissance de la région, contre 27% dans le reste du pays<sup>466</sup>. C'est ce qui a notamment poussé un grand nombre d'entreprises nationales et étrangères à vouloir s'implanter à Nusajaya, l'un des pôles principaux du projet et nouvellement appelée Iskandar Puteri<sup>467</sup>. Ce pôle a également accueilli des universités privées et étrangères<sup>468</sup>.

L'implantation des entreprises a augmenté les opportunités d'emploi et le regain d'intérêt des promoteurs pour la région a entraîné un boom de grands projets immobiliers. Ces projets sont développés grâce à des partenariats public-privé entre le gouvernement fédéral, le gouvernement de l'État de Johor et les promoteurs immobiliers. Parmi les projets immobiliers les plus importants se trouvent les projets de Medini Iskandar Malaysia Gerbang Nusajaya, Country Garden Danga Bay, R&F Princess Cove et Forest City (Figure 182) :



<sup>466</sup> Agatino Rizzo et John Glasson, « Iskandar Malaysia », *Cities*, décembre 2012, vol. 29, n° 6, p. 419.

<sup>467</sup> Nous pouvons citer les studios de cinéma Pinewood Cinema et le parc d'attraction Legoland.

<sup>468</sup> Nous pouvons citer la Newcastle University, la University of Southampton et la University of Reading Malaysia.



Figure 182 : De gauche à droite : 1 - Projet de Medini Iskandar Malaysia à Nusajaya

Source : <https://www.arcadis.com/en/czech/what-we-do/our-projects/asia/malaysia/medini-iskandar-smart-city/#>, consulté le 02 Juin 2019.

2 - Projet de Gerbang Nusajaya à Nusajaya

Source : <https://klkland.com.my/>, consulté le 19 Avril 2019

3 - Vue sur le projet de Country Garden Danga Bay à Johor Bahru

Source : <https://countrygardendangabay.com.my/>, consulté le 19 Avril 2019.

4 - Projet de R&F Princess Cove à Johor Bahru

Source : <https://www.princesscove-rf.com/>, consulté le 19 Avril 2019.

5 - Projet de Forest City à Gelang Patah

Source : <http://www.forestcitycountrygarden.com.my/>, consulté le 19 Avril 2019.

Ainsi, les centres urbains d'Iskandar Malaysia ont été calqués sur Singapour qui a été la source d'inspiration et le point de référence des décideurs en termes de morphologie dans la mesure où

elle est considérée comme un modèle de développement économique<sup>469</sup>, situé dans la même région. Ils ont ainsi adopté le modèle des tours de bureaux, des logements en hauteur, des larges avenues et des grands axes. Fortement inscrits dans la course à la modernisation, ces réalisations architecturales spectaculaires leur permettent de se démarquer et de répondre à une demande internationale.

Ainsi, Iskandar Malaysia est le projet pilote de la politique de la Malaisie relative à la régionalisation et à la métropolisation et qui permet à ses tissus urbains de se positionner à l'échelle mondiale.

Néanmoins, même si la région propose une offre en logements beaucoup moins chère que celle proposée à Singapour<sup>470</sup>, attirant de ce fait de nombreux actifs singapouriens, la politique a entraîné la gentrification des principaux centres urbains qui a été à l'origine d'un étalement urbain et de la relégation des populations les plus pauvres vers les périphéries<sup>471</sup>. En effet, la plupart des projets développés – dont les projets cités plus haut – sont des projets destinés à des classes aisées. Le graphique ci-dessous (Figure 183), relatif au nombre de constructions de logements à Johor Bahru, montre que sur la période 2009-2013, les logements les plus construits se trouvent dans le spectre supérieur du marché avec une tendance à la hausse pour les logements de luxe, tandis que ceux destinés aux classes pauvres sont beaucoup moins importants et ont subi une sérieuse diminution.

---

<sup>469</sup> X. Chen et A. Kanna, *Rethinking Global Urbanism*, op. cit., p. 176.

<sup>470</sup> Manon Malhère, « Iskandar: ce projet fou qui attire les entreprises françaises en Malaisie », *FIGARO*, 28 févr. 2017p.

<sup>471</sup> F. Johar, S. Sabri et F. Yunos, « Implementation of the physical development strategy in Iskandar Malaysia », art cit, p. 9.

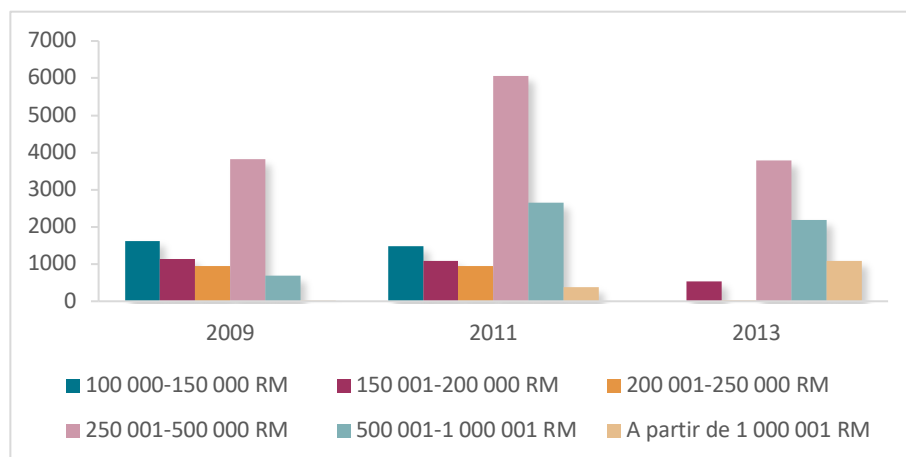


Figure 183 : Répartition des nouveaux logements construits à Johor Bahru en 2009, 2011 et 2013, par fourchette de prix.

\*Les prix sont renseignés en RM (ringgit) qui est la monnaie de la Malaisie. A titre indicatif, un ringgit vaut 20 centimes d'euro.

Source: National Property Information Centre, In : Keng Khoo Ng et Guan Lim, *Beneath the veneer : the political economy of housing in Iskandar Malaysia*, Johor, Singapore, ISEAS Publishing, 2017, p. 16.

Conception : C. Kettani, 2019.

Le cas malaisien est riche d'enseignements pour le cas marocain dans le sens où l'équilibre entre les dimensions sociales et économiques constitue un facteur clé dans la planification à petite et à grande échelle.

### 3 Examens prospectifs : Villes intelligentes sud-coréennes (2000)



La Corée du Sud est un pays qui a connu une croissance économique remarquable en un laps de temps relativement court. La ville de Séoul a absorbé la grande partie de l'urbanisation rapide du pays et a vite été confrontée aux nombreux problèmes urbains de congestion et de dégradation de l'environnement.

D'autre part, ayant de faibles ressources sur son territoire, la Corée du Sud importe plus de 90% de son énergie<sup>472</sup> et afin de résoudre les questions liées aux densités importantes des villes et de limiter le recours et la dépendance aux importations d'énergie, le pays expérimente actuellement le développement de villes intelligentes<sup>473</sup> avec un développement axé sur l'énergie renouvelable, les hautes technologies et le numérique.

---

<sup>472</sup> Ministère de l'Europe et des Affaires Etrangères et Korea Ministry of Trade, Industry and Energy , Korea Energy Economics Institute, Energy Information Administration, *L'énergie en Corée du Sud, Les grands traits*, Ambassade de France, Séoul, 2018.

<sup>473</sup> Le modèle des villes intelligentes est toujours en cours de définition et de conceptualisation dans les travaux scientifiques. La ville intelligente peut se définir à travers six caractéristiques : la gouvernance intelligente (participation politique et citoyenne), l'économie intelligente (compétitivité économique, entrepreneuriat, productivité), la mobilité intelligente (modes de transport durables), la force des interactions sociales, la présence d'espaces verts et la protection de l'environnement , In : Yasmin Mohd Adnan et al., « Comparative Overview of Smart Cities Initiatives: Singapore and Seoul », Faculty of Built Environment University of Malaya, 2016.



Il s'agit d'un plan volontariste national, appelé Projet National Smart City, ayant pour but de créer de nouveaux moteurs de croissance, d'améliorer la qualité de vie des habitants et d'affirmer l'image du pays sur la scène internationale. Ce plan a été voté par le gouvernement et met en œuvre différents partenariats avec des investisseurs privés.

Les villes intelligentes sud-coréennes font partie des prototypes du XXI<sup>e</sup> siècle<sup>474</sup>, et sont considérées comme des moteurs de croissance et d'exportation.

### 3.1 L'initiative Smart Séoul

Séoul, capitale de la Corée du Sud, comptait 10 197 604 habitants en 2017, et sa densité était de 17 000 habitants par km<sup>2</sup><sup>475</sup> ; en comparaison, celle de Paris était de 20 934 habitants au km<sup>2</sup> en (2015)<sup>476</sup>.

Dans une optique de modernisation et de durabilité, les pouvoirs publics ont entrepris pour cette ville une politique importante de mutation intelligente, appelée Smart Séoul.

Cette stratégie se matérialise en premier lieu par une réforme intelligente des processus de gouvernance et par l'intégration des habitants dans les mécanismes de planification et de décision. En effet, elle se fonde sur la capacité d'implication des habitants, considérée comme moteur de durabilité. Ces derniers ne sont donc plus des utilisateurs passifs des services urbains mais s'engagent directement dès leur mise en œuvre.

Ce procédé a notamment été appliqué dans le Plan de Séoul 2030 qui est le plan directeur à long terme de la ville de Séoul et qui a connu une participation des habitants sans précédent. En effet, il ne s'agit pas ici de dispositifs informatifs ou consultatifs de la population, mais plutôt d'avoir recours à une démarche ascendante de planification où les habitants se trouvent au cœur de la

---

<sup>474</sup> Aylin Ilhan, Rena Möhlmann et Wolfgang G. Stock, « Citizens' Acceptance of U-Life Services in the Ubiquitous City Songdo » dans Marcus Foth, Martin Brynskov et Timo Ojala (eds.), *Citizen's Right to the Digital City*, Singapore, Springer Singapore, 2015, p. 215.

<sup>475</sup> Séoul en chiffres, Archives des politiques de Séoul, In : <https://seoulsolution.kr/fr/content/statistic-seoul>, consulté le 29 Avril 2019.

<sup>476</sup> In : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1405599?geo=DEP-75>, consulté le 4 avril 2019.

gouvernance. Des groupes de représentants de la population ont ainsi été constitués puis des ateliers ont été organisés afin de débattre des besoins de la population, de ses attentes et de ses propositions pour la ville. Des concours d'innovation ont également été mis en place pour encourager les populations à proposer de nouveaux projets intelligents. La figure ci-dessous (Figure 184) montre l'importance de l'intégration de la participation des citoyens tout au long du processus de conception du Plan de Séoul 2030 :

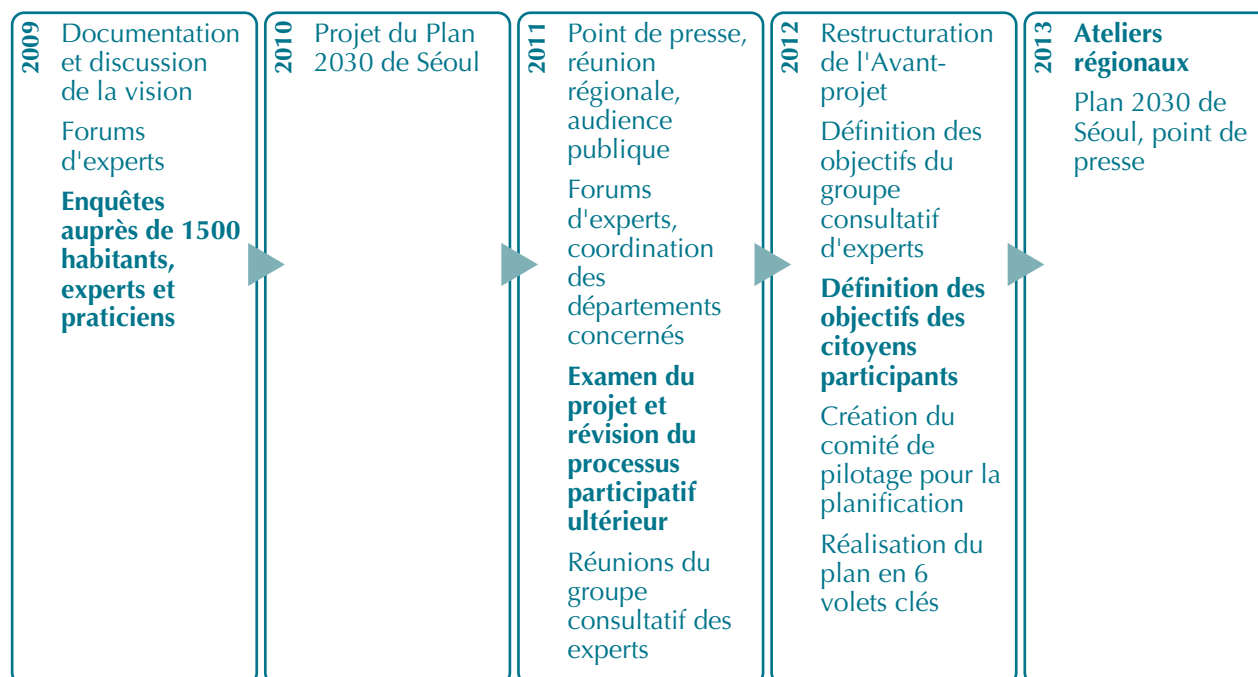


Figure 184 : Étapes de réalisation du Plan de Séoul 2030 et intégration citoyenne durant le processus

Source : Jungbae An et Junhan Kim, « 2030 Seoul Plan : A Case of Participatory Foresight for Reflexive Urban Governance », Incheon, Korea, MDPI, 2015, p. 10.

Conception : C. Kettani, 2019.

Par ailleurs, des groupes de discussion sur internet ont été créés afin de constituer une plateforme commune entre les décideurs et les usagers et de favoriser leur interaction. Des applications téléchargeables sur smartphones ont permis aux habitants de participer aux sondages relatifs au fonctionnement de la ville et aux mesures prévues pour son amélioration<sup>477</sup>. Ces votes sont

<sup>477</sup> Ces méthodes ont été notamment adoptées à Amsterdam (plateforme Wikicity) dans le but d'impliquer les citoyens dans les processus de planification.

bénéfiques pour les décideurs dans la mesure où ils leur permettent de prendre connaissance facilement des volontés des habitants et de les intégrer dans leurs stratégies. Aussi, la collecte de données via de nombreuses applications permet aux pouvoirs publics de disposer d'une quantité importante et riche d'informations relatives aux préférences et aux besoins des habitants et les aident à faire les bons choix en matière de planification. De plus, ces dispositifs inclusifs participent à la fierté des habitants et à leur satisfaction par rapport à leur ville.

Cette intégration des habitants dans les processus de décision est encouragée par le développement de systèmes informatisés complexes en faveur de l'open data (donnée ouverte) et de l'information des citoyens. Ce sont des portails d'information qui consistent à partager en temps réel toutes les données relatives à la planification urbaine, aux décisions prises par les autorités et aux changements en cours affectant la ville et son fonctionnement<sup>478</sup>. Ces portails favorisent la transparence avec les habitants, ce qui stimule la gouvernance participative et l'intelligence collective. De plus, cette transparence a permis de réformer le secteur administratif, d'accroître son efficacité et la fluidité des processus de prise de décision et donc de réduire les coûts. Enfin, l'open data a encouragé des startups à créer des applications en faveur de l'amélioration du cadre de vie des habitants et des services de la ville, notamment en optimisant les trajets en transports en commun et en améliorant la sécurité.

L'inscription des villes dans les réseaux mondiaux accentuant souvent les inégalités sociales<sup>479</sup>, l'objectif des pouvoirs publics de Séoul a été de banaliser le numérique et de le rendre à la portée de tous. Ainsi, de nombreux programmes d'apprentissage et d'éducation numérique au sein des écoles ont été créés et financés par la ville, ainsi que des formations dédiées aux particuliers et aux professionnels élargissant par la même l'accès à la technologie qui n'était plus réservé rien qu'aux catégories socioprofessionnelles aisées. En effet, la municipalité a procédé à des dons de matériels informatiques aux habitants à faible revenu. Aussi, les habitants des classes moyennes et aisées ont été invités à donner leurs anciens matériels en cas de remplacement, ce qui leur permettait d'avoir des avantages fiscaux<sup>480</sup>. De même, la ville est dotée de nombreuses infrastructures qui permettent d'avoir accès à Internet en tout point et à tout moment (couverture 4G et fibre optique globale, nombreux point d'accès Wifi gratuits).

---

<sup>478</sup> Nous pouvons citer les portails ouverts suivants : <http://data.seoul.go.kr/> et <http://opengov.seoul.go.kr>

<sup>479</sup> Matjaž Uršič et Blaž Križnik, « Comparing urban renewal in Barcelona and Seoul—urban management in conditions of competition among global cities », *Asia Europe Journal*, mai 2012, vol. 10, no 1, p. 23.

<sup>480</sup> Cate Lawrence, *Is Seoul the world's smartest city?*, <https://readwrite.com/2016/05/12/is-seoul-the-worlds-smartest-city-ct1/>, 12 mai 2016, (consulté le 19 mars 2019).

En définitive, la transformation intelligente de la ville de Séoul a eu pour objectif de mettre la ressource informatique et numérique au cœur de la vie urbaine de sorte à gérer la ville de manière optimale et à s'insérer dans un réseau de villes intelligentes mondiales.

### 3.2 Création d'une ville intelligente : Songdo

La création de villes intelligentes permet à la Corée du Sud de s'affirmer à l'échelle mondiale dans la course à l'innovation et l'expérimentation informatique<sup>481</sup>.

En effet, le pays s'est engagé depuis le début des années 2000 dans l'expérimentation de villes dont l'organisation et la gestion se basent dans leur intégralité sur les nouvelles technologies.

La ville de Songdo dont toute l'organisation repose sur l'exploitation des technologies en est un bon exemple et a pour objectif d'affirmer la place de la Corée du Sud en tant que pionnier à l'avant-garde de la création de villes intelligentes.

Cette ville a été créée dans le but d'alléger la pression s'exerçant sur la ville de Séoul en incitant les nouvelles entreprises à faire le choix de s'y installer. L'objectif est ainsi de créer un centre d'affaires international et aussi de développer une ville vitrine dans le but d'en faire un modèle exceptionnel exportable en matière de conception intelligente de ville.

Lancée en 2005, la ville est située à une cinquantaine de kilomètres à l'Ouest de la capitale sud-coréenne et à proximité de l'aéroport international d'Incheon. Implantée sur un polder de 600 hectares sur la mer jaune (Figure 186), elle appartient à un ensemble plus vaste de 20 900 hectares, la zone franche d'Incheon<sup>482</sup>, qui se base sur un système d'incitations financières et fiscales pour attirer les populations et les entreprises, ainsi que les investissements directs étrangers.

---

<sup>481</sup> Alexandra Lichá, *Songdo and Sejong: master-planned cities in South Korea*, Paris, 2014, p. 64.

<sup>482</sup> Cette zone est composée de zones différentes ayant des modèles de développement différents : Songdo (Commerce international et technologies de pointe), Yeongjong (tourisme, loisirs et logistique) et Cheongra (Finances et sports).



Figure 185 : Situation de Songdo

Source : D'après les photos aériennes Google Plans macintosh, 2019.

Conception : C. Kettani, 2019.

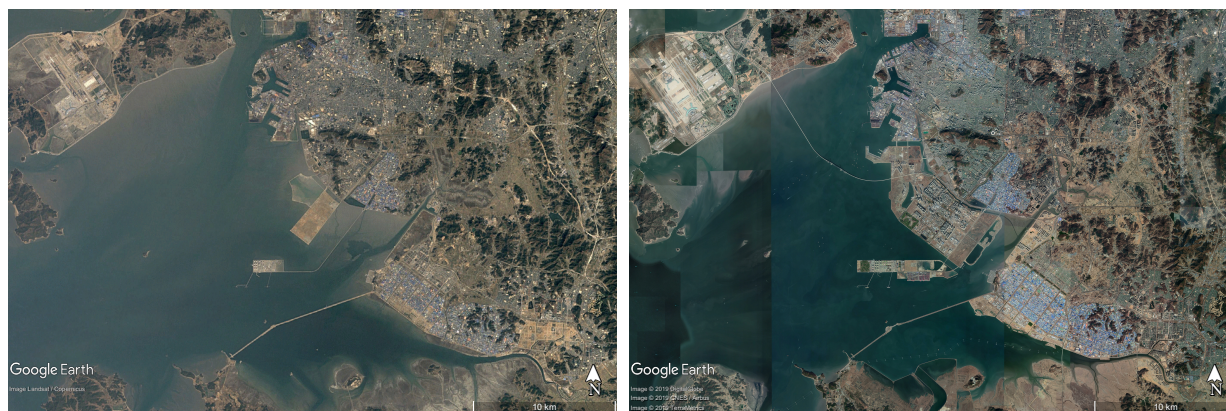


Figure 186 : Poldérisation du site de la ville de Songdo

Source : D'après les images aériennes et archives Google Earth de 1999 (à gauche) et de 2019 (à droite).

La ville de Songdo a été réalisée par un consortium d'acteurs puissants<sup>483</sup> : le promoteur immobilier Gale International, l'entreprise internationale POSCO, la banque Morgan Stanley et le leader des nouvelles technologies CISCO. Le projet est financé majoritairement par des banques coréennes et américaines, l'État ne prenant en charge que certains équipements. Le consortium a confié la conception du plan directeur de la ville à l'agence internationale d'architecture Kohn Pedersen Fox Associates (KPF)<sup>484</sup> qui a élaboré un plan proposant des tissus de bureaux, d'habitat résidentiel, de commerces, d'hôtellerie et d'espaces publics. Les équipements regroupent des écoles et campus internationaux, des hôpitaux, un golf et des musées. L'identité de la ville est marquée par une morphologie verticale de très hautes tours.



Figure 187 : Projection de la ville de Songdo

Source : Agence KPF, In : <https://www.kpf.com/projects/new-songdo-city>, consulté le 20 Mars 2019

<sup>483</sup> Les grands consortiums, appelés chaebols, sont étroitement liés à la croissance économique de la Corée du Sud. Ils représentent la plus grande partie du PIB du pays.

<sup>484</sup> L'agence KPF dispose de bureaux à New York, Londres, San Francisco, Shanghai, Hong Kong, Séoul, Abou Dhabi, Berlin et Singapour, et emploie 650 personnes (D'après le site de l'agence).

La stratégie de conception de la ville consiste à éviter les dysfonctionnements urbains à travers des solutions technologiques en ce sens qu'elle utilise les technologies de l'information pour atteindre un développement urbain durable. Les systèmes informatiques sont intégrés à toutes les échelles ; toutes les composantes (espaces résidentiels, d'emploi, d'éducation et de loisirs) sont connectées au réseau, ce qui offre de meilleures conditions de vie et de travail.

Cette conception intelligente se manifeste en premier lieu par l'équipement. Toute la ville est en effet équipée de caméras et de capteurs qui transmettent aux centres de pilotage des informations diverses permettant de la gérer de manière optimale. Par exemple, celles-ci permettent de garantir la fluidité du trafic en détectant en temps réel les embouteillages et en adaptant les feux de signalisation pour rediriger les flux. Le réseau de transport en commun de la ville est ramifié de sorte à assurer et faciliter son accès à tous les habitants. Les caméras de surveillance et les capteurs de sons permettent de leur côté d'améliorer la sécurité urbaine et de repérer les incendies. L'éclairage public est adaptable en fonction de la fréquentation des lieux. La ville intègre également un réseau complet de systèmes de recharges de voitures électriques.



Figure 188 : Centre de contrôle de Songdo

Source : <http://iotsys.blogspot.com/2014/>, consulté le 20 Mars 2019

D'autre part, Songdo est dotée d'un important réseau sous-terrain aux multiples fonctions. Tout d'abord, elle intègre un système ultra-performant de collecte et de tri des déchets. Les habitants sont tenus de procéder préalablement au tri de leurs ordures avant de les déposer dans des

trappes qui les acheminent à travers un réseau de conduites souterraines – ce qui permet de supprimer les conteneurs à déchets et les camions-poubelle à l’intérieur de la ville – vers une centrale de déchets pour être recyclées ou transformées en énergie.

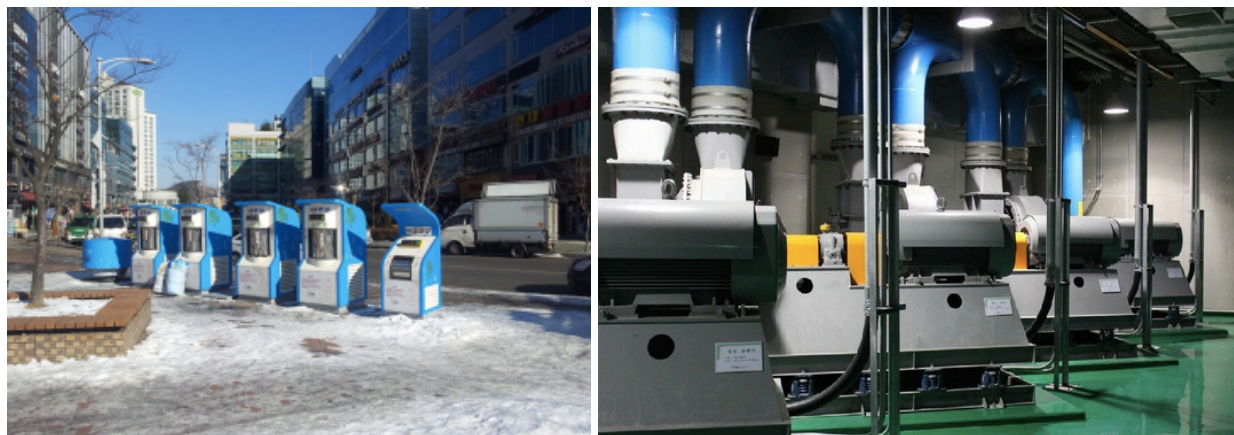


Figure 189 : Poubelles automatisées (à gauche) et tuyaux d'aspiration des ordures (à droite)

Source : <https://culturaldimensionsustainability.wordpress.com/2017/05/09/376/>, consulté le 2 Juin 2019

Il existe également un réseau souterrain de fibre optique qui s’étale sous toute la ville afin de garantir un haut débit aux habitants et aux entreprises.

Aussi, tous les parkings se trouvent sous terre, ce qui permet de multiplier les espaces verts et publics qui représentent 40% de la surface totale de la ville. Enfin, la ville est dotée d’un dispositif souterrain de collecte des eaux de pluie servant à l’irrigation des espaces verts et à l’entretien des espaces publics.

La conception intelligente s’établit également à l’échelle des bâtiments (certification LEED, toitures végétalisées ou revêtues de panneaux solaires) mais aussi des appartements. En effet, ceux-ci sont dotés de systèmes domotiques permettant par exemple de gérer la consommation d’énergie grâce à des écrans de contrôle et de maîtriser à distance l’électricité et le chauffage par l’intermédiaire des smartphones.

Cependant, les villes intelligentes ne constituent pas le remède à tous les maux urbains. L’exemple de Songdo a révélé de fait que la conception intelligente de la ville a accentué la fracture sociale à travers une sélection ségrégative au niveau des populations ciblées. En effet, les logements commercialisés, de par leur technologie de pointe, ne peuvent pas être abordables



pour l'ensemble des classes sociales. De plus, les hautes technologies utilisées remplacent la main d'œuvre non qualifiée, ce qui réduit les possibilités de son intégration au sein de la société.

Plus encore, la morphologie de la ville n'est pas totalement adaptée aux modes de vie sud-coréens, mais a été plutôt pensée suivant des modes de vie étrangers, notamment occidentaux. En effet, la ville s'articule autour d'un grand parc qui rappelle le Central Park de New York. Elle dispose également d'un ensemble de cafés, de restaurants et de bars de style occidental. A ce propos, l'agence KPF, chargée de la conception de la ville, affirme que la ville constitue un mélange urbain mixte inspiré de villes emblématiques comme Venise (dispositifs de canaux), Sydney (Opéra) et New York (parc central)<sup>485</sup>. La création de la ville d'après des lieux existants permettrait, d'après le site de l'agence KPF<sup>486</sup>, d'attirer les étrangers et de créer une mémoire pour la ville, opposée à la ville coréenne caractérisée par sa densité et la juxtaposition de diverses fonctions dans un même bâtiment.



Figure 190 : Articulation de la ville de Songdo autour d'un parc central : Songdo Central Park

Source : [http://english.visitkorea.or.kr/enu/ATR/SI\\_EN\\_3\\_1\\_1\\_1.jsp?cid=2382754](http://english.visitkorea.or.kr/enu/ATR/SI_EN_3_1_1_1.jsp?cid=2382754), consulté le 14 Mars 2019.

<sup>485</sup> Sofia T. Shwayri, « A Model Korean Ubiquitous Eco-City? The Politics of Making Songdo », *Journal of Urban Technology*, janvier 2013, vol. 20, n° 1, p. 10.

<sup>486</sup> Agence KPF, In <https://www.kpf.com/projects/new-songdo-city>, consulté le 3 Mai 2019.

Songdo est donc un nouveau type de ville qui constitue un archétype riche d'enseignements pour le cas marocain dans le sens où l'intégration de la technologie peut avoir un rôle important dans la différenciation des villes et leur attractivité pour les habitants et les entreprises. Son équipement et ses technologies sont sans aucun doute des facteurs qui enrichissent la conception. Néanmoins, ceci doit être associé à des préoccupations sociales et s'inscrire dans des contextes locaux plutôt que globalisés.



## 4 Enseignements contemporains : Villes chinoises et villes privées en Afrique (2010)

Les deux cas d'étude examinés ci-après ont la particularité de représenter le modèle actuellement développé dans de nombreux pays africains. C'est un modèle qui regroupe une multitude de projets de grande taille, situés à proximité directe ou indirecte de grandes villes, et qui s'appuient sur des visions axées sur le développement et l'intégration de la modernité dans les pays concernés. Contrairement au cas marocain, ce ne sont pas des projets sociaux. Ils incarnent des idéaux de modernité portés de manière récente par les pouvoirs publics<sup>487</sup>.

Néanmoins, le développement de ces projets se heurte la plupart du temps à leur inadaptation par rapport au contexte et au marché africain.

Les deux cas étudiés présentent l'avantage d'être à des stades avancés de réalisation et donc de concrétisation des idées des porteurs de projet manifeste.

### 4.1 Le fantasme urbain angolais : Kilamba



---

<sup>487</sup> Vanessa Watson, « African urban fantasies: dreams or nightmares? », *Environment and Urbanization*, 1 avril 2014, vol. 26, n° 1, p. 215-231.

L'histoire de l'Angola et les nombreuses guerres qu'il a connu ne lui ont pas permis d'avoir une vision cohérente de développement urbain.

Luanda, capitale du pays, est une ville qui était initialement prévue pour 500 000 habitants, alors qu'elle en accueille aujourd'hui plus de 6 millions<sup>488</sup>. En 2002, les tissus non réglementaires constituaient 70% du logement de la ville<sup>489</sup>. En 2012, plus de 80% des ménages, victimes de ressources faibles et d'une offre en logements limitée, habitaient dans des logements informels et insalubres dans les périphéries de la ville<sup>490</sup>.

L'Angola, comme beaucoup d'autres pays africains, a actuellement un fort besoin en matière de financements extérieurs pour encadrer son urbanisation, construire les infrastructures nécessaires et fournir de meilleurs modes de vie à ses habitants.

Ainsi, la Chine, ayant un intérêt économique pour le continent africain<sup>491</sup> – lié notamment à ses ressources importantes en pétrole et en matières premières<sup>492</sup> – avait déjà procédé en 2005 à la signature de conventions avec l'Angola, permettant à ce dernier de bénéficier du savoir-faire chinois dans la construction, dans le développement urbain (éducation, services, santé) et dans la régénération des tissus existants. De ce fait, un grand nombre de programmes angolais ont été conduits ou financés par des acteurs chinois à travers des lignes de crédit permettant à la Chine d'importer du pétrole sur des périodes précises. Ce dispositif a été appelé « programme pétrole contre construction » ou encore « modèle angolais »<sup>493</sup>. Il se fonde sur la confiance de l'Angola

---

<sup>488</sup> Karien Louw, *Reflections on Affordable and Sustainable Housing through the Angolan Model: A Case study of Nova Cidade de Kilamba*, Sandton Convention Centre, Johannesburg, South Africa, 2016, p. 197.

<sup>489</sup> Paul Jenkins, Paul Robson et Allan Cain, « Luanda », *Cities*, avril 2002, vol. 19, n° 2, p. 139-150.

<sup>490</sup> Karien Louw, *Reflections on Affordable and Sustainable Housing through the Angolan Model: A Case study of Nova Cidade de Kilamba*, *op. cit.*, p. 197.

<sup>491</sup> Les gouvernements provinciaux chinois rencontrent de nombreuses difficultés dans le processus de conversion des terres domaniales en terrains privés, ce qui incite les acteurs privés chinois à se tourner vers les marchés étrangers. De ce fait, un grand nombre de mégaprojets et de villes nouvelles ont été développés par des entreprises chinoises en Afrique, au Moyen-Orient et en Asie, In : Lin, George CS, & Yi, F. (2011). *Urbanization of capital or capitalization on urban land? Land development and local public finance in Urbanizing China*. *Urban Geography*, 32(1), 50–79, 2011.

<sup>492</sup> L'Angola est le deuxième producteur de pétrole d'Afrique après le Nigéria avec une production de 1707 000 barils par jour (2017), d'après le classement des principaux pays producteurs africains réalisé en 2017 par la structure Organismes.org, In : <https://organismes.org/classement-des-pays-producteurs-de-petrole-en-afrique/>, consulté le 3 Avril 2019.

<sup>493</sup> Karien Louw, *Reflections on Affordable and Sustainable Housing through the Angolan Model: A Case study of Nova Cidade de Kilamba*, *op. cit.*, p. 198.

en les compétences des acteurs chinois à construire des tissus urbains de qualité et à offrir aux populations des cadres de vie meilleurs<sup>494</sup>.

C'est grâce à ce dispositif que la ville de Kilamba a été lancée en 2008. Elle a été créée à une trentaine de kilomètres au sud de Luanda, par l'entreprise chinoise de fonds d'investissement CITIC (China International Trust and Investment Corporation) en collaboration avec l'entreprise internationale d'ingénierie et de finance Pierson Capital.

Kilamba fait partie d'un vaste programme national de création de villes satellites (appelées novas centralidades) à proximité des villes principales. Elle a pour objectif principal de répondre à la crise du logement de la capitale et d'apporter une offre pour les classes sociales pauvres.

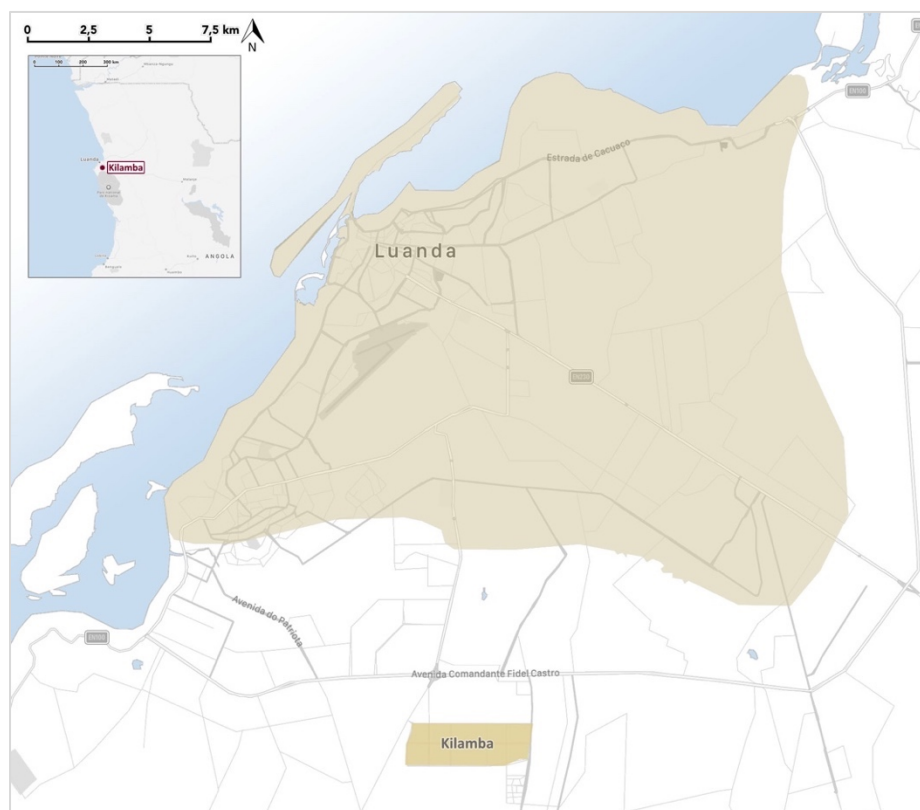


Figure 191 : Situation de Kilamba

Source : D'après les photos aériennes Google Plans macintosh, 2019.

Conception : C. Kettani, 2019.

<sup>494</sup> V. Watson, « African urban fantasies », art cit, p. 226.

Construite en l'espace de trois ans, Kilamba a été pensée pour proposer 20 000 logements sur un périmètre rectangulaire de 5000 hectares.



Figure 192 : Plan masse de la ville Kilamba  
Source : CITIC, Masterplan for Kilamba, 2008.

Elle est caractérisée par une trame orthogonale régulière, critère prééminent dans la conception chinoise. Elle comporte des rues larges et perpendiculaires et un axe principal Nord-Sud qui est bordé des principaux bâtiments publics et de nombreux espaces verts. Elle renferme une grille cellulaire d'îlots de mêmes dimensions regroupant 750 immeubles<sup>495</sup>.

Kilamba est appréciée pour le confort et la modernité des logements proposés, ses espaces ouverts et son caractère organisé qui diffère de l'image de la grande ville angolaise caractérisée par ses ghettos et ses tissus informels<sup>496</sup>. Elle participe de ce point de vue à la transformation des modes de vie des angolais. Les bâtiments résidentiels peuvent atteindre treize étages et s'apparentent beaucoup aux grands ensembles construits en Europe dans les années 1960.

<sup>495</sup> Domenica Bona, *Interpreting the contemporary Chinese planning from the "new towns" perspective. The case studies of Pujiang and Kilamba*, Yokohama, The 18th International Planning History Society Conference, 2018, p. 3.

<sup>496</sup> Visionsmag, *Kilamba, pierre angulaire des projets de développement sino-angolais*, <http://visionsmag.com/kilamba-pierre-angulaire-des-projets-de-developpement-sino-angolais/>, 1 juin 2013, (consulté le 26 mars 2019).

L'utilisation de la couleur permet de différencier entre les divers tissus de bâtiments (Figure 193 ci-dessous).

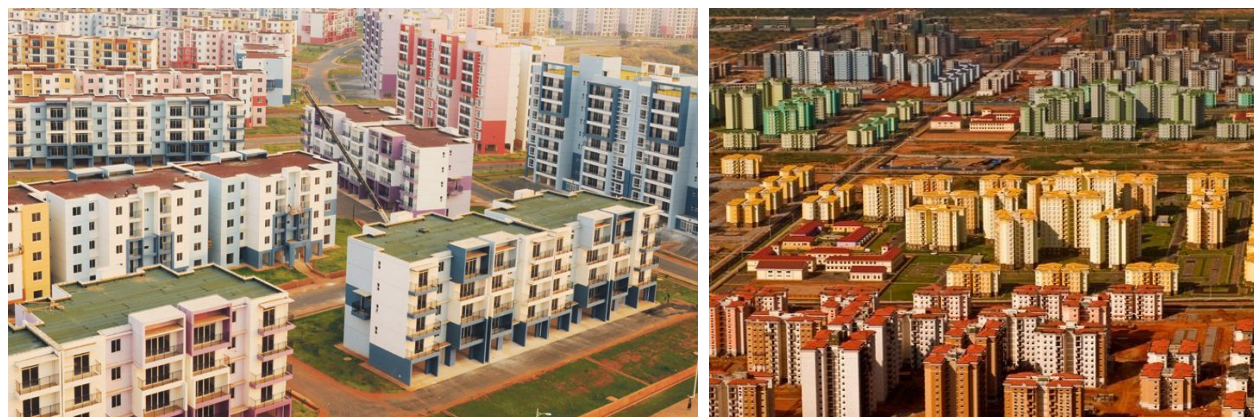


Figure 193 : Vues de la ville de Kilamba

Source : Ros Anderson, Inside Angola's colour-coded ghost city, <http://thechromologist.com/inside-angolas-colour-coded-ghost-city/>, 13 décembre 2016, (consulté le 27 mars 2019).

Le développement urbain en Angola suit des logiques économiques<sup>497</sup>, et de ce fait, les villes créées sont caractérisées par une conception s'inscrivant dans cette optique de rentabilité et adaptant des prototypes étrangers à des environnements africains. A ce titre, à Kilamba, aucun élément ne rappelle l'identité angolaise et aucune composante de la ville n'a été inspirée des formes traditionnelles. Les formes ainsi créées s'éloignent largement de la réalité urbaine angolaise. Ce sont des typologies en hauteur qui sont privilégiées, typologies très en vogue en Chine :

<sup>497</sup> D. Bona, *Interpreting the contemporary Chinese planning from the "new towns" perspective. The case studies of Pujiang and Kilamba*, op. cit.





Figure 194 : Vue aérienne de Luanda (à gauche) et de Kilamba (à droite)

Source : 1 -CITIC, 2011

2 - <https://www.broadwaymalyan.com/projects/luanda-city/>, consulté le 3 juin 2019.

Les logements commercialisés sont modernes et spacieux (entre 110 et 150 m<sup>2</sup>) mais sont restés longtemps inoccupés car les prix d'achat étaient excessifs pour les catégories socio-professionnelles pauvres angolaises (prix variant entre 120 000 et 200 000 dollars). Ceci n'a fait qu'amplifier les phénomènes d'exclusion alors que la ville était initialement projetée pour apporter une réponse à la crise du logement.

Afin de remédier à l'inoccupation de la ville, des programmes subventionnés ont été mis en place en 2013 par l'État. Ainsi, les prix des appartements ont été réduits (entre 70 000 et 180 000 dollars), avec un système de paiement par échéance annuelle. Ce dispositif de location-acquisition a suscité un grand intérêt de la part des habitants de la classe moyenne puisque les appartements étaient plus abordables, malgré la contrainte du paiement annuel ; le paiement mensuel aurait été, de notre point de vue, plus commode au vu des difficultés pour accéder au crédit bancaire dans le pays.

Ces dispositifs ont porté leur fruit puisque 40 000 habitants se sont installés à Kilamba en 2014 et des commerces ont été créés<sup>498</sup>. Néanmoins, un glissement de programmation s'est ainsi opéré car ce programme visait davantage les classes moyennes.

<sup>498</sup> Deborah Brautigam, *Chinese-Built Angolan « Ghost Town » Wakes Up?*, <http://www.chinaafricarealstory.com/2014/04/chinese-built-angolan-ghost-town-wakes.html>, 2 avril 2014, (consulté le 25 mars 2019).

La création de Kilamba n'a donc pas apporté de réponse pour les classes défavorisées qui occupent les nombreux tissus de bidonvilles (appelés musseques) de la capitale.

Il est à noter par ailleurs que ce programme a connu de nombreuses difficultés de gestion puisque l'entreprise en charge (SONIP Housing<sup>499</sup>) rencontrait des problèmes dans la collecte des loyers et dans la livraison des logements. De ce fait, le programme a été mis en pause une année après sa mise place, jusqu'à ce que celui-ci ait été repris en charge en 2015 par une autre société, semi-publique (IMOGESTIN).

De plus, la ville est essentiellement composée d'immeubles résidentiels et présente les mêmes problématiques que les villes nouvelles marocaines liées à l'absence d'emploi sur place, ses habitants devant obligatoirement effectuer des migrations quotidiennes vers la capitale.

Le caractère démesuré de Kilamba se heurte en effet au contexte dans lequel la ville est développée. Celle-ci est marquée par un défaut d'activités sources de productivité et d'opportunités d'emploi locales pour les nouveaux habitants. La population angolaise est pour la moitié pauvre, et pour le tiers extrêmement pauvre (en dessous du seuil de pauvreté nationale)<sup>500</sup>. Les investissements chinois se heurtent donc à des lacunes existantes du système socio-économique du pays. Ils fournissent essentiellement des occasions de rentabilisation rapide d'un foncier disponible transformé en tissu résidentiel. La recherche de rentabilité des concepteurs remplace la prise en compte de l'intérêt public.

En Angola, les villes nouvelles constituent des moyens pour drainer les investissements étrangers dans un contexte national où les stratégies en matière de développement économique et social font rudement défaut.

Finalement, le cas de l'Angola montre que le recours aux investissements étrangers est d'une importance capitale dans l'évolution des villes mais celui-ci doit s'inscrire dans une approche inclusive permettant d'adapter la fabrique spatiale au contexte social et économique du pays.

L'Angola se trouve, tout comme le Maroc, dans une phase importante de conversion des terres rurales en zones urbaines. Les deux pays se trouvent en effet face à une occasion inouïe de transformation de la valeur foncière qui sous-entend, notamment pour le cas marocain, la généralisation de l'immatriculation des terres.

---

<sup>499</sup> SONIP Housing, spécialisée dans l'immobilier, est une filiale du groupe public pétrolier SONANGOL.

<sup>500</sup> « La pauvreté en Angola réduite à 51% - selon le PNUD », *ANGOP (Agencia Angola Press)*, 17 oct. 2018p.

Le choix stratégique de la création de villes sur des territoires ruraux présente effectivement l'opportunité d'obtenir de grandes plus-values par la conversion urbaine qui peuvent être utilisées à bon escient pour assurer une offre adéquate aux populations pauvres et financer dans une large mesure les infrastructures et les services urbains.

## 4.2 Les grands contrastes nigériens



Lagos, capitale économique du Nigéria et ancienne capitale du pays, accueille 800 000 citoyens de plus chaque année<sup>501</sup>. Sa population était comprise entre 17 et 22 millions d'habitants en 2006<sup>502</sup>. D'après les Nations-Unies, la ville de Lagos comptera parmi les villes les plus grandes du monde d'ici 2050<sup>503</sup>, au vu de son expansion qui semble sans limites, surtout vers le Nord :

---

<sup>501</sup> Guillaume Josse et Margaux Salmon, « Quel avenir pour les quartiers précaires de Lagos ? », 2 mars 2006.

<sup>502</sup> Cet écart est relatif à la différence des données entre les sources consultées (Banque mondiale, Federal Government of Nigeria). Cette difficulté dans les estimations de la population a d'ailleurs entraîné de sérieux problèmes dans la gestion urbaine, dans le sens où, en 2006, le gouvernement nigérien a sous-estimé le nombre d'habitants de la ville de Lagos et lui a donc attribué des budgets insuffisants.

<sup>503</sup> Nations Unies, *World Urbanization Prospects, 2014 Revision*, Département des Affaires économiques et sociales, Division Population, 2014.

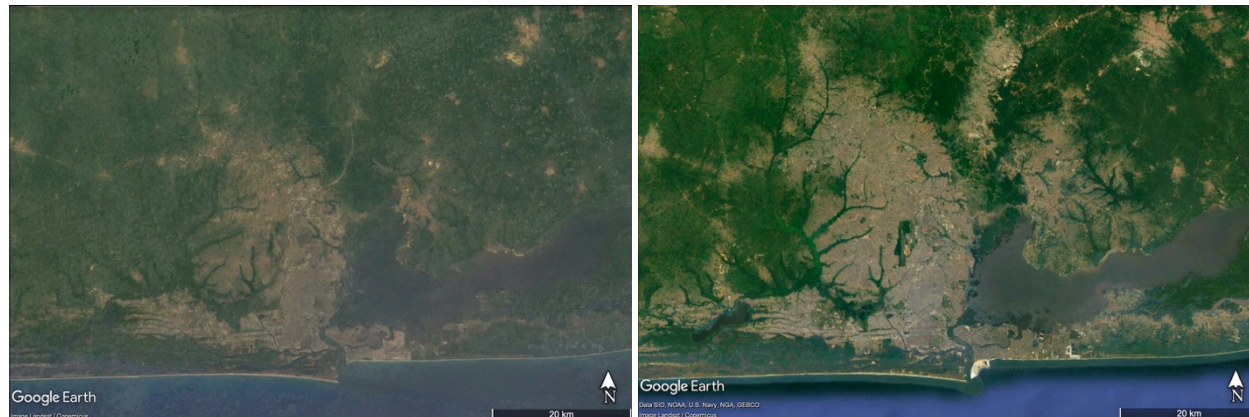


Figure 195 : Évolution de l'urbanisation de Lagos de 1995 à 2015

Source : D'après les images aériennes et archives Google Earth de 1995 (à gauche) et de 2015 (à droite).

L'urbanisation accélérée de Lagos l'expose aux nombreuses conséquences liées aux problèmes de transport, de surpeuplement, d'assainissement, de déficit en logement, en infrastructures et en services de base. De plus, c'est une ville qui souffre de la multiplication disproportionnée des tissus informels<sup>504</sup>.

De ce fait, une politique publique, intitulée Politique Nationale de logement, a été mise en place en 1980 mais à défaut de contrecarrer le déficit en logement et d'apporter des réponses pour les tissus clandestins, celle-ci était plutôt une stratégie politique et clientéliste visant principalement à loger les fonctionnaires de l'État. Il existe d'autres programmes de logements destinés aux populations pauvres, mais ceux-ci sont vite acquis par les classes moyennes<sup>505</sup>. Dès lors, Lagos a poursuivi sa croissance sans de véritables stratégies pour les populations vulnérables, qui n'avaient d'autres choix que de créer des taudis pour y habiter, généralement à proximité directe des quartiers formels afin de profiter des réseaux d'eau et d'électricité.

Certains de ces tissus spontanés ont été détruits par les pouvoirs publics, afin d'accueillir de nouveaux projets destinés aux élites et développés par des promoteurs privés, provoquant ainsi l'expulsion des bidonvillois. L'exemple du bidonville de Maroko en est le plus révélateur puisque 300 000 personnes ont été éjectées de leur habitat sans qu'il n'y ait eu en parallèle la mise en

<sup>504</sup> Oluwole Soyinka et Kin Wai Michael Siu, « Urban Informality and Infrastructure Planning in Hong Kong and Lagos metropolis for Sustainable Urban Design. », *Spaces and flows*, septembre 2018, vol. 9, n° 3, p. 6.

<sup>505</sup> David Lamoureux, « Comprendre l'organisation spatiale de Lagos, 1955-2015 », *Herodote*, 2015, n° 159, n° 4, p. 112-125.

place de projets de relogement<sup>506</sup>. Ces habitants chassés ont été à l'origine de la création de l'immense bidonville flottant de Makoko<sup>507</sup>, qui a son tour subi de nombreuses destructions et reconstructions, par moment sans préavis ni compensations<sup>508</sup>.

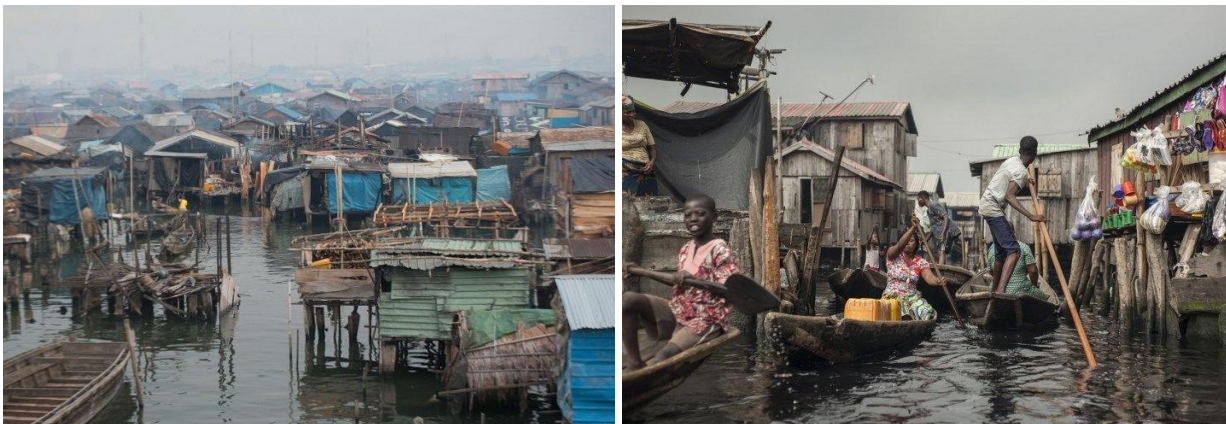


Figure 196 : Bidonville flottant de Makoko à Lagos

Source : [https://www.francetvinfo.fr/monde/afrique/societe-africaine/nigeria-lagos-rase-ses-bidonvilles-pour-loger-les-classes-moyennes\\_3055311.html](https://www.francetvinfo.fr/monde/afrique/societe-africaine/nigeria-lagos-rase-ses-bidonvilles-pour-loger-les-classes-moyennes_3055311.html), consulté le 8 Avril 2018.

Le manque de prise en compte par les pouvoirs publics des populations défavorisées n'est pas tant un problème de moyens financiers ou de compétences, étant donné que le Nigéria enregistre actuellement des investissements lourds en matière d'infrastructures et regroupe une grande main d'œuvre qualifiée<sup>509</sup>. Le problème réside plutôt dans l'ampleur des efforts que demande l'éradication du fait bidonvillois conjuguée au manque de volontarisme des autorités publiques concernant cette question. Leurs priorités s'orientent actuellement vers des stratégies de modernisation et de développement de quartiers composés de tours destinés aux classes aisées et permettant d'améliorer l'image du pays au niveau mondial.

<sup>506</sup> *Ibid.*

<sup>507</sup> *Ibid.*

<sup>508</sup> L'express.fr et AFP, *Nigeria: l'urbanisation de Lagos entraîne les expulsions dans les quartiers pauvres*, s.l., 2013.

<sup>509</sup> G. Josse et M. Salmon, « Quel avenir pour les quartiers précaires de Lagos ? », art cit.

« Ils expulsent les pauvres et reconstruisent pour des riches ou pour embellir l'image de Lagos, mais ils ne voient pas que si on les expulse de leurs quartiers, ils vont aller en chercher un autre où ils peuvent vivre. »<sup>510</sup>

En somme, les quartiers précaires semblent être le seul élément permanent de ces paysages urbains en pleine mutation.<sup>511</sup>

A ce propos, l'exemple le plus emblématique est la création de la ville d'Eko Atlantic, dont les travaux ont débuté en 2008.

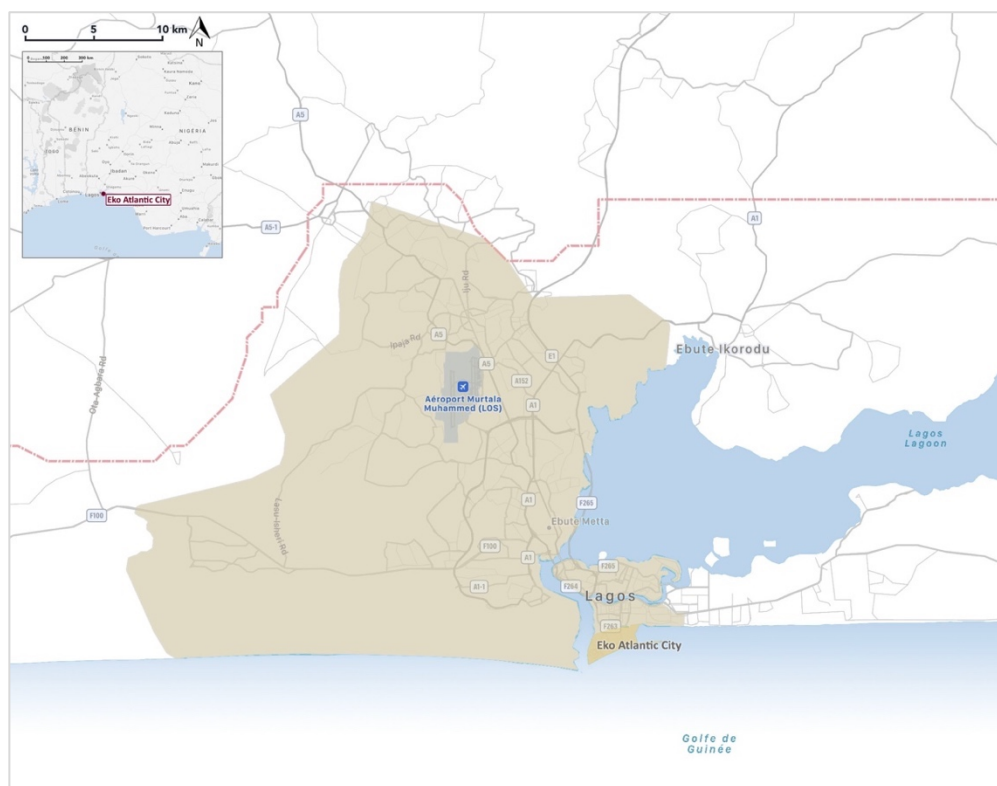


Figure 197 : Situation d'Eko Atlantic

Source : D'après les photos aériennes Google Plans macintosh, 2019.

Conception : C. Kettani, 2019.

<sup>510</sup> Propos de A. Ewang, avocate pour SERAC (Social and Economic Rights Action Centre), In : L'express.fr et AFP, *Nigeria, op. cit.*

<sup>511</sup> G. Josse et M. Salmon, « Quel avenir pour les quartiers précaires de Lagos ? », art cit.

Le projet consiste en la création d'une île artificielle de 1000 hectares sur la lagune de Lagos. A l'origine, le projet avait pour objectif de freiner l'engloutissement de la capitale économique par le littoral. Le regain de terrain de la ville est nettement perceptible sur les images aériennes suivantes (Figure 198) des années 2008 et 2018 :

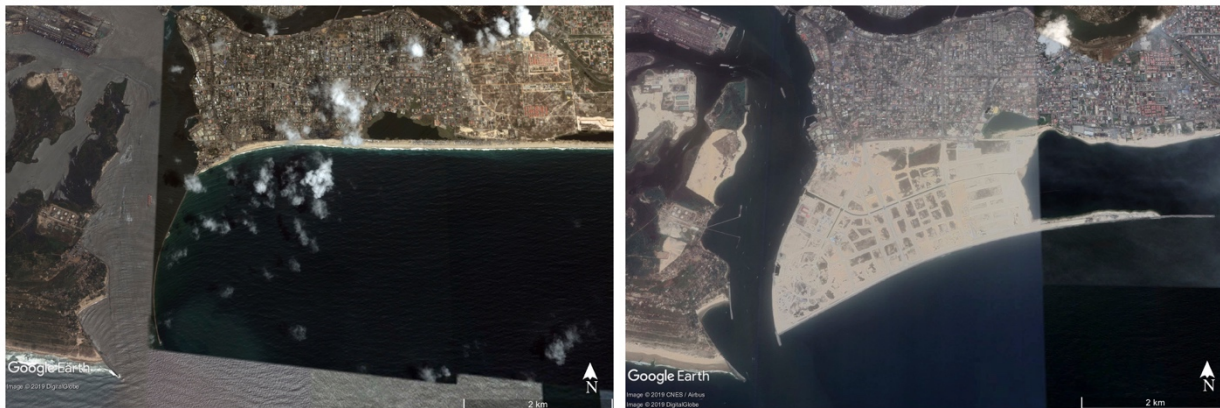


Figure 198 : Évolution du site de la ville d'Eko Atlantic

Source : D'après les images aériennes et archives Google Earth de 2008 (à gauche) et de 2018 (à droite).

Cette ville est prévue pour 250 000 habitants et est destinée majoritairement aux classes aisées. Elle a pour objectif de devenir le principal hub financier et économique de l'Afrique de l'Ouest. Son périmètre est une zone franche qui permet aux acquéreurs de bénéficier d'avantages fiscaux, ceci dans le but d'attirer les sièges sociaux des entreprises locales et étrangères.

« La population de Lagos va augmenter de 25 millions d'habitants dans les vingt années à venir, si 5 % de cette population a les moyens de s'acheter un appartement, ce sera déjà énorme. »<sup>512</sup>

La ville est totalement financée par des investissements privés et est réalisée par le groupe multinational nigérian Chagoury à travers sa filiale South Energyx avec une mise à contribution de banques nigérianes et étrangères. L'entreprise chinoise China Communications Construction est chargée des travaux de dragage et le groupe néerlandais Royal Haskoning de l'ingénierie

<sup>512</sup> Propos de Ronald Chagoury Jr, vice-président de South Energyx, filiale du groupe familial chargée du projet d'Eko Atlantic, In : Rémy Darras, « Eko Atlantic : le plus grand projet immobilier africain voit arriver ses premiers occupants », *Jeuneafrique Finance*, 20 sept. 2018p.

hydraulique. Le projet symbolise le retrait de l'État par rapport à la gestion de la ville puisque celle-ci est totalement privatisée.

En ce qui concerne la conception de la ville, celle-ci est élaborée par le cabinet MZ Architects, basé au Qatar et ayant remporté un grand nombre de prix et de concours. Elle est conçue pour offrir des infrastructures de haute qualité et adopte une architecture spectaculaire et moderne : tours très hautes de bureaux en verre, appartements luxueux, centres commerciaux et marinas. L'architecture emblématique des villes comme Dubaï et Singapour semble être une source d'inspiration évidente pour la ville d'Eko Atlantic.



Figure 199 : Projet de la ville d'Eko Atlantic

Source : <https://www.ekoatlantic.com/>, consulté le 8 Avril 2019.

A l'heure actuelle, le projet est un stade peu avancé : seules deux tours sont complètement réalisées (Figure 200 ci-dessous). Il est à noter que les airs futuristes projetés semblent totalement négliger la réalité de la plus grande partie de la société nigérienne qui souffre de sa vulnérabilité économique et de son extrême pauvreté.





Figure 200 : Vue aérienne actuelle du projet d'Eko Atlantic

Source : Laurence Soutras, « Lagos : des bidonvilles aux îles artificielles », *Voyages d'affaires*, 21 mars 2019.

La ville de Lagos a certainement pour ambition de devenir une ville de classe mondiale<sup>513</sup> et de reconvertir l'image du pays au niveau international, C'est pour cela que les pouvoirs publics accordent plus d'importance à la compétitivité de la ville par rapport à l'environnement externe qu'à son fonctionnement interne. En effet, le fait que les stratégies menées s'accompagnent de très peu de politiques destinées aux plus vulnérables entraîne leur exclusion sociale et l'aggravation du fossé qui sépare les classes aisées des plus pauvres :

Il (S. Ayorinde, gouverneur et porte-parole de l'État de Lagos) parle de faire de Lagos une «ville intelligente» - mais des millions de personnes vivant dans des bidonvilles veulent simplement une meilleure éducation et une meilleure santé, un endroit où vivre et un lieu de travail.<sup>514</sup>

Au demeurant, faute d'offre appropriée pour les classes défavorisées et étant donné que les classes aisées font appel à des prestataires de services aux faibles salaires pour leurs besoins courants (bricolage, ménage, jardinage), le risque de la diffusion grandissante de l'habitat informel demeure certain.

Ainsi, l'expérience nigériane montre que, loin de résoudre le problème des classes défavorisées en matière de logement et des bidonvilles, les visions des pouvoirs publics ont été focalisées sur

<sup>513</sup> Vladimir Duthiers et Teo Kermeliotis, « Lagos of the future: Megacity's ambitious plans », *CNN*, Aout 2012p.

<sup>514</sup> Alastair Leithead, « The city that won't stop growing », *BBC News*, Aout 2017p.

l'image de Lagos et son positionnement à l'échelle internationale, omettant de remédier aux nombreux problèmes d'équité sociale et spatiale qui y sont prégnants.



## **Note conclusive : De la ville nouvelle classique à la ville intelligente**

---

Toute ville doit inciter à l'innovation et à l'expérimentation. Dans ce sens, notre approche internationale nous a permis de comprendre les critères pouvant concourir à la réussite de toute création de ville.

Tout d'abord, la création d'une ville est une opération de grande envergure qui nécessite préalablement la mise en place d'un cadre réfléchi et adéquat. Cela a été le cas pour les villes nouvelles franciliennes qui ont été guidées par la constitution d'une assise juridique et administrative originale afin de conduire à bien la nouvelle politique d'aménagement. Celle-ci s'est finement démarquée par le raffermissement des capacités politiques et techniques, l'implication de tous les acteurs et le renouvellement du cadre législatif. Ce cadre a constitué la base des projets et a permis leur lancement, leur différenciation par rapport aux autres opérations d'aménagement, mais aussi leur évolution. Nous pouvons même affirmer que les villes nouvelles ont été l'élément déclencheur de la multiplication des différentes réformes qu'a connu l'urbanisme français des années 1960 et elles ont incarné une évolution par rapport aux opérations d'aménagement habituelles.

Contrairement à l'expérience française, le cas marocain n'a pas induit un bouleversement des moyens administratifs et juridiques et n'a pas contourné les procédures classiques de la production de la ville. La fabrique spatiale marocaine souffre en effet de l'absence d'un cadre législatif relatif aux villes nouvelles fixant les méthodes et les instruments de gouvernance de celles-ci. Les solutions sont apportées au fur et à mesure des projets et au cas par cas. Ceci prouve que les décideurs marocains ne se sont pas correctement inspirés des pays qui ont eu auparavant des expériences en matière de villes nouvelles. Cette capitalisation des expériences internationales aurait pu leur permettre d'éviter les problèmes auxquels ils font face aujourd'hui.

Deuxièmement, la politique de création des villes nouvelles se doit d'être consubstantielle à la stratégie de développement économique du pays. Elle doit donc être étroitement liée à l'implantation d'une activité dominante sur place. Cela a été le cas dans les expériences française et malaisienne où les villes étaient planifiées pour constituer des catalyseurs de développement à travers la recherche d'un équilibre en matière d'emploi et de logement. Les villes nouvelles sont ainsi le moyen pour stimuler l'économie et le développement du pays. Il est à noter que les porteurs de projets marocains ont souhaité instaurer cela à travers la mise en place des plans de

relance qui prévoient la création de campus universitaire et de zones industrielles. Néanmoins, ceux-ci pour diverses raisons ne parviennent toujours pas à voir le jour (2019).

Par ailleurs, l'expérience malaisienne montre que les villes développées participent, par leur modernité et leurs styles architecturaux, à constituer l'identité du pays et ont donc un impact à l'échelle nationale. Elles contribuent à affirmer la position de la Malaisie par rapport aux autres pays de l'Asie du Sud-Est et à consolider les ambitions de développement du pays, tout en étant une fierté aux yeux des habitants.

Enfin, il ressort globalement de l'analyse de ces deux expériences étrangères que les stratégies d'aménagement qui conditionnent la réussite des villes nouvelles se focalisent en premier lieu sur le transport et l'accessibilité, l'emploi, les loisirs et la mise en place d'équipements. Ces stratégies constituent des vecteurs de développement.

A la lumière de ce qui précède, il est maintenant confirmé que les villes créées au Maroc sont aux antipodes des villes contemporaines et des villes durables.

Créer des villes de toutes pièces présente de grands défis mais aussi des opportunités. Les villes nouvelles sont à considérer comme des écosystèmes. Elles sont par définition complexes et elles traduisent les enjeux posés par la temporalité de notre époque. Au vu des défis mondiaux contemporains, les villes à créer ne peuvent en effet être pensées indépendamment des questions actuelles relatives au développement durable et à l'écologie. Toutes les villes n'ont pas le privilège de commencer à partir de rien. Cependant, le modèle des villes nouvelles qui a prévalu auparavant dans les pays occidentaux n'est plus adéquat pour l'époque dans laquelle nous vivons. Les concepteurs se doivent donc d'intégrer des concepts nouveaux de création de ville et d'inscrire la forme urbanistique à l'aune des préoccupations environnementales et écologiques actuelles.

Dans ce sens, l'expérience sud-coréenne montre que la stratégie de mise en réseau et l'intégration du numérique dans les services urbains participe à la promotion des villes, à la stimulation de l'économie et à la création de cadres de vie améliorés.

Enfin, les expériences angolaise et nigériane démontrent amplement que les villes génériques, c'est-à-dire les villes reposant exclusivement sur des modèles importés, s'adaptent difficilement aux contextes locaux dans lequel elles s'implantent. En effet, elles n'ont pas pu mettre en œuvre une articulation entre les mécanismes endogènes et les modes d'organisation exogènes. Non seulement elles n'ont pas eu d'impact bénéfique ni à petite ni à grande échelle, mais au contraire

elles participent à l'aggravation du fossé social qui caractérise ces pays puisqu'elles sont créées dans des optiques de rentabilité dont les classes aisées sont les principaux bénéficiaires.



**CONCLUSION GENERALE :  
REALITES ET ALTERNATIVES**

---





La croissance de la population urbaine mondiale et les différentes mutations spatiales liées au développement des villes rendent les processus d'urbanisation complexes et les caractérisent généralement par les mêmes problématiques (densification, étalement urbain, empiètement sur les espaces ruraux et agricoles). Les pays en voie de développement n'échappent pas à ces processus incitant les acteurs de l'aménagement à s'interroger sur l'avenir des villes et les processus de fabrique spatiale : devraient-ils suivre l'expérience des pays occidentaux ou adopter des conceptions appropriées différentes en fonction de leurs impératifs de développement, de leur évolution historique et des mentalités de leur population ?

Ce questionnement se pose aujourd'hui avec acuité dans ces pays pour la conception des villes nouvelles car celle-ci suit des logiques urbaines qui ont déjà existé auparavant en occident où elles ont répondu à des besoins précis et ont été réalisées pour des objectifs très variés. Elles ont aussi été mises en place dans des contextes de développement économique déterminants, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui pour les pays en développement puisque leur urbanisation accélérée ne va pas automatiquement de pair avec une croissance économique soutenue. N'étant donc pas une nouveauté, la question des villes nouvelles atteint aujourd'hui son paroxysme. Les pays en développement n'en ont jamais construit en si grande quantité et en si peu de temps. Nous nous trouvons actuellement à l'apogée de la ville planifiée qui joue un rôle particulièrement important dans ces pays et intervient dans un contexte spécifique caractérisé par une grande croissance démographique. En effet, ces pays sont dans une étape singulière de transition urbaine qui pousse à s'interroger sur l'aménagement urbain, l'attractivité des territoires et la répartition des populations et des activités. Les villes nouvelles ont de ce fait un rôle clé à jouer dans l'apport d'innovations aux échelles nationales. Le cas du Maroc s'inscrit également dans cette stratégie généralisée de la création des villes nouvelles des pays du Sud en réponse à leur transition urbaine qui n'est pas sans impact sur leur développement économique et social.

Notre niveau de recherche nous appelle ainsi à réexaminer la problématique de départ et à explorer les nouvelles manières de la fabrique urbaine qui s'opèrent actuellement dans les pays du Sud à travers le cas du Maroc et ce pour saisir les visions des décideurs et leur durabilité. Il nous permet par la même de constater que les villes nouvelles sont encore un choix d'aménagement pertinent au regard des évolutions actuelles en matière d'urbanisation dans les pays émergents et en développement. La décision d'expérimenter ce choix d'aménagement à proximité de grandes agglomérations a été prise par de nombreux pays d'Afrique au vu de leur croissance urbaine.

Aujourd'hui, nous disposons d'un recul suffisant pour apprécier la justesse de la politique de création des villes nouvelles au Maroc, puisqu'elle a été lancée à partir de 2004 soit une quinzaine d'années avant le moment où nous écrivons. Cette relative maturité nous permet de constater qu'il s'agit avant tout d'une politique planifiée qui ne va pas dans le sens de projets isolés ou de villes spontanées. C'est une politique qui découle d'actions portées et décidées par l'État à un moment charnière de sa transition urbaine. Les villes nouvelles présentent de manière générale des cas de figure hétérogènes. Celles planifiées au Maroc sont des réponses à la surpopulation et la prolifération des quartiers informels dans les grandes agglomérations. En effet, le pays a fait face à de nombreuses mutations économiques et sociales qui ont modifié son territoire. La croissance de la population et l'évolution des aspirations des habitants ont beaucoup affecté les mécanismes d'appropriation de l'espace. Les villes se sont vite étalées et ont dû faire face à divers obstacles liés à la déficience de l'offre en logements et en équipements et à la propagation des quartiers non réglementaires. Les villes nouvelles sont ainsi apparues comme l'issue logique et compulsive de la poussée urbaine des grandes villes du pays.

D'après l'urbaniste G. Burgel<sup>515</sup>, il y aurait généralement deux manières possibles pour répondre aux défis posés par l'urbanisation : la densification/renouvellement des tissus existants ou la création de villes nouvelles. Pour le cas marocain, la densification des villes existantes apparaît comme une option subsidiaire puisque celle-ci ne correspond pas à la structure et aux besoins de la société marocaine. En effet, si l'habitat individuel est au Maroc un impératif pour les classes aisées, le logement est pour les catégories de population pauvres un lieu d'habitat et une source de revenus à la fois (les maisons auto-construites comportent l'atelier ou le commerce du chef de famille au rez-de-chaussée et les autres niveaux servent pour l'habitation et pour la location). D'un autre côté, l'extension des petites villes existantes n'aurait sans doute pas réussi à drainer le surplus de populations des grandes villes, vu l'attrait inégalable de celles-ci. La création des

---

<sup>515</sup> Propos de l'urbaniste G. Burgel lors de la conférence « Le Grand Paris à la croisée des chemins », Conservatoire national des arts et métiers (CNAM), 6 Juin 2008.

villes nouvelles apparaît donc comme la seule alternative en raison de ce qu'elle apporte comme équilibre aux grandes agglomérations.

Malgré le fait qu'elles soient le résultat d'opportunités foncières, les villes nouvelles marocaines ont une position géographique stratégique puisqu'elles sont toutes situées dans des aires d'influence métropolitaines, ce qui de diverses manières, a un impact potentiel sur leur développement. Cependant, leur création s'est avérée être une entreprise complexe pour les décideurs qui devaient concilier des visées disparates entre la production frénétique de logements in situ, la canalisation de l'urbanisation et la création d'entités intégrées. Ces objectifs de nature différente se sont ainsi traduits par une apparente ambivalence dans les discours et par un net décalage entre ceux-ci et la réalité du terrain. Ce décalage témoigne par ailleurs de la difficulté à coupler la longue durée de la programmation de la création urbaine à des objectifs ponctuels comme l'urgence de créer massivement des logements. Les politiques engagées ont été ainsi basées sur des dimensions essentiellement quantitatives et les causes à l'origine de cette fabrique spatiale ont été exclusivement démographiques. Elles ont été réduites à faire face à la crise du logement qui aurait dû n'en représenter qu'un volet. Les villes créées ont ainsi été surtout des outils pour répondre au déficit chronique en logements dont la résorption a été placée en tant que priorité nationale dès le début des années 2000. Elles ont été pensées à une échelle locale puisque leur raison d'être s'est limitée à une mono-fonction purement résidentielle. Elles ont permis de cumuler du foncier abordable mis à disposition de promoteurs privés pour développer des programmes de logements notamment économiques. Ce sont, à de nombreux égards des politiques sectorielles qui se perpétuent depuis le programme de Michel Écochard – architecte et urbaniste français responsable du service de l'urbanisme du Maroc dans les années 1950 – de répondre à la multiplication des taudis à travers la mise en place de l'habitat pour le plus grand nombre.

La crise du logement et surtout l'habitat informel monopolisent ainsi l'ensemble des stratégies d'aménagement depuis la fin du protectorat. Les villes nouvelles des années 2000 ont ainsi à leur tour constitué des réponses concrètes au déficit en logements des grandes villes et à l'urbanisation informelle de leurs périphéries. Elles comportent un grand nombre de programmes de relogement, ce qui questionne les équilibres sur lesquels elles s'appuient. Elles ont effectivement constitué une solution de facilité pour les problèmes du foncier et du logement des grandes villes qui se sont accumulés au fil du temps mais elles posent avec acuité la question de leur développement pérenne. Elles sont devenues plutôt des villes relais<sup>516</sup> qui proposent de vastes ensembles immobiliers pour les catégories sociales pauvres. La politique nationale

---

<sup>516</sup> Expression qui a été employée dans la Revue Urbanisme, Numéro du mois de Juin de l'année 1964.

d'éradication des bidonvilles lancée dans les années 2000 au Maroc a donc restreint les objectifs de la création des villes nouvelles à des fins purement quantitatives, ce qui ne constitue pas un modèle de développement urbain efficacement opératoire sur le temps long. Au demeurant, il convient d'interroger la pertinence et les effets de cette stratégie consistant à accueillir en premier et en grand nombre des familles retirées de bidonvilles, rendant progressivement les villes répulsives pour les populations externes et excluant toute logique de mixité sociale et de développement économique. Les visées cantonnées à la seule réponse en logements expliquent la difficulté rencontrée par les porteurs de projets à différencier entre villes et projets immobiliers. Cette difficulté renvoie à un brouillage des échelles territoriales. Certes, le logement est une composante primordiale de la ville mais celle-ci ne peut être projetée sans penser les questions intrinsèques de l'emploi, des équipements et des diverses activités liées au développement. Les pouvoirs publics, voulant à tout prix apporter des solutions au vaste problème de l'habitat, semblent avoir oublié ces impératifs holistiques. Jusque-là, les villes nouvelles marocaines ont fondé leur développement sur le seul critère démographique et n'ont regroupé que des activités ordinaires liées au petit commerce formel et informel, excluant tout développement socio-économique à grande échelle.

Dans le cadre d'une approche internationale, il y a lieu d'évoquer l'expérience malaisienne qui montre que la fonction résidentielle est celle qui vient accompagner un catalyseur de développement mis en place en ville nouvelle et non l'inverse. Les villes nouvelles malésiennes ont été étroitement liées au développement économique du pays et ont même constitué un élément fondamental du plan d'ensemble de croissance économique porté par les pouvoirs publics. Ces villes ont été des outils de conquête de territoires conçus spécialement pour accueillir de nouveaux bassins d'emploi qui ont attiré de nouvelles populations et participent à la constitution pérenne de l'identité des lieux.

Il devient donc plus que nécessaire au Maroc de repenser l'urbain en fonction de l'économie et du sociétal, dans une approche d'efficacité de l'aménagement du territoire où la ville est avant tout une concentration de populations et d'activités. Les villes nouvelles marocaines se trouvent actuellement confrontées à deux types de problèmes capitaux et interdépendants : des problèmes de fonctionnement et des problèmes de développement. Les premiers sont relatifs aux dysfonctionnements internes des villes tandis que les seconds sont liés à leur inscription territoriale au sein de l'armature urbaine. Il est nécessaire de constater, d'une part, que les objectifs quantitatifs et prévisionnels qui ont été fixés n'ont pas été atteints (les deux villes les plus avancées, à savoir Tamansourt et Tamesna ne comptent respectivement qu'à peine 5,5% et 11,2 % de leurs populations prévisionnelles) et, d'autre part, qu'elles n'ont pas suffisamment absorbé la croissance des grandes villes situées à proximité puisque des opérations émergent en

parallèle dans les périphéries proches de ces dernières (projets d'extensions, programmes résidentiels de haut standing, projets de relogement). C'est sans doute pour cela que les acteurs trouvent des difficultés à préciser les vocables sachant que ces projets en périphérie sont par moment simplement désignés par l'expression générique de *ville nouvelle*.

Le développement de ces projets périphériques évolue de manière rapide et sans réelle planification. Ils viennent contredire l'un des objectifs principaux de la création des villes nouvelles à savoir celui de faire cesser l'étalement urbain des grandes agglomérations. Ils démontrent ainsi le manque de maîtrise globale de la production urbaine et l'apport de solutions qui restent ponctuelles. La politique urbaine suivie depuis lors a été marquée par l'absence de mesures d'accompagnement permettant de stopper ou de freiner le développement périphérique des grandes agglomérations. Les villes nouvelles n'ont pas pu, de ce fait, atteindre l'objectif fixé de limiter l'expansion des grandes villes et de reporter celle-ci vers les tissus planifiés, comme réalisé dans d'autres pays. En Corée du Sud, par exemple, le master plan de Séoul élaboré en 1960 prévoyait la mise en place d'une ceinture verte encerclant la ville pour permettre de canaliser sa croissance et de construire les sept villes nouvelles prévues sur les territoires se trouvant après cette ceinture verte.

Ceci témoigne d'un manque de stratégie globale et prospective d'aménagement du territoire au Maroc. Le développement urbain échappe aux pouvoirs publics et s'effectue ainsi dans l'incertitude et par tâtonnements. C'est aussi révélateur d'un phénomène encore plus important qui réside dans le fait que les villes planifiées et les projets périphériques connaissent les mêmes dysfonctionnements à savoir le manque de desserte en transports, de commerces et d'équipements publics, ce qui laisse en suspens la question de l'intérêt de la planification qui n'apporte donc finalement que peu de réelle valeur ajoutée. De surcroît, le Maroc connaît actuellement un urbanisme à deux vitesses : un urbanisme de prestige omniprésent dans les grandes villes et un urbanisme de relégation planifiée dans les villes nouvelles. Le premier est relatif à la multiplication de grands projets prestigieux dans les grandes agglomérations (notamment des ensembles d'habitat de haut standing, des marinas, des infrastructures routières, des gares) tandis que le second se rapporte à la relégation des populations les plus fragiles dans les villes nouvelles. Il s'agit ici d'un effet d'éviction de ces dernières vers des territoires où le foncier est moins cher, ce qui ne fait que décaler spatialement les dysfonctionnements urbains sans y apporter de solutions concrètes, créant par là même une réelle fracture au niveau économique et social entre villes nouvelles et villes existantes.

Par ailleurs, les villes nouvelles marocaines n'ont pas été porteuses d'un renouveau de la fabrique spatiale et ont surtout évolué dans la continuité de l'urbanisme de rattrapage qui a précédé, sans

marquer de rupture paradigmatique avec les opérations antérieures. Le manque d'ambition des modèles urbains alternatifs développés sur la base de stratégies volontaristes transversales frustes en est en partie la cause. Elles auraient pu être l'occasion de renouveler les manières de faire la ville, surtout dans un pays où l'urbanisation galopante est un défi qui nécessite plus que jamais de lourds remaniements aptes à concilier les enjeux démographiques, économiques et sociaux et à porter des expérimentations innovantes. Les villes nouvelles marocaines font partie plus modestement d'une stratégie sectorielle qui a déterminé l'essentiel de leur organisation spatiale et sociale.

A ce propos, il est important de rappeler que la politique vantée comme étant gouvernementale, a été menée exclusivement par le Ministère de l'Habitat qui opère à travers le Holding d'aménagement Al Omrane (chargé en parallèle d'autres opérations urbaines) sans l'implication des autres ministères. Cela a constitué un obstacle indéniable à la concordance des projets territoriaux et des mécanismes de financement. C'est donc un schéma d'organisation peu efficace qui ne met en œuvre aucune transversalité entre les différentes stratégies sectorielles du pays. Or, comme l'ont montré les expériences étrangères étudiées (notamment française), concevoir des villes nouvelles relève de stratégies interdisciplinaires qui nécessitent l'implication vigoureuse de toutes les parties prenantes à l'acte de production urbaine.

Les villes nouvelles marocaines cristallisent également une réalité plus profonde, inhérente à l'ancienneté d'un système de planification qui montre de plus en plus ses limites et qu'il est plus que jamais nécessaire de réformer en profondeur. Il n'y a qu'à constater la somme des retards enregistrés par les villes nouvelles pour se rendre compte de l'inadaptation de l'environnement conceptuel dans lequel elles évoluent et de l'inadéquation des méthodes mobilisées. Elles ont été assujetties aux mêmes mécanismes de production spatiale que les lotissements des quartiers périphériques des grandes villes, malgré leur inadaptation à des opérations conduites à grande échelle. En effet, d'un point de vue juridique, ces villes sont assimilées à de grands lotissements dans des communes rurales, ce qui est à l'origine d'une part conséquente des nombreux obstacles auxquels elles font face.

Ces villes ont donc été réalisées dans un cadre institutionnel vague sans un véritable engagement politique fort, et ce, contrairement à d'autres expériences, notamment françaises des années 1960, qui ont été caractérisées par un mille-feuille administratif et juridique complexe en faveur de la mise en place de politiques audacieuses et par le fait qu'elles ont été soutenues par des schémas directeurs régionaux qui constituaient la base de leur création et un cadre de référence clair pour les politiques locales. L'organisation de l'action publique a été assurée à travers la mise en place d'instruments législatifs, d'organismes de gestion efficaces qui ont permis d'articuler les

différentes stratégies. A l'inverse, les villes nouvelles marocaines, malgré la création de sociétés publiques dédiées, souffrent de l'absence de cadre législatif relatif à leur création et sont, par moment, en opposition avec les orientations des schémas nationaux d'urbanisme. En outre, elles ont été réalisées dans l'urgence et n'ont donc pas reposé sur une réflexion approfondie et stratégique préalable nécessaire à la mise en place d'une telle politique. Les complications principales auxquelles elles ont dû faire face sont étroitement liées aux insuffisances de ce portage institutionnel : engagement politique faible et absence d'un cadre administratif et institutionnel adéquat. L'aménagement s'efforce de satisfaire les besoins sans y parvenir totalement. Ce manque de maîtrise de la fabrique spatiale interroge la capacité des acteurs à gérer un tel programme et à endosser toutes leurs responsabilités. Un renforcement du portage institutionnel a déjà été envisagé dans le cadre des divers plans de relance mis en place pour redynamiser les villes mais sans avoir eu d'impact réel. Finalement, le Maroc, qui ambitionne d'exporter ses savoir-faire dans les pays africains, fait preuve d'une inertie qui le désavantage et d'une irrésolution à remanier ses outils administratifs et ses instruments juridiques et réglementaires.

Outre un portage incertain et hésitant, cette fabrique spatiale reste non seulement conditionnée par les opportunités foncières mais elle est aussi fortement dépendante des financements extérieurs et de l'investissement privé. En effet, elle a évolué dans un contexte de mutation économique caractérisée par une forte implication du secteur privé dans l'aménagement et une grande ouverture aux investissements extérieurs qui, bien que louables et d'un apport indéniable, restent largement aléatoires car sujets aux variations de la conjoncture économique. Cette instabilité dans les moyens de financement laisse ainsi planer de grandes interrogations puisqu'elle a de lourds impacts sur la réalisation des projets qui en fonction des fluctuations et de la capacité des promoteurs à investir, peuvent être retardés ou abandonnés. Il s'agit là d'un effet systémique dans la mesure où tout se tient et tout est interdépendant dans un ensemble qui est mis en péril si l'une de ses composantes est défaillante. De ce fait, les bases sur lesquelles repose la fabrique des villes ne sont pas complètement consistantes, ce qui est source de nombreux décalages entre projet initial et réalité construite. De plus, le recours excessif au secteur privé laisse transparaître le désengagement de l'État qui décide des projets pour les déléguer tout aussitôt aux promoteurs privés qui imposent leurs choix dans la production de la ville. Par conséquent, celle-ci est davantage conditionnée par la rentabilité que par les besoins fondamentaux des populations.

Aujourd'hui, il ne s'agit plus de créer des entités urbaines mais désormais de soigner les maux générés par cette situation et d'apporter de la fonctionnalité à des espaces qui en sont presque complètement dénués. La pertinence de la production urbaine se trouve également altérée par



la perte graduelle de l'État en pouvoir de décision et en réserves foncières, celui-ci cédant un grand nombre de terres publiques aux acteurs privés sans pour autant atteindre les objectifs escomptés. Les espaces nouvellement créés représentent ainsi une problématique à part entière. Ils ont déjà consommé de vastes surfaces foncières et ont convoqué de lourds investissements financiers sans parvenir à attirer les populations ciblées. Le bilan demeure donc très mitigé par rapport aux prévisions et aux objectifs fixés. Les villes nouvelles marocaines sont actuellement dans un chaos silencieux. Leur manque d'envol s'explique par cet ensemble de défauts opérationnels. Finalement, au jour d'aujourd'hui, les résultats de cette fabrique urbaine n'ont pas été concluants à bien des égards. Celle-ci rappelle l'expérience française des grands ensembles et des banlieues sous-équipées qui ont précédé les villes nouvelles franciliennes dans le sens où ont été créés des agglomérats d'immeubles à l'architecture banale, mal desservis, sous-équipés, sans offres d'emploi, sans repères urbains et sans bâtiments emblématiques permettant d'affirmer leur position territoriale et de participer à l'identité de leurs habitants.

Cependant, ces aspects ne sont pas irréversibles. Le temps long est l'élément décisif de l'essor des villes nouvelles marocaines. Il est plus que jamais nécessaire de redéfinir la stratégie et de l'associer à un engagement politique fort qui la porte au rang de priorité nationale, qui bannit toute vision sectorielle au moyen d'une implication de tous les acteurs qui sont aujourd'hui tout à fait conscients de l'origine des dysfonctionnements des villes. Il est certes difficile aujourd'hui d'inverser la tendance et d'attirer de nouvelles populations à cause du manque d'infrastructures et du défaut de développement social et économique des villes créées, mais loin de tout pessimisme, ces espaces encore en formation ont potentiellement la possibilité de devenir de véritables entités fonctionnelles et des espaces d'opportunité puisqu'ils sont situés dans des aires métropolitaines, ce qui constitue un critère primordial pour qu'ils sortent de leur chrysalide. Il serait aussi important de signaler que ce bilan d'échec ne se rapporte pas à l'ensemble des pôles créés. Ceux qui sont le moins avancés et qui sont situés à proximité de Casablanca présentent des atouts importants étroitement liés à l'efficacité de leur desserte qui peuvent avoir un impact décisif sur leur décollage, leur équilibre et leur compétitivité. Aussi, il serait excessif de dire que les villes nouvelles marocaines ont été totalement infructueuses. Elles ont permis d'amoinrir à leur niveau le déficit en logements et ont contribué à l'amélioration des conditions de vie de populations qui vivaient auparavant dans des espaces dépourvus de confort et d'hygiène. Aujourd'hui, elles se retrouvent confrontées à des défis qualitatifs relatifs à leur redressement, à la génération d'activités sur place, à une meilleure mixité sociale et à la desserte.

Les études comparatives concernant les expériences étrangères montrent, quant à elles, que les conditions de faisabilité des villes nouvelles résident dans l'équilibre logements/emplois/loisirs et dans la création d'équipements structurants. L'expérience française montre que la politique des

viles nouvelles est avant tout une politique d'aménagement régional qui a été réfléchiée et étalée sur le temps long et qui a apporté une réponse fortement structurante à l'espace métropolitain parisien. L'expérience malaisienne quant à elle est très révélatrice de l'importance de l'articulation entre la politique d'aménagement et la politique de développement économique portées toutes les deux par le gouvernement.

Partant de ces expériences, la déconcentration des activités (qui sont aujourd'hui canalisées dans les grandes villes comme Casablanca et Rabat) aurait constitué une occasion décisive d'attribuer aux villes nouvelles un rôle pivot plus important en les intégrant dans des stratégies territoriales à plus grande échelle. A l'inverse de cela, l'essentiel de la programmation a été faite dans l'urgence écartant les réflexions liées au type d'activités génératrices d'emploi et de bien-être pensées dans le cadre d'un développement global bien articulé.

Aux termes de cette recherche, un grand nombre de questions demeurent sans réponses : Quel est l'avenir des villes nouvelles marocaines ? Réussiront-elles, à court ou moyen terme, à inverser leurs tendances ou bien préserveront-elles dans leur instabilité ? Quels types d'emploi pourraient-elles espérer attirer ? Les habitants potentiels pourront-ils dépasser leurs aprioris sur ces villes et penser à s'y installer ?

La finalité première de notre travail a été non seulement d'évaluer la politique de création des villes nouvelles engagée depuis 2004 au Maroc mais aussi de mettre en évidence les mécanismes de fabrication spatiale qui en découlent et les représentations qui en résultent. Notre étude n'a pas eu pour objet de porter un jugement de valeur mais a cherché plutôt à radiographier les réalités de terrain et à évaluer leurs atouts et leurs faiblesses ainsi que leurs devenir contrastés. Nous avons ainsi veillé à relater, d'une part, les discours des concepteurs et les motivations des différents acteurs et, d'autre part, à approcher de près la réalité vécue par les habitants et les représentations qu'ils se font de leurs nouveaux espaces de vie. Cette thèse constitue ainsi une contribution à la réflexion urbanistique au Maroc et découle de notre volonté de cerner les principes, les soubassements et les discours se rapportant aux politiques spatiales engagées. Son but majeur a été de fortifier une lecture et une compréhension critiques du phénomène des villes nouvelles au Maroc ainsi que d'en caractériser les principaux enseignements. Ceci nous semble utile pour le développement futur des villes nouvelles marocaines et pour la construction de stratégies plus claires et plus durables.

Au fur et à mesure de cette recherche, des ouvertures ont émergé. Nous pensons tout d'abord qu'il serait nécessaire d'arriver à décroisonner l'action urbaine dans sa globalité. Celle-ci, fortement marquée par l'intervention du secteur privé, serait rendue d'autant plus efficace si elle

y associait l'implication des secteurs universitaires et de la recherche académique. Les institutions marocaines, à savoir l'École Nationale d'Architecture de Rabat (ENA) et son centre de recherches créé en 2014 ainsi que l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme (INAU), ont, depuis longtemps, développé en profondeur des connaissances scientifiques et opératoires dans les divers domaines concernant la ville, l'aménagement et l'organisation de l'espace mais restent encore trop cantonnées dans des études théoriques sans mises en applications de terrain. Il appartient aux pouvoirs publics de constituer des plateformes d'échange et de réflexion entre théoriciens du monde universitaire et praticiens du monde professionnel à même de développer une vision proactive et soutenable des villes et d'apporter de l'innovation dans les procédés actuels d'aménagement, en instaurant un transfert de connaissances entre les divers échelons de la pensée et de la pratique urbanistique. Cette implication des théoriciens se doit d'être complétée par un urbanisme participatif qui favorise des processus de proximité et qui met en œuvre un ensemble de collaborations et de négociations entre les pouvoirs publics et les habitants. Le recours aux dispositifs de concertation a été manifestement insuffisant dans la conduite des projets des villes nouvelles marocaines bien que la logique partenariale citoyenne soit devenue essentielle aujourd'hui. Les habitants ont été consultés pour des éléments secondaires de fonctionnement de la ville mais le principe même de la création des villes n'a pas fait l'objet d'une concertation en amont avec les populations. Pourtant, nous nous trouvons à une époque où nous ne pouvons plus nous passer des démarches participatives. Il est important, voire fondamental, de favoriser les processus de gouvernance locale et de veiller à ce que les habitants soient informés des grandes décisions d'aménagement du pays.

D'un autre côté, le Maroc s'est toujours inspiré des pratiques occidentales et s'est appuyé sur l'expertise étrangère pour solutionner ses dysfonctionnements urbains. Le recours à cette expertise est effectivement essentiel pour l'action publique mais il devrait être associé à un renforcement des compétences locales et à une adaptation au contexte marocain à travers des ajustements locaux et endogènes.

A l'aune de ces résultats, cette recherche offre différentes perspectives d'avenir. S'étant efforcée de saisir les moteurs de la dynamique urbaine marocaine à travers l'évaluation critique de la mise en œuvre des villes nouvelles marocaines, elle peut se prolonger avec des études comparatives entre celles-ci et des opérations maghrébines de mêmes nature développées ces dernières années. Il serait aussi intéressant, non seulement de multiplier les cas d'étude pour identifier la part tenue par les contextes, mais aussi de comprendre comment des pays proches d'un point de vue géographique et dont l'économie est similaire à celle du Maroc, organisent leur croissance urbaine.

Une question primordiale se pose également : les villes nouvelles constituant des moteurs d'avenir importants, il s'agirait de s'interroger sur les différentes manières de les développer de façon durable et novatrice. Dans un monde où le taux d'urbanisation ne cesse d'augmenter et où les habitants sont de plus en plus enclins à résider sur des territoires de plus en plus denses, les villes doivent être pensées pour fonctionner de manière efficace et efficiente. Dans ce domaine, l'expérience sud-coréenne constitue un point d'entrée intéressant dans la mesure où les villes intelligentes qui y sont développées mettent en évidence des modes de production urbaine alternatives et innovantes et des vecteurs plus efficaces de gestion et de fonctionnement urbain. C'est une conception d'anticipation qui prévoit, en amont, la mise en place de solutions intelligentes pour la fluidité du trafic, l'accessibilité, la gestion des espaces publics et des déchets, les économies d'énergie. Le Maroc, ayant accumulé du retard dans le domaine de la durabilité, a actuellement le privilège de disposer de territoires en construction que sont les villes nouvelles et qui peuvent utilement constituer des laboratoires décisifs pour expérimenter de nouveaux modes de fabrication anthropique. Cette question peut être appréhendée en explorant le champ lexical en rapport avec les nouvelles figures de la fabrique spatiale : ville numérique, ville intelligente, ville durable, ville cybernétique, ville inclusive. Ce domaine prospectif est aujourd'hui complexe et en constante recomposition. Il s'agirait ainsi de cerner l'ambiguïté des différents termes employés, d'étudier les transformations et les déplacements lexicaux qui s'y opèrent et de croiser les réflexions planétaires à l'œuvre pour dévoiler les visées qui les sous-tendent et les perspectives qui en découlent.

Enfin, la recherche constante de modernisation du pays ne peut se réaliser si celui-ci abrite des villes fragiles qui continuent de cumuler les retards dans un grand nombre de domaines. Les villes nouvelles marocaines devraient résolument s'engager dans les nouveaux chemins soutenable de la fabrique spatiale qui affermieraient leur fonctionnement et les pousseraient à s'inscrire dans des formes de compétitivité qui les hisseraient à des accomplissements marquants susceptibles de redonner au Maroc une exemplarité et un rayonnement international qu'il a su porter avec tant de force et de pertinence au siècle dernier.



---

## Références

---

- ADIDI Abdelaziz, *Pratiques d'urbanisme au Maroc : État des lieux et voies d'amélioration*, [http://www.ires.ma/documents\\_reviews/pratiques-durbanisme-au-maroc-etat-des-lieux-et-voies-damelioration/](http://www.ires.ma/documents_reviews/pratiques-durbanisme-au-maroc-etat-des-lieux-et-voies-damelioration/), 14 février 2013, consulté le 11 janvier 2017.
- AFD (AGENCE FRANÇAISE DE DEVELOPPEMENT), « Villes sans bidonvilles au Maroc », janvier 2011.
- AFIFAH RADUWAN et SUMARNI ISMAIL, « Assessment of public involvement in urban governance: Case study in Putrajaya », *Alam Cipta*, décembre 2015, vol. 8.
- AGENCE URBAINE DE RABAT-SALE, *L'agglomération de Rabat-Salé-Témara, Éléments de vision simplifiée à long terme de la coordination urbanisme et transports*, Rabat, Maroc, 2008.
- AL OMRANE LAKHIAYTA, *Ville Nouvelle Sahel Lakhiaita. Présentation Pôles 1 et 2*, Had Soualem, 2016.
- AL OMRANE LAKHIAYTA, *Groupement d'habitation Allaymoune*, Had Soualem, 2014.
- AL OMRANE LAKHIAYTA, *Pôle urbain Omrane Sahel Tranche 1, Commercialisation des lots Show Rooms, Cahier des charges*, Had Soualem, 2011.
- AL OMRANE LAKHIAYTA, *Synthèse de l'étude de positionnement de la VN Lakhiaita*, Had Soualem.
- AL OMRANE TAMANSOURT, *Présentation ville nouvelle Tamansourt*, Tamansourt, 2015.
- AL OMRANE TAMANSOURT, *Présentation de la convention de partenariat et de financement relative à la relance et la mise en valeur de la ville nouvelle de Tamansourt*, Tamansourt, 2014.
- AL OMRANE TAMANSOURT et MINISTERE DE L'HABITAT ET DE LA POLITIQUE DE LA VILLE, *Tamansourt : Tous ensemble pour un nouveau départ. Présentation de la convention de partenariat et de financement relative à la relance et la mise en valeur de la ville nouvelle de Tamansourt.*, Tamansourt, 2014.
- AL OMRANE TAMESNA, *La ville nouvelle de Tamesna*, Document collecté au format numérique.
- ALASTAIR LEITHEAD, « The city that won't stop growing », *BBC News*, Aout 2017 p.
- ALOKO-N'GUESSAN Jérôme, DIALLO Amadou et MOTCHO Henri Kokou, *Villes et organisation de l'espace en Afrique*, Paris, Éd. Karthala, 2010, 226 p.
- AN Jungbae et KIM Junhan, « 2030 Seoul Plan: A Case of Participatory Foresight for Reflexive Urban Governance », Incheon, Korea, MDPI, 2015.
- ANTOINE Philippe, « L'Urbanisation en Afrique et ses perspectives », *Archives de documents de la FAO (Food and Agriculture Organization of the United Nations)*, 1997.
- ARCHIMÈDE MUZENDA, *The Kilamba City controversy: What can African cities learn?*, s.l., African Urban Institute, 2017.
- AREA (ATELIER DE RECHERCHES, D'ÉTUDES ET D'ARCHITECTURE) et AGENCE URBAINE DE SETTAT, *Règlement d'aménagement. Étude du plan d'aménagement de la ville nouvelle de Sahel Lakhiaita. Pôle 1*, Province de Settât, 2007.
- AREA (ATELIER DE RECHERCHES, D'ÉTUDES ET D'ARCHITECTURE) et HOLDING D'AMENAGEMENT AL OMRANE, *Étude de faisabilité du pôle urbain et industriel de Sahel-Lakhiaita*, s.l., 2005.
- ARTIC Nelson, *Les dynamiques de l'étalement urbain au Maroc. Cas de Rabat-Salé et Casablanca*, Montpellier, 2017.

---

ATTAR Michèle, *Banlieue dortoir et ville nouvelle : Ris-Orangis et la ville nouvelle d'Évry*, Mémoire de maîtrise, s.n.], pays inconnu, 1979, 128 p.

AUC (AGENCE URBAINE DE CASABLANCA), *Schéma Directeur d'Aménagement Urbain du Grand Casablanca (SDAU)*, Casablanca, 2008.

AUC (AGENCE URBAINE DE CASABLANCA) et IAURIF (INSTITUT D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME DE LA REGION ILE-DE-FRANCE), *Plan de développement stratégique et schéma directeur d'aménagement urbain de la Wilaya de la Région du grand Casablanca. Projet de diagnostic et enjeux du développement*, Casablanca, 2006.

AUC/IAURIF, *Projet de diagnostic et enjeux du développement*, Plan de développement stratégique et schéma directeur d'aménagement urbain de la Wilaya de la Région du grand Casablanca, 2006.

BACHA Myriam, *Architectures au Maghreb, XIXe-XXe siècles : réinvention du patrimoine*, Tours, France, Tunisie, Presses universitaires François-Rabelais, 2011, 321 p.

BALLOUT Jean-Marie, « Un bilan intermédiaire du Programme de villes nouvelles au Maroc », *Les Cahiers d'EMAM. Études sur le Monde Arabe et la Méditerranée*, 1 mai 2017, n° 29.

BALLOUT Jean-Marie, *Territorialisation par « ville nouvelle » au Maghreb. Regard croisé sur les projets d'Ali Mendjeli (Constantine) et de Tamansourt (Marrakech)*, phdthesis, Université Paul Valéry - Montpellier III, Montpellier, 2014.

BANGUI Thierry, *La ville, un défi du XXIe siècle: essai sur les enjeux de développement urbain en Afrique*, Paris, France, L'Harmattan, 2011, 253 p.

BANQUE MONDIALE. SECTEUR FINANCIER ET SECTEUR PRIVE. GROUPE DEVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET SOCIAL. REGION MOYEN-ORIENT ET AFRIQUE DU NORD, *Marchés fonciers pour la croissance économique au Maroc. Volume I : Héritage et structures foncières au Maroc. Les contraintes structurelles et institutionnelles à l'émergence d'un marché efficient du foncier au Maroc*, s.l., 2008.

BARTHEL Pierre-Arnaud, *Villes pour une Nouvelle Génération, Rapport sur Marrakech, Le PCD : impact du cadre national et régional d'urbanisation, évaluation et recommandations, Rapport d'étude*, s.l., World Bank, CMI, 2013.

BARTHEL Pierre-Arnaud, « Premiers quartiers urbains « durables » dans les pays arabes : enseignements sur une génération spontanée, Abstract, Resumen », *Espaces et sociétés*, 2011, n° 147, p. 99-115.

BARTHEL Pierre-Arnaud, « Faire du « grand projet » au Maghreb. L'exemple des fronts d'eau (Casablanca et Tunis) », *Géocarrefour*, 31 mars 2008, vol. 83, n° 1, p. 25-34.

BARTHEL Pierre-Arnaud, CLERC Valérie et PHILIFERT Pascale, « La « ville durable » précipitée dans le monde arabe : essai d'analyse généalogique et critique », *Environnement Urbain / Urban Environment*, 16 septembre 2013, Volume 7.

BARTHEL Pierre-Arnaud et ZAKI Lamia, *Expérimenter la « ville durable » au sud de la Méditerranée: dialogue entre chercheurs et praticiens*, La Tour d'Aigues, Éd. de l'Aube (coll. « Monde en cours »), 2011.

BELGUIDOUM Saïd, CATTEDRA Raffaele et IRAKI Aziz, *Villes et urbanités au Maghreb*, Paris, France, CNRS éd., 2015, 235 p.

- 
- BENAMOUR Mohamed, « “Villes nouvelles, vies nouvelles ?” Un sujet qui nous interpelle. Pourquoi ? », *Le Matin*, 10 nov. 2011 p.
- BENCHEKRI Soumaya, « Les villes nouvelles, une expérience ratée? », *L'Économiste*, 23 mai 2011 p.
- BENLAHCEN TLEMÇANI Mohamed, *La problématique urbaine au Maroc: de la permanence aux ruptures*, Perpignan, France, Presses universitaires de Perpignan, 1999, 300 p.
- BENNASSER Fissal et BABONAUX Yves, *Essai sur la croissance urbaine de Marrakech (1960-1982)*, France, s.n.], 1984, 357 p.
- BERISOLE Badra, « Tamansourt ne séduit toujours pas | L'Économiste », *L'Économiste*, 16 janv. 2015 p.
- BERRAHOU Mohammed, « Al Omrane : un logement à 140.000 DH peut-il être de qualité ? », *Medias24 - Site d'information*, 9 juill. 2015 p.
- BLOC-DURAFFOUR Pierre, *Les villes dans le monde*, Paris, France, A. Colin, 2000, 95 p.
- BONA Domenica, *Interpreting the contemporary Chinese planning from the “new towns” perspective. The case studies of Pujiang and Kilamba*, Yokohama, The 18th International Planning History Society Conference, 2018.
- BOUCHON Frédéric, « Putrajaya ou une utopie malaisienne. Projet urbain et défi politique », *Bulletin de l'association de géographes français. Géographies*, 15 décembre 2014, vol. 91, n° 91-4, p. 500-522.
- BOUMAZA Nadir, *Villes réelles, villes projetées : fabrication de la ville au Maghreb*, Paris, France, Maisonneuve & Larose, DL 2006, 2005, 691; xii p.
- BOURDIN Alain et IDT Joël (eds.), *L'urbanisme des modèles : références, benchmarking et bonnes pratiques*, La Tour d'Aigues, France, Éditions de l'Aube, 2016.
- BOUTALEB Assia, DUPRET Baudouin, FERRIE Jean-Noël et RHANI Zakaria, *Le Maroc au présent : D'une époque à l'autre, une société en mutation*, Maroc, Centre Jacques-Berque (coll. « Description du Maghreb »), 2016, 1017 p.
- BRAUTIGAM Deborah, *Chinese-Built Angolan « Ghost Town » Wakes Up?*, <http://www.chinaafricarealstory.com/2014/04/chinese-built-angolan-ghost-town-wakes.html> , 2 avril 2014, consulté le 25 mars 2019.
- BRUNEAU Bastien, *Les dynamiques de la production de logements dans la conurbation de Rabat-Salé-Témara : les rôles de l'État et des acteurs privés*, Université Jean Monnet de Saint Étienne, 2017.
- BUIRE Chloé, *Views of suburban Luanda: banishing the ghosts from Kilamba*, Africa Research Institute, 2015.
- BURGEL Guy, « Les villes nouvelles », *Espace Populations Sociétés*, 1986, vol. 4, n° 2, p. 377-384.
- CAIN Allan, « Lessons from China for Angola - alternatives to African commodity-backed urbanisation », *Unpublished*, 2018.
- CAIN Allan, *Rent Strike Narrowly Averted in Africa's Largest Housing Project - Kilamba City*, Centre for Affordable Housing Finance in Africa, 2016.
- CAIN Allan, *Opportunities for Angola's New Urbanism after the Collapse of the Oil Economy*, Centre for Affordable Housing Finance in Africa, 2016.



---

CAIN Allan, « African urban fantasies: past lessons and emerging realities », *Environment and Urbanization*, octobre 2014, vol. 26, n° 2, p. 561-567.

CARAMEL Laurence, « « On essaie de vendre aux Africains un concept de ville élaboré dans les conférences internationales » », *Le Monde.fr*, 22 août 2017 p.

CATE LAWRENCE, *Is Seoul the world's smartest city?*, <https://readwrite.com/2016/05/12/is-seoul-the-worlds-smartest-city-ct1/>, 12 mai 2016, consulté le 19 mars 2019.

CATIN Maurice, CUENCA Christine et KAMAL Abdelhak, « L'évolution de la structure et de la primatie urbaines au Maroc », *Région et Développement*, 2008, n° 27.

CDG DEVELOPPEMENT, *Ville nouvelle Zenata, Projet Commercial, Appel à manifestation d'Intérêt*, s.l., 2011.

CENTRE D'ETUDES ET DE RECHERCHES DEMOGRAPHIQUES, *Dynamique urbaine et développement rural au Maroc*, Maroc, 1999.

CHALINE Claude, *Les villes du monde arabe*, Paris, France, Armand Colin : Masson, DL 1996, 1996, ix+181 p.

CHALINE Claude, *Les villes nouvelles dans le monde*, Paris, France, Presses Universitaires de France, impr. 1985, 1985, 127 p.

CHALINE Claude, *Urbanisme et développement, Évaluation des schémas directeurs d'Ankara, du Caire, de Rabat, de Tunis*, Sedes., s.l., 1989.

CHALINE Claude, *L'urbanisme en Grande-Bretagne*, Paris, France, A. Colin, DL 1972, 1972, 208 p.

CHAMBOST Pauline, « Cour des comptes: Tamesna, l'échec d'une non politique | Telquel.ma », *Telquel*, 30 mars 2016.

CHAOUI Mohamed, « Villes nouvelles: Benabdallah mise sur le temps », *L'Économiste*, 13 juill. 2017 p.

CHAOUI Mohamed, *Les villes nouvelles: Histoire d'une forme urbanistique*, <http://www.calameo.com/read/001829312932da07c513b>, 17 novembre 2012, consulté le 5 avril 2018.

CHARRIE Jean-Paul et CENTRE D'ETUDES DES ESPACES URBAINS (MAISON DES SCIENCES DE L'HOMME D'AQUITAINE) (eds.), *Villes en projet(s): actes du colloque tenu à Talence les 23 et 24 mars 1995*, Talence, Editions de la Maison des sciences de l'homme d'Aquitaine (coll. « Questions à la ville »), 1996, 408 p.

CHASSAIGNE Philippe et POUSSOU Jean-Pierre, *L'urbanisme, des idées aux pratiques, XIXe-XXIe siècle*, Rennes, France, Presses universitaires de Rennes, 2008, 228 p.

CHEVALIER Hugues, « Villes nouvelles et localisation des entreprises », *Regards*, mars 1997, n° 35.

CHOUKI Mustapha, *Un siècle d'urbanisme: le devenir de la ville marocaine*, Paris, France, L'Harmattan, 2017, 255 p.

CHOUKI Mustapha, *La ville marocaine: essai de lecture synthétique*, Rabat, Maroc, Éd. Dar Attaouhidi, 2011, 156 p.

CHTOUKI Hassan, « La planification urbaine au Maroc : État des lieux et perspectives », *FIG Working Week 2011 Bridging the Gap Between Cultures*, Mai 2011, Planning and Managing Urbanization, City Planning in Morocco.

---

CID (CONSEIL, INGENIERIE ET DEVELOPPEMENT), *Étude d'impact sur l'environnement de la nouvelle ville Sahel Lakhayta. Phase 1 : Élaboration de l'état initial*, s.l., 2011.

COHEN Jean-Louis et ELEB Monique, *Casablanca: mythes et figures d'une aventure urbaine*, Paris, France, Hazan, 2004, 478 p.

CONSEIL ÉCONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL, *Étude d'impact des dérogations dans le domaine de l'urbanisme, Rapport*, Maroc, 2014.

CONSEIL ÉCONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL, *Étude d'impact des dérogations dans le domaine de l'urbanisme, Avis*, s.l., 2014.

DARRAS Rémy, « Eko Atlantic : le plus grand projet immobilier africain voit arriver ses premiers occupants », *Jeuneafrique Finance*, 20 sept. 2018 p.

DATO' JEBASINGAM ISSACE JOHN, DIRECTOR OF CITY PLANNING, PUTRAJAYA CORPORATION, MALAYSIA, *Creating the essence of cities : The essence of cities : The planning & development of Malaysia's new federal administrative capital, Putrajaya*, s.l., Putrajaya Corporation, 2010.

DEBOULET Agnès, *Vers un urbanisme d'émanation populaire: compétences et réalisations des citadins : l'exemple du Caire*, Lille, France, Atelier national de Reproduction des Thèses, 1994.

DELORME Florian, « De Kinshasa à Lagos : la ville africaine (3/4) - Lagos, Ibadan: portrait d'une mégalopole en devenir ».

DIRECTION DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, MINISTERE DE L'URBANISME, DE L'HABITAT ET DE L'ENVIRONNEMENT, *Le territoire marocain : État des lieux : Contribution au débat national sur l'aménagement du territoire*, Rabat, 2000.

DJELLOULI Yamna, EMELIANOFF Cyria, BENNASR Ali et CHEVALIER Jacques, *L'étalement urbain: un processus incontrôlable ?*, Rennes, France, Presses universitaires de Rennes, 2010, 257 p.

DRAUSSIN Yves, *La progressive symbiose de l'art et de l'urbanisme à Saint-Quentin-en-Yvelines*, s.l., 2011.

DREF Nadia, « Une politique ambitieuse pour lutter contre la fracture urbaine », *Le Matin*, 24 nov. 2010 p.

DRYEF Mhammed, *Urbanisation et droit de l'urbanisme au Maroc*, Lille, France, Atelier national reprod. th. Univ. Lille 3, 1992.

DUDLEY Dominic, « Building A City From Scratch: How Middle East Money Is Creating A New City In Malaysia », *Forbes*, 23 mars 2017, 23 mars 2017 p.

DUTHIERS Vladimir et KERMELIOTIS Teo, « Lagos of the future: Megacity's ambitious plans », *CNN*, Aout 2012 p.

EL AISSI, « Tamesna: Une ville inachevée? », *L'Economiste*, Aout 2010 p.

EL FASSI Abbas, *Décret n° 2-08-130 du 27 rabii I 1429 (4 avril 2008) autorisant la société «Holding d'aménagement Al Omrane» à créer une filiale dénommée «Société d'aménagement Al Omrane Tamansourt»*, Rabat, Maroc, 2008.

EL FATIMI Houda, « Les chantiers d'Al Omrane Tamesna en 2017 », *Aujourd'hui le Maroc*, 28 déc. 2016 p.

EL FATIMI Houda, « Tamesna : état des lieux », *Aujourd'hui le Maroc*, 6 avr. 2016 p.

EL MALTI Mohammed, « Le Foncier Urbain », *Ville Urbanisme Maroc*, 13 mars 2016.

---

EL MISSI, *Ouverture imminente d'une nouvelle liaison ferroviaire Témara-Tamesna*, <http://www.2m.ma/fr/news/ouverture-imminente-dune-nouvelle-liaison-ferroviaire-temara-tamesna-20180317/>, 17 mars 2018, consulté le 19 mars 2018.

ENGRAND Lionel, MILLOT Olivier et PAVILLON DE L'ARSENAL, *Cergy-Pontoise: formes et fictions d'une ville nouvelle*, Paris, France, Pavillon de l'Arsenal, impr. 2015, 2015, 299 p.

ERAC TENSIFT et WILAYA DE MARRAKECH, *Projet de la ville nouvelle de Tamansourt. Cahiers des charges du lotissement*, s.l., 2006.

FADAÏRO Gabriel et TAIWO Abraham, « Urbanization, housing and infrastructural facilities in Lagos, Nigeria », *Dimensi (Journal of Architecture and Built Environment)*, juillet 2009, vol. 37, n° 1.

FAISSAL Najat, « Le Maroc veut réussir le pari des villes nouvelles | Aujourd'hui le Maroc », *Aujourd'hui le Maroc*, 15 juin 2013 p.

FOUCHIER Vincent, « La politique des villes nouvelles (1965-2000). Résumé », *CRDALN (Centre de Ressources Documentaires Aménagement Logement Nature)*, décembre 1999.

FOURCHARD Laurent, « Les rues de Lagos : espaces disputés/espaces partagés », *Flux*, 2006, n° 66-67, n° 4, p. 62.

FUALDES Nelly, « Villes nouvelles : un bilan mitigé », *Jeuneafrique Finance*, 22 mars 2018 p.

GABORIT Pascaline et MARCHETTI Jean-Pierre (eds.), *New médinas: vers des villes nouvelles durables ? : expériences croisées au nord et au sud de la Méditerranée*, Bruxelles, Belgique, Suisse, Allemagne, 202; 9 p.

GALLAND Blaise, « Les identités urbaines », *Cultures, sous-cultures et déviances*, 26 novembre 1993.

GALLEZ Caroline, KAUFMANN Vincent, THEBERT Marianne et GUERRINHA Christophe, *Coordonner transports et urbanisme*, Lausanne, Suisse, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2003, xvi+220 p.

GHARBAOUI Hayat, « Al Omrane démolit 48 immeubles menaçant ruine à Tamesna », *Telquel.ma*, 24 décembre 2015.

GHARBI Larbi, *La planification urbaine au Maroc : Bilan des 50 années et perspectives*, s.l., 2005.

GIRARD Vincent, *C'était la ville nouvelle : récit de la fondation de Cergy-Pontoise*, s.l., Somogy, 2002.

GOETZE Roger et EFFOSSE Sabine Éditeur scientifique, *Entretiens avec Roger Goetze: un financier bâtisseur, 1957-1988*, Paris, France, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2007, xvi+103; 4 p.

Haddy Mohamed (ed.), *La ville marocaine: regards croisés*, Paris, France, L'Harmattan, 2015.

HARMAK Réda, « Près de 500 000 logements construits depuis 2010 et un déficit toujours en hausse », *Lavieeco*, 12 févr. 2014 p.

HARMAK Réda, « Maroc : Des villes nouvelles pour rééquilibrer le développement urbain », *Lavieeco*, Aout 2014 p.

HARMAK Réda, « Le détail de la loi sur les villes nouvelles », *Lavieeco*, 1 mars 2013 p.

HARMAK Réda, « Tamesna : 5 ans après, les habitants n'ont presque rien – Lavieeco », *Lavieeco*, 2013 p.

---

HARROUD Tarik, « Le programme des villes nouvelles au Maroc : rupture ou prolongement d'un urbanisme de rattrapage ? », *RIURBA*, 29 novembre 2017.

HARROUD Tarik, « Handicaps et contradictions du Programme de villes nouvelles au Maroc », *Les Cahiers d'EMAM. Études sur le Monde Arabe et la Méditerranée*, 1 mai 2017, n° 29.

HAUT-COMMISSARIAT AU PLAN, *Répartition géographique de la population d'après les données du Recensement Général de la Population et de l'Habitat de 2014*, s.l., 2014.

HAUT-COMMISSARIAT AU PLAN, *Recensement général de la population et de l'habitat 2014. Indicateurs communaux*, s.l., 2014.

HAUT-COMMISSARIAT AU PLAN, *Note sur les premiers résultats du Recensement Général de la Population et de l'Habitat 2014*, s.l., 2014.

HAUT-COMMISSARIAT AU PLAN, *Démographie : Dynamique urbaine et développement rural au Maroc*, s.l., 2011.

HAUT-COMMISSARIAT AU PLAN, *Atlas régional, Rabat-Salé-Zemmour-Zaers, Résultat des relevés de logement et de développement urbain et spatial pour l'année 2009, et prévisions du programme de travail pour l'année 2010*, Rabat, Maroc, 2010.

HAUT-COMMISSARIAT AU PLAN, « Caractéristiques socio-économiques et démographiques de la population de la région de : Rabat-Salé-Zemmour-Zaer », *D'après le recensement général de la population et de l'habitat de 2004*, 2004.

HAUT-COMMISSARIAT AU PLAN, *Les projections de la population et des ménages entre 2014 et 2050*, s.l.

HAUT-COMMISSARIAT AU PLAN - DIRECTION REGIONALE DU GRAND CASABLANCA, *Activité, Emploi et Chômage. Région du Grand Casablanca. Année 2014*, s.l., 2015.

HAUT-COMMISSARIAT AU PLAN et DIRECTION REGIONALE DU GRAND CASABLANCA, *Recensement général de la population et de l'habitat 2014. Note de présentation des premiers résultats. Région du Grand Casablanca*, s.l.

HECK Peter, *Étude de préféabilité pour l'intégration de l'efficacité énergétique, des énergies renouvelables et les stratégies de l'économie circulaire dans le projet « Ville Nouvelle de Sahel Lakhyayta »*, Birkenfeld, Institut für angewandtes stoffstrommanagement. Institut de gestion des flux de matériaux. Campus environnemental Birkenfeld, Université des sciences appliqués Trèves, 2009.

HIRSCH Bernard, *L'aménagement de la région parisienne (1961-1969): le témoignage de Paul Delouvrier accompagné par un entretien avec Michel Debré*, Paris, France, Presses de l'école nationale des Ponts et chaussées, DL 2003, 2003, 220 p.

HIRSCH Bernard, *L'invention d'une ville nouvelle: Cergy-Pontoise, 1965-1975 : récit d'un témoin*, Paris, France, Presses de l'École nationale des Ponts et chaussées, DL 2000, 2000, 309 p.

HOLDING D'AMENAGEMENT AL OMRANE, *Villes nouvelles, mesures de relance*, Rabat, Maroc, 2012.

HOLDING D'AMENAGEMENT AL OMRANE, *Villes nouvelles, Contraintes et mesures de relance*, Rabat, Maroc, 2012.

HOLDING D'AMENAGEMENT AL OMRANE, *Villes nouvelles : espaces de modernité et d'intégration urbaine*, Rabat, Maroc, 2010.

---

HOLDING D'AMENAGEMENT AL OMRANE, *Cahier des charges relatif à la réalisation des logements sociaux, Ville nouvelle « NOOR ZAERS »*, Préfecture de Skhirat-Temara, 2005.

HOLDING D'AMENAGEMENT AL OMRANE, *Cahier des charges du plan de fractionnement, Étude d'aménagement de la ville nouvelle Tamesna*, Préfecture de Skhirat-Temara, Commune rurale de Sidi Yahya de Zaers, 2005.

HOLDING D'AMENAGEMENT AL OMRANE, *Présentation du projet de la ville nouvelle de Tamesna*, Rabat, Maroc, 2004.

HOLDING D'AMENAGEMENT AL OMRANE, *Dossier de presse Tamesna (2007-2017)*, Rabat, Maroc.

HOWARD Ebenezer, OSBORN Frederic James, MUNFORD Lewis et AUZELLE Robert, *Les cités-jardins de demain*, traduit par Thérèse Elzière, Paris, France, Dunod, 1969, xlix+125 p.

HUSÁR Milan, ONDREJČKA Vladimír et VARIŞ Sila Ceren, « Smart Cities and the Idea of Smartness in Urban Development – A Critical Review », *IOP Conference Series: Materials Science and Engineering*, octobre 2017, vol. 245, p. 082008.

HYUN BANG SHIN, « Envisioned by the State: Entrepreneurial Urbanism and the Making of Songdo City, South Korea », *Mega-urbanization in the global south: Fast cities and new urban utopias of the postcolonial state*. Routledge, 2015, p. 15.

IAU ÎLE-DE-FRANCE, « Le Maroc s'ouvre au XXI<sup>e</sup> siècle », *Cahiers de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Ile-de-France*, 2010, n° 154.

IGUE Ogunsola John, *Le territoire et l'État en Afrique: les dimensions spatiales du développement*, Paris, France, Karthala, DL 1995, 1995, 277 p.

ILHAN Aylin, MÖHLMANN Rena et STOCK Wolfgang G., « Citizens' Acceptance of U-Life Services in the Ubiquitous City Songdo » dans Marcus Foth, Martin Brynskov et Timo Ojala (eds.), *Citizen's Right to the Digital City*, Singapore, Springer Singapore, 2015, p. 215-229.

IMBERT Christophe, BRUNE Anthony et ROZENHOLC Caroline, « Les villes nouvelles franciliennes », *Espace populations sociétés. Space populations societies*, 31 décembre 2011, 2011/3, p. 591-602.

INTERVIEW AVEC A. BOUSFIHA, ANCIEN SECRETAIRE DU CONSEIL NATIONAL DE L'HABITAT (CNH), « La solution : Créer des nouvelles villes », *Aujourd'hui le Maroc*, 21 déc. 2004 p.

JELIDI Charlotte, *Fès, la fabrication d'une ville nouvelle (1912-1956)*, Lyon, France, ENS éd., 2012, 2012, 266 p.

JENKINS Paul, ROBSON Paul et CAIN Allan, « Luanda », *Cities*, avril 2002, vol. 19, n° 2, p. 139-150.

JOHAR Foziah, SABRI Soheil et YUNOS Farid, « Implementation of the physical development strategy in Iskandar Malaysia », Semarang, Indonésie, 2013.

JOSEPH VINCENT, *Songdo, Corée du Sud - La smart city aura-t-elle besoin des architectes pour avoir un âme ?*, Paris, École nationale supérieure d'architecture de Versailles, 2017.

JOSSE Guillaume et SALMON Margaux, « Quel avenir pour les quartiers précaires de Lagos ? », 2 mars 2006.

JOSSIFORT Sabine, « L'aventure des villes nouvelles », *Égypte/Monde arabe*, 30 septembre 1995, n° 23, p. 169-194.

JOUMADY Kacem, « Urbanisation et disparités spatiales au Maroc », *Méditerranée*, 1999, vol. 91, n° 1, p. 93-100.

---

KADIRI Ghalia, « Tamesna, une ville « pas smart du tout » aux portes de Rabat », *Le Monde.fr*, 30 août 2017 p.

KADIRI Ghalia, « « Avec l'éco-cité de Zenata, le Maroc veut créer un modèle pour les villes africaines » », *Le Monde.fr*, 29 août 2017 p.

KARIEN LOUW, *Reflections on Affordable and Sustainable Housing through the Angolan Model: A Case study of Nova Cidade de Kilamba*, Sandton Convention Centre, Johannesburg, South Africa, (coll. « 7 th Planning Africa Conference 2016 – Making Sense of the Future: Disruption and Reinvention »), 2016.

KING Ross, *Kuala Lumpur and Putrajaya: negotiating urban space in Malaysia*, Canberra, Australie, Singapour, Danemark, Asian Studies Association of Australia, 2008, xxviii+321 p.

KURZAC-SOUALI Anne-Claire, « Marrakech, insertion mondiale et dynamiques socio-spatiales locales », *Méditerranée. Revue géographique des pays méditerranéens / Journal of Mediterranean geography*, 30 décembre 2011, n° 116, p. 123-132.

LAFAYE DE MICHEAUX Elsa et FERRATON Cyrille, *La Malaisie, un modèle de développement souverain ?*, Lyon, ENS Éditions (coll. « De l'Orient à l'Occident »), 2012.

LAHRACH Zakaria, « Ville nouvelle: Où en est le projet de l'éco-cité de Zenata? (ENTRETIEN) », *Al HuffPost Maghreb*, 29 nov. 2017 p.

LAMOUREUX David, « Comprendre l'organisation spatiale de Lagos, 1955-2015 », *Herodote*, 2015, n° 159, n° 4, p. 112-125.

LEHZAM Abdellah, *Le logement urbain au Maroc: les ménages et l'État face à l'accès à la propriété et à la location*, Rabat, Maroc, CCMLA, 1994, 198 p.

L'EXPRESS.FR et AFP, *Nigeria: l'urbanisation de Lagos entraîne les expulsions dans les quartiers pauvres*, s.l., 2013.

LICHÁ Alexandra, *Songdo and Sejong: master-planned cities in South Korea*, Paris, 2014.

LICHÁ Alexandra, « "Green" and "Smart" Cities Diffusion: The Case of Songdo, Korea », 2014.

LOUBIERE Antoine, « Des laboratoires aux modèles: dossier » dans *Urbanisme (1992)*, Paris, France, Les Publications d'architecture et d'urbanisme, 2017, p. 14-51.

LYNCH Kevin, *Good City Form*, s.l., MIT Press, 1984, 532 p.

MALHERE Manon, « Iskandar: ce projet fou qui attire les entreprises françaises en Malaisie », *FIGARO*, 28 févr. 2017 p.

MAP, « Tamesna se dote d'un pôle technologique », *Le Matin*, 15 mai 2013 p.

MEFFRE Gislhaine, COHEN Jean-Louis et DELGADO Bernard, *Architecture marocaine du XXe siècle: Edmond Brion et Auguste Cadet*, Maroc, Senso Unico Ed., 2009, 349 p.

MERLIN Pierre, *Des grands ensembles aux cités: l'avenir d'une utopie*, Paris, France, Ellipses, 2012, 168 p.

MERLIN Pierre, *La croissance urbaine*, Paris, Presses Univ. de France, 1994.

MERLIN Pierre, *Les villes nouvelles en France*, Paris, France, Presses universitaires de France, impr. 1991, 1991, 127 p.

MERLIN Pierre et DELOUVRIER Paul, *Les villes nouvelles: urbanisme régional et aménagement*, Paris, France, Presses universitaires de France, DL 1972, 1972, 381 p.

---

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE, MINISTÈRE DE LA COHESION DES TERRITOIRES et CENTRE DE RESSOURCES DOCUMENTAIRES AMÉNAGEMENT LOGEMENT NATURE, *Villes nouvelles françaises 2001-2005, Les structures et les statuts*, <http://www.cdu.urbanisme.developpement-durable.gouv.fr/les-structures-et-les-statuts-a20677.html>, 9 novembre 2011, consulté le 15 mars 2018.

MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE ET DES FINANCES, DIRECTION DES ÉTUDES ET DES PRÉVISIONS FINANCIÈRES, *Situation et perspectives de l'économie nationale : Au-delà de l'écran comptable, la transformation structurelle continue*, Maroc, 2016.

MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE ET DES FINANCES, DIRECTION GÉNÉRALE DES IMPÔTS, *Référentiel des Prix des Transactions Immobilières de Casablanca*, s.l., 2016.

MINISTÈRE DE L'EUROPE ET DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES et KOREA MINISTRY OF TRADE, INDUSTRY AND ENERGY, KOREA ENERGY ECONOMICS INSTITUTE, ENERGY INFORMATION ADMINISTRATION, *L'énergie en Corée du Sud, Les grands traits*, Ambassade de France, Séoul, 2018.

MINISTÈRE DE L'HABITAT, DE L'URBANISME ET DE LA POLITIQUE DE LA VILLE, OBSERVATOIRE DE L'HABITAT, DIRECTION DE LA PROMOTION IMMOBILIÈRE, *Tableau de bord du secteur de l'immobilier 2011*, s.l., 2013.

MINISTÈRE DE L'HABITAT ET DE LA POLITIQUE DE LA VILLE, *Étude du schéma d'organisation fonctionnelle et d'aménagement de l'aire métropolitaine centrale. Région urbaine de Casablanca-Rabat*, 2008.

MINISTÈRE DÉLÉGUÉ DE L'HABITAT ET DE L'URBANISME, *Projets d'habitat et d'urbanisme 1999-2007*, s.l., (coll. « Fête du Trône »), 2007.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE L'ÉQUIPEMENT, DU TOURISME ET DE LA MER, « Les visages de la ville nouvelle. », *Les Annales de la recherche urbaine*, 2005, n° 98.

MOSER Sarah, « Forest city, Malaysia, and Chinese expansionism », *Urban Geography*, 3 juillet 2018, vol. 39, n° 6, p. 935-943.

MOSER Sarah, « Putrajaya: Malaysia's new federal administrative capital », *Cities*, août 2010, vol. 27, n° 4, p. 285-297.

MOUDDEN Imane, *La propriété de la terre en droit marocain. Tradition et modernité d'un système foncier*, thesis, Bordeaux, s.l., 2018.

MULLINS Paul D., « The Ubiquitous-Eco-City of Songdo: An Urban Systems Perspective on South Korea's Green City Approach », *Urban Planning*, 29 juin 2017, vol. 2, n° 2, p. 4.

NAKHLI Sanaa, « Pressions environnementales et nouvelles stratégies de gestion sur le littoral marocain », *Méditerranée. Revue géographique des pays méditerranéens / Journal of Mediterranean geography*, 1 décembre 2010, n° 115, p. 31-42.

NATIONS UNIES, *World Urbanization Prospects, 2014 Revision*, Département des Affaires économiques et sociales, Division Population, 2014.

Navez-Bouchanine Françoise, *Habiter la ville marocaine*, Casablanca (Maroc), France, Maroc, G. Morin-Maghreb, 1997, xxxv+315 p.

NGAH Ibrahim, « Overview of Regional Development in Malaysia », *Universiti Teknologi Malaysia*.

NOORLOOS Femke VAN et KLOOSTERBOER Marjan, « Africa's new cities: The contested future of urbanisation », *Urban Studies*, mai 2018, vol. 55, n° 6, p. 1223-1241.

---

OLUWOLE SOYINKA et KIN WAI MICHAEL SIU, « Urban Informality and Infrastructure Planning in Hong Kong and Lagos metropolis for Sustainable Urban Design. », *Spaces and flows*, septembre 2018, vol. 9, n° 3.

ONIBOKUN Adepoju et FANIRAN Adetoye, « Urbanization and urban problems in Nigeria » dans *Urban Research in Nigeria*, Ibadan, IFRA-Nigeria (coll. « African Dynamics »), 2013, p. 5-17.

ONU-HABITAT, *Évaluation du programme national « Villes sans bidonvilles ». Propositions pour en accroître les performances*, Rabat, 2011.

ORILLARD Clément et PICON Antoine (eds.), *Marne-la-Vallée: de la ville nouvelle à la ville durable*, Marseille, France, Parenthèses, 2012, 297 p.

PACHAUD Emmanuel, « Villes nouvelles : du concept à la réalité. », *Revue électronique des sciences humaines et sociales.*, 10 mars 2006.

PANERAI Philippe, DEMORGON Marcelle et DEPAULE Jean-Charles, *Analyse urbaine*, Marseille, France, Ed. Parenthèses, 2012, 187 p.

PANERAI Philippe, GENDRE Bernard, CHATELET Anne-Marie et FRANCE. DIRECTION DE L'ARCHITECTURE ET DE L'URBANISME, *Villes neuves et villes nouvelles: les composantes rationnelles de l'urbanisme français*, Versailles, France, École d'Architecture de Versailles, 1986, 46; 36 p.

PAULET Jean-Pierre, *Manuel de géographie urbaine*, 3e éd., Paris, A. Colin (coll. « Collection U. Géographie »), 2009, 348 p.

PERNELLE Jacques et LACOSTE Gérard, « Modes de vie en ville nouvelle : Le point de vue des habitants », *Programme interministériel d'histoire et d'évaluation des villes nouvelles françaises, Restitution d'étude et débat, Actes*, 13 octobre 2015.

PIERRE-LOUIS Liliane, PHILIFERT Pascale et BIEHLER Alexandra, *Le développement durable : un concept planétaire au risque de dynamiques territoriales maghrébine et sahélienne (Maroc –Burkina Faso)*, s.l., (coll. « Programme : Politiques territoriales et développement durable (Ministère Equipement - PUCA, Ministère de l'Écologie et du Développement durable - MEDD) »), 2007.

PINSON Daniel, *Modèles d'habitat et contre-types domestiques au Maroc*, Tours, France, Laboratoire URBAMA, 1992, 258 p.

PROGRAMME INTERMINISTÉRIEL D'HISTOIRE ET D'ÉVALUATION DES VILLES NOUVELLES FRANÇAISES, *Modes de vie en ville nouvelle, Le point de vue des habitants, Restitution d'étude et débat, Actes*, s.l., 2005.

PROGRAMME INTERMINISTÉRIEL D'HISTOIRE ET D'ÉVALUATION DES VILLES NOUVELLES FRANÇAISES, *Éléments pour une histoire des villes nouvelles: actes du séminaire Temporalités et représentations des villes nouvelles*, Paris, France, Le Manuscrit, 2005, 265 p.

PROULX Cédric, « L'aménagement du territoire au Maroc : survol des politiques urbanistiques et environnementales », *Chaire UNESCO*, 2004.

RABBAJ Fatimazahra, « L'aménagement territorial : l'émergence des villes nouvelles », *La Nouvelle Tribune*, 25 juin 2013 p.

RACHIK Abderrahmane, « La recherche urbaine au Maroc », *Sociologies*, 15 novembre 2012.

RBOUB Amin, « Tamesna bloquée ! », *L'économiste*, 25 mars 2009 p.

REHAN Ghada, « Towards sustainable technological cities Case study of New Songdo City, South Korea ».



---

RIZZO Agatino et GLASSON John, « Iskandar Malaysia », *Cities*, décembre 2012, vol. 29, n° 6, p. 417-427.

ROCHEGUDE Alain et PLANÇON Caroline, *Décentralisation, acteurs locaux et foncier: fiches pays*, Paris, France, 2009, 445 p.

RONDEAU Hugues, *La ville durable au secours de la ville nouvelle*, Format Kindle., s.l., 2014, 92 p.

ROS ANDERSON, *Inside Angola's colour-coded ghost city*, <http://thechromologist.com/inside-angolas-colour-coded-ghost-city/>, 13 décembre 2016, consulté le 27 mars 2019.

ROUDABY Youssef, « Villes nouvelles: Entre erreurs stratégiques et tentatives de rattrapage », *HuffPost Maroc*, 31 mai 2016 p.

ROULLIER Jean-Eudes, *25 ans de villes nouvelles en France*, Economica., Paris, France, 1989, 306 p.

ROUSSEAU Vanessa et COTE Marc, *L'urbanisation au Maghreb: le langage des cartes*, Aix-en-Provence, France, Publications de l'Université de Provence, 2004, 254 p.

SA' Abdulrahman, DANJAJI adu, ARIFFIN Mariani, SHARAAI Amir Hamzah et YUNOS Yazid Mohammad, « Impact of urban green space attribute on visitors' satisfaction in Putrajaya: Malaysia », *International Journal of Environment and Sustainable Development*, 2018, vol. 17, n° 1, p. 19.

SABBAH Catherine, *Évry, nouvelle ville nouvelle*, Paris, Creaphis, 2006, 217 p.

SCRUGGS Gregory, « Urbanizing Malaysia Reflects the Future of East Asia », *Next city*, 1 février 2018.

SECRETARIAT GENERAL. MINISTERE DE L'HABITAT ET DE LA POLITIQUE DE LA VILLE, *Plan de relance de la ville nouvelle Tamensourt. Situation des projets*, s.l., 2017.

SEDJARI Ali et GRIDAUH, *Le droit de l'urbanisme au Maroc*, s.l., 2002.

SERHIR Sonia, « Hay Ryad à Rabat : de la ville nouvelle au quartier ? », *Les Cahiers d'EMAM. Études sur le Monde Arabe et la Méditerranée*, 1 mai 2017, n° 29.

SERHIR Sonia, « Ville nouvelle : un concept urbain en mutation », *GéoDév.ma*, 25 décembre 2012, vol. 1, n° 0.

SHIN LEE, « What makes a megacity sustainable », *University of Seoul*, 7 avril 2017.

SHWAYRI Sofia T., « A Model Korean Ubiquitous Eco-City? The Politics of Making Songdo », *Journal of Urban Technology*, janvier 2013, vol. 20, n° 1, p. 39-55.

SIGNOLES Pierre, CATTEDRA Raffaele, LEGROS Olivier, IRAKI Aziz, BARTHEL Pierre-Arnaud et TROIN Florence Éditeur scientifique, *Territoires et politiques dans les périphéries des grandes villes du Maghreb*, Paris, France, Karthala, 2014, 535 p.

SKALLI Khadija, « Nos villes nouvelles pour quelle vie sociale ? Entretien avec Taieb Benrahmoun (Architecte DPLG) », *Le Soir*, 21 avr. 2010 p.

SLIMANI Leila, « Le pari des villes nouvelles », *Jeune Afrique*, 30 juin 2009 p.

SOCIETE D'AMENAGEMENT ZENATA, *Eco-cité Zenata, Dossier de presse 2016*, s.l., 2016.

SOCIETE D'AMENAGEMENT ZENATA, *Ville Nouvelle de Zenata, Développement du résidentiel*, s.l., 2012.

SOUAFI Mohamed, « Villes nouvelles : quels enjeux et quelles réalités », *Le Matin*, 9 mars 2011 p.

SOUTRAS Laurence, « Lagos : des bidonvilles aux îles artificielles », *Voyages d'affaires*, 21 mars 2019 p.

STEINBERG Jean, *Les villes nouvelles d'Île-de-France*, Paris ; New York, Masson, 1981, 786 p.

---

TOUTAIN Olivier, « De la planification urbaine à la crise du logement. Maroc », *Etudes foncières*, septembre 1995, n° 68.

TREVISAN Ricardo, *Cidades Novas*, Thèse de doctorat, Universidade de Brasilia, Faculdade de Architectura e Urbanismo, Brasilia, 2009, 340 p.

USTUN Alkan, CIZRELI Bahattin et OZTURK Murat, « Consequences of rapid urbanisation of Seoul », Ankara Yildirim Beyazit University, Department of Sociology, 2018.

VADELORGE Loïc, *Retour sur les villes nouvelles: une histoire urbaine du XXe siècle*, Paris, France, Creaphis éditions, 2014, 424; 32 p.

VERON Jacques, « La moitié de la population mondiale vit en ville », *Population et Sociétés*, juin 2007, Bulletin mensuel d'information de l'Institut National d'Études Démographiques (INED), n° 435.

VIET Jean et SHARP Evelyn, *Les villes nouvelles: éléments d'une bibliographie annotée*, Paris, France, UNESCO, 1960, 82 p.

VISIONSMAG, *Kilamba, pierre angulaire des projets de développement sino-angolais*, <http://visionsmag.com/kilamba-pierre-angulaire-des-projets-de-developpement-sino-angolais/>, 1 juin 2013, consulté le 26 mars 2019.

WANG LEI, « China, S.Korea can lead global smart city trend », 7 févr. 2018 p.

WATSON Vanessa, « African urban fantasies: dreams or nightmares? », *Environment and Urbanization*, 1 avril 2014, vol. 26, n° 1, p. 215-231.

WILBAUX Quentin, *La médina de Marrakech: formation des espaces urbains d'une ancienne capitale du Maroc*, Paris, France, 2002, 381 p.

WOLF Edgar, MORAIS Paulo et FISCHER Nicole, *Angola : pays riche, peuple pauvre*, s.l., Arte GEIE / Apollofilm, 2018.

YASMIN MOHD ADNAN, HASNIYATI HAMZAH, MELASUTRA MD DALI et MOHD NASIR DAUD, « Comparative Overview of Smart Cities Initiatives: Singapore and Seoul », Faculty of Built Environment University of Malaya, 2016.

ZAKI Lamia, *L'action urbaine au Maghreb: enjeux professionnels et politiques*, Tunis, Tunisie, France, IRMC (Institut de recherche sur le Maghreb contemporain), 2011, 285 p.

*Eleventh Malaysia Plan 2016-2020, Anchoring growth on people, Speech by the prime minister in the Dewan Rakyat*, Kuala Lumpur, 2015.

*Décret n° 2-06-313 du 16 juin 2006 autorisant la société Holding d'aménagement Al Omrane à créer une filiale dénommée « Société d'aménagement Al Omrane Tamesna »*, Rabat, Maroc, 2006.

*Mise au point concernant les dossiers de Général Contractor et Hidayat Tamesna*, <http://albayane.press.ma/mise-au-point-concernant-les-dossiers-de-general-contractor-et-hidayat-tamesna.html>, 23 avril 2015, consulté le 20 octobre 2017.

*Open spaces in urban Malaysia.*, Kuala Lumpur, Federal Department of Town and Country Planning, Peninsular Malaysia, Ministry of Housing and Local Government, 2005.



---

## Lexique des mots

---

- **Armature urbaine** : Assemblage de villes fonctionnant ensemble ou non, mais s'inscrivant dans le cadre d'une organisation territoriale donnée dégageant des aires d'influences plus ou moins déterminées (D'après M. Chouiki, *Un siècle d'urbanisme: le devenir de la ville marocaine*, Paris, France, L'Harmattan, 2017, p. 111)
- **Bidonvilles** : Parties négligées de villes où les conditions de logement et de vie sont très médiocres. (D'après ONU-Habitat, *The Challenges of slums, Global Report on Human Settlements*, Earthscan London, 2003)
- **Ceinture verte** : Étroite bande occupée par des parcs entourant plus ou moins une grande agglomération urbaine ou une métropole (D'après Ebenezer Howard et al., *Les cités-jardins de demain*, traduit par Thérèse Elzière, Paris, France, Dunod, 1969, p. XXXV.)
- **Conurbation** : Ensemble de villes devenues coalescentes par extension de leurs périphéries entre lesquelles s'établit une complémentarité et une répartition des fonctions (Définition Géoconfluences, In : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/conurbation>, consulté le 2 Octobre 2018)
- **Crise** : Vocabule utilisé de manière récurrente pour désigner un manque ou une pénurie dû à une demande plus importante que l'offre (D'après G. Lacoste, directeur général adjoint de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France (IAU-IDF), lors du colloque « Stratégies Foncières et Immobilières au sein du Grand Paris, du Grand Londres et de New York City » tenu le 25 Janvier 2019).
- **Douar** : Division administrative en Afrique du Nord (Définition Larousse, In : <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/douar/26548>, consulté le 14 Octobre 2019)
- **Droit de préemption** : Droit pour une personne publique (État, collectivité territoriale, établissement public), de se substituer, lors d'une transaction foncière ou immobilière, à l'acheteur, ce qui peut permettre d'acquérir des terrains stratégiques, de constituer des réserves foncières et de limiter la hausse des prix (D'après Pierre Merlin, *Des grands ensembles aux cités: l'avenir d'une utopie*, Paris, France, Ellipses, 2012, p. 36.)
- **Foncier** : Désigne ce qui touche aux terres en tant que fonds c'est-à-dire en tant que richesse ou propriété. L'étude du foncier est l'étude des modes d'appropriation des terres. Ses orientations jouent un rôle essentiel dans toute politique d'aménagement du territoire, dans les modalités du développement tant urbain que rural (Définition Géoconfluences, In : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/foncier-question-fonciere>, consulté le 14 Juin 2019)
- **Forme urbaine** : désigne l'ensemble des éléments du cadre urbain qui constituent un tout homogène (D'après P.Merlin et F.Choay , *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, 2010).
- **Immatriculation** : Mode d'enregistrement et de publicité des droits de propriété dans les livres fonciers comprenant la délimitation du bien et sa contenance. L'immatriculation délivre un titre foncier définitif et non opposable. (D'après Banque mondiale, *Marché fonciers pour la croissance économique au Maroc. Héritage et structures foncières au Maroc. Les contraintes structurelles et institutionnelles à l'émergence d'un marché efficient du foncier au Maroc*, s.l., 2008, p. 21.)

- 
- **Informalité urbaine** : Décrit des zones de peuplement caractérisées par une occupation illégale de sites sur lesquels sont construites des résidences temporaires ou permanentes pour la plupart non conformes aux réglementations, et dans lesquelles les services de base sont inadéquats ou inexistantes (D'après ONU-Habitat, Habitat III Issue Papers, 22- Informal Settlements, New York: UN-Habitat, 2015)
  - **Infrastructure** : concerne principalement les travaux publics impliquant une administration fédérale, étatique, locale et / ou municipale avec des étapes telles que la planification, la budgétisation, l'ingénierie, le financement et l'exécution (D'après Goodman, Alvin, and Makarand Hastak, Infrastructure Planning, Engineering, and Economics. New York: McGraw Hill Professional, 2015)
  - **Logement économique** : Local à usage exclusif d'habitation dont la superficie couverte et le prix de la première vente n'excédaient pas, respectivement, 100 m<sup>2</sup> et deux cent mille (200.000) dirhams, hors taxe (D'après Le Ministère de l'Économie et des Finances, Direction Générale des Impôts, Référentiel des Prix des Transactions Immobilières de Casablanca, 2016, p. 8.)
  - **Lotissement** : Ensemble de lots provenant de la division d'une propriété foncière en deux ou plusieurs lots par vente, location ou partage, en vue d'y recevoir des constructions qui sont vendues généralement séparément après que le lotisseur ait réalisés des voies d'accès, des espaces collectifs et des travaux de viabilité et les raccordements aux réseaux de fourniture en eau, en électricité, aux réseaux d'égouts et aux réseaux de télécommunication (D'après Le Ministère de l'Économie et des Finances, Direction Générale des Impôts, Référentiel des Prix des Transactions Immobilières de Casablanca, 2016, p. 8.). Le lotissement est une opération immobilière qui a pour objet :
  - **Morcellement** : Opération de vente ou de partage ayant pour objet ou pour effet la division d'une propriété foncière en deux ou plusieurs lots non destinés à la construction (Agence Urbaine de Marrakech, In : [http://aumarrakech.ma/mobile/index1.asp?codelangue=23&id\\_info=1613](http://aumarrakech.ma/mobile/index1.asp?codelangue=23&id_info=1613), consulté le 16 Juillet 2019)
  - **Paysage** : Partie de territoire telle que perçue par les populations, dont le caractère résulte de l'action de facteurs naturels et/ou humains et de leurs interrelations. (Article 1, Convention européenne du paysage de Florence, 2000)
  - **Système urbain** : Ensemble d'éléments appelés sous-systèmes (marché du logement, marché du travail, secteur des services, marché foncier et transports), qui interagissent les uns avec les autres par le biais de mécanismes socio-économiques et spatiaux. La structure de ces sous-systèmes est complétée par des variables (population, parc de logements, industrie, services, utilisation des sols et flux). (D'après C. S. Bertuglia, G. Clarke, A. Wilson, Modelling the city: Performance, policy and planning Routledge, Londres, 1994)
  - **Urbanisation** : L'urbanisation désigne le processus, continu depuis la première révolution industrielle, de croissance de la population urbaine et d'extension des villes. Au début du XXI<sup>e</sup> siècle, le phénomène tend même à s'accélérer avec le développement des pays émergents et un exode rural parfois massif. Depuis 2008, on estime que plus de la moitié des 6,7 milliards d'humains vivent dans des villes aux contours de plus en plus flous, contre 1/3 seulement en 1950. De 86 agglomérations de plus d'un million d'habitants en 1950, on est passé à 430 en 2005. Les mégapoles de plus de 10 millions d'habitants ont quintuplé depuis 1975, passant de 4 à 20. (Définition Géoconfluences, In : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/urbanisation-1>, consulté le 12 Novembre 2018) ; Ou :

---

Phénomène démographique se traduisant par une tendance à la concentration de la population dans les villes (Définition Larousse, In : <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/urbanisation/80665>, consulté le 12 Novembre 2018).

- **Urbanisme privatisé** : Se dit lorsque les acteurs privés prennent en charge un grand nombre de missions qui relevaient auparavant de la responsabilité de l'État comme la planification, la gestion des espaces publics, la création d'infrastructures et de services de base et l'administration de la ville. (D'après Claire W. Herbert et Martin J. Murray, « Building from Scratch: New Cities, Privatized Urbanism and the Spatial Restructuring of Johannesburg after Apartheid », *International Journal of Urban and Regional Research*, 2015, vol. 39, no 3, p. 471-494.)
- **Urbanité** : Caractère propre de la ville dont l'espace est organisé pour faciliter au maximum toutes les formes d'interaction. Elle s'appuie sur une double mixité : mixité sociale (coprésence dans l'espace urbain de toutes les strates de la société) et mixité fonctionnelle (les espaces urbains sont dédiés à toutes les fonctions d'habitat, de commerce, de production, de loisirs et de circulation), provoquée par la forte densité des faits sociaux. (Définition Géoconfluences, In : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/urbanite>, consulté le 16 Juillet 2019)
- **Ville** : Rassemblement des hommes en un emplacement favorable pour mener des activités collectives, lieu d'échanges des personnes, des biens, des capitaux, des idées et des informations, à la fois cadre, moteur et résultante des activités humaines (D'après Merlin Pierre, *La croissance urbaine*, Paris, Presses Univ. de France, 1994)
- **Ville compacte** : Tissu urbain offrant sur un minimum d'espace la plus riche diversité possible de services, d'institutions et de surfaces d'habitation (D'après M. Jenks, E. Burton, K. Williams, *The Compact City, A Sustainable Urban Form*, Londres, E&FN Spon, 1996)
- **Ville intelligente** : repose sur l'usage intensif des technologies de l'information et de la communication. Elle passe par le développement de contenus électroniques et leur hybridation croissante avec le monde physique, hybridation souvent qualifiée de « réalité augmentée ». Sa construction renvoie à un certain nombre d'enjeux clé comme la possibilité de concilier qualité de vie urbaine et développement durable au moyen d'une gestion fine des ressources et des infrastructures techniques. (D'après A. Picon, *Smart cities : Théorie et critique d'un idéal auto-réalisateur*, Paris, Éditions B2, 2015).



---

## **Annexes**

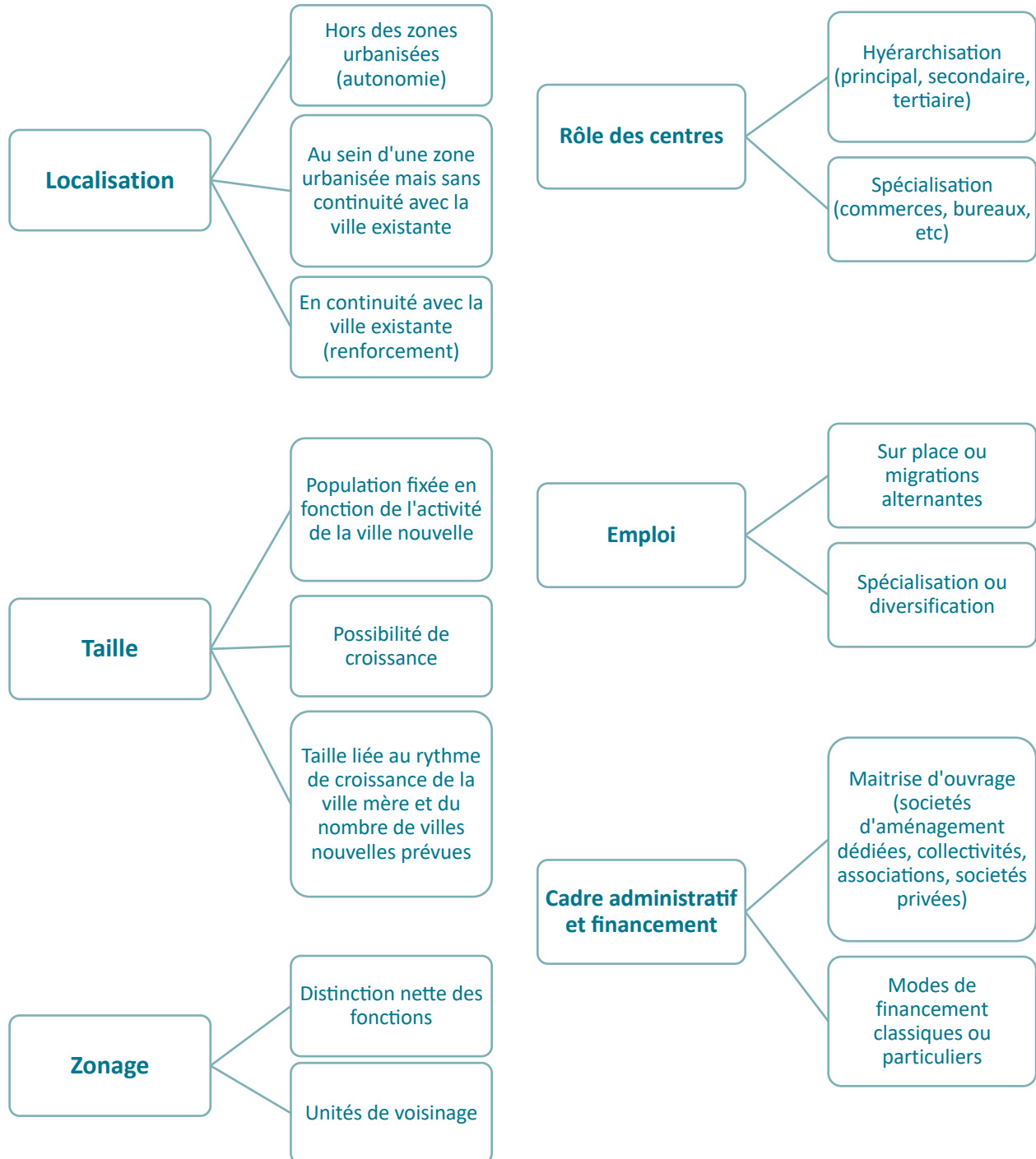
---





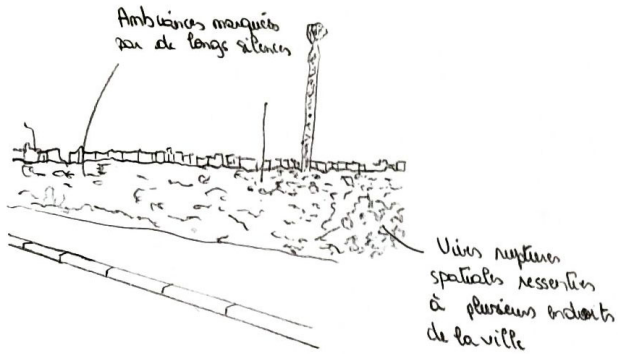
# 1 Annexes méthodologiques

## 1.1 Grille de lecture des villes nouvelles selon les travaux de P. Merlin

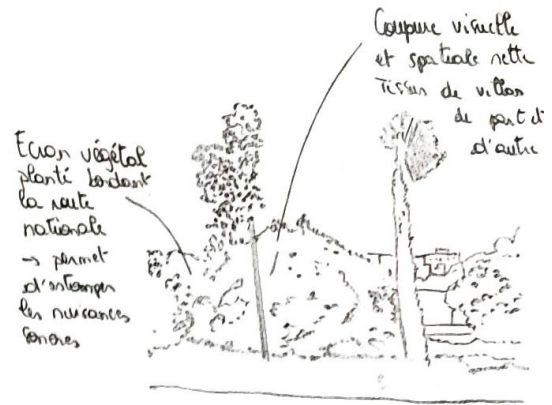


Conception : C. Kettani, 2019

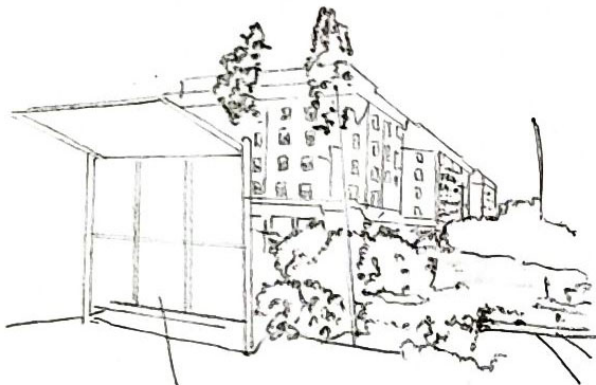
## 1.2 Journal de terrain annoté



Entrée Sud de la ville, Tamansourt, Mars 2017



Route Nationale 7, Entrée Sud, Tamansourt, Mars 2017



Arrêt de bus au niveau des logements collectifs

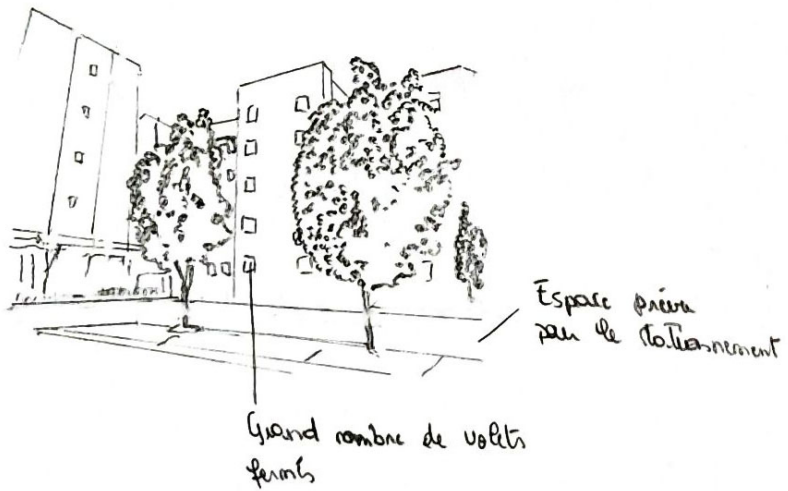
Vers Ecole AE Abbassi, Tamansourt, Mars 2017



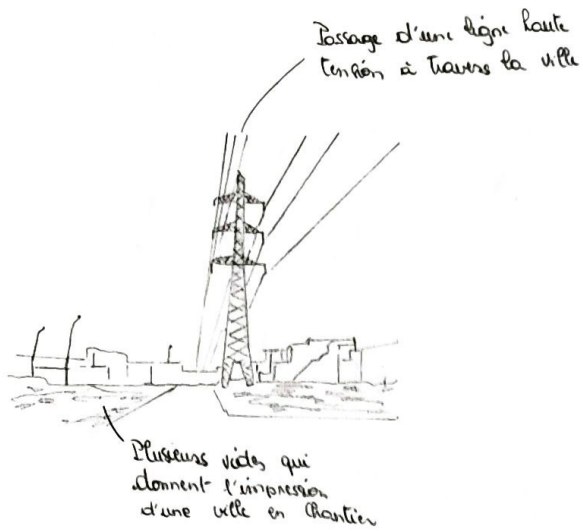
RISC utilisé, comme commerces (dépôt distribution, café, restaurants)

Vers Foyère Elche, Tamansourt, Mars 2017

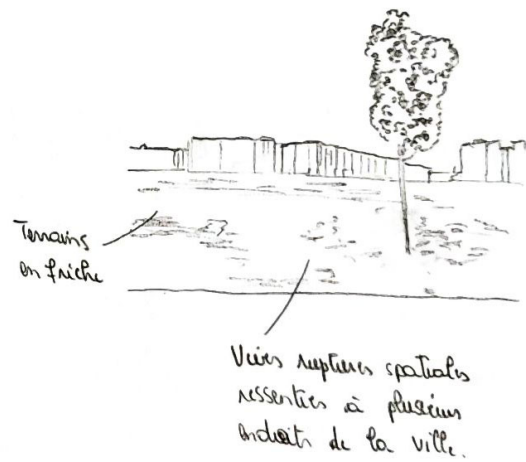
Conception : C. Kettani, 2017



A proximité du parc AE Yasmine, Tamansaut, Mars 2017

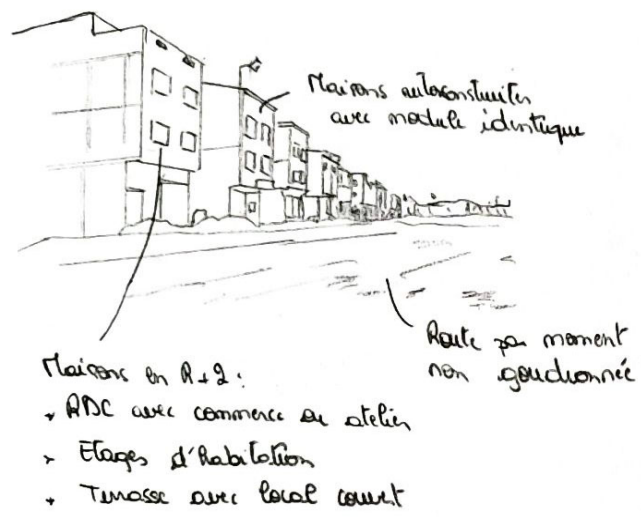
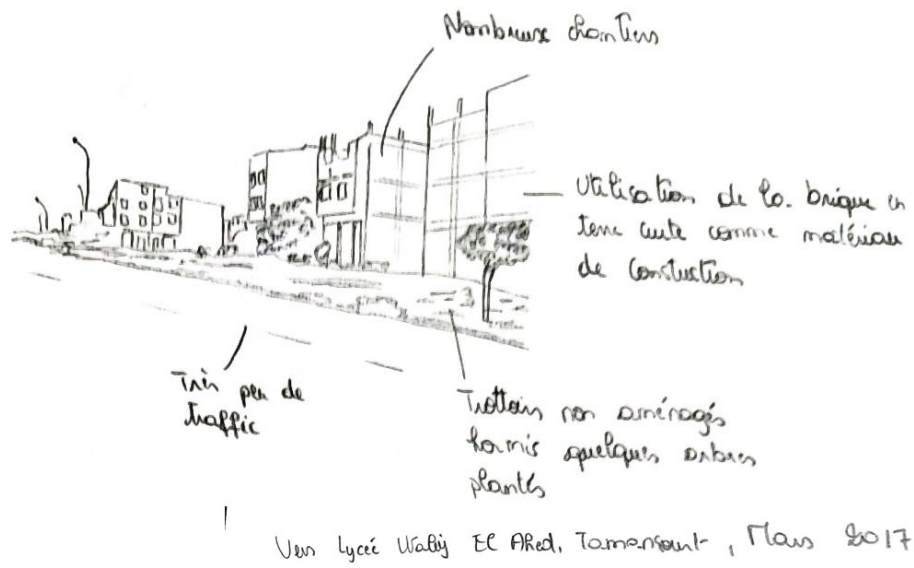


A proximité de la protection civile, Tamansaut, Mars 2017



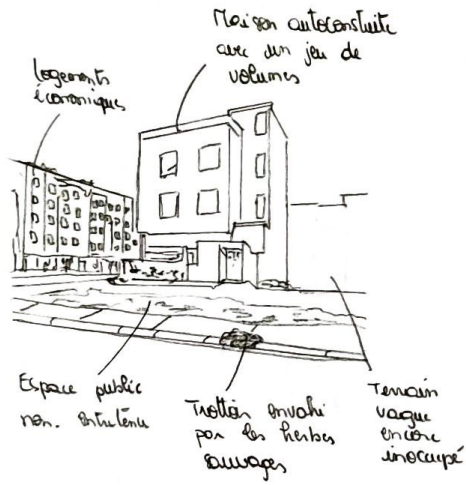
Centre-ville Ouest, Tamansaut, Mars 2017

Conception : C. Kettani, 2017

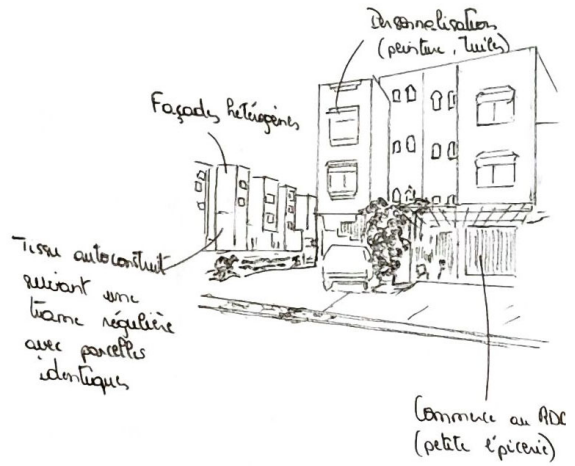


Vers Lycée Wabij EL Ared, Tamentout, Mars 2017

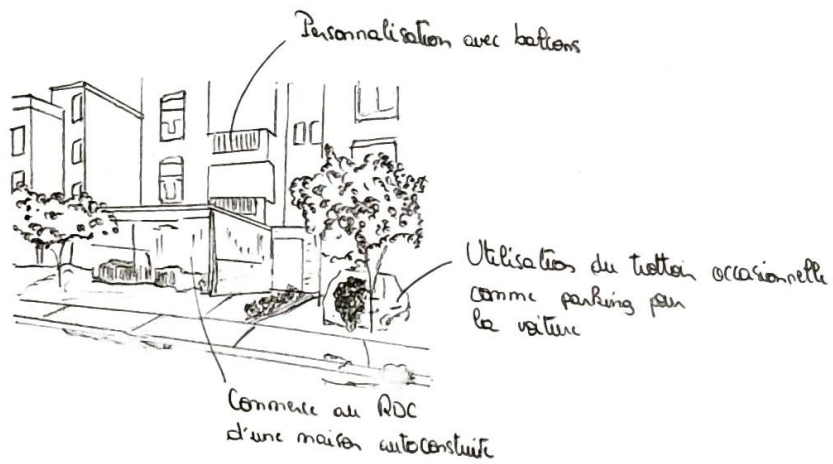
Conception : C. Kettani, 2017



Vers l'ouest Jouamaïa, Tammunt, Mars 2017

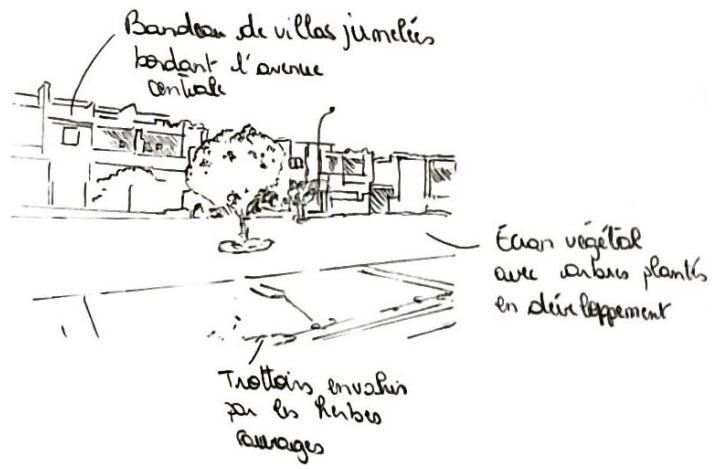


Vers l'ouest Jouamaïa, Tammunt, Mars 2017

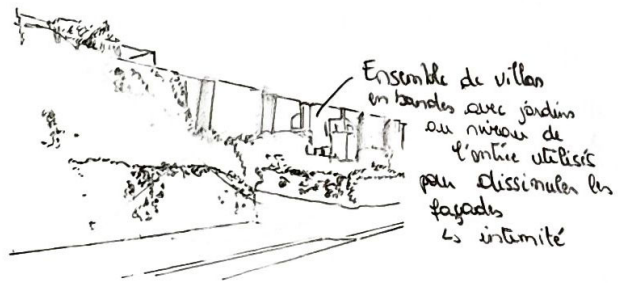


À proximité du Café le Rondy-roux, Tammunt, Mars 2017

Conception : C. Kettani, 2017



À proximité du collège Almansour, Tanger, Mars 2017

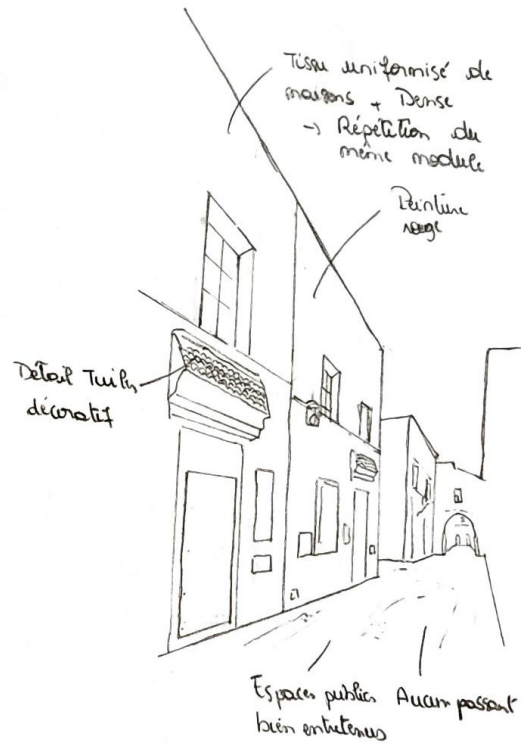


À proximité du collège Almansour, Tanger, Mars 2017

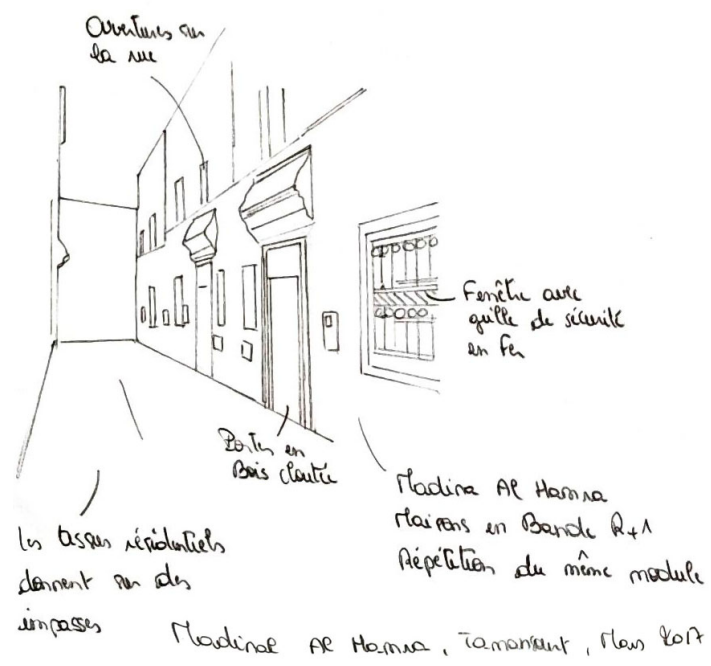
Conception : C. Kettani, 2017



Madinat Al Hamra, Tamouk, Flaw Kof



Madinat Al Hamra, Tamouk, Flaw Kof



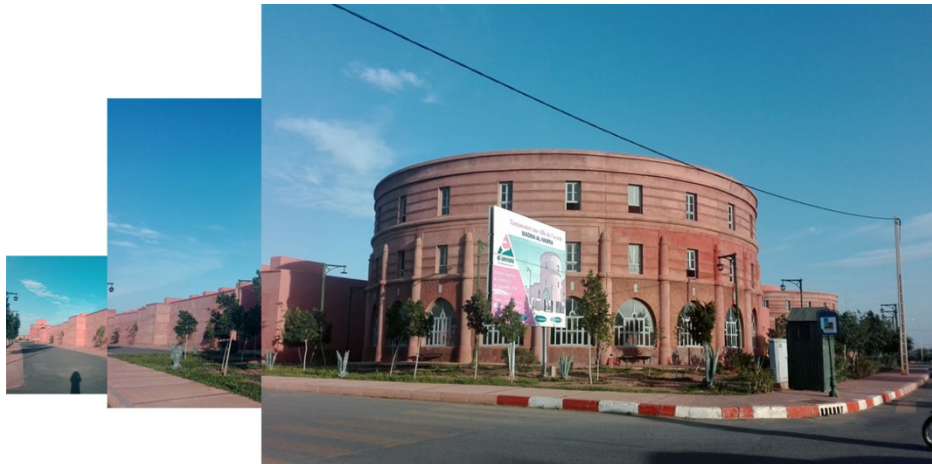
Madinat Al Hamra, Tamouk, Flaw Kof

Conception : C. Kettani, 2017

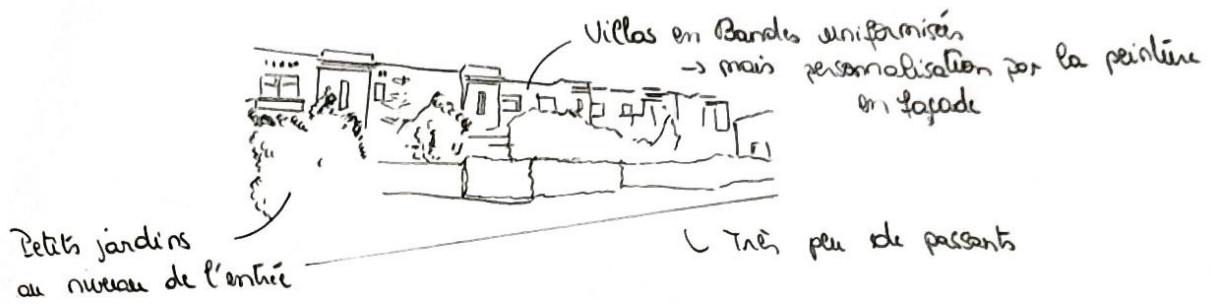




Tamansourt, 2017.

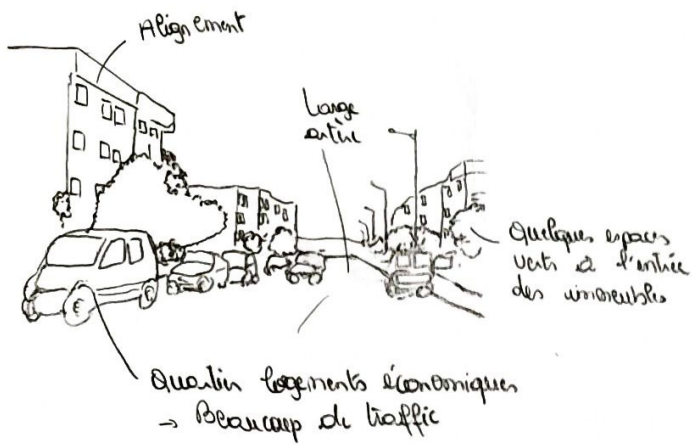


Tamansourt, 2017.



Avenue Abdelmalek, Tamessa, Février 2018.

Conception : C. Kettani, 2018



Avenue Abdelkar Ben Yassine, Tamesna, Février 2018



Avenue Abdelmaoum, Tamesna, Février 2018



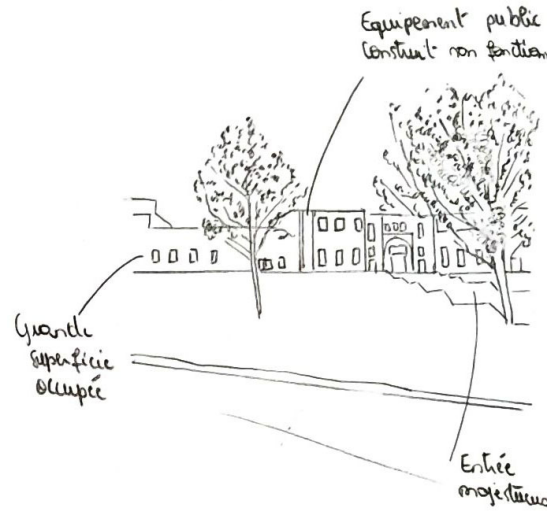
Avenue Mohamed V, Tamesna, Février 2018

Conception : C. Kettani, 2018

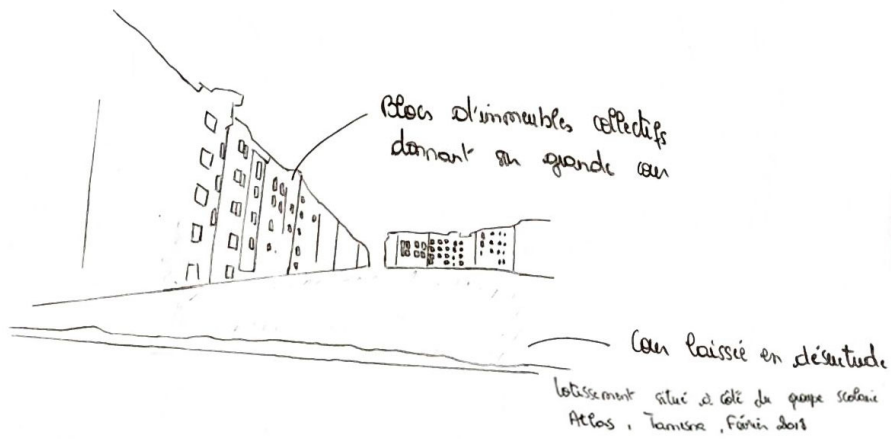


Placements:  
Rue vivante par les  
jeunes (jeux)  
+ flux important de  
passants

lotissement situé à côté du pompe scolaire  
Atlas, Tamesna, Février 2018



Avenue Youssef Ibn Takafine, Tamesna, Février 2018



Conception : C. Kettani, 2018



Tamesna, 2018.



Tamesna, 2018.

### 1.3 Récapitulatif des caractéristiques des villes nouvelles étudiées

	Tamansourt	Tamesna	Sahel Lakhiaÿta	Zenata
<b>Superficie</b>	1931 ha	840 ha	1301 ha	1830 ha
<b>Coordonnées géographiques</b>	31°45'14.63''N 8°06'39.75''O	33°49'36.74''N 6°55'40.38''O	33°25'28.11''N 7°49'44.93''O	33°38'49.08''N 7°28'12.78''O
<b>Année de lancement</b>	2004	2007	2008	2013
<b>Nombre d'habitants prévisionnel</b>	450 000	250 000	300 000	300 000
<b>Nombre de logements prévisionnel</b>	80 000	50 000	58 000	NC
<b>Nombre d'habitants effectif en 2014</b>	25 077	28 119	36 765 (Population Had Soualem)	NC
<b>Pourcentage du nombre d'habitants effectif/prévisionnel</b>	5,5 %	11,24 %	NC	NC
<b>Société d'aménagement</b>	Al Omrane Tamansourt	Al Omrane Tamesna	Al Omrane Sahel Lakhiaÿta	SAZ (CDG Développement)
<b>Grande ville à proximité</b>	Marrakech	Rabat	Casablanca	Casablanca
<b>Nombre d'habitants de la grande ville à proximité</b>	1 330 468	577 827 (Rabat) 4 580 866 (Rabat-Salé-Kénitra)	3 359 818	3 359 818 (Casablanca) 6 861 739 (Grand Casablanca-Settat)
<b>Schéma directeur</b>	SDAU de Marrakech en cours de préparation	SDAU de Rabat homologué en 1995 Études en cours pour l'élaboration du SDAU Rabat-Salé-Témara	SDAU de Casablanca publié au bulletin officiel en 2010 Révision en 2014	SDAU de Casablanca publié au bulletin officiel en 2010 Révision en 2014
<b>Distance de la grande ville à proximité</b>	23 km	22 km	34 km	27 km
<b>Financement</b>	Holding Al Omrane à travers la Société d'aménagement Tamansourt Ministère de l'Habitat Commune Promoteurs privés	Holding Al Omrane à travers la Société d'aménagement Tamesna Ministère de l'Habitat Commune Promoteurs privés	Holding Al Omrane à travers la Société d'aménagement Sahel Lakhiaÿta Ministère de l'Habitat Commune Promoteurs privés	CDG-Développement à travers la Société d'aménagement Zenata AFD BEI Promoteurs privés
<b>Coût global</b>	39,5 milliards de dirhams	23 milliards de dirhams	25 milliards de dirhams	21 milliards de dirhams

Conception : C. Kettani, 2019

NC : Non communiqué



---

## 1.4 Guide d'entretien pour les acteurs institutionnels

### Fonctions de l'interlocuteur et de sa structure

- Quel est votre rôle dans cette structure ?
- Quelle est le rôle de votre structure dans la réalisation des villes nouvelles ?

### Informations pratiques sur les villes nouvelles

- Pouvez-vous me parler de la ville nouvelle : Quelle est sa vocation ? Quel type de fonctions ont été mises en place ?
- Quelles sont les populations visées ?
- Quelle est l'équipe qui a conçu les plans de la ville nouvelle ?
- Quelle structure s'occupe de la gestion de la ville nouvelle ?
- Quels principaux obstacles ont été rencontrés au lancement de la ville nouvelle ?
- Quelles sont les difficultés principales que rencontre votre structure dans la création de la ville nouvelle ?
- Quels sont les conflits que vous rencontrez avec les autres acteurs de l'aménagement ? Qui sont-ils ?
- Quels sont les moyens de financement utilisés ? Quelles en sont les répercussions ?
- Quels sont les plus-values actuelles des plans de relance ?

### Points de vue de l'interlocuteur

- Pour quelles raisons a émergé l'idée de créer des villes nouvelles ?
- Qu'est-ce qui différencie les villes nouvelles des autres opérations d'aménagement développées à proximité proches des villes existantes ?
- Pensez-vous que la création des villes nouvelles est une réponse adaptée pour décongestionner les grandes villes ?
- Selon vous, en quoi ces villes sont des villes nouvelles ?
- Dans quelle mesure les villes nouvelles ont-elles tirées les enseignements des expériences menées à l'étranger ?
- Pensez-vous que la création des villes nouvelles contribue à transformer les modes de fabrication urbaine du Maroc ?

---

## 1.5 Guide d'entretien pour les habitants

*Cette enquête vise à dresser un portrait sociologique des habitants des villes nouvelles. Elle permet de déterminer leurs préoccupations sur l'organisation de la ville, leurs pratiques quotidiennes de l'espace et d'évaluer le degré de leur ancrage et le sentiment d'appartenance à la ville. Elle vise également à cerner la diversité des profils sociaux et économiques que les villes ont accueilli.*

*Ce questionnaire est composé de questions fermées, permettant de cerner le profil des habitants, de questions directives à échelles de mesure qualitatives et de questions ouvertes.*

*Le questionnaire a débuté par une présentation des objectifs de nos travaux de recherche, ceci a permis de faire connaissance avec les interlocuteurs et de les mettre en confiance.*

Profil			
Homme <input type="checkbox"/>	Femme <input type="checkbox"/>		
Age : .....			
Situation Familiale :			
Célibataire <input type="checkbox"/>	Marié <input type="checkbox"/>	Divorcé <input type="checkbox"/>	Veuf <input type="checkbox"/>
Nombre d'enfants :			
.....			
Age des enfants :			
.....			
Situation professionnelle :			
.....			

## Logement

**Depuis quand habitez-vous dans cette ville ?**

Moins d'un an  entre 1 et 3 ans  plus de 3ans

**Où habitiez-vous avant de venir ici ? (Ville et logement) .....**

**Quelle est la plus-value de votre logement actuel par rapport à l'ancien ?**

.....

**Quel est le type de votre logement ?**

Économique  Moyen/Haut standing  Villa  Médina

**Quel est votre statut au sein de votre logement ?**

Propriétaire  Locataire  Colocataire  Hébergé

**Quel est le loyer/prix d'achat de votre logement ? .....**

**Quelle est la surface de votre logement ? .....**

**Pourquoi avoir acheter/louer un bien dans cette ville ?**

- |   |  |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Proximité du lieu de travail   | <input type="checkbox"/> Proximité de votre famille/amis   |
| <input type="checkbox"/> Prix attractif                 | <input type="checkbox"/> Type de logement                  |
| <input type="checkbox"/> Qualité et confort du logement | <input type="checkbox"/> Proximité des équipements publics |

Autres : (précisez) .....

**Comment s'organise votre logement ? ...Chambres / ...Salons / ...Salles de bain**

**Comment trouvez-vous votre logement ? .....**

**Avez-vous apporté des modifications dans votre logement ? Lesquelles ?**

.....

**Projetez-vous de rester ici ou de déménager ?**

Rester ici – Pour combien de temps ? Pour quelle raison ? .....

Déménager – Où ? Pour quelle raison ?.....

## Emploi

**Quelle est votre profession ?**

.....

**Est-ce que vous vous êtes installés dans cette ville pour une opportunité d'emploi ? Si oui, laquelle ?**

.....

.....

**Travaillez-vous à l'extérieur de la ville ? Si oui, dans quelle ville ?**

.....

.....

### Transport

**Quel moyen de transport utilisez-vous pour aller travailler ?**

A pied       Moto       Voiture       Transport en commun

**Combien de temps mettez-vous pour vous rendre à votre lieu de travail ?**

.....

**Quel moyen de transport utilisent vos enfants pour aller à l'école ?**

A pied       Moto       Voiture       Transport en commun

**A quelle distance se situe leur école de votre logement ?**

.....

**Que pensez-vous des transports en commun ?**

.....

.....

### Habitudes de consommation

**Vous achetez principalement :**

Dans des épiceries

Au marché

Dans des grandes surfaces

**Où faites-vous vos achats quotidiens ?**

Dans votre quartier

Dans la ville

Dans la ville-mère

Ailleurs  (précisez) .....

### Fréquentation de la Ville mère

**Quel moyen utilisez-vous pour vous rendre dans la ville mère ?**

A pied       Moto       Voiture

Transport en commun  Lesquels ? .....

**A quelle fréquence ?**

Tous les jours     Une fois par semaine     Une fois par mois       Jamais

**Quelles en sont les raisons ?**

Lieu de travail  Achats alimentaires et courants

Achats spécialisés (équipement de la maison)  Services (banques, assurances)

Soins médicaux ou dentaires  Restauration et loisirs

Visite de la famille ou amis  Autres : (précisez)

---

**Niveau de satisfaction**

**Que pensez-vous de votre quartier ?**

Qualité du bâti et architecture .....

Ambiance générale .....

Circulation.....

Quantité et qualité des commerces .....

Sécurité.....

**Que pensez-vous des équipements publics de la ville (sportifs, culturels, récréatifs) ?**

.....

**Avez-vous de nouveaux centres d'intérêt depuis que vous habitez ici ? Si oui, lesquels ?**

.....

**Selon vous, dans quels domaines les autorités locales devraient-elles agir en priorité ?**

Logement                   Éducation                   Emploi                   Commerce                   Loisirs

Autres  (précisez) .....

**Trouvez-vous que les habitants prennent part dans la réalisation de la ville ?**

.....

**Avez-vous le sentiment d'appartenir à une ville ? Comment on appelle les habitants de cette ville ?**

.....

**Quels sont les atouts de cette ville ?**

.....

**La ville nouvelle est-elle une ville agréable à vivre ? Pourquoi ?**

.....

## 1.6 Guide d'entretien pour les habitants externes

*Cette enquête vise à saisir les représentations des habitants externes aux villes nouvelles et analyser leurs perceptions par rapport à ces espaces en construction. Elle a ainsi pour objectif d'évaluer l'image véhiculée par les villes nouvelles au sein de leurs territoires.*

*Ce questionnaire est composé de questions fermées, permettant de cerner le profil des habitants, de questions directives à échelles de mesure qualitatives et de questions ouvertes.*

Profil			
Homme <input type="checkbox"/>	Femme <input type="checkbox"/>		
<b>Age :</b> .....			
<b>Situation Familiale :</b>			
Célibataire <input type="checkbox"/>	Marié <input type="checkbox"/>	Divorcé <input type="checkbox"/>	Veuf <input type="checkbox"/>
<b>Situation professionnelle :</b>			
.....			

Avis
<b>Dans quelle ville habitez-vous actuellement ?</b>
.....
<b>Connaissez-vous la ville de Tamesna/Tamansourt ?</b>
Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>
<b>Que pensez-vous de cette ville ?</b>
.....
.....
<b>Avez-vous déjà visité cette ville ?</b>
.....
<b>Seriez-vous intéressé d'habiter dans cette ville ?</b>
Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>
<b>Pourquoi ?</b>
.....
.....

---

## 1.7 Liste des acteurs institutionnels interviewés

- A. Belmahi, Directeur Général, Société d'Aménagement Al Omrane Lakhiayta
- A. Zidouh, Directeur Général, Société d'Aménagement Al Omrane Tamesna
- C. Benabdellah, Architecte, Benabdellah Architectes
- H. Berra, Directeur de la Politique de ville, Ministère de l'Habitat et de la Politique de la Ville
- H. Lahlou, Chargé de missions, Al Omrane
- K. Maltoufi, Architecte Chef de Projet, Société d'Aménagement Al Omrane Lakhiayta
- M. Hachimi, Président Fondateur, Association ATDS (Association de Tamesna pour le Développement et Solidarité)
- M. Jetli, Contrôleur de gestion, Société d'Aménagement Al Omrane Lakhiayta
- M. Salim, Directeur technique, Société d'Aménagement Al Omrane Tamansourt
- M.-T. Balouz, Chargé de conceptions architecturales, Société d'aménagement de Zenata
- N. Boumert, Architecte, Société d'Aménagement Al Omrane Tamansourt
- O. Toutain, Architecte-Urbaniste, Consultant
- R. Haouch, Architecte, Cabinet Haouch
- T. Layid, Chef de service marketing, Société d'Aménagement Al Omrane Tamesna
- W. Touati, Direction Technique, Division Étude et Programmation, Société d'Aménagement Al Omrane Tamansourt
- Y. Shemsi, Directeur technique des réalisations, Société d'Aménagement Al Omrane Lakhiayta

---

## 1.8 Liste des habitants de Tamesna interviewés

Les noms et prénoms des habitants n'ont pas été recueillis pour des raisons de confidentialité. Nous avons utilisé des chiffres pour les distinguer.

- 1 – Homme, 43ans, marié et père de deux enfants, fonctionnaire, propriétaire d'une villa, habitant à Tamesna depuis 6 ans, habitant auparavant à Rabat
- 2 – Femme, 36 ans mariée et mère de trois enfants, femme au foyer, propriétaire d'un logement économique, habitant à Tamesna depuis 2 ans.
- 3 – Homme, 45 ans, marié et père de trois enfants, haut cadre, propriétaire d'une villa, habitant à Tamesna depuis 5 ans, habitant auparavant à Rabat.
- 4 – Homme, 35 ans, marié et père d'un enfant, pharmacien, propriétaire d'une villa, habitant à Tamesna depuis 3 ans, habitant auparavant à Temara.
- 5 – Femme, 28 ans, mariée et mère d'un enfant, femme au foyer, propriétaire d'un logement de haut standing, habitant à Tamesna depuis 2 ans, habitant auparavant à Temara.
- 6 – Femme, 25 ans, mariée, femme au foyer, propriétaire d'un logement économique, habitant à Tamesna depuis 1 an, habitant auparavant à Meknès.
- 7 – Femme, 35 ans, divorcée et mère de deux enfants, psychothérapeute, propriétaire d'une villa, habitant à Tamesna depuis 3 ans, habitant auparavant à Rabat.
- 8 – Femme, 40 ans, mariée et mère de trois enfants, gérante de restaurant, propriétaire d'un logement de moyen standing, habitant à Tamesna depuis 3 ans, habitant auparavant en Italie.
- 9 – Femme, 45 ans, mariée et mère de trois enfants, ingénieur, propriétaire d'un logement de haut standing, habitant à Tamesna depuis 2ans, habitant auparavant à Rabat.
- 10 – Femme, 29 ans, mariée et mère d'un enfant, gérante d'un atelier de couture, propriétaire d'un logement économique, habitant à Tamesna depuis 4 ans, habitant auparavant à Rabat.
- 11 – Femme, 38 ans, marié et mère de deux enfants, médecin, propriétaire d'un logement de haut standing, habitant à Tamesna depuis 5 ans, habitant auparavant à Kénitra.
- 12 – Femme, 34 ans, mariée et mère d'un enfant, femme au foyer, propriétaire d'un logement de moyen standing, habitant à Tamesna depuis 7 ans, habitant auparavant à Rabat.
- 13 – Femme, 45 ans, mariée et mère de trois enfants, salariée, propriétaire d'une villa, habitant à Tamesna depuis 2 ans.
- 14 – Femme, 58 ans, mariée et mère de deux enfants, fonctionnaire, propriétaire d'une villa, habitant à Tamesna depuis 5 ans, habitant auparavant à Temara.
- 15 – Homme, 30 ans, célibataire, sans emploi, propriétaire d'un logement économique, habitant à Tamesna depuis moins d'un an, habitant auparavant à El Gara.
- 16 – Homme, 47 ans, marié et père de trois enfants, cadre supérieur, propriétaire d'une villa, habitant à Tamesna depuis moins d'un an.
- 17 – Homme, 46 ans, célibataire, fonctionnaire, propriétaire d'un logement économique, habitant à Tamesna depuis 6 ans, habitant auparavant à Sidi Yahya Zaers.
- 18 – Homme, 22 ans, célibataire, étudiant, hébergé chez les parents dans une villa, habitant à Tamesna depuis 5 ans, habitant auparavant à Salé.
- 19 – Femme, 33 ans, mariée, salariée, propriétaire d'un logement économique, habitant à Tamesna depuis moins d'un an, habitant auparavant à Rabat.
- 20 – Femme, 24 ans, mariée, étudiante, propriétaire d'un logement de haut standing, habitant à Tamesna depuis 3 ans, habitant auparavant à Rabat.



- 
- 21 – Homme, 31 ans, marié et père d'un enfant, chauffeur, propriétaire d'un logement économique, habitant à Tamesna depuis 3 ans, habitant auparavant à Temara.
- 22 – Femme, 42 ans, mariée et mère de deux enfants, fonctionnaire, propriétaire d'un logement de moyen standing, habitant à Tamesna depuis 3 ans, habitant auparavant à Rabat.
- 23 – Femme, 50 ans, mariée et mère de trois enfants, fonctionnaire, propriétaire d'une villa, habitant à Tamesna depuis 5 ans, habitant auparavant à Rabat.
- 24 – Femme, 42 ans, mariée et mère de deux enfants, gérante de société, propriétaire d'un logement économique, habitant à Tamesna depuis 4 ans, habitant auparavant à Temara.
- 25 – Homme, 62 ans, marié et père d'un enfant, cadre, propriétaire d'une villa, habitant à Tamesna depuis moins d'un an, habitant auparavant à Temara.
- 26 – Homme, 37 ans, fonctionnaire, locataire d'un logement de haut standing, habitant à Tamesna depuis 2 ans, habitant auparavant à Rabat.
- 27 – Homme, 45 ans, marié et père de deux enfants, administrateur, propriétaire d'un logement de moyen standing, habitant à Tamesna depuis 8 ans, habitant auparavant à Rabat.
- 28 – Homme, 34 ans, marié, salarié, hébergé dans un logement de moyen standing, habitant à Tamesna depuis 3 ans, habitant auparavant à Rabat.
- 29 – Homme, 45 ans, marié et père d'un enfant, inspecteur pédagogique, hébergé dans un logement économique, habitant à Tamesna depuis 2 ans, habitant auparavant à Rabat.
- 30 – Homme, 29 ans, marié, propriétaire d'un logement de moyen standing, salarié, habitant à Tamesna depuis moins d'un an, habitant auparavant à Temara.
- 31 – Homme, 46 ans, propriétaire d'un logement de moyen standing, sans emploi, habitant à Tamesna depuis 2 ans, habitant auparavant aux États-Unis.
- 32 – Homme, 52 ans, marié et père de quatre enfants, salarié, propriétaire d'une villa, habitant à Tamesna depuis moins d'un an, habitant auparavant à Rabat.
- 33 – Homme, 48 ans, marié et père de trois enfants, ingénieur, propriétaire d'une villa, habitant à Tamesna depuis 3 ans, habitant auparavant à Casablanca.
- 34 – Femme, 24 ans, mariée, étudiante, propriétaire d'une villa, habitant à Tamesna depuis 4 ans, habitant auparavant à Rabat.
- 35 – Homme, 50 ans, marié et père de deux enfants, cadre supérieur, propriétaire d'une villa, habitant à Tamesna depuis 3 ans, habitant auparavant à Temara.
- 36 – Femme, 34 ans, mariée, employée de banque, propriétaire d'un logement de moyen standing, habitant à Tamesna depuis moins d'un an, habitant auparavant à Casablanca.
- 37 – Femme, 54 ans, mariée et mère de trois enfants, femme au foyer, propriétaire d'une villa, habitant à Tamesna depuis 5 ans, habitant auparavant à Rabat.
- 38 – Femme, 32 ans, mariée et mère de deux enfants, salariée, propriétaire d'un logement de moyen standing, habitant à Tamesna depuis 4 ans, habitant auparavant à Temara.
- 39 – Homme, 39 ans, marié et père d'un enfant, fonctionnaire, propriétaire d'un logement économique, habitant à Tamesna depuis 8 ans, habitant auparavant à Temara.
- 40 – Femme, 45 ans, mariée et mère de quatre enfants, femme au foyer, propriétaire d'un logement économique, habitant à Tamesna depuis 6 ans, habitant auparavant à Temara.
- 41 – Femme, 57 ans, mariée et mère de trois enfants, professeur, propriétaire d'une villa, habitant à Tamesna depuis moins d'un an, habitant auparavant à Temara.
- 42 – Femme, 32 ans, mariée, cadre, propriétaire d'un logement de haut standing, habitant à Tamesna depuis moins d'un an, habitant auparavant à Rabat.
- 43 – Femme, 37 ans, mariée et mère de deux enfants, fonctionnaire, propriétaire d'un logement de haut standing, habitant à Tamesna depuis moins d'un an, habitant auparavant à Rabat.

---

44 – Homme, 48 ans, divorcé et père de trois enfants, enseignant, propriétaire d’une villa, habitant à Tamesna depuis 2 ans, habitant auparavant à Rabat.

45 – Femme, 64 ans, mariée et mère de trois enfants, traiteur, propriétaire d’une villa, habitant à Tamesna depuis moins d’un an, habitant auparavant à Rabat.

46 – Homme, 38 ans, célibataire, freelance, propriétaire d’un logement économique, habitant à Tamesna depuis moins d’un an, habitant auparavant à Rabat.

47 – Homme, 31 ans, célibataire, pharmacien, propriétaire d’une villa, habitant à Tamesna depuis 2 ans, habitant auparavant à Rabat.

48 – Homme, 32 ans, célibataire, fonctionnaire, propriétaire d’un logement économique, habitant à Tamesna depuis 1 an, habitant auparavant à Rabat.

49 – Femme, 49 ans, mariée et mère de deux enfants, cadre de banque, propriétaire d’un logement de haut standing, habitant à Tamesna depuis 5 ans, habitant auparavant à Rabat.

50 – Homme, 34 ans, marié et père d’un enfant, salarié, propriétaire d’un logement de moyen standing, habitant à Tamesna depuis 3 ans, habitant auparavant à Temara.

51 – Femme, 39 ans, mariée et mère de trois enfants, salariée, propriétaire d’une villa, habitant à Tamesna depuis moins d’un an, habitant auparavant à Rabat.

52 – Homme, 50 ans, marié et père de deux enfants, fonctionnaire, propriétaire d’une villa, habitant à Tamesna depuis 3 ans, habitant auparavant à Rabat.

53 – Femme, 33 ans, mariée et mère de quatre enfants, femme au foyer, propriétaire d’un logement de moyen standing, habitant à Tamesna depuis 9 ans, habitant auparavant à Rabat.

54 – Femme, 40 ans, mariée et mère de trois enfants, professeur de lycée, propriétaire d’une villa, habitant à Tamesna depuis 3 ans, habitant auparavant à Rabat.

55 - Homme, 59 ans, marié et père de cinq enfants, professeur universitaire, propriétaire d’une villa, habitant à Tamesna depuis 8 ans, habitant auparavant à Rabat.

56 – Femme, 28 ans, divorcée, cadre, propriétaire d’un logement de moyen standing, habitant à Tamesna depuis 2 ans, habitant auparavant à Rabat.

57 – Femme, 24 ans, mariée, sans emploi, propriétaire d’un logement de moyen standing, habitant à Tamesna depuis 1 an, habitant auparavant à Rabat.

58 – Femme, 34 ans, mariée et mère de deux enfants, femme au foyer, propriétaire d’une villa, habitant à Tamesna depuis 6 ans, habitant auparavant à Rabat.

59 – Femme, 49 ans, mariée et mère de trois enfants, femme au foyer, propriétaire d’un logement économique, habitant à Tamesna depuis 7 ans, habitant auparavant à Temara.

60 – Femme, 29 ans, mariée et mère d’un enfant, sage-femme, propriétaire d’un logement de moyen standing, habitant à Tamesna depuis 3 ans, habitant auparavant à Rabat.

61 – Homme, 27 ans, marié et père d’un enfant, salarié, propriétaire d’un logement économique, habitant à Tamesna depuis 8 ans, habitant auparavant à Rabat.

62 – Homme, 30 ans, marié, fonctionnaire, propriétaire d’un logement de haut standing, habitant à Tamesna depuis 4 ans, habitant auparavant à Rabat.

63 – Homme, 22 ans, célibataire, étudiant, propriétaire d’une villa, habitant à Tamesna depuis 2 ans, habitant auparavant à Rabat.

64 – Homme, 48 ans, marié et père de deux enfants, cadre, locataire d’un logement économique, habitant à Tamesna depuis 5 ans.

65 – Femme, 35 ans, mariée et mère de deux enfants, fonctionnaire, propriétaire d’une villa, habitant à Tamesna depuis 6 ans.

66 – Homme, 42 ans, célibataire, entrepreneur, propriétaire d’une villa, habitant à Tamesna depuis moins d’un an, habitant auparavant à Rabat.

---

67 – Homme, 43 ans, célibataire, professeur, locataire d'un logement économique, habitant à Tamesna depuis 2 ans, habitant auparavant à Meknès.

68 – Homme, 29 ans, célibataire, en recherche d'emploi, locataire d'un logement économique, habitant à Tamesna depuis moins d'un an, habitant auparavant à Khénifra.

69 – Femme, 25 ans, célibataire, déléguée médicale, propriétaire d'un logement économique, habitant à Tamesna depuis 1 an, habitant auparavant à Fès.

70 – Femme, 52 ans, mariée et mère d'un enfant, institutrice, propriétaire d'une villa, habitant auparavant à Rabat.

71 – Femme, 45 ans, mariée et mère de deux enfants, femme au foyer, propriétaire d'un logement économique, habitant à Tamesna depuis 7 ans, habitant auparavant à Temara.

72 – Femme, 50 ans, veuve et mère de trois enfants, femme au foyer, propriétaire d'un logement économique, habitant à Tamesna depuis 6 ans, habitant auparavant à Rabat.

73 – Femme, 20 ans, célibataire, étudiante, hébergé chez les parents dans un logement économique, habitant à Tamesna depuis 6 ans, habitant auparavant à Temara.

74 – Femme, 60 ans, mariée et mère de deux enfants, femme au foyer, propriétaire d'un logement économique, habitant à Tamesna depuis 3 ans, habitant auparavant à Ain El Aouda.

75 – Homme, 50 ans, marié et père de deux enfants, commerçant, propriétaire d'un logement économique, habitant à Tamesna depuis 10 ans, habitant auparavant à Salé.

76 – Homme, 18 ans, célibataire, lycéen, hébergé chez les parents dans un logement économique, habitant à Tamesna depuis 8 ans, habitant auparavant à Sidi Yahya Zaers.

77 – Femme, 38 ans, mariée et mère de trois enfants, femme au foyer, propriétaire d'un logement de moyen standing, habitant à Tamesna depuis 6 ans, habitant auparavant à Hoceima.

78 – Homme, 28 ans, célibataire, serveur, propriétaire d'un logement économique, habitant à Tamesna depuis 4 ans, habitant auparavant à Temara.

79 – Homme, 52 ans, marié et père de deux enfants, salarié, propriétaire d'un logement en médina, habitant à Tamesna depuis 3 ans, habitant auparavant à Rabat.

80 – Femme, 37 ans, mariée et mère de deux enfants, femme au foyer, propriétaire d'un logement économique, habitant à Tamesna depuis moins d'un an, habitant auparavant à Témara.

81 – Homme, 42 ans, mariée et mère de deux enfants, salariée, propriétaire d'un logement économique, habitant à Tamesna depuis 5 ans, habitant auparavant à Témara.

82 – Femme, 46 ans, mariée et mère de trois enfants, salariée, propriétaire d'une villa, habitant à Tamesna depuis 6 ans, habitant auparavant à Rabat.

83 – Homme, 30 ans, marié et père d'un enfant, topographe, propriétaire d'un logement de moyen standing, habitant à Tamesna depuis 2 ans, habitant auparavant à Rabat.

84 – Femme, 29 ans, mariée, directrice, propriétaire d'un logement de haut standing, habitant à Tamesna depuis 3 ans, habitant auparavant à Rabat.

85 – Homme, 36 ans, marié et père de deux enfants, responsable logistique, propriétaire d'un logement de haut standing, habitant à Tamesna depuis moins d'un an, habitant auparavant à Rabat.

86 – Homme, 40 ans, marié et père de deux enfants, cadre supérieur, propriétaire d'un logement de moyen standing, habitant à Tamesna depuis 9 ans, habitant auparavant à Rabat.

87 – Femme, 31 ans, mariée et mère de deux enfants, femme au foyer, propriétaire d'un logement de moyen standing, habitant à Tamesna depuis 2 ans, habitant auparavant à Rabat.

88 – Homme, 56 ans, marié, gérant, propriétaire d'un logement de haut standing, habitant à Tamesna depuis 5 ans, habitant auparavant à Rabat.

89 – Femme, 37 ans, mariée et mère de deux enfants, salariée, propriétaire d'un logement économique, habitant à Tamesna depuis 8 ans, habitant auparavant à Temara.

---

90 – Homme, 31 ans, marié et père d'un enfant, salarié, propriétaire d'un logement économique, habitant à Tamesna depuis 4 ans, habitant auparavant à Chaouen.

91 – Femme, 40 ans, mariée et mère de deux enfants, femme au foyer, propriétaire d'une villa, habitant à Tamesna depuis 3 ans, habitant auparavant à Rabat.

92 – Femme, 35 ans, mariée et mère de deux enfants, salariée, propriétaire d'un logement de moyen standing, habitant à Tamesna depuis moins d'un an, habitant auparavant à Rabat.

---

## 1.9 Liste des habitants de l'enquête Externes Tamesna

Les noms et prénoms des habitants n'ont pas été recueillis pour des raisons de confidentialité. Nous avons utilisé des chiffres pour les distinguer.

- 1 – Femme, 21ans, célibataire, étudiante, habitant à Temara
- 2 – Femme, 23 ans, célibataire, étudiante, habitant à Rabat
- 3 – Femme, 20 ans, célibataire, étudiante, habitant à Marrakech
- 4 – Femme, 26 ans, mariée, salariée, habitant à Rabat
- 5 – Homme, 37 ans, célibataire, cadre, habitant à Casablanca
- 6 – Femme, 27 ans, célibataire, architecte, habitant à Rabat
- 7 – Homme, 19 ans, célibataire, étudiant, habitant à Fès
- 8 – Homme, 29 ans, marié, architecte, habitant à Casablanca
- 9 – Homme, 52 ans, marié, salarié, habitant à Kénitra
- 10 – Homme, 24 ans, célibataire, étudiant, habitant à Rabat
- 11 – Homme, 25 ans, célibataire, architecte, habitant à Rabat
- 12 – Femme, 21 ans, célibataire, étudiante, habitant à Rabat
- 13 – Femme, 41 ans, mariée, salariée, habitant à Rabat
- 14 – Femme, 34 ans, mariée, architecte, habitant à Casablanca
- 15 – Femme, 27 ans, mariée, fonctionnaire, habitant à Casablanca
- 16 – Femme, 23 ans, célibataire, étudiante, habitant à Rabat
- 17 – Homme, 30 ans, célibataire, sans emploi, habitant à Rabat
- 18 – Homme, 32 ans, célibataire, chef de cuisine, habitant à Rabat
- 19 – Homme, 23 ans, célibataire, architecte, habitant à Casablanca
- 20 – Femme, 26 ans, mariée, architecte, habitant à Rabat
- 21 – Femme, 52 ans, mariée, directrice provinciale, habitant à Fès
- 22 – Homme, 29 ans, marié, architecte, habitant à Rabat
- 23 – Homme, 21 ans, célibataire, étudiant, habitant à Casablanca
- 24 – Homme, 31 ans, célibataire, directeur général, habitant à Salé
- 25 – Femme, 30 ans, célibataire, gestionnaire, habitant à Temara
- 26 – Femme, 59 ans, mariée, journaliste, habitant à Kénitra
- 27 – Femme, 26 ans, célibataire, étudiante, habitant à Casablanca
- 28 – Femme, 23 ans, mariée, sans emploi, habitant à Casablanca
- 29 – Femme, 30 ans, mariée, sans emploi, habitant à Temara
- 30 – Femme, 30 ans,, mariée, salariée, habitant à Temara
- 31 – Femme, 19 ans, célibataire, étudiante, habitant à Salé
- 32 – Femme, 32 ans, mariée, ingénieure, habitant à Temara
- 33 – Femme, 40 ans, mariée, salariée, habitant à Salé
- 34 – Femme, 32 ans, mariée, salariée, habitant à Marrakech
- 35 – Femme, 33 ans, mariée, femme au foyer, habitant à Rabat
- 36 – Femme, 50 ans, mariée, femme au foyer, habitant à Rabat
- 37 – Femme, 37 ans, mariée, salariée, habitant à Rabat
- 38 – Femme, 25 ans, célibataire, salariée, habitant à Fès
- 39 – Femme, 44 ans, mariée, haut cadre, habitant à Rabat
- 40 – Femme, 28 ans, mariée, fonctionnaire, habitant à Sala El Jadida

- 
- 41 – Femme, 28 ans, mariée, fonctionnaire, habitant à Salé  
42 – Homme, 32 ans, marié, fonctionnaire, habitant à Rabat  
43 – Femme, 26 ans, mariée, en recherche d’emploi, habitant à Rabat  
44 – Femme, 34 ans, mariée, responsable logistique, habitant à Temara  
45 – Femme, 55 ans, divorcée, salariée, habitant à Salé  
46 – Femme, 29 ans, mariée, juriste, habitant à Rabat  
47 – Femme, 30 ans, célibataire, étudiante, habitant à Rabat  
48 – Femme, 33 ans, mariée, salariée, habitant à Rabat  
49 – Femme, 50 ans, mariée, gérante, habitant à Rabat  
50 – Femme, 27 ans, mariée, médecin, habitant à Rabat  
51 – Femme, 41 ans, mariée, salariée, habitant à Casablanca  
52 – Femme, 22 ans, célibataire, étudiante, habitant à Rabat  
53 – Femme, 36 ans, mariée, architecte, habitant à Rabat  
54 – Femme, 28 ans, mariée, fonctionnaire, habitant à Temara  
55 – Femme, 16 ans, célibataire, étudiante, habitant à Rabat  
56 – Femme, 26 ans, mariée, expert-comptable mémorialiste, habitant à Rabat  
57 – Femme, 58 ans, mariée, entrepreneur, habitant à Rabat  
58 – Femme, 39 ans, divorcée, architecte, habitant à Rabat  
59 – Femme, 34 ans, mariée, étudiante, habitant à Rabat  
60 – Homme, 36 ans, marié, avocat, habitant à Temara  
61 – Femme, 34 ans, mariée, cadre supérieur, habitant à Rabat  
62 – Femme, 35 ans, mariée, salariée, habitant à Skhirat  
63 – Femme, 35 ans, mariée, fonctionnaire, habitant à Temara  
64 – Femme, 31 ans, mariée, commerçante, habitant à Rabat  
65 – Homme, 40 ans, marié, consultant, habitant à Marrakech  
66 – Femme, 62 ans, célibataire, retraitée, habitant à Rabat  
67 – Homme, 33 ans marié, salarié, habitant à Rabat  
68 – Homme, 26 ans, célibataire, salarié, habitant à Temara  
69 – Femme, 22 ans, célibataire, étudiante, habitant à Rabat  
70 – Homme, 23 ans, célibataire, sans emploi, habitant à Rabat  
71 – Femme, 22 ans, célibataire, étudiante, habitant à Rabat  
72 – Homme, 28 ans, célibataire, entrepreneur, habitant à Rabat  
73 – Homme, 42 ans, marié, banquier, habitant à Casablanca  
74 – Femme, 29 ans, mariée, salariée, habitant à Casablanca  
75 – Homme, 37 ans, mariée, gérant de société, habitant à Casablanca  
76 – Homme, 40 ans, marié, responsable des ressources humaines, habitant à Rabat  
77 – Femme, 35 ans, célibataire, cadre, habitant à Rabat  
78 – Femme, 35 ans, mariée, médecin, habitant à Tanger  
79 – Femme, 62 ans, mariée, retraitée, habitant à Rabat  
80 – Homme, 39 ans, marié, cadre supérieur, habitant à Rabat  
81 – Femme, 29 ans, célibataire, en recherche d’emploi, habitant à Rabat  
82 – Homme, 58 ans, marié, écrivain, habitant à Rabat  
83 – Homme, 60 ans, marié, retraité, habitant à Salé  
84 – Homme, 67 ans, marié, retraité, habitant à Rabat  
85 – Homme, 65 ans, marié, professeur, habitant à Casablanca.

---

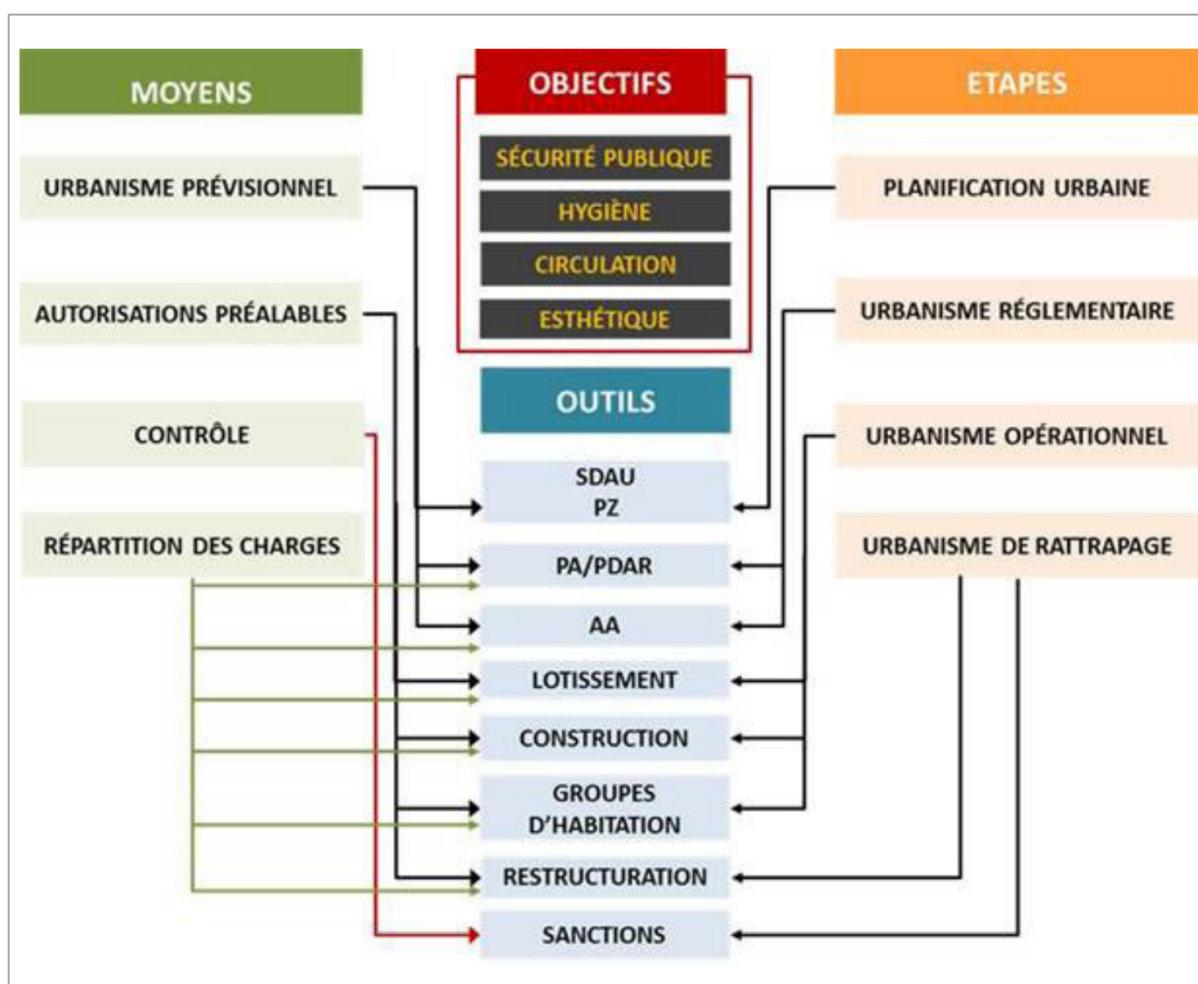
## 1.10 Liste des habitants de l'enquête Externes Tamansourt

Les noms et prénoms des habitants n'ont pas été recueillis pour des raisons de confidentialité. Nous avons utilisé des chiffres pour les distinguer.

- 1 – Homme, 21 ans, célibataire, étudiant, habitant à Marrakech
- 2 – Homme, 18 ans, célibataire, étudiant, habitant à Marrakech
- 3 – Homme, 36 ans, divorcé, médecin, habitant à Marrakech
- 4 – Homme, 29 ans, marié, salarié, habitant à Marrakech
- 5 – Homme, 32 ans, célibataire, chef d'entreprise, habitant à Marrakech
- 6 – Homme, 45 ans, marié, professeur, habitant à Marrakech
- 7 – Homme, 36 ans, marié, gérant de société, habitant à Sidi Bennour
- 8 – Homme, 50 ans, célibataire, commerçant, habitant à Marrakech
- 9 – Homme, 41 ans, marié, hôtelier, habitant à Marrakech
- 10 – Homme, 25 ans, célibataire, étudiant, habitant à Marrakech
- 11 – Femme, 65 ans, mariée, retraitée, habitant à Marrakech
- 12 – Femme, 30 ans, mariée, sans emploi, habitant à Rabat
- 13 – Homme, 17 ans, célibataire, sans emploi, habitant à Marrakech
- 14 – Homme, 35 ans, marié, banquier, habitant à Marrakech
- 15 – Femme, 51 ans, mariée, médecin, habitant à Marrakech
- 16 – Homme, 30 ans, célibataire, freelance, habitant à Casablanca
- 17 – Homme, 30 ans, célibataire, technicien de maintenance, habitant à Marrakech
- 18 – Femme, 24 ans, célibataire, étudiante, habitant à Marrakech
- 19 – Femme, 31 ans, mariée, chargée de projet, habitant à Marrakech
- 20 – Femme, 63 ans, veuve, retraitée, habitant à Marrakech
- 21 – Homme, 64 ans, marié, retraité, habitant à Marrakech
- 22 – Femme, 29 ans, mariée, gérante de société, habitant à Marrakech
- 23 – Homme, 28 ans, célibataire, salarié, habitant à Agadir
- 24 – Homme, 33 ans, marié, professeur, habitant à Marrakech
- 25 – Femme, 20 ans, célibataire, sans emploi, habitant à Marrakech
- 26 – Femme, 27 ans, célibataire, sans emploi, habitant à Marrakech
- 27 – Femme, 21 ans, célibataire, salariée, habitant à Marrakech
- 28 – Femme, 19 ans, célibataire, étudiante, habitant à Marrakech
- 29 – Homme, 25 ans, marié, électricien, habitant à Marrakech
- 30 – Femme, 48 ans, mariée, salariée, habitant à Marrakech
- 31 – Femme, 25 ans, divorcée, conseillère commerciale, habitant à Marrakech
- 32 – Homme, 25 ans, célibataire, consultant, habitant à Marrakech
- 33 – Homme, 40 ans, célibataire, salarié, habitant à Marrakech.

## 2 Annexes bibliographiques

### 2.1 Logigramme du processus d'urbanisme au Maroc



Source : Conseil Économique, Social et Environnemental, Étude d'impact des dérogations dans le domaine de l'urbanisme, Rapport, Maroc, 2014, p. 155.



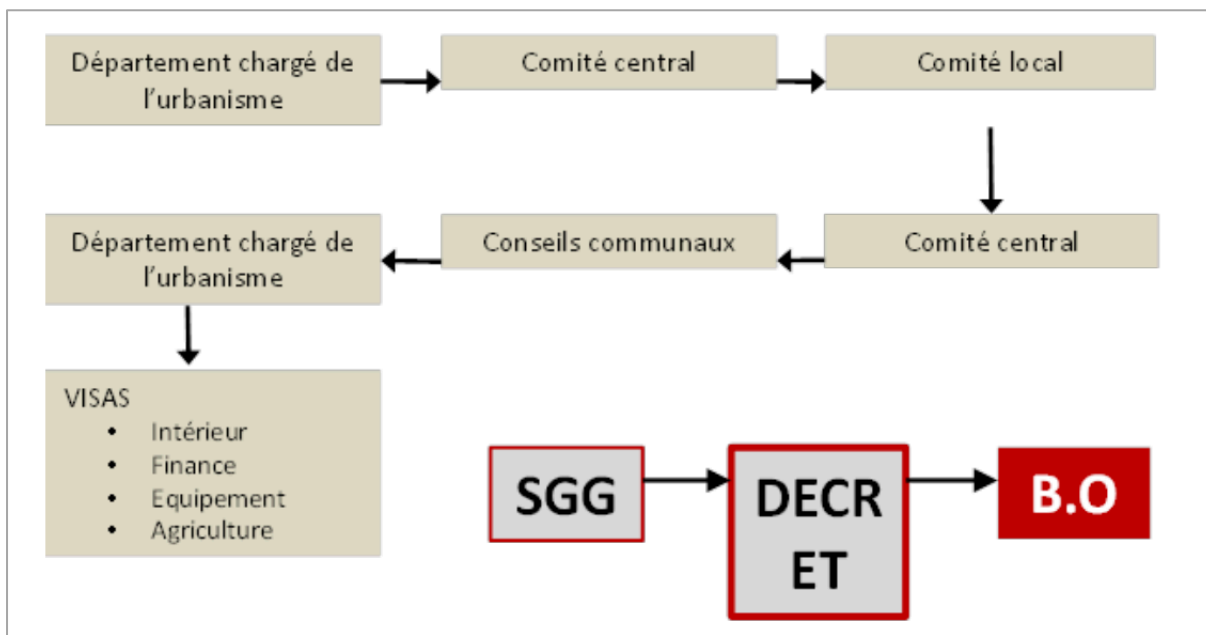
## 2.2 Instruments de la planification urbaine au Maroc

Hiérarchie	Désignation	Durée d'application	Missions	Élaboration
1	<b>Schéma Directeur d'Aménagement Urbain (SDAU)</b>	25 ans	Document prospectif Organisation générale du développement du territoire	Autorité gouvernementale chargée de l'urbanisme
2	<b>Plan d'aménagement (PA)</b>	10 ans	Définition du droit d'utilisation du sol	Autorité gouvernementale chargée de l'urbanisme Communes Agences urbaines Habitants
3	<b>Plan de Zonage</b>	2 ans	Définition de l'utilisation des sols en l'absence d'un PA	Autorité gouvernementale chargée de l'urbanisme Communes
4	<b>Plan de développement des Agglomérations rurales</b>	10 ans	Outil de planification des agglomérations rurales	Homologation par arrêté du gouverneur de la province et approbation par arrêté du ministre de l'intérieur
5	<b>Arrêté d'alignement</b>	Permet aux présidents des conseils communaux de décider de la création ou la modification ou la suppression des voies et parkings		

Source : D'après Hassan Chtouki, « La planification urbaine au Maroc : État des lieux et perspectives », FIG Working Week 2011 Bridging the Gap Between Cultures, mai 2011, Planning and Managing Urbanization, City Planning in Morocco.

Conception : C. Kettani, 2019.

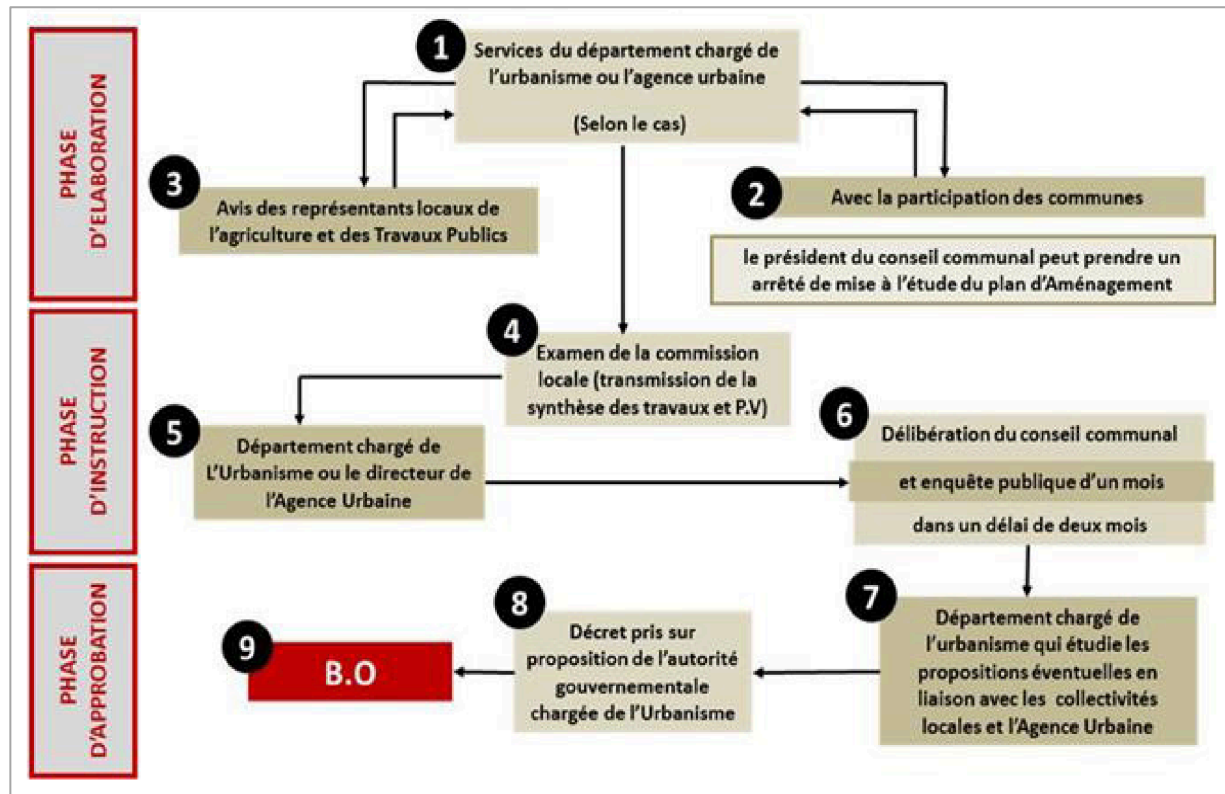
### 2.3 Processus d’instruction et d’approbation du SDAU



SGG : Secrétariat Général du Gouvernement

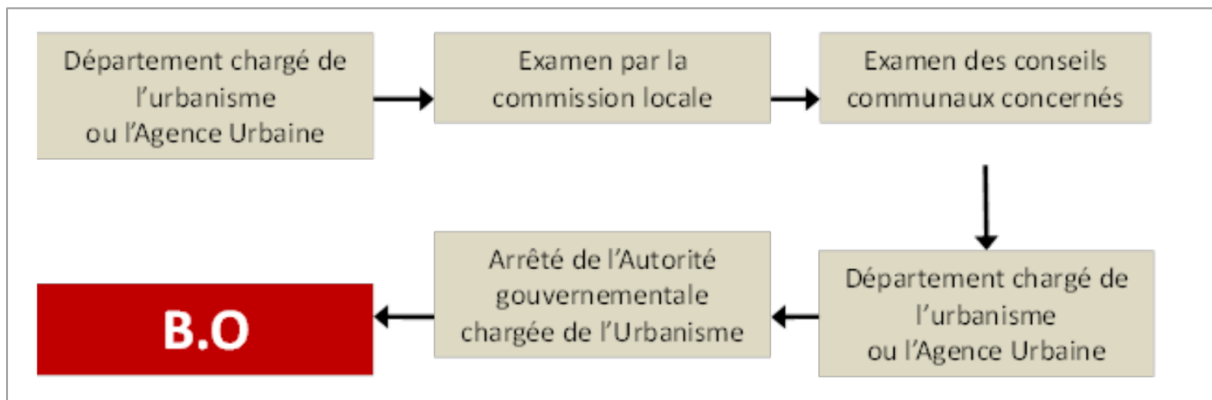
B.O : Bulletin officiel

## 2.4 Processus d'instruction et d'approbation du Plan d'aménagement



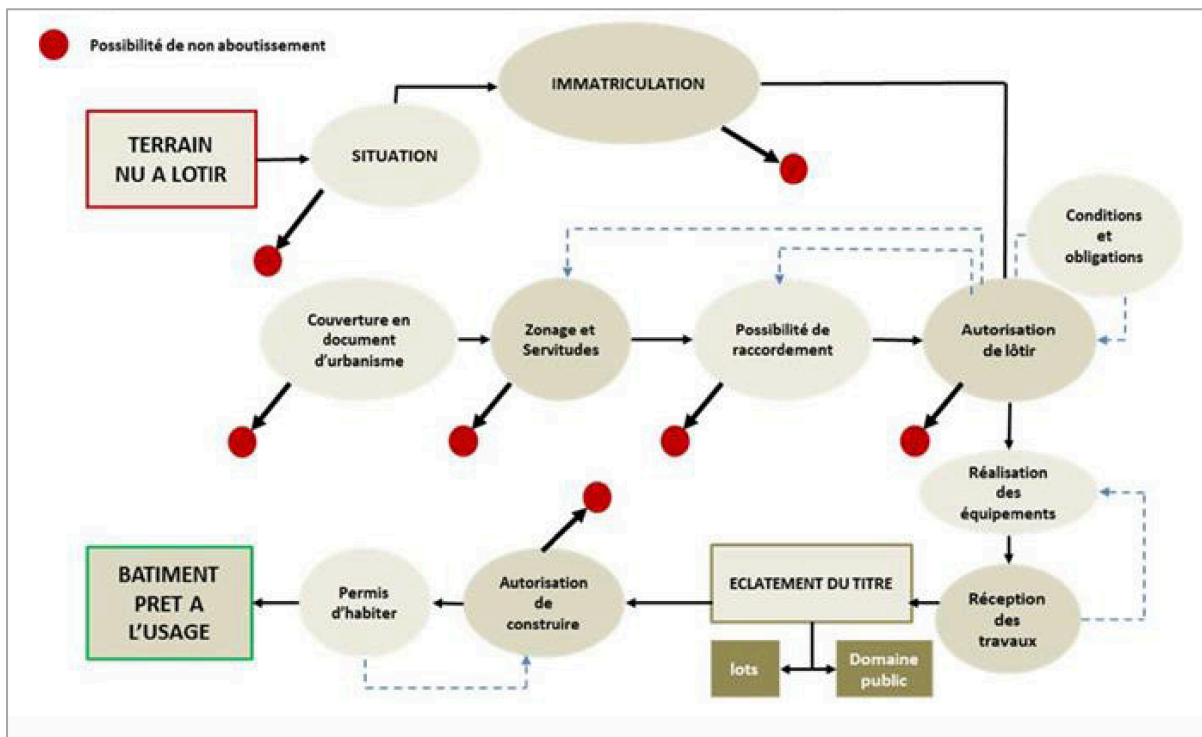
Source : Conseil Économique, Social et Environnemental, Étude d'impact des dérogations dans le domaine de l'urbanisme, Rapport, Maroc, 2014, p. 156-158.

## 2.5 Processus d’instruction et d’approbation du Plan de zonage



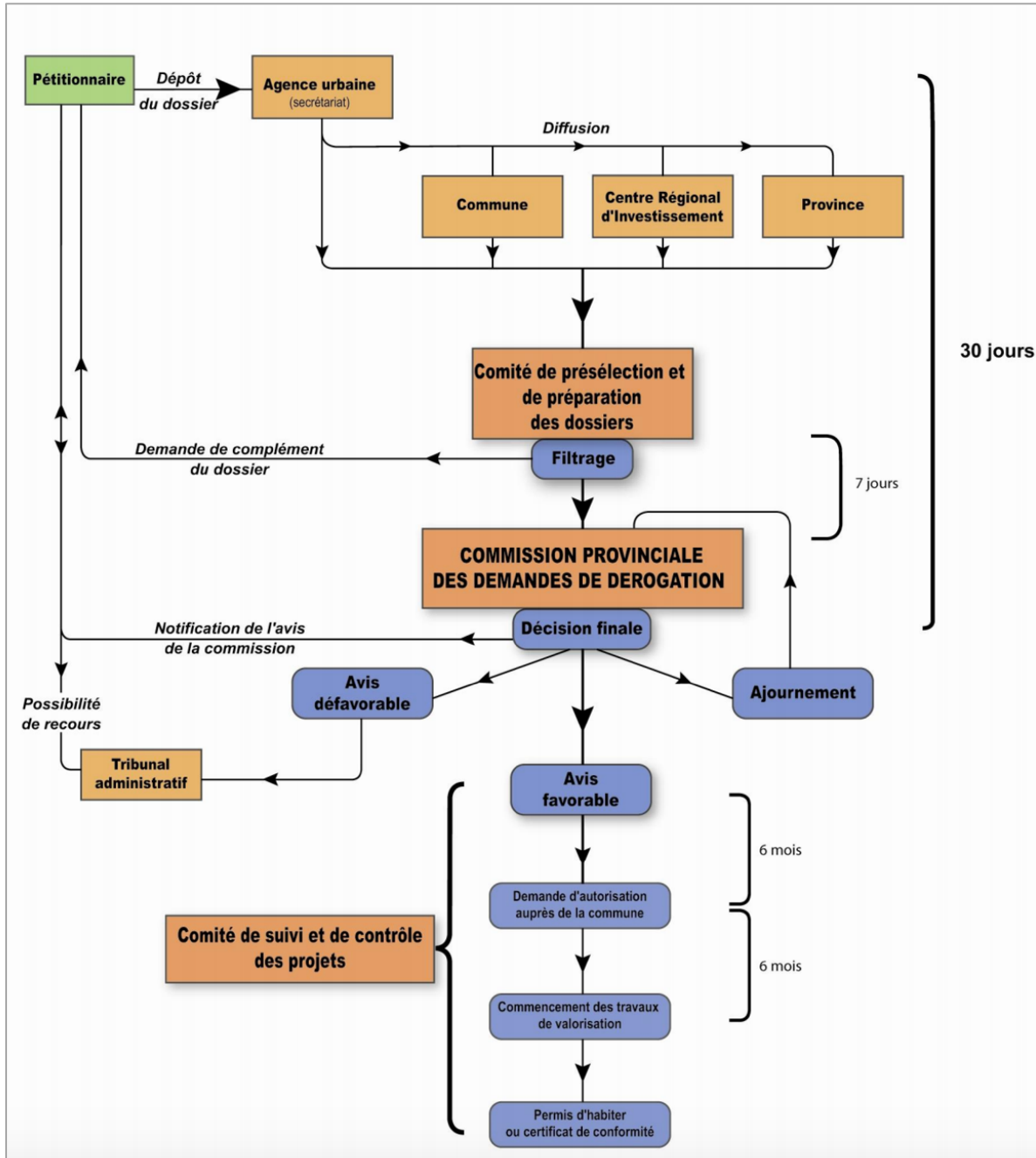
SGG : Secrétariat Général du Gouvernement  
B.O : Bulletin officiel

## 2.6 Processus de réalisation d'un projet de construction



Source : Conseil Économique, Social et Environnemental, Étude d'impact des dérogations dans le domaine de l'urbanisme, Rapport, Maroc, 2014, p. 156-158.

## 2.7 Procédure d'instruction des dossiers de dérogation



Source : Étude de l'impact de la dérogation sur le processus de planification et gestion urbaine - Rapport final, MINISTRE DE L'HABITAT, DE L'URBANISME ET DE L'AMENAGEMENT DE L'ESPACE Direction de l'Urbanisme, Mai 2009

## 2.8 Cadre juridique de l'urbanisme au Maroc

Période	Date	Désignation	Objectifs
Protectorat	1914	Dahir du 16 Avril 1914	Fixer les modalités de mise en œuvre du plan de la ville Fixer les modalités de création par les particuliers de groupes d'habitations Créer une réglementation de l'acte de bâtir
	1917	Dahir du 23 Novembre 1917 relatif aux associations syndicales de propriétaires urbains	Soumettre à autorisation toutes constructions à l'intérieur des villes Faciliter à l'administration coloniale d'acquérir des terrains et des immeubles
	1931	Loi du 27 Janvier 1931 autorisant l'établissement de Plans d'aménagement pour les centres et les banlieues des villes	Maîtriser les constructions et lotissements réalisés autour des villes, dans un rayon de 5 km
	1933	Dahir du 14 Juin 1933 relatif aux lotissements	Maîtriser la croissance urbaine en soumettant la réalisation d'un lotissement à une autorisation administrative Soumettre les villes aux normes d'un urbanisme moderne inspiré de la réglementation française
	1952	Dahir du 30 Juillet 1952 relatif à l'urbanisme	Élargissement du champ d'application du dahir de 1914 aux banlieues, zones périphériques, centres délimités et groupements d'urbanisme
	1953	Dahir du 30 Septembre 1953 relatif aux lotissements et morcellements	Fixer la réglementation à respecter pour la réalisation des lotissements et des morcellements
Indépendance	1960	Loi du 25 Juin 1960 relative au développement des agglomérations rurales	Instaurer des plans de développement pour les zones rurales fixant l'affectation des sols et rendant le permis de construire obligatoire
	1992	Loi du 17 juin 1992 relative à l'urbanisme	Définition des documents d'urbanisme et réglementation de la construction
		Loi du 17 juin 1992 relative aux lotissements, groupes d'habitations et morcellement	Définition des lotissements, des morcellements et des groupes d'habitation et les régimes qui leur sont applicables Attribution d'une assise juridique aux SDAU Introduction de la notion de hiérarchie entre les documents

Source : D'après Ali Sedjari et GRIDAUH, Le droit de l'urbanisme au Maroc, 2002 et Larbi Gharbi, *La planification urbaine au Maroc : Bilan des 50 années et perspectives*, s.l., 2005.

Conception : C. Kettani, 2019.

## 2.9 Structures en charge de l'urbanisme de 1914 à 2019

Période		Département étatique de tutelle
De...	A...	
1914	1920	Direction des Travaux Publics
1920	1946	Direction des Affaires Civiles
1946	1955	Direction des Affaires Politiques
1955	1956	Ministère de l'Urbanisme et de l'Habitat
1956	1967	Ministère des Travaux Publics
1967	1972	Ministère de l'Intérieur
1972	1974	Ministère de l'Urbanisme, de l'Habitat et de l'Environnement
1974	1977	Ministère du Tourisme, de l'Urbanisme, de l'Habitat, et de l'Environnement
1977	1985	Ministère de l'Habitat et de l'Aménagement du Territoire
1985	1994	Ministère de l'Intérieur
1994	1998	Ministère de l'Habitat
1998	2002	Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Environnement, de l'Urbanisme et de l'Habitat
2002	2007	Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Eau et de l'Environnement
2007	2012	Ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme et de l'Aménagement de l'Espace
2012	2013	Ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme et de la Politique de la ville
2013	...	Ministère de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire

Source : Mustapha Chouiki, Un siècle d'urbanisme: le devenir de la ville marocaine, Paris, France, L'Harmattan, 2017, 255 p.



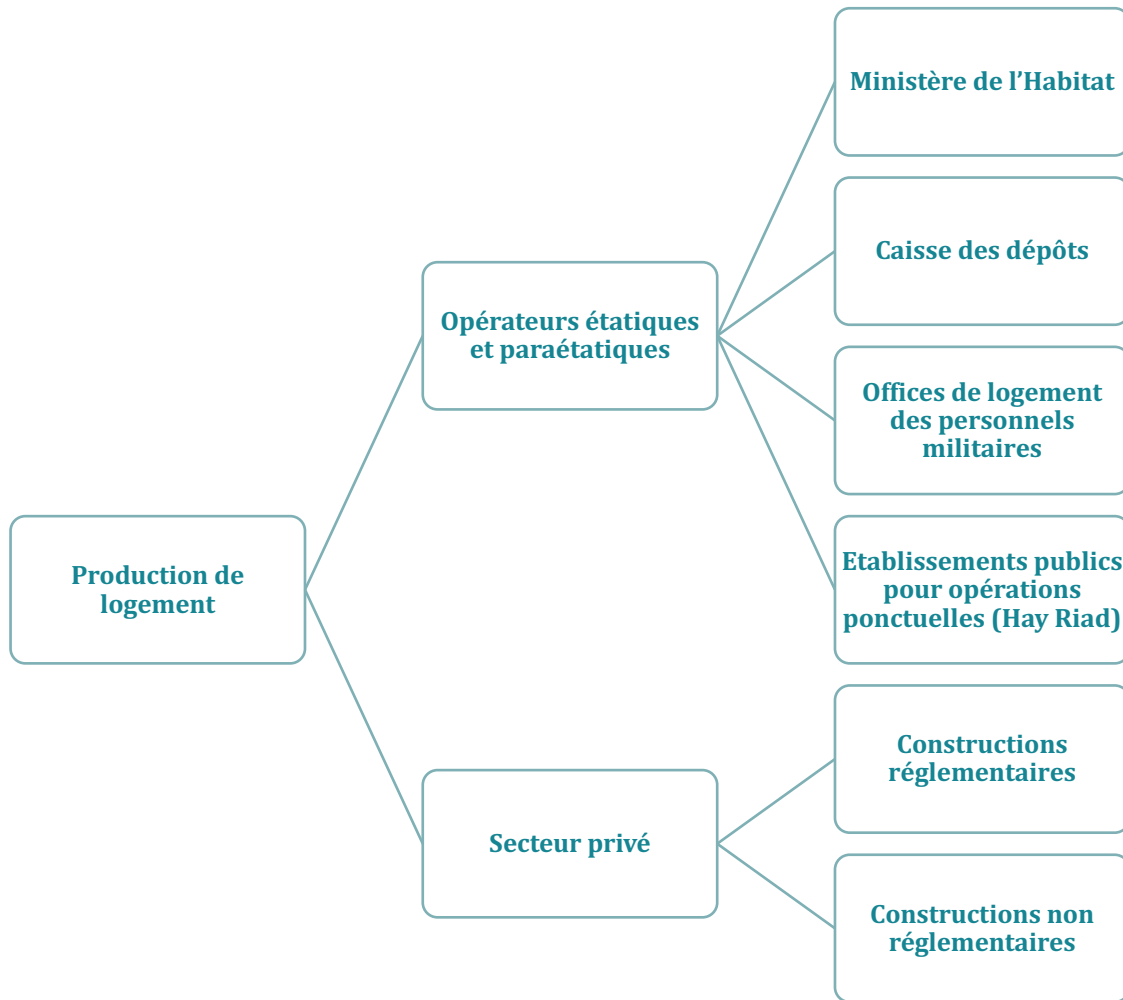
## 2.10 Répartition de la totalité des terres par statut juridique (2008)

Statut juridique	Superficie (ha)	%	Gestion/Tutelle
Terres collectives	12.000.000	41.6	Min. Intérieur (Affaires rurales)
<i>Melk</i>	8.000.000	27.7	n.a.
Terres <i>guich</i>	210.000	0.7	Min. Intérieur (Affaires rurales) et Min. de l'Économie et des Finances (Domaines)
Terres <i>habous</i>	100.000	0.3	Min. <i>Habous</i> et Affaires Islamiques
Domaine :			
• public	320.000	1.1	Min. Équipement
• privé	1.045.000	3.6	Min. de l'Économie et des Finances (Domaines)
• forestier	7.200.000	24.9	Haut-Commissariat Eaux et Forêts
Total	28.875.000	100.0	

*Il convient cependant de prendre les données de ce Tableau avec précaution. Pour les terres Melk, les chiffres proviennent du Recensement Général de l'Agriculture (RGA), donc des déclarations des exploitants. Rien ne garantit que les exploitants aient déclaré des parcelles comme Melk, leur appartenant, alors que ce pourrait être des terres collectives ou domaniales, donc des parcelles dont le statut est litigieux. Il se pourrait donc qu'il y ait moins de superficies Melk que le tableau ne le laisse supposer.*

Source : Banque mondiale, Marché fonciers pour la croissance économique au Maroc. Héritage et structures foncières au Maroc. Les contraintes structurelles et institutionnelles à l'émergence d'un marché efficient du foncier au Maroc, s.l., 2008.

## 2.11 Opérateurs de la production de logements au Maroc



Source : D'après Claude Chaline, Urbanisme et développement, Évaluation des schémas directeurs d'Ankara, du Caire, de Rabat, de Tunis, Sedes., s.l., 1989, p. 142.

Conception : C. Kettani, 2019.

## 2.12 Unités de logement mises en chantier au Maroc par type d'opérateurs de 2003 à 2011

Catégorie d'opérateurs	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Public	103 717	91 187	177 836	151 219	141 691	162 723	202 702	193 678	183 845
Privé	129 997	126 609	137 776	181 820	191 219	196 918	157 925	181 576	290 049
<b>Ensemble</b>	<b>233 714</b>	<b>217 796</b>	<b>315 612</b>	<b>333 039</b>	<b>332 910</b>	<b>359 641</b>	<b>360 627</b>	<b>375 254</b>	<b>473 894</b>

## 2.13 Évolution de la production en habitat durant la période 2009-2011 au Maroc

Catégories	2 009	2 010	2 011	Part en 2011 (%)
Opérations à faible valeur immobilière totale (140.000 DH)	1 165	9 064	7 781	2,8
Opérations économiques et sociales	193 795	179 560	229 570	83,3
Dont Auto-construction (maisons marocaines)	35 389	45 472	59 248	-
Opérations moyen et haut standing....	56 987	31 363	27 309	9,9
Villas	4 377	4 609	7 109	2,6
Autres produits	3 193	1 829	3 739	1,4
<b>Total</b>	<b>259 517</b>	<b>226 425</b>	<b>275 508</b>	<b>100</b>

Source : Ministère de l'Habitat et de la Politique de la Ville, Direction de la Promotion Immobilière

## 2.14 Nombre de communes urbaines et rurales par préfecture et province, Année 2004

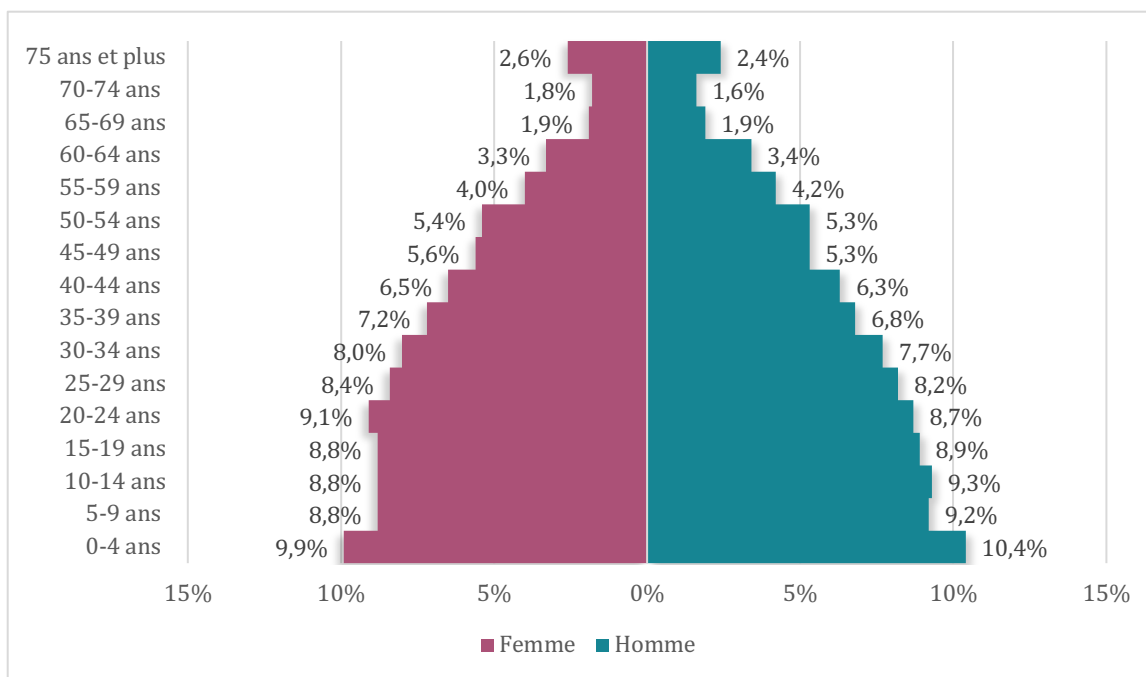
Régions	Type	مجموع الجماعات Total communes	الجماعات القروية Communes rurales	الجماعات الحضرية Communes urbaines
<b>Rabat-Salé-Zemmour-Zaër</b>		<b>50</b>	<b>40</b>	<b>10</b>
Rabat	Préfecture	2	0	2
Salé	Préfecture	3	2	1
Skhirat-Témara	Préfecture	10	6	4
Khémisset	Province	35	32	3
<b>Grand Casablanca</b>		<b>17</b>	<b>10</b>	<b>7</b>
Casablanca	Préfecture	2	0	2
Mohammadia	Préfecture	6	4	2
Nouacer	Province	4	3	1
Médiouna	Province	5	3	2
<b>Souss-Massa-Draâ</b>		<b>236</b>	<b>212</b>	<b>24</b>
Agadir-Ida Ou Tanane	Préfecture	13	12	1
Inezgane-Aït Melloul	Préfecture	6	3	3
Chtouka- Aït Baha	Province	22	20	2
Ouarzazate	Province	37	32	5
Taroudannt	Province	89	82	7
Tiznit	Province	44	40	4
Zagora	Province	25	23	2
<b>Taza-Al Hoceïma-Taounate</b>		<b>132</b>	<b>118</b>	<b>14</b>
Al Hoceïma	Province	35	31	4
Taza	Province	48	43	5
Taounate	Province	49	44	5
<b>Tadla-Azilal</b>		<b>82</b>	<b>73</b>	<b>9</b>
Béni-Mellal	Province	38	31	7
Azilal	Province	44	42	2
<b>Fès-Boulmane</b>		<b>60</b>	<b>48</b>	<b>12</b>
Fès	Préfecture	5	3	2
Moulay Yacoub	Province	11	10	1
Sefrou	Province	23	18	5
Boulmane	Province	21	17	4
<b>Guelmim_Es-Semara</b>		<b>60</b>	<b>49</b>	<b>11</b>
Guelmim	Province	20	18	2
Tata	Province	20	16	4
Assa-Zag	Province	7	5	2
Es-Semara	Province	6	5	1
Tan-Tan	Province	7	5	2

Régions	Type	مجموع الجماعات Total communes	الجماعات القروية Communes rurales	الجماعات الحضرية Communes urbaines
<b>Gharb Chhrarda-Bni Hsen</b>		<b>72</b>	<b>61</b>	<b>11</b>
Kénitra	Province	32	27	5
Sidi-Kacem	Province	40	34	6
<b>Laâyoune - Boujdour - Sakia El Hamra</b>		<b>14</b>	<b>10</b>	<b>4</b>
Laâyoune	Province	10	7	3
Boujdour	Province	4	3	1
<b>Marrakech-Tensift-Al Haouz</b>		<b>213</b>	<b>198</b>	<b>15</b>
Marrakech	Préfecture	15	13	2
Chichaoua	Province	35	33	2
Al Haouz	Province	39	38	1
El Kelaâ des Sraghna	Province	67	62	5
Essaouira	Province	57	52	5
<b>Meknès-Tafilalet</b>		<b>134</b>	<b>111</b>	<b>23</b>
Meknès	Préfecture	23	17	6
El Hajeb	Province	16	12	4
Ifrane	Province	10	8	2
Khénifra	Province	38	35	3
Errachidia	Province	47	39	8
<b>Oued-Ed Dahab-Lagouira</b>		<b>13</b>	<b>11</b>	<b>2</b>
Oued-Ed Dahab	Province	7	6	1
Aousserd	Province	6	5	1
<b>Oriental</b>		<b>113</b>	<b>91</b>	<b>22</b>
Oujda-Angad	Préfecture	11	8	3
Jerada	Province	14	11	3
Berkane	Province	16	10	6
Taurirt	Province	14	11	3
Figuig	Province	12	10	2
Nador	Province	46	41	5
<b>Doukala-Abda</b>		<b>87</b>	<b>77</b>	<b>10</b>
Safi	Province	35	30	5
El Jadida	Province	52	47	5
<b>Chaouia-Ourdigha</b>		<b>117</b>	<b>102</b>	<b>15</b>
Settat	Province	70	62	8
Khouribga	Province	31	26	5
Benslimane	Province	16	14	2
<b>Tanger-Tétouan</b>		<b>97</b>	<b>87</b>	<b>10</b>
Tanger-Assilah	Préfecture	10	8	2
Al Fahs Anjra	Province	8	8	0
Tétouan	Province	26	21	5
Larache	Province	19	17	2
Chefchaouen	Province	34	33	1
<b>Total</b>		<b>1497</b>	<b>1298</b>	<b>199</b>

Source : Portail National des Collectivités territoriales, Collectivités locales en chiffres, 2004, In : <http://www.pncl.gov.ma/fr/Publication/Statistique/Pages/Collectivit%C3%A9s-locales-en-chiffres-2004.aspx>, consulté le 8 Octobre 2018

## 2.15 Répartition de la population marocaine par tranches d'âge et par sexe, en pourcentage



Source : D'après les résultats du RGPH de 2014, Haut-Commissariat au Plan

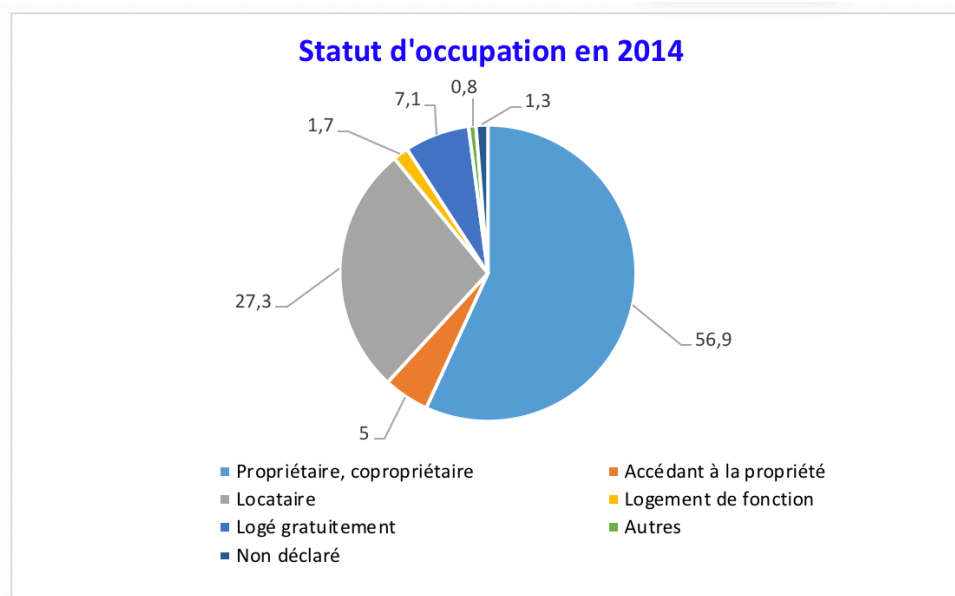
Conception : C. Kettani, 2019.

## 2.16 Répartition des ménages marocains selon le type du logement et par milieu de résidence en 2004 et 2014

Type du logement	RGPH 2004			RGPH 2014		
	Urbain	Rural	Total	Urbain	Rural	Total
Villa/Etage de villa	3,3	0,3	2,2	4,5	0,8	3,2
Appartement	12,4	0,1	7,6	17,5	0,3	11,6
Maison marocaine traditionnelle	8,1	4,8	6,8	5,5	4,8	5,2
Maison marocaine moderne	62,6	13,6	43,4	65,0	25,9	51,6
Chambre dans un établissement	0,3	0,2	0,3	0,2	0,2	0,2
Bidonville/Sommaire	8,2	5,7	7,2	5,2	3,1	4,5
Local non destiné à l'origine à l'habitat	0,8	0,5	0,7	0,4	0,2	0,3
Logement rural	1,1	72,8	29,1	1,3	64,0	22,8
Autre	1,5	1,0	1,3	0,5	0,6	0,6
ND	1,6	1,0	1,3	-	0,1	0,0
<b>Total</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
Effectif	<b>3 435 134</b>	<b>2 207 055</b>	<b>5 642 189</b>	<b>4 806 322</b>	<b>2 505 634</b>	<b>7 311 956</b>

Source : Haut-commissariat au plan, L'Habitat au Maroc, Situation du parc de logements et statut d'occupation, 2014

## 2.17 Répartition des ménages selon le statut d'occupation en milieu urbain entre 2004 et 2014



Source : Haut-commissariat au plan, L'Habitat au Maroc, Situation du parc de logements et statut d'occupation, 2014

## 2.18 Répartition des villes nouvelles en cours et prévues en Afrique



Source : Femke van Noorloos et Marjan Kloosterboer, « Africa's new cities: The contested future of urbanisation », Urban Studies, mai 2018, vol. 55, no 6, p. 11.

## Liste des figures

Figure 1 : Évolution des populations rurale et urbaine au Maroc de 1980 à 2015 Source : Graphique établi selon les données de la Banque mondiale Conception : C. Kettani, 2019. ....	22
Figure 2 : L'urbanisation croissante au Maroc de 2003 à 2024 Source : AMDI (Agence Marocaine de développement des investissements) .....	23
Figure 3 : Exemples de bidonville au Maroc (Casablanca à gauche, Salé à droite) Sources : 1. Photo Fadel Senna, Agence France-Presse, In : <a href="http://www.lapresse.ca/international/afrique/201305/15/01-4651023-dix-ans-apres-les-attentats-de-casablanca-marquent-encore-les-esprits.php">http://www.lapresse.ca/international/afrique/201305/15/01-4651023-dix-ans-apres-les-attentats-de-casablanca-marquent-encore-les-esprits.php</a> , consulté le 3 Octobre 2018 2. G. Senhaji : Malgré les promesses, la désespérance d'habitants d'un bidonville marocain, Couverture Société, 05 Décembre 2012, In : <a href="http://ibergag.com/malgre-les-promesses-la-desesperance-dhabitants-dun-bidonville-marocain/">http://ibergag.com/malgre-les-promesses-la-desesperance-dhabitants-dun-bidonville-marocain/</a> , consulté le 24 Mai 2018. ....	26
Figure 4 : Boite à outils d'évaluation Conception : C. Kettani, 2019.....	31
Figure 5 : Évolution du gain démographique des villes par période. Conception : C. Kettani, 2019. ....	48
Figure 6 : Principales manifestations de la croissance urbaine au Maroc Source : Haut-Commissariat au Plan Conception : C. Kettani, 2019. ....	49
Figure 7 : Évolution des effectifs annuels moyens de la migration nette des campagnes à destination des villes Source : Haut-commissariat au plan et Centre des études et des recherches démographiques, <i>Démographie marocaine : tendances passées et perspectives d'avenir, rapport thématique, s.l., 2005, p. 46.</i> Conception : C. Kettani, 2019. ....	50
Figure 8 : Répartition de la population par type de villes par rapport à la population urbaine totale en 2004 Source : <u>Haut-commissariat au plan et Centre des études et des recherches démographiques, <i>Démographie marocaine : tendances passées et perspectives d'avenir, rapport thématique, 2005, p. 40.</i></u> Conception : C. Kettani, 2019. ....	58
Figure 9 : Répartition des villes sur le territoire marocain en fonction de leur taille Source : Haut-commissariat au Plan, RGPH 2004 .....	61
Figure 10 : Poids démographique de la population urbaine marocaine par région en 1994 et en 2004 Source : Haut-commissariat au plan et Centre des études et des recherches démographiques, <i>Démographie marocaine : tendances passées et perspectives d'avenir, rapport thématique, 2005, p.37.</i> Conception : C. Kettani, 2019.....	62
Figure 11 : Hiérarchie du découpage du territoire marocain Source : D'après le portail national des collectivités locales, In : <a href="http://www.pncl.gov.ma/fr/Publication/Statistique/Pages/Collectivite%C3%A9s-locales-en-chiffres-2004.aspx">http://www.pncl.gov.ma/fr/Publication/Statistique/Pages/Collectivite%C3%A9s-locales-en-chiffres-2004.aspx</a> , consulté le 2 Octobre 2018 Conception : C. Kettani, 2019.....	70
Figure 12 : Schéma de la complexité foncière au Maroc Source : Banque mondiale, <i>Marché fonciers pour la croissance économique au Maroc. Héritage et structures foncières au Maroc. Les contraintes structurelles et institutionnelles à l'émergence d'un marché efficient du foncier au Maroc, s.l., 2008, p. 23.</i> Conception : C. Kettani, 2019.....	75
Figure 13 : Caractéristiques de la cité-jardin selon E. Howard Source : Ebenezer Howard, <i>To-morrow: A peaceful path to real reform, 1898</i> Ebenezer Howard et al., <i>Les cités-jardins de demain</i> , traduit par Thérèse Elzière, Paris, France, Dunod, 1969, p. 12, 14. ....	79
Figure 14 : Modes opératoires pour la concrétisation de la stratégie du logement Source : D'après ONU HABITAT, <i>Évaluation du programme national « Villes sans bidonvilles ».</i> Propositions pour en accroître les performances, Rabat, 2011, p. 5. Conception : C. Kettani, 2019. * Les logements à faible valeur immobilière totale (FVIT) sont des unités d'habitation d'une superficie de 50 à 60 m <sup>2</sup> et dont la valeur immobilière ne dépasse pas 140 000 dirhams (environ 14 000 euros). Ils sont destinés aux bidonvillois, aux artisans et aux ménages à faible revenu, qui bénéficient d'une subvention du Ministère de l'Habitat de 40 000 dirhams (environ 4 000 euros) et de facilités au niveau des banques (crédit à taux réduit) pour les aider à acquérir les biens. Les promoteurs immobiliers qui s'engagent à réaliser ces logements bénéficient d'avantages fiscaux et de la mobilisation de terrains publics à prix avantageux.....	84



---

Figure 15 : Principaux programmes de la stratégie en matière d'habitat Source : ONU HABITAT, Évaluation du programme national « Villes sans bidonvilles ». Propositions pour en accroître les performances, Rabat, 2011. Conception : C. Kettani, 2019. ....	86
Figure 16 : Sala Al Jadida Source : <a href="http://www.bymaro.com/fr/content/ville-nouvelle">http://www.bymaro.com/fr/content/ville-nouvelle</a> , consulté le 21 Février 2018	88
Figure 17 : Situation géographique des quatre terrains d'étude – Maroc Conception : C. Kettani, 2019. ....	91
Figure 18 : Étapes de la constitution du Holding d'aménagement Al Omrane Conception : C. Kettani, 2019. ....	94
Figure 19 : Métiers du groupe CDG Source : Société d'Aménagement Zenata, Eco-cité Zenata, Dossier de presse, 2016. Conception : C. Kettani, 2019. ....	96
Figure 20 : Nombre d'habitants prévisionnel des villes nouvelles par rapport à celui des grandes villes à proximité desquelles elles sont implantées Source : D'après les résultats du Recensement Général de la Population et de l'Habitat 2014 Conception : C. Kettani, 2019. ....	107
Figure 21 : Extension du périmètre urbain de la ville de Marrakech de 1988 à 2016 Source : D'après les vues aériennes et les archives Google Earth, 2018 Conception : C. Kettani, 2019. ....	110
Figure 22 : Gestation du projet de la ville nouvelle de Tamansourt Source : D'après nos entretiens avec les représentants de la société Al Omrane Tamansourt, Mars 2017. Conception : C. Kettani, 2019. ....	113
Figure 23 : Évolution du projet de la ville de Tamansourt (1995, 2002, 2004) Source : ERAC Tensift, MHU : La ville nouvelle de Tamansourt Premier anniversaire, 2005, p.19. ....	114
Figure 24 : Situation de la ville de Tamansourt Source : D'après les photos aériennes Google Plans Macintosh, 2018 Conception : C. Kettani, 2019. ....	116
Figure 25 : Répartition de la population de Tamansourt par tranches d'âge et par sexe Source : D'après les résultats du RGPH de 2014, Haut-Commissariat au Plan Conception : C. Kettani, 2019. ....	117
Figure 26 : Répartition de la population de Marrakech par tranches d'âge et par sexe Source : D'après les résultats du RGPH de 2014, Haut-Commissariat au Plan Conception : C. Kettani, 2019. ....	117
Figure 27 : Répartition des professions des actifs occupés et des chômeurs ayant déjà travaillé de la ville de Tamansourt et comparaison avec la ville de Marrakech Source : D'après les résultats du RGPH de 2014, Haut-Commissariat au Plan Conception : C. Kettani, 2019. ....	118
Figure 28 : Tamansourt : Plan de zonage Source : Al Omrane Tamansourt, Plan de zonage, document original collecté sous forme numérique, le 1 <sup>er</sup> Mars 2017. ....	121
Figure 29 : Système viarie de la ville de Tamansourt Source : D'après les images satellitaires Plans Macintosh, 2018. Conception : C. Kettani, 2019. ....	122
Figure 30 : Coupe sur l'avenue centrale de Tamansourt Source : D'après le cahier des charges du lotissement, p.4 (ERAC Tensift, 2006). Conception : C. Kettani, 2019. ....	123
Figure 31 : Croquis de l'écran végétal Conception : C. Kettani, 2019. ....	123
Figure 32 : Plan à trois centres et système viarie de Tamansourt Source : D'après le plan de zonage (ERAC Tensift, 2003) Conception : C. Kettani, 2019. ....	124
Figure 33 : Tamansourt : La construction des centres-villes non entamée Source : D'après les images aériennes Plans Macintosh, 2018 Conception : C. Kettani, 2019. ....	124
Figure 34 : Localisation du nouveau centre-ville de Tamansourt Conception : C. Kettani, 2019. ....	125
Figure 35 : Suppression du douar N'Zalet El Harmel à Tamansourt Source : Images satellitaires Google Earth datant de 2009 et de 2017 Conception : C. Kettani, 2019. ....	125
Figure 36 : Répartition des équipements sur l'ensemble de la ville de Tamansourt Source : D'après le plan masse de la ville de Tamansourt (2016) Conception : C. Kettani, 2019. ....	126
Figure 37 : La trame verte à Tamansourt Source : Al Omrane Tamansourt, 2008 (document original collecté sous forme numérique) Conception : C. Kettani, 2019. ....	129
Figure 38 : Un manque d'entretien des espaces verts dans la ville de Tamansourt Source : C. Kettani, Mars 2017.	130
Figure 39 : Quasi inexistence de la ceinture verte prévue à Tamansourt Source : Photo aérienne obtenue via l'application Plans Macintosh, 2017. ....	130
Figure 40 : Tamansourt : État des espaces verts d'un des trois axes principaux Source : Photos collectées à Al Omrane Tamansourt, au format numérique, le 13 Mars 2017. ....	131

---

Figure 41 : Projet d'aménagement du parc Al Yasmine à Tamansourt Source : Document collecté à Al Omrane Tamansourt, au format numérique, le 13 Mars 2017 .....	132
Figure 42 : Situation de la ville de Tamansourt dans son environnement communal Source : Haut-commissariat au Plan Conception : C. Kettani, 2019. ....	133
Figure 43 : Projet d'extension de Tamansourt Source : D'après un entretien avec N. Boumert, architecte à Al Omrane Tamansourt, par C. Kettani, le 3 Mars 2017 Conception : C. Kettani, 2019.....	137
Figure 44 : Tamansourt : Engagement des parties de la convention de partenariat et de financement du plan de relance de mai 2014 Source : Al Omrane Tamansourt et Ministère de l'Habitat et de la Politique de la Ville, Tamansourt : Tous ensemble pour un nouveau départ. Présentation de la convention de partenariat et de financement relative à la relance et la mise en valeur de la ville nouvelle de Tamansourt., s.l., 2014, p. 12. Conception : C. Kettani, 2019. ....	140
Figure 45 : Expansion urbaine de la ville de Rabat entre 1914 et 2006 Source : D'après l'Agence Urbaine de Rabat-Salé Conception : C. Kettani, 2019. ....	144
Figure 46 : Délimitation naturelle de la ville de Rabat par la ceinture verte et le fleuve du Bouregreg Source : Image satellitaire Google Maps, 2018 Conception : C. Kettani, 2019.....	145
Figure 47 : Évolution de la population des villes de Rabat, Skhirat-Temara et Salé entre les deux derniers recensements Source : D'après les résultats des recensements généraux de la population et de l'habitat des années 2004 et 2014. Conception : C. Kettani, 2019.....	146
Figure 48 : Situation de la ville de Tamesna Source : D'après les photos aériennes Google Plans macintosh, 2018 Conception : C. Kettani, 2019. ....	147
Figure 49 : Affectation des sols à Tamesna Source : Al Omrane Tamesna, <i>La ville nouvelle de Tamesna</i> , Document collecté au format numérique Conception : C. Kettani, 2019.....	148
Figure 50 : Répartition de la population de Tamesna par tranches d'âge et par sexe Source : D'après les résultats du RGPH de 2014, Haut-Commissariat au Plan Conception : C. Kettani, 2019. ....	149
Figure 51 : Répartition de la population des préfectures de Rabat, Salé, Temara et Skhirat par tranches d'âge et par sexe Source : D'après les résultats du RGPH de 2014, Haut-Commissariat au Plan Conception : C. Kettani, 2019. ....	149
Figure 52 : Régénération des communes avoisinantes aux projets de villes nouvelles - Exemple de la commune de Sidi Yahya Zaers Source : Al Omrane Tamesna, <i>La ville nouvelle de Tamesna</i> , Document collecté au format numérique .....	150
Figure 53 : Vue du village de Sidi Yahya Zaers depuis la ville de Tamesna Source : C. Kettani, le 7 Février 2018. ....	151
Figure 54 : Principaux promoteurs privés à Tamesna Source : D'après la Société d'aménagement Al Omrane Tamesna Conception : C. Kettani, 2019. ....	153
Figure 55 : Plan masse de Tamesna Source : D'après le plan masse de Tamesna publié sur le site de CRX Groupe, consulté le 13 octobre 2017 Conception : C. Kettani, 2019. * Décomposition du plan masse en p. 228, 1.2.2 Composantes du zonage .....	154
Figure 56 : Tamesna : Répartition des typologies de logements en fonction de la superficie Source : Al Omrane Tamesna, <i>La ville nouvelle de Tamesna</i> , Document collecté au format numérique Conception : C. Kettani, 2019. ....	155
Figure 57 : Typologies d'habitat à Tamesna Source : C. Kettani, Février 2018.....	156
Figure 58 : Localisation des douars et des sites d'accueil des relogés à Tamesna Source : Al Omrane Tamesna, <i>La ville nouvelle de Tamesna</i> , Document collecté au format numérique Conception : C. Kettani, 2019.....	157
Figure 59 : Contenu synthétisé du plan de relance de Tamesna et responsabilités des signataires Source : D'après le document Plan de relance Tamesna collecté au format numérique auprès de la société Al Omrane Tamesna, Juillet 2017. Conception : C. Kettani, 2019. ....	165
Figure 60 : Principaux secteurs ciblés par le plan de relance de Tamesna Source : D'après le document Plan de relance Tamesna collecté au format numérique auprès de la société Al Omrane Tamesna, Juillet 2017. Conception : C. Kettani, 2019.....	165
Figure 61 : Tamesna : Principaux axes de desserte routière Source : Al Omrane Tamesna, <i>La ville nouvelle de Tamesna</i> , Document collecté au format numérique Conception : C. Kettani, 2019.....	166

---

Figure 62 : Expansion urbaine de la ville de Casablanca de 1907 à 2004 Source : D'après le plan de développement stratégique et le schéma directeur d'aménagement urbain de la wilaya de la région du Grand Casablanca, Agence Urbaine de Casablanca, 2008 Conception : C. Kettani, 2019.....	168
Figure 63 : Comparaison du périmètre de Casablanca par rapport à celui de Paris Source : D'après les images satellitaires Google Earth, 2018 Conception : C. Kettani, 2019. ....	170
Figure 64 : Situation de la ville de Sahel Lakhiaÿta Source : D'après les photos aériennes Google Plans macintosh, 2018 Conception : C. Kettani, 2019. ....	171
Figure 65 : Locaux de la société d'aménagement Sahel Lakhiaÿta à Sahel Lakhiaÿta Source : C. Kettani, 2017.....	172
Figure 66 : Desserte de la ville de Sahel Lakhiaÿta Source : D'après les photos aériennes Google Plans macintosh, 2018 Conception : C. Kettani, 2019. ....	173
Figure 67 : La ville de Sahel Lakhiaÿta encore marquée par son caractère rural Source : C. Kettani, 13 Février 2017 .....	174
Figure 68 : Situation des deux pôles de Sahel Lakhiaÿta Source : D'après nos entretiens avec les employés de la société Al Omrane Lakhiaÿta, le 9 Février 2017. Conception : C. Kettani, 2019. ....	175
Figure 69 : Pôle 1 : Répartition des logements par catégorie Source : Al Omrane Lakhiaÿta, <i>Ville Nouvelle Sahel Lakhiaÿta. Présentation Pôles 1 et 2</i> , s.l., 2016. Conception : C. Kettani, 2019. *Les logements à faible valeur immobilière totale (FVIT) sont des unités d'habitation d'une superficie de 50 à 60 m <sup>2</sup> et dont la valeur immobilière ne dépasse pas 140 000 dirhams (environ 14 000 euros). Ils sont destinés aux bidonvillois, aux artisans et aux ménages à faible revenu. Les promoteurs immobiliers qui s'engagent à réaliser ces logements bénéficient d'avantages fiscaux et de la mobilisation de terrains publics à prix avantageux. **Le recasement concerne des lots aménagés dédiés à l'autoconstruction et attribués aux ménages dans le cadre du programme VSB (Villes sans Bidonvilles).....	178
Figure 70 : Exemples de logements économiques à Sahel Lakhiaÿta (à gauche Opération Alrihane, à droite opération Assanoubar) Source : C. Kettani, 2017 .....	179
Figure 71 : Équipements publics de Sahel Lakhiaÿta classés « urgent » Source : AL Omrane Lakhiaÿta, <i>Ville Nouvelle Sahel Lakhiaÿta. Présentation Pôles 1 et 2</i> , s.l., 2016.....	180
Figure 72 : Centre commercial de la ville de Sahel Lakhiaÿta Source : C. Kettani, 2017.....	180
Figure 73 : Affectation du sol dans le pôle 2, par superficie Source : Al Omrane Lakhiaÿta, <i>Ville Nouvelle Sahel Lakhiaÿta. Présentation Pôles 1 et 2</i> , s.l., 2016. Conception : C. Kettani, 2019. ....	182
Figure 74 : Répartition des logements du pôle 2 par catégorie, en fonction de la superficie totale Source : Al Omrane Lakhiaÿta, <i>Ville Nouvelle Sahel Lakhiaÿta. Présentation Pôles 1 et 2</i> , s.l., 2016. Conception : C. Kettani, 2019. ....	182
Figure 75 : Sahel Lakhiaÿta : Pôle 2 : Volumétrie générale Source : Document daté du 26 Octobre 2010, collecté à Al Omrane Lakhiaÿta, au format numérique .....	183
Figure 76 : Schéma National d'Aménagement du Territoire (SNAT) : Schéma du grand Ensemble Métropolitain Casablanca – Rabat Source : CID (Conseil, Ingénierie et Développement), <i>Étude d'impact sur l'environnement de la nouvelle ville Sahel Lakhiaÿta. Phase 1 : Élaboration de l'état initial</i> , s.l., 2011, p. 13.....	185
Figure 77 : Systèmes et dispositifs solaires et photovoltaïques à Sahel Lakhiaÿta Source : C. Kettani, 13 et 14 Février 2017. ....	188
Figure 78 : Situation de la ville de Zenata Source : D'après les photos aériennes Google Plans macintosh, 2018 Conception : C. Kettani, 2019. ....	190
Figure 79 : Desserte de l'éco-cité de Zenata Source : D'après les photos aériennes Google Earth, 2018 Conception : C. Kettani, 2019.....	191
Figure 80 : Inscription de l'éco-cité de Zenata dans la dynamique urbaine de Casablanca Source : Plan de développement stratégique et Schéma directeur d'aménagement urbain de la Wilaya de la Région du Grand Casablanca, Agence Urbaine de Casablanca, IAURIF, 2008. ....	192
Figure 81 : Processus d'AMI Source : CDG Développement, Ville nouvelle Zenata, Projet Commercial, Appel à manifestation d'Intérêt, 2011.....	194
Figure 82 : Appropriation illégale de terrains sur le périmètre du projet de Zenata (Bidonvilles au Sud-Est et cabanons en bord de mer au Nord) Source : Vues aériennes Plans Macintosh, 2018.....	196

Figure 83 : Pôles de développement de Zenata Source : D'après Société d'aménagement de Zenata, Projet de ville nouvelle de Zenata, Préparation d'un plan d'action de réinstallation, Cadre de politique de réinstallation, 2014. Conception : C. Kettani, 2019. ....	198
Figure 84 : Contenu de la première tranche du projet de Zenata Source : CDG Développement, Ville nouvelle Zenata, Projet Commercial, Appel à manifestation d'Intérêt, 2011. ....	199
Figure 85 : Plan d'aménagement de la première zone de développement de Zenata Source : Société d'Aménagement Zenata, <i>Eco-cité Zenata, Dossier de presse 2016</i> , s.l., 2016, p.7. ....	199
Figure 86 : L'axe métropolitain de Zenata Source : Société d'Aménagement Zenata, <i>Eco-cité Zenata, Dossier de presse 2016</i> , 2016, p. 9. ....	201
Figure 87 : Image promotionnelle de l'axe métropolitain de Zenata Source : Société d'Aménagement Zenata, <i>Eco-cité Zenata, Dossier de presse 2016</i> , 2016, p. 14. ....	201
Figure 88 : Plan masse de la première tranche du projet de l'éco-cité de Zenata Source : Société d'Aménagement Zenata, <i>Eco-cité Zenata, Dossier de presse 2016</i> , s.l., 2016, p. 13. ....	202
Figure 89 : Principe de l'unité de vie dans l'éco-cité de Zenata et mobilité Source : Société d'Aménagement Zenata, <i>Eco-cité Zenata, Dossier de presse 2016</i> , 2016, p. 10. ....	203
Figure 90 : Trame oblique de Zenata Source : Société d'Aménagement Zenata, <i>Eco-cité Zenata, Dossier de presse 2016</i> , s.l., 2016, p.8. ....	204
Figure 91 : Taille des lots attribués aux promoteurs dans la ville de Tamesna Source : D'après la Société d'aménagement Al Omrane Tamesna Conception : C. Kettani, 2019. ....	217
Figure 92 : Opération (marquée 1 sur le plan ci-dessus) gérée par le promoteur Addoha (environ 22 hectares) Source : Photos aériennes Google Earth, 2019. ....	218
Figure 93 : Opération (marquée 2 sur le plan ci-dessus) gérée par le promoteur Marina d'or (environ 15 hectares) Source : Photos aériennes Google Earth, 2019. ....	218
Figure 94 : Ville nouvelle de Vällingby en Suède Source : Pierre Merlin et Paul Delouvrier, <i>Les villes nouvelles : urbanisme régional et aménagement</i> , Paris, France, Presses universitaires de France, DL 1972, 1972, p. 105. ....	219
Figure 95 : Évolution de la réalisation de la ville de de Tamesna Source : D'après les photos aériennes Plans Macintosh et les images d'archives Google Earth, 2018. ....	221
Figure 96 : Évolution de la réalisation de la ville de de Tamesna Source : D'après les photos aériennes Plans Macintosh et les images d'archives Google Earth, 2018. ....	222
Figure 97 : Strates de Tamansourt à travers une section sur l'avenue principale Conception : C. Kettani, 2019. ....	223
Figure 98 : Strates de Tamesna à travers une section sur l'avenue principale Conception : C. Kettani, 2019. ....	224
Figure 99 : Vastes vides à Tamansourt Conception : C. Kettani, 2017. ....	225
Figure 100 : Caractère dispersé des constructions à Tamesna Source : C. Kettani, le 23 Mars 2017. ....	226
Figure 101 : Absence de centre-ville dans la ville de Tamesna Source : Document collecté auprès de la société d'aménagement Al Omrane, au format numérique. ....	227
Figure 102 : Schémas radioconcentriques des villes de Tamansourt (à gauche) et de Tamesna (à droite) Source : D'après les vues aériennes et les plans masse collectés auprès des sociétés d'aménagement. Conception : C. Kettani, 2019. ....	229
Figure 103 : Schéma en grille rectangulaire de la ville de Zenata Source : D'après le plan masse de la première tranche du projet de la ville de Zenata collecté auprès de la société d'aménagement de Zenata. Conception : C. Kettani, 2019. ....	229
Figure 104 : Analyse de la voirie à Tamansourt et Tamesna Source : D'après les plans masse collectés auprès des sociétés d'aménagement et nos observations sur le terrain. Conception : C. Kettani, 2019. *La modélisation ci-dessus de la voirie prend en compte les chaussées, les espaces de stationnement et les trottoirs. ....	230
Figure 105 : Exemples de sections à Tamesna sur différents types de voies Source : D'après les vues aériennes, les plans collectés auprès des sociétés d'aménagement et nos observations sur le terrain. Conception : C. Kettani, 2019. ....	231
Figure 106 : Exemples d'équipements publics à Tamansourt (1 : Société d'aménagement Tamansourt), et à Tamesna (2 : Mosquée et centre de conférences) Source : Extraits de photos aériennes, Plans Macintosh, 2018. ....	232

Figure 107 : Décomposition du plan masse de la ville de Tamansourt Source : D'après le plan masse de la ville de Tamansourt (2016), les documents collectés auprès de la société d'aménagement Tamansourt, nos entretiens sur place et nos visites de terrain en Mars 2017. Conception : C. Kettani, 2019. ....	235
Figure 108 : Décomposition du plan masse de Tamesna Source : D'après le plan masse de Tamesna publié sur le site de CRX Groupe, consulté le 13 octobre 2017 Conception : C. Kettani, 2019. ....	238
Figure 109 : Exemples de façades de projets de logements collectifs Source : C. Kettani, 2017. ....	238
Figure 110 : Topographie des villes de Tamansourt (à gauche) et de Tamesna (à droite) Source : D'après les fonds de carte de nivellement général du Maroc élaborés par la Division de la Carte en 1974 et 1976, dessinés au 1/100 000 <sup>e</sup> . Conception : C. Kettani, 2019. ....	239
Figure 111 : Fonctionnement d'un îlot résidentiel économique, Résidence Allaymoune à Sahel Lakhiayta Source : D'après la plaquette du projet collectée au format numérique : Al Omrane Lakhiayta, Groupement d'habitation Allaymoune, Had Soualem, 2014 Conception : C. Kettani, 2019. ....	240
Figure 112 : Fonctionnement d'un îlot résidentiel économique, Résidence Jacaranda, Tamansourt Source : D'après la plaquette du projet collectée au format numérique : Al Omrane Tamansourt, Résidence Jacaranda, 2013 Conception : C. Kettani, 2019. ....	241
Figure 113 : Exemples de logements collectifs à Tamansourt (1) et à Tamesna (2) Source : Extraits de photos aériennes, Plans Macintosh, 2018. ....	241
Figure 114 : Plans de logements économiques à Sahel Lakhiayta (Groupement d'habitation Allaymoune) Source : D'après la plaquette du projet collectée au format numérique le 21 Février 2017 : Al Omrane Lakhiayta, Groupement d'habitation Allaymoune, Had Soualem, 2014 Conception : C. Kettani, 2019. ....	243
Figure 115 : Exemples de prescriptions architecturales pour les logements auto construits à Tamansourt Source : ERAC Tensift et Wilaya de Marrakech, Projet de la ville nouvelle de Tamansourt. Cahiers des charges du lotissement, s.l., 2006. ....	245
Figure 116 : Exemple de bâtiments auto construits à Tamansourt Source : C. Kettani, 13 Mars 2017. ....	245
Figure 117 : Croquis personnels de bâtiments auto construits Conception : C. Kettani, 2017. ....	246
Figure 118 : Série de façades développées dans des villes marocaines existantes (de gauche à droite : Kénitra (1), Casablanca (2,3), Assilah (4,5), Marrakech (6)) Source : Sites Internet Avito, Immo Maroc, Logic Immo consultés le 27 Novembre 2018. ....	247
Figure 119 : Série de façades développées en villes nouvelles (de gauche à droite : Tamesna (1,2,3), Sahel Lakhiayta (4,5,6), Tamansourt (7,8,9) Source : Photos prises par C. Kettani (à des dates différentes en 2017). ....	248
Figure 120 : Des exemples d'appropriation de façade par les habitants (linge et rajout de grilles aux fenêtres, intégration des balcons dans les cuisines ou les salons) à Tamesna (1, 2) et à Sahel Lakhiayta (3). Source : C. Kettani, 2017 et 2018. ....	249
Figure 121 : Exemples d'immeubles-écran à Sahel Lakhiayta (à gauche) et à Tamesna (à droite). Source : C. Kettani, 2017. ....	250
Figure 122 : Exemples de villas uniformisées en bande et jumelées à Sahel Lakhiayta Source : C. Kettani, Février 2017. ....	251
Figure 123 : Plaquette de présentation du projet Madinat Al Hamra, collectée au format numérique auprès de Al Omrane Tamansourt, le 1er Mars 2017. ....	252
Figure 124 : Plaquette de présentation du projet Madinat Azzahra, collectée au format numérique auprès de Al Omrane Tamansourt, le 1er Mars 2017. ....	253
Figure 125 : Madinat Al Hamra à Tamansourt Source : C. Kettani, 4 Mars 2017. ....	254
Figure 126 : Exemples de logements à patio dans les médinas de la ville de Tamansourt Source : D'après les plaquettes de présentation des projets Madinat Al Hamra et Madinat Azzahra, collectées au format numérique par Al Omrane Tamansourt, le 1er Mars 2017. Conception : C. Kettani, 2018. ....	255
Figure 127 : Projet Kasbah à Tamesna Source : C. Kettani, Mars 2017. ....	258
Figure 128 : Différentes typologies urbaines à Tamansourt Source : D'après les photos aériennes Plans Macintosh, 2018. Conception : C. Kettani, 2019. ....	260
Figure 129 : Affiches publicitaires au sein de l'agence Al Omrane Tamansourt (Rez-de-chaussée) Source : C. Kettani, Mars 2017. ....	262

---

Figure 130 : Plan masse explicatif et maquettes au sein de l'agence Al Omrane Tamansourt (Rez-de-chaussée) Source : C. Kettani, Mars 2017. ....	262
Figure 131 : Brochures diverses de projets de Tamesna Source : Documents collectés à l'accueil de la société d'aménagement Tamesna en Février 2018. ....	263
Figure 132 : Couverture et première page du livre de prestige de Tamesna Source : Document collecté auprès de la société d'aménagement Tamesna en Février 2018. ....	264
Figure 133 : Page d'accueil du site internet de la ville de Sahel Lakhiayta Source : Capture d'écran prise par C. Kettani le 16 Novembre 2017. ....	265
Figure 134 : Synthèse de recherches documentaires pour la référencement en villes nouvelles menée par la société Al Omrane Lakhiayta Source : Présentation collectée au format numérique auprès de Al Omrane Lakhiayta, le 21 Février 2017. ....	279
Figure 135 : Slogans et phrases d'accroche utilisés pour la promotion des villes de Sahel Lakhiayta et de Zenata Conception : C. Kettani, 2019. ....	282
Figure 136 : L'insertion de Tamesna dans son environnement communal Source : Haut-Commissariat au Plan Conception : C. Kettani, 2019. ....	299
Figure 137 : Croquis d'ambiance à Tamansourt (1) et Tamesna (2) Conception : C. Kettani, 2017, 2018. ....	305
Figure 138 : Exemples de villas en état de délabrement à Tamansourt Source : C. Kettani, 13 Mars 2017. ....	305
Figure 139 : La médina Al Hamra marquée par son inoccupation à Tamansourt Source : C. Kettani, Mars 2017. ....	306
Figure 140 : La médina Kasbah, marquée par son inoccupation à Tamesna Source : C. Kettani, Mars 2017. ....	306
Figure 141 : Localisation des quartiers où se sont déroulées les interviews à Tamesna Conception : C. Kettani, 2019. ....	312
Figure 142 : Nombre d'habitants interviewés par type de logement Source : D'après les résultats de notre enquête de 2018 auprès des habitants de Tamesna Conception : C. Kettani, 2019. ....	312
Figure 143 : Profil des répondants de l'enquête Conception : C. Kettani, 2019. ....	313
Figure 144 : Date d'installation des habitants interviewés à Tamesna Source : D'après les résultats de notre enquête de 2018 auprès des habitants de Tamesna Conception : C. Kettani, 2019. ....	314
Figure 145 : Provenance des habitants interviewés avant leur installation à Tamesna Source : D'après les résultats de notre enquête de 2018 auprès des habitants de Tamesna Conception : C. Kettani, 2019. ....	314
Figure 146 : Raisons de l'établissement des habitants à Tamesna (Réponses multiples) Source : D'après les résultats de notre enquête de 2018 auprès des habitants de Tamesna Conception : C. Kettani, 2019. ....	315
Figure 147 : Satisfaction détaillée des habitants vis-à-vis de la ville de Tamesna selon six indicateurs * L'axe des valeurs comprises entre 0 et 40 correspond au nombre de personnes ayant répondu Source : D'après les résultats de notre enquête de 2018 auprès des habitants de Tamesna Conception : C. Kettani, 2019. ....	318
Figure 148 : Côte de performance moyenne de la ville de Tamesna * L'axe de valeurs correspond au score moyen de performance de la ville (sur 10) par rapport à l'indicateur, en suivant les notes attribuées par les habitants. Source : D'après les résultats de notre enquête de 2018 auprès des habitants de Tamesna. Conception : C. Kettani, 2019. ....	319
Figure 149 : Exemples d'équipements publics (marché couvert à gauche, et maison de jeunes à droite) construits mais non fonctionnels, à Tamesna Source : C. Kettani, 7 Février 2018. ....	321
Figure 150 : Marché improvisé et marchands ambulants dans l'espace public à Tamesna Source : Photos prise par C. Kettani, le 7 Février 2018. ....	323
Figure 151 : Isolement des résidences de moyen standing à Tamesna. Source : C. Kettani, 7 Février 2018. ....	323
Figure 152 : Les triporteurs à Tamesna Source : C. Kettani, 7 Février 2018. ....	325
Figure 153 : Lieu de travail des habitants de la ville de Tamesna Source : D'après les résultats de notre enquête de 2018 auprès des habitants de Tamesna Conception : C. Kettani, 2019. ....	326
Figure 154 : Degré de subordination de la ville de Tamesna par rapport à Rabat et sa région, à travers les raisons pour lesquelles les habitants de Tamesna s'y rendent (Réponses multiples par habitant) Source : D'après les résultats de notre enquête de 2018 auprès des habitants de Tamesna Conception : C. Kettani, 2019. ....	326

Figure 155 : A gauche, un espace public (à proximité d'une école) non aménagé et mal entretenu ; A droite, présence d'un grand nombre de déchets sur l'espace public, devant un tissu de logements collectifs Source : C. Kettani, 7 Février 2018.....	328
Figure 156 : A gauche, un espace public devant une école envahi par les déchets et investi par les animaux (vache, moutons, chien). A droite, déchets sur l'espace public à la suite d'un marché hebdomadaire Source : Groupe de la ville de Tamesna sur la plateforme Facebook, Aout 2018.....	328
Figure 157 : Nuage de mots caractérisant les atouts de Tamesna, selon les habitants interviewés Source : D'après les résultats de notre enquête de 2018 auprès des habitants de Tamesna Conception : C. Kettani, 2019. * Plus le mot est en gros caractère, plus l'atout est relaté dans les témoignages. ....	330
Figure 158 : Nuage de mots caractérisant les inconvénients de Tamesna, selon les habitants interviewés Source : D'après les résultats de notre enquête de 2018 auprès des habitants de Tamesna Conception : C. Kettani, 2019. * Plus le mot est en gros caractère, plus l'idée est relatée dans les témoignages.....	330
Figure 159 : Profil des répondants de l'enquête « Externes Tamesna » Conception : C. Kettani, 2019. ....	332
Figure 160 : Profil des répondants de l'enquête « Externes Tamansourt » Conception : C. Kettani, 2019. ....	333
Figure 161 : Pays concernés par notre approche internationale Conception : C. Kettani, 2019.....	348
Figure 162 : Situation des villes nouvelles franciliennes Source : Christophe Imbert, Anthony Brune et Caroline Rozenholc, « Les villes nouvelles franciliennes », Espace populations sociétés. Space populations societies, 31 décembre 2011, 2011/3, p. 591-602.....	353
Figure 163 : Schéma de principe des SAN Source : Jean-Eudes Roullier, <i>25 ans de villes nouvelles françaises, Les problèmes administratifs et financiers posés par la réalisation des villes nouvelles de la Région parisienne</i> , s.l., 1989, p. 102. ....	357
Figure 164 : Évolution du nombre d'habitants des villes nouvelles franciliennes Source : Christophe Imbert, Anthony Brune et Caroline Rozenholc, « Les villes nouvelles franciliennes », Espace populations sociétés. Space populations societies, 31 décembre 2011, 2011/3, p. 591-602.....	358
Figure 165 : Évolution du nombre d'habitants dans chacune des villes nouvelles franciliennes Source : Loïc Vadelorge, <i>Retour sur les villes nouvelles: une histoire urbaine du XXe siècle</i> , Paris, France, Creaphis éditions, 2014, p. 338. ....	359
Figure 166 : Desserte des cinq villes nouvelles de la région parisienne en 1982 Source : Loïc Vadelorge, <i>Retour sur les villes nouvelles: une histoire urbaine du XXe siècle</i> , Paris, France, Creaphis éditions, 2014. ....	360
Figure 167 : Affectation des sols dans la ville nouvelle de Cergy-Pontoise Source : Pierre Merlin, <i>Les villes nouvelles en France</i> , Paris, France, Presses universitaires de France, impr. 1991, 1991, p. 52. ....	362
Figure 168 : De gauche à droite : 1 - Les espaces Abraxas à Noisy-le-Grand, conçu par l'architecte espagnol R. Bofill. Source : <a href="http://m.leparisien.fr/seine-saint-denis-93/noisy-le-grand-la-cite-futuriste-se-dessine-un-nouvel-avenir-28-10-2018-7929852.php">http://m.leparisien.fr/seine-saint-denis-93/noisy-le-grand-la-cite-futuriste-se-dessine-un-nouvel-avenir-28-10-2018-7929852.php</a> , consulté le 1 <sup>er</sup> Avril 2019 2 - Les Arènes de Picasso à Noisy-le-Grand, conçues par l'architecte espagnol M.-N. Yanowsky Source : <a href="http://www.noisylegrand-tourisme.fr/decouvrir-noisy-le-grand/le-patrimoine-noiseen/noisy-contemporain/lhabitat.html">http://www.noisylegrand-tourisme.fr/decouvrir-noisy-le-grand/le-patrimoine-noiseen/noisy-contemporain/lhabitat.html</a> , consulté le 23 Avril 2018 3 - Les Pyramides à Évry, conçues par les architectes M. Andrault et P. Parât Source : <a href="https://photoarchi.photoshelter.com/image/I0000dOqGw9huBhs">https://photoarchi.photoshelter.com/image/I0000dOqGw9huBhs</a> , consulté le 1 <sup>er</sup> Avril 2019. 4 – La Tour Verte à Noisiel, conçue par l'architecte français C. de Portzamparc Source : <a href="http://www.christiandeportzamparc.com/fr/projects/tour-verte-noisiel/">http://www.christiandeportzamparc.com/fr/projects/tour-verte-noisiel/</a> , consulté le 2 Avril 2019.....	364
Figure 169 : De gauche à droite : 1 - L'axe Majeur, œuvre artistique urbaine de l'artiste D. Karavan, à Cergy Source : Site internet de l'agence de paysage et d'urbanisme Base, In : <a href="http://www.baseland.fr/fr/parcs-jardins/cergy-axe-majeur#">http://www.baseland.fr/fr/parcs-jardins/cergy-axe-majeur#</a> , consulté le 23 Avril 2018. 2 - L'Axe de la Terre, œuvre de P. Kowalski, Université de Marne-la-Vallée à Champs-sur-Marne Source : Site Internet du Val Maubuée, In : <a href="http://www.valmaubuee.fr/piotr-kowalski-champs/">http://www.valmaubuee.fr/piotr-kowalski-champs/</a> , consulté le 23 Avril 2018. 3 - La Perspective, œuvre poétique de l'artiste M. Pan, à Saint-Quentin-en-Yvelines Source : Yves Draussin, <i>La progressive symbiose de l'art et de l'urbanisme à Saint-Quentin-en-Yvelines</i> , Rapport de la conférence du 11 Mars 2017. ....	365
Figure 170 : Les principales phase d'évolution du projet Source : D'après Frédéric Bouchon, « Putrajaya ou une utopie malaisienne. Projet urbain et défi politique », <i>Bulletin de l'association de géographes français. Géographies</i> , 15 décembre 2014, vol. 91, no 91-4, p. 500-522. Conception : C. Kettani, 2019. ....	369

---

Figure 171 : Situation de la ville de Putrajaya Source : D'après les photos aériennes Google Plans macintosh, 2018 Conception : C. Kettani, 2019. ....	370
Figure 172 : Espaces verts à Putrajaya et articulation de la ville autour du lac Source: Open spaces in urban Malaysia., Kuala Lumpur, Federal Department of Town and Country Planning, Peninsular Malaysia, Ministry of Housing and Local Government, 2005, p. 117. ....	371
Figure 173 : Lac de Putrajaya Source : Site Tripadvisor, 2016, In : <a href="https://www.tripadvisor.fr/Attraction_Review-g298305-d4742281-Reviews-Putrajaya_Lake-Putrajaya_Wilayah_Persekutuan.html">https://www.tripadvisor.fr/Attraction_Review-g298305-d4742281-Reviews-Putrajaya_Lake-Putrajaya_Wilayah_Persekutuan.html</a> , consulté le 25 Avril 2019. .....	372
Figure 174 : Affectation des sols à Putrajaya Source : D'après Afifah Raduwan et Sumarni Ismail, « Assessment of public involvement in urban governance : Case study in Putrajaya », <i>Alam Cipta</i> , décembre 2015, vol. 8, p. 4. Conception : C. Kettani, 2019. ....	372
Figure 175 : Affectation des sols à Tamesna Source : Al Omrane Tamesna, La ville nouvelle de Tamesna, Document collecté au format numérique Conception : C. Kettani, 2019.....	373
Figure 176 : Unités de quartier à Putrajaya Source : <i>Open spaces in urban Malaysia.</i> , Kuala Lumpur, Federal Department of Town and Country Planning, Peninsular Malaysia, Ministry of Housing and Local Government, 2005, p. 136. ....	373
Figure 177 : Principe de l'organisation de la ville de Putrajaya Source : Nadia Marchettini (ed.), <i>The sustainable city III: urban regeneration and sustainability</i> , Southampton, WIT, 2004, p. 81. Conception : C. Kettani, 2019. ..	374
Figure 178 : De gauche à droite : 1. Putra Mosque, principale mosquée à Putrajaya 2. Perdana Putra : Bureau du Premier Ministre à Putrajaya Source : Dato' Jebasingam Issace John, Director of City Planning, Putrajaya Corporation, Malaysia, <i>Creating the essence of cities : The essence of cities : The planning &amp; development of Malaysia's new federal administrative capital, Putrajaya</i> , s.l., Putrajaya Corporation, 2010. ....	375
Figure 179 : Les bassins de développement économiques malaisiens Source : Agatino Rizzo et John Glasson, « Iskandar Malaysia », <i>Cities</i> , décembre 2012, vol. 29, no 6, p. 419.....	376
Figure 180 : Situation de la région Iskandar Malaysia et localisation des principaux centres urbains Source : Site internet de Iskandar Malaysia, In : <a href="http://iskandarmalaysia.com.my/our-development-plan/">http://iskandarmalaysia.com.my/our-development-plan/</a> , consulté le 31 Janvier 2019.....	377
Figure 181 : Affectation des sols dans le projet Iskandar Malaysia Source : Agatino Rizzo et John Glasson, « Iskandar Malaysia », <i>Cities</i> , décembre 2012, vol. 29, no 6, p. 420.....	378
Figure 182 : De gauche à droite : 1 - Projet de Medini Iskandar Malaysia à Nusajaya Source : <a href="https://www.arcadis.com/en/czech/what-we-do/our-projects/asia/malaysia/medini-iskandar-smart-city/#">https://www.arcadis.com/en/czech/what-we-do/our-projects/asia/malaysia/medini-iskandar-smart-city/#</a> , consulté le 02 Juin 2019. 2 - Projet de Gerbang Nusajaya à Nusajaya Source : <a href="https://klkland.com.my/">https://klkland.com.my/</a> , consulté le 19 Avril 2019 3 - Vue sur le projet de Country Garden Danga Bay à Johor Bahru Source : <a href="https://countrygardendangabay.com.my/">https://countrygardendangabay.com.my/</a> , consulté le 19 Avril 2019. 4 - Projet de R&F Princess Cove à Johor Bahru Source : <a href="https://www.princesscove-rf.com/">https://www.princesscove-rf.com/</a> , consulté le 19 Avril 2019. 5 - Projet de Forest City à Gelang Patah Source : <a href="http://www.forestcitycountrygarden.com.my/">http://www.forestcitycountrygarden.com.my/</a> , consulté le 19 Avril 2019. ....	380
Figure 183 : Répartition des nouveaux logements construits à Johor Bahru en 2009, 2011 et 2013, par fourchette de prix. *Les prix sont renseignés en RM (ringgit) qui est la monnaie de la Malaisie. A titre indicatif, un ringgit vaut 20 centimes d'euro. Source: National Property Information Centre, In : Keng Khoon Ng et Guanlie Lim, <i>Beneath the veneer : the political economy of housing in Iskandar Malaysia</i> , Johor, Singapore, ISEAS Publishing, 2017, p. 16. Conception : C. Kettani, 2019. ....	382
Figure 184 : Étapes de réalisation du Plan de Séoul 2030 et intégration citoyenne durant le processus Source : Jungbae An et Junhan Kim, « 2030 Seoul Plan : A Case of Participatory Foresight for Reflexive Urban Governance », Incheon, Korea, MDPI, 2015, p. 10. Conception : C. Kettani, 2019. ....	385
Figure 185 : Situation de Songdo Source : D'après les photos aériennes Google Plans macintosh, 2019. Conception : C. Kettani, 2019.....	388
Figure 186 : Poldérisation du site de la ville de Songdo Source : D'après les images aériennes et archives Google Earth de 1999 (à gauche) et de 2019 (à droite). ....	388
Figure 187 : Projection de la ville de Songdo Source : Agence KPF, In : <a href="https://www.kpf.com/projects/new-songdo-city">https://www.kpf.com/projects/new-songdo-city</a> , consulté le 20 Mars 2019 .....	389



---

Figure 188 : Centre de contrôle de Songdo Source : <a href="http://iotsys.blogspot.com/2014/">http://iotsys.blogspot.com/2014/</a> , consulté le 20 Mars 2019	390
Figure 189 : Poubelles automatisées (à gauche) et tuyaux d'aspiration des ordures (à droite) Source : <a href="https://culturaldimensionsustainability.wordpress.com/2017/05/09/376/">https://culturaldimensionsustainability.wordpress.com/2017/05/09/376/</a> , consulté le 2 Juin 2019	391
Figure 190 : Articulation de la ville de Songdo autour d'un parc central : Songdo Central Park Source : <a href="http://english.visitkorea.or.kr/enu/ATR/SI_EN_3_1_1_1.jsp?cid=2382754">http://english.visitkorea.or.kr/enu/ATR/SI_EN_3_1_1_1.jsp?cid=2382754</a> , consulté le 14 Mars 2019.	392
Figure 191 : Situation de Kilamba Source : D'après les photos aériennes Google Plans macintosh, 2019. Conception : C. Kettani,	397
Figure 192 : Plan masse de la ville Kilamba Source : CITIC, Masterplan for Kilamba, 2008.	398
Figure 193 : Vues de la ville de Kilamba Source : Ros Anderson, Inside Angola's colour-coded ghost city, <a href="http://thechromologist.com/inside-angolas-colour-coded-ghost-city/">http://thechromologist.com/inside-angolas-colour-coded-ghost-city/</a> , 13 décembre 2016, (consulté le 27 mars 2019).	399
Figure 194 : Vue aérienne de Luanda (à gauche) et de Kilamba (à droite) Source : 1 -CITIC, 2011 2 - <a href="https://www.broadwaymalyan.com/projects/luanda-city/">https://www.broadwaymalyan.com/projects/luanda-city/</a> , consulté le 3 juin 2019.	400
Figure 195 : Évolution de l'urbanisation de Lagos de 1995 à 2015 Source : D'après les images aériennes et archives Google Earth de 1995 (à gauche) et de 2015 (à droite).	403
Figure 196 : Bidonville flottant de Makoko à Lagos Source : <a href="https://www.francetvinfo.fr/monde/afrique/societe-africaine/nigeria-lagos-rase-ses-bidonvilles-pour-loger-les-classes-moyennes_3055311.html">https://www.francetvinfo.fr/monde/afrique/societe-africaine/nigeria-lagos-rase-ses-bidonvilles-pour-loger-les-classes-moyennes_3055311.html</a> , consulté le 8 Avril 2018.	404
Figure 197 : Situation d'Eko Atlantic Source : D'après les photos aériennes Google Plans macintosh, 2019. Conception : C. Kettani,	405
Figure 198 : Évolution du site de la ville d'Eko Atlantic Source : D'après les images aériennes et archives Google Earth de 2008 (à gauche) et de 2018 (à droite).	406
Figure 199 : Projet de la ville d'Eko Atlantic Source : <a href="https://www.ekoatlantic.com/">https://www.ekoatlantic.com/</a> , consulté le 8 Avril 2019.	407
Figure 200 : Vue aérienne actuelle du projet d'Eko Atlantic Source : Laurence Soutras, « Lagos : des bidonvilles aux îles artificielles », Voyages d'affaires, 21 mars 2019.	408

---

## Liste des tableaux

---

Tableau 1 : Évolution de la population urbaine, du taux d'urbanisation et du nombre de villes au Maroc entre 1900 et 2004 Sources : R.ESCALLIER, Population et urbanisation, in Le Maghreb Hommes et espaces, p.151 R.ESCALLIER, Citadins et espace urbain au Maroc, In : D. Population rurale du Maroc, Tome 1, p. 69. RGPH 1960, RGPH 1971, RGPH 1994, RGPH 2004, RGPH 2014. Conception : C. Kettani, 2019. NC : non communiqué.....	47
Tableau 2 : Les différents statuts fonciers au Maroc Source : Alain Rochegude et Caroline Plançon, Décentralisation, acteurs locaux et foncier : fiches pays, Paris, France, 2009, p. 294 ; Banque mondiale. Secteur Financier et Secteur Privé. Groupe Développement Économique et Social. Région Moyen-Orient et Afrique du Nord, Marchés fonciers pour la croissance économique au Maroc. Volume I : Héritage et structures foncières au Maroc. Les contraintes structurelles et institutionnelles à l'émergence d'un marché efficient du foncier au Maroc, s.l., 2008. Conception : C. Kettani, 2019. ....	74
Tableau 3 : Programme prévisionnel pour les quatre villes nouvelles gérées par le groupe Al Omrane et l'éco-cité géré par la CDG-Développement NC : Non Communiqué Sources : Groupe Al Omrane : Programme prévisionnel Villes Nouvelles, Chiffres clés, In : <a href="http://www.alomrane.ma/fr/metiers-programmes-r7/villes-nouvelles-c66/">http://www.alomrane.ma/fr/metiers-programmes-r7/villes-nouvelles-c66/</a> , consulté le 08 Décembre 2016, Site de l'éco-cité de Zenata, In : <a href="https://www.zenataecocity.ma/">https://www.zenataecocity.ma/</a> , consulté le 22 Juin 2018 Conception : C. Kettani, 2019. ....	107
Tableau 4 : Liste des équipements communaux de Tamansourt Source : D'après des données collectées à Al Omrane Tamansourt, au format Excel, le 14 Mars 2017, et nos observations sur le terrain du 13 Mars 2017. Conception : C. Kettani, 2019.....	127
Tableau 5 : Liste des équipements de proximité, commerces et services à Tamansourt Source : D'après un document collecté le 14 Mars 2017, à Al Omrane Tamansourt, au format Excel, daté du 16 Mars 2016 et nos observations sur le terrain du 13 Mars 2017. Conception : C. Kettani, 2019. ....	128
Tableau 6 : Principales études réalisées et en cours de réalisation à Sahel Lakhiaiyta Source : Al Omrane Lakhiaiyta, <i>Ville Nouvelle Sahel Lakhiaiyta. Présentation Pôles 1 et 2</i> , s.l., 2016. ....	277