

L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET LES PROBLÈMES DE L'INFRASTRUCTURE

par JACQUES KARST

Exposé

L'aménagement du territoire, tel qu'on le conçoit dans les pays européens, c'est-à-dire sous la forme d'une planification harmonisée et exhaustive des infrastructures de base en fonction des projets de développement agricoles et industriels, ne constitue pas encore au Maroc un concept universellement admis par les planificateurs, une véritable notion de référence pour l'étude rationnelle du développement économique de ce pays.

Le plan quinquennal 1960-1964 n'y faisait qu'une allusion très discrète. Le plan triennal 1965-1967 se contentait en effet d'envisager (page 42) un « *essai de régionalisation* », assorti des considérations suivantes qui, à notre avis, méritent d'être reproduites in extenso :

« Afin d'esquisser les orientations du développement régional et de faciliter la réalisation du programme dans chaque province et préfecture, le Gouvernement a tenté de régionaliser les actions prévues au programme 1965-1967.

« Cette méthode aurait permis de donner un contenu plus concret à la planification et d'intéresser plus directement les autorités et les populations provinciales et locales au Plan.

« Mais la régionalisation, qui n'a été introduite que très récemment dans des pays dotés d'une infrastructure technique et administrative développée, suppose des études préalables complètes, un encadrement étoffé, un appareil de planification élaboré.

(1) Ligne de desserte des mines de l'Imini, ligne n° 6 de Kénitra à Mechra bel Ksiri, ligne de Taourirt à Nador et au futur complexe sidérurgique qui ont déjà fait l'objet d'études.

« De plus, la répartition géographique des opérations ne peut être achevée tant que ne sont pas connus définitivement les montants financiers totaux des équipements à réaliser pour chaque secteur, c'est-à-dire tant que le programme n'a pas été effectivement adopté par le Parlement.

« C'est pourquoi il a été décidé de ne pas intégrer ces travaux provisoires dans le Plan, car leur intérêt n'aurait été que statistique, compte tenu des moyens et possibilités actuels.

« Mais la tâche ébauchée n'aura pas été inutile si elle permet d'entreprendre les travaux futurs de planification sur une base largement décentralisée ».

Les considérations qui précèdent, basées sur la distinction fondamentale entre les investissements de caractère national et les investissements de caractère régional, s'inspirent plus de mesures de décentralisation que de véritables plans d'aménagement du territoire au sens où on l'entend dans les pays développés en général mais où subsistent encore de larges secteurs régionaux insuffisamment développés par rapport à l'ensemble.

Il est vrai que la concentration urbaine dans la capitale commerciale et industrielle (Casablanca), dans la capitale administrative (Rabat) et dans les pôles d'attraction que constituent les 2 plus grandes villes de l'intérieur (Fès et Marrakech), crée au Maroc une situation tout à fait exceptionnelle.

1. Le rôle du Service de l'Urbanisme

Cependant, il existe actuellement un certain nombre d'études économiques et sociologiques qui, non seulement tendent à donner une meilleure connaissance du pays mais peuvent préparer les bases de sérieuses études des programmes d'aménagement régional du territoire.

Parmi ces études, il convient de citer en tout premier lieu celles qui ont été préparées par le Service de l'Urbanisme sous la direction de la Circonscription de l'Urbanisme et de l'Habitat et qui ont été conduites dans l'esprit d'équipement du territoire qui anime les planificateurs européens.

Nous nous contenterons de citer dans cet ordre d'idées les études relatives à la province de Tanger (étude Verdugo, étude de l'aménagement de la baie de Tanger), les études d'aménagements touristiques, les études d'urbanisme de Fès et de Marrakech mais aussi et surtout celles qui portent sur la province du Souss et qui ont été préparées à l'occasion de la reconstruction de la ville d'Agadir.

2. Autres études d'aménagement du territoire

Par ailleurs, certains secteurs géographiques du Maroc ont fait l'objet d'études économiques approfondies dont certaines revêtent l'aspect d'un véritable aménagement rationnel du territoire. On peut citer en particulier le secteur d'aménagement correspondant au projet DERRO (Développement économique du Rif occidental) et surtout celui du bassin versant du Sebou de son principal affluent, l'Ouerrha (Projet d'aménagement du Sebou, étudié en commun par la FAO et le ministère de l'Agriculture et de la Réforme agraire du Maroc).

Le premier projet envisage un développement rationnel de l'agriculture et des petites industries qui s'y rapportent ; le second a un caractère plus général car il vise, pour l'ensemble du bassin, à l'expansion exhaustive de l'industrie, de l'agriculture et des échanges dans un cadre élargi d'équipement intégral du territoire.

3. Les problèmes d'infrastructure pour l'industrialisation

Si les problèmes de développement économique n'ont pas encore été envisagés au Maroc sous l'angle d'un aménagement rationnel du territoire, c'est que les réalisations les plus marquantes, celles qui correspondent à la rapide industrialisation du pays, n'ont posé jusqu'ici que des problèmes mineurs d'infrastructure.

Parmi les réalisations de la période des 10 années qui ont suivi l'Indépendance, il convient de rappeler rapidement les nouvelles industries qui ont reçu leur équipement d'infrastructure :

- industries agricoles ou alimentaires (Sucreries du Beth et du Tadla, installations frigorifiques de toute nature, en particulier dans les ports de Casablanca, de Tanger et d'Agadir) ;
- les créations d'extensions d'installations de traitement et de chargement des produits miniers à Khouribga, à Beni Idir, à Youssoufia, au port de Casablanca, pour ce qui concerne les phosphates, à l'Aouli pour le minerai de plomb ;
- la création d'une nouvelle raffinerie de produits pétroliers par la SAMIR à Mohammedia, susceptible de traiter annuellement 1 250 000 tonnes ;
- la création de nouvelles industries textiles et, en particulier, la COFITEX à Fès ;
- la réalisation du complexe chimique de Safi dont une partie du financement a été prise en charge par un groupe d'industriels allemands et français ;

— la construction et la mise en exploitation d'usines de montage relevant de l'industrie automobile (Berliet-Maroc, SOMACA, Volvo, Ford-Landrover), d'usines de montage de cyclomoteurs et d'une usine de fabrication de pneumatiques (General Tire) ;

sans oublier, dans le domaine de la production d'énergie, les nouvelles centrales électriques (usine hydro-électrique de pied de barrage de Mechra-Klila et les extensions d'usines thermiques de l'Office National de l'Electricité, aux Roches-Noires près de Casablanca et à Sidi-Kacem).

Pour une revue complète du développement de l'industrialisation, il conviendrait de citer également les multiples petites industries qui se développent dans les quartiers industriels des centres urbains ainsi que les progrès réalisés par l'industrie du tourisme dans le domaine de l'équipement hôtelier et de l'aménagement des sites visités par les touristes.

Ce remarquable effort d'industrialisation du pays a été grandement facilité par une très sérieuse infrastructure des communications dont la modernisation et le développement ont été constamment orientés en vue de faciliter les échanges industriels et commerciaux au bénéfice de l'économie nationale.

L'industrialisation du Maroc n'aura jamais connu en tout cas ce goulet d'étranglement que constitue dans certains pays sous-développés une infrastructure insuffisante ou parfois inexistante des communications, de l'habitat des travailleurs urbains et de la production d'énergie électrique.

L'infrastructure des communications, de l'urbanisme et de l'énergie est telle au Maroc qu'elle peut immédiatement s'adapter à tous les équipements industriels ou tout au moins qu'elle peut le faire dans des délais raisonnables, toujours inférieurs à ceux qu'exige la réalisation des usines ou des complexes industriels eux-mêmes.

Ce point très important méritait d'être souligné au moment où le pays s'engage nettement dans la voie de l'industrialisation et de la création d'emplois nouveaux par l'industrie.

4. L'infrastructure et l'aménagement du territoire

C'est sous le bénéfice de ces diverses remarques que nous allons essayer de passer en revue les problèmes d'infrastructure qui se posent ou vont se poser à bref délai lorsqu'on sera amené à orienter le développement économique régional ou provincial vers une progression harmonieuse des divers secteurs d'activités ou, ce qui revient au même, à planifier ce développement à long terme, de telle façon que les plans

multiannuels ne correspondent plus qu'à des étapes de réalisation des plans à long terme élaborés après un maximum d'études, certes complexes, mais rationnellement menées.

C'est dans cet esprit que nous serons ainsi amenés à envisager non seulement les projets qui s'imposent dans l'immédiat pour satisfaire les besoins à court terme ou à moyen terme mais encore les projets à échéance plus lointaine qui ne pourront être réalisés avant plusieurs décennies mais dont on peut et on doit dès maintenant envisager l'échelonnement progressif.

Plutôt que d'étudier les grandes orientations de l'équipement par régions ou par provinces, ce qui serait anticiper sur les plans de développement régionaux, nous nous contenterons de passer en revue les différentes branches des infrastructures relevant du ministère des Travaux publics et des Communications. C'est ainsi que nous serons amenés à examiner successivement le réseau routier, l'équipement des transports routiers, le réseau ferroviaire, l'équipement portuaire, l'infrastructure aéronautique, l'urbanisme et l'habitat, la production de l'énergie électrique, la marine marchande et les pêches maritimes, l'alimentation en eau des centres urbains ainsi que diverses activités secondaires qui, plus ou moins directement, peuvent concourir à l'aménagement du territoire.

5. Le réseau routier dans le cadre de l'équipement du territoire

On rappelle qu'au 1^{er} janvier 1966, le réseau routier du Maroc s'étendait sur 24 000 km de routes et chemins tertiaires dont 19 200 étaient revêtus d'un liant hydrocarboné. Depuis l'Indépendance, ce réseau s'est développé au rythme annuel moyen de 500 km.

On peut affirmer que toutes les industries importantes du pays et l'immense majorité des exploitations minières sont désormais reliées aux gares du réseau ferroviaire et aux ports d'exportation ou d'importation par des voies routières suffisamment larges et bien entretenues.

Si nous pénétrons, par contre, dans la ventilation des éléments qui constituent le réseau routier, nous constatons qu'au 1^{er} janvier 1966 :

- le réseau des routes principales était construit à 97 % et revêtu à 92 % ;
- le réseau des routes secondaires était construit à 80 % et revêtu à 71 % ;
- mais que le réseau des chemins tertiaires n'était encore construit qu'à 22 % et revêtu à 16 %.

On peut, en extrapolant les rythmes actuels de construction et de revêtement, estimer que le réseau routier principal sera pratiquement achevé vers 1970, que le réseau secondaire le sera dans une quinzaine ou une vingtaine d'années. Mais le réseau des chemins tertiaires exigera probablement encore près d'un siècle d'efforts avant d'avoir reçu sa consistance définitive, avant de pouvoir contribuer pleinement à l'équipement de certaines régions encore défavorisées. Si sa densité apparaît relativement élevée dans certaines provinces telles que Tanger, Meknès, Rabat ou Casablanca et même Safi, il est encore très lâche et assez peu maillé dans les provinces de Fès, de Tétouan, de Marrakech et d'Agadir, insignifiant dans les provinces sahariennes.

La création d'industries agricoles dans les agglomérations rurales qui se veulent d'être le relai entre la campagne surpeuplée et la grande ville exige une intensification du réseau tertiaire. S'il était besoin d'illustrer cette considération par des exemples précis, il suffirait de se reporter au projet DERRO qui prévoit comme puissant facteur de développement agricole des régions du Rif occidental un réseau relativement dense de chemins tertiaires et de pistes rurales.

Dans un autre ordre d'idées, les programmes de développement rationnel du tourisme au cours des prochaines années, tels qu'ils ont été amorcés par le Plan triennal et tels qu'ils vont s'amplifier dans l'avenir, vont exiger une accélération des itinéraires touristiques et, en particulier de :

- l'achèvement de la rocade côtière touristique entre Tanger et la route de Tétouan à Sebta d'une part, entre l'Oued Lao et Al Hoceïma d'autre part ;
- la liaison côtière Moulay Bou Selham - Larache, doublant la R.P. 2 de Rabat à Tanger ;
- la construction de routes dans le Zerhoun autour de Moulay-Idriss et de Volubilis ;
- la construction de la route secondaire n° 501 sur le versant sud de l'Atlas entre Ijoukak et le col du Tizi n'Test ;
- la construction de l'itinéraire de Marrakech à Agadir par Imi n'Tanout, Argana et la vallée de l'oued Ysser ;
- la construction de la route de la vallée du Dadès et celle de la vallée du Todghra, compléments indispensables du tourisme saharien ;
- la construction des routes d'accès aux sites les plus réputés du Royaume, tels que le circuit du Tazekka (province de Taza), l'accès aux champs de ski du Bou Iblane (Jebel Moussa ou Salah), aux sources du Sebou, aux sources de l'Oum er-Rebia, aux lacs Isli et Tislit et à Imilchil, aux cascades d'Ouzzoud, au massif du Jebel

Toubkal, le circuit de liaison Tafraout-Taroudant et combien d'autres qu'on ne peut décrire en détail.

Enfin, l'adaptation du réseau routier à la circulation automobile posera à bref délai le problème de l'élargissement et de l'amélioration des grands itinéraires à circulation intense et, en tout premier lieu, celui de l'achèvement de la route principale n° 36, dite de « liaison rapide » entre l'Oued Ykem et Ain el Harrouda (itinéraire direct Casablanca-Rabat).

6. Le réseau ferroviaire

Le chemin de fer est l'instrument le mieux adapté aux transports massifs et rapides ; particulièrement économique dans ces conditions, il ne l'est plus s'il s'agit de déplacer quelques voyageurs ou colis. Pour employer une comparaison à la fois simple et juste, le chemin de fer est un outil de gros, le détail devant revenir à la route.

En ce qui concerne notre pays, les principes qui viennent d'être définis signifient que nos chemins de fer sont surtout adaptés aux trafics suivants :

1. Produits miniers, en particulier phosphates ;
2. Tronçons principaux des grands courants où se meuvent massivement les produits agricoles, les produits industriels et les voyageurs.

C'est dire qu'outre les gisements miniers et leurs ports de desserte, les liaisons ferroviaires ne sont justifiées qu'entre les plus grandes agglomérations et quelques localités intermédiaires.

Or le Maroc dispose d'un équipement ferroviaire qui peut paraître suffisant, quoique un peu ancien et vétuste. Le Plan triennal n'a prévu aucune extension du réseau mais seulement des travaux d'aménagement des gares, des travaux de renforcement de la voie (entre Tanger et Sidi-Kacem), des équipements de matériel et de traction, des acquisitions de matériel roulant et des extensions de l'équipement de la chaîne hôtelière des chemins de fer.

Cependant les projets d'aménagement du territoire ne vont pas manquer de poser d'ici 2 ou 3 décennies le problème du développement du réseau ferroviaire mais aussi et surtout celui de sa modernisation.

Les voitures actuelles de voyageurs, d'un modèle ancien, ainsi que l'a souligné le rapport des experts de la B.I.R.D., n'exercent plus auprès du grand tourisme un attrait suffisant pour assurer l'amélioration et même le simple maintien du trafic voyageurs. Les touristes et même les simples usagers leur préfèrent les rames automotrices ou les cars Pullmann, mais surtout la voiture particulière, d'où la lente régression que l'on constate

depuis quelques années du trafic voyageurs. Un effort va cependant être entrepris dès 1967 pour relier Tanger à Marrakech par rames automobiles.

Par contre, les besoins des mines et de l'industrie justifieront peut-être dans quelques décennies la construction de nouvelles lignes (1) ou seulement l'électrification des quelques tronçons à trafic moyen qui ne le sont pas encore (Fès à Taza, Ben Guérir à Safi). Dès 1966 ont été étudiées de nouvelles lignes qui relieront les mines de Kettara à la station d'El Aria sur l'axe Ben Guérir à Safi, Beni Mellal à Mrizig, sur la ligne de Sidi el Aïdi à Khouribga et le nouveau port de Nador (probablement à Beni Ensar), à l'axe Fès-Oujda entre Taourirt et la station de Metlili.

On peut peut-être qualifier ces prévisions d'anticipations hasardeuses. Ce ne peuvent être, en tout cas, que des études très poussées d'aménagement des territoires de Marrakech, de Beni Mellal et de Nador qui les infirmeront ou les confirmeront.

7. L'équipement portuaire

L'infrastructure portuaire participe de toute évidence au développement économique du Maroc en assurant l'augmentation des échanges extérieurs et les activités de la pêche.

Les installations existantes doivent donc être étendues et modernisées suivant l'expansion du trafic et de la pêche.

A ces fonctions traditionnelles, il convient d'ajouter le rôle que les ports sont appelés à jouer dans *l'industrialisation du Maroc*. En effet, de nombreux secteurs industriels ne pourraient s'installer et se développer au Maroc s'ils devaient limiter leurs débouchés au marché intérieur. Pour certaines fabrications, la taille des usines rentables devient de plus en plus grande et une partie plus ou moins importante de la production doit s'écouler sur les marchés extérieurs, en tenant compte des grandes options de caractère international choisies par le Gouvernement. De plus, la plupart des usines ont besoin de matières premières et d'équipements importés.

Pour réduire les frais d'approvisionnement aussi bien que les frais d'expédition, les industriels sont donc naturellement conduits à rechercher les implantations portuaires : ce phénomène apparaît de plus en plus nettement dans tous les grands pays industriels, et le Maroc n'échappe pas à cette évolution.

En outre, l'industrialisation moderne se fait de plus en plus autour de puissants pôles de développement où la concentration des hommes et

des activités permet, grâce à l'importance des productions, la mise en place de structures de haute productivité particulièrement dynamiques.

Ceci explique que trois grands ports seulement aient été choisis pour recevoir la plupart des nouvelles industries, organisées en trois puissants complexes industriels : celui de Casablanca, déjà très développé, celui de Tanger à proximité de la zone franche industrielle et celui de Safi, plus spécialisé dans les industries chimiques. On ajoutera, pour mémoire, le port de Mohammedia consacré à l'industrie pétrolière qui, autrefois concédé à une société privée, vient d'être repris en charge par l'Etat.

En ce qui concerne le port de Casablanca dont le trafic depuis 3 ans déjà dépasse 10 millions de tonnes, on a pu jusqu'ici tant bien que mal pallier les graves inconvénients qui résultent de l'encombrement du port au cours de la période d'exportation des primeurs et des agrumes. C'est ainsi que la construction du môle Chaix va permettre en 1967 de disposer de deux nouveaux postes à quai, que le nouveau régime de travail appliqué depuis juillet va probablement permettre de mieux « étaler » les pointes saisonnières, que le renforcement de l'outillage, la construction de nouveaux hangars, la construction d'un silo à sucre et quelques aménagements nouveaux vont permettre de faire face à l'extension pendant quelques années encore.

Mais, tôt ou tard, les plans d'aménagement de la ville et de la province de Casablanca seront conduits à envisager l'extension du port par la construction d'une *nouvelle jetée transversale*. La construction de cette jetée s'appuyant sur les hauts fonds des Roches-Noires, au droit du P.K. 2900 de la Jetée Delure, permettra seule la création d'un plan d'eau abrité où pourront être établis, au fur et à mesure des besoins, plus de 5 kilomètres de quais pour les pondéreux et les marchandises diverses. La première tranche de cette extension sera très probablement inscrite au Plan quinquennal 1968-1972, ainsi que l'a indiqué le ministre des Travaux publics et des Communications dans sa conférence du 25 avril 1967 faite à l'hôtel El Mansour, sous l'égide de la Chambre Syndicale des Jeunes Patrons de Casablanca.

Quant au *port de Safi*, le développement de son activité résultera directement de l'accroissement des exportations de phosphates et de la réalisation progressive du complexe d'industrie chimique. L'activité principale du port est donc le trafic des pondéreux qui s'effectue sur des navires de dimensions de plus en plus grandes, effectuant leurs mouvements de nuit comme de jour.

Le programme d'extension, en cours de réalisation, prévoit :

- le renforcement de la jetée, éprouvée par la houle exceptionnelle de février ;

- des dragages d'approfondissement du bassin au droit du quai des phosphates, pour permettre l'accès des navires de fort tirant d'eau ;
- l'installation d'un balisage de nuit et le renforcement des moyens de remorquage pour permettre d'assurer les mouvements des gros navires en tout temps et dans les meilleures conditions de sécurité.

Par ailleurs, les superstructures et l'outillage seront complétés au fur et à mesure des besoins du trafic.

Dans l'avenir, il sera encore possible d'accroître la capacité de trafic du port au fur et à mesure du développement des industries chimiques, pièce essentielle de l'aménagement économique de cette province.

Le port de *Mohammedia*, devenu le 3^e port du Maroc par le trafic des produits pétroliers, lié à l'activité de la SAMIR, ne suffira plus d'ici quelques années à faire face à l'expansion du trafic des produits pétroliers, d'où la nécessité qui s'impose, dans le cadre d'équipement du territoire de la province de Casablanca et sur le plan de la consommation des carburants et du traitement des produits pétroliers, de renforcer ses installations d'infrastructure et de compléter ses aménagements, ceux des sea line en particulier. Un projet complet a été dressé qui, à plus ou moins brève échéance, devra être suivi de réalisations.

Enfin le port de *Tanger* est amené à devenir, par la création des zones franches, commerciale et industrielle, mais surtout par le développement du tourisme, le grand port ouvert à la fois sur l'Océan et la Méditerranée. Sa situation géographique exceptionnelle prédestine la province de Tanger et son hinterland à un avenir exceptionnel. L'extension de l'infrastructure est acquise depuis 1965 ; mais il reste encore à entreprendre de nombreux aménagements, tels qu'un deuxième appontement doublant celui du car ferry de Malaga achevé au début de 1967, la construction d'une gare maritime et le renforcement de l'outillage. Il reste surtout à créer la zone franche industrielle dont les travaux ont été entrepris en août 1967.

Nous ne citerons que pour mémoire les ports secondaires dont le trafic reste à peu près stabilisé ; mais ils ont tous leur place dans les plans d'aménagement régionaux du territoire, aussi bien le port à créer au nord de Nador (près de Beni Ensar) pour la desserte du complexe sidérurgique et le développement économique de la province que celui d'Al Hoceïma pour le développement agricole et industriel de la province, ceux de M'Dick et de Larache pour celle de Tétouan, celui de Kénitra pour la province de Rabat et du Rharb, celui d'Agadir pour le Souss.

Au surplus, l'expansion de la pêche maritime, qui s'inscrit de plus en plus dans les programmes de développement et, notamment, celle de la

pêche hauturière, contribueront à étendre les installations de la plupart des ports mais surtout de plusieurs ports secondaires (Al Hoceïma, M'Dick, Larache, Mehdy, Essaouira et Agadir).

8. L'infrastructure aéronautique

On a admis jusqu'ici que le Maroc disposait d'une solide infrastructure aéronautique, non seulement héritée du passé mais nettement renforcée depuis l'Indépendance (renforcement des aérodromes de Casa-Anfa, de Rabat-Salé, de Tanger Bou Khalf, création de 2 aérodromes nouveaux à Al Hoceïma et à Fès-Saïs).

Mais le très fort développement du trafic aérien que le Maroc connaît depuis quelques années, d'une part, les progrès techniques incessants de l'aviation civile d'autre part, font qu'une infrastructure aérienne peut apparaître assez vite démodée, le phénomène de l'obsolescence intervenant dans une énorme proportion en matière d'aéronautique. Il en sera ainsi dans quelques années, lorsque seront mis en service les avions supersoniques.

D'où la nécessité qui est apparue au cours de ces dernières années, non seulement de renforcer les équipements aéronautiques, les équipements météorologiques des aérodromes principaux existants, non seulement d'étendre les pistes d'envol et d'atterrissage de certains d'entre eux (Rabat-Salé, Tanger, Marrakech, Agadir) mais encore de créer, à l'échelle du Royaume, un nouvel aérodrome de classe internationale, susceptible de recevoir les avions les plus modernes en service et même à l'étude.

Profitant des installations abandonnées par l'armée de l'air américaine à Nouasseur, à 27 km au sud de Casablanca, les services de la Direction de l'air du ministère des Travaux publics et des Communications étudient actuellement la reconversion de cet ancien aérodrome militaire en un aéroport civil et commercial de classe internationale. Les travaux vont être entrepris dès 1967. Cet aménagement considérable, qui va exiger plusieurs années d'efforts soutenus et dont le financement est déjà en partie assuré par le gouvernement des U.S.A., au titre de l'Aide A.I.D., est actuellement entièrement étudié et les premiers concours sont jugés. Cet aérodrome s'inscrit parfaitement dans un vaste plan d'aménagement de la province de Casablanca.

Sur le plan du développement régional, il conviendra, en outre, de prévoir l'amélioration des nombreux terrains d'atterrissage dont l'aménagement reste encore trop sommaire pour attirer l'aviation de tourisme qui ne manquera pas de se développer au cours des prochaines décennies.

9. L'urbanisme

L'urbanisme, secteur d'activité d'un important service du ministère des Travaux publics et des Communications, a de toute évidence un rôle essentiel à jouer dans les plans d'équipement du territoire.

C'est ce service qui prépare et présente à l'approbation les plans d'aménagement et les plans de zoning des villes et des centres importants mais aussi les plans d'orientation et de développement des agglomérations industrielles, minières et agricoles.

La plupart de ces plans ont déjà reçu, sinon leur forme définitive, du moins une consistance telle que les extensions des villes et des agglomérations peuvent se faire sans heurts et en ménageant largement l'avenir. C'est ainsi que les secteurs industriels des villes ont toujours été largement dimensionnés pour pouvoir faire face à toutes les extensions.

Ce travail préparatoire est, en effet, indispensable à tout plan d'équipement du territoire. Comme partout dans le monde, l'extension des centres, mais surtout celle des grandes villes, se heurte au Maroc à des problèmes extrêmement complexes dus à la spéculation sur la propriété foncière et à une législation trop rigide ou insuffisante pour pouvoir s'adapter aux besoins croissants d'une population en rapide expansion. Le croît démographique annuel du Maroc est voisin en effet de 2,8 %, mais le taux d'expansion de nombreuses villes atteint souvent 5 %, ce qui pose de délicats problèmes à l'urbaniste et à l'architecte. En outre, le déficit de logements est tel qu'on peut estimer à plus de 10 années le retard de la construction immobilière par rapport aux besoins.

10. L'habitat

C'est de ces taux élevés d'expansion que sont nés les problèmes de l'habitat et des besoins en logements, mais plus particulièrement de l'habitat des travailleurs.

De multiples solutions, à caractère plus ou moins temporaire ont été proposées pour résoudre ce problème du logement des travailleurs dans des conditions économiques et à des taux de loyers compatibles avec leurs ressources.

L'étude de ces solutions dépasserait le cadre de cet exposé. Mais ce qu'il faut retenir de ces considérations générales c'est que tout plan rationnel et exhaustif d'aménagement du territoire doit s'attacher à résoudre les problèmes du logement et tout spécialement du logement de ceux des travailleurs que l'industrialisation ne manquera pas d'attirer vers les villes et les centres.

11. L'équipement de production et de distribution de l'énergie électrique

La production actuelle

La production, la transformation et le transport de l'énergie électrique est assurée au Maroc jusqu'aux installations de distribution par un établissement public, l'Office national de l'Electricité, qui dispose actuellement d'un potentiel énergétique constitué par des usines hydro-électriques et thermiques formant un ensemble dont les caractéristiques globales sont les suivantes :

- Pour l'énergie d'origine hydraulique, la puissance totale installée s'élève, non compris les groupes auxiliaires, à 331 750 kW.
- Pour l'énergie d'origine thermique, la puissance installée se répartit ainsi :

54 000 kW pour les usines à vapeur,

11 360 kW pour les usines Diesel,

valeurs qui ne comprennent pas la puissance des alternateurs auxiliaires ainsi que celles des groupes à vapeur à Diesel vétustes considérés comme réserve de secours.

La productivité garantie qui est la valeur maximum de la demande annuelle d'énergie, susceptible d'être satisfaisante sans aucune restriction dans les conditions hydrologiques les plus défavorables reste limitée par le régime hydrologique des oueds aménagés : la productivité garantie est celle d'un complexe de production qui doit être en mesure de répondre en toutes circonstances aux besoins des consommateurs.

Dans les conditions actuelles, la productivité hydraulique annuelle garantie s'élève à :

— Aménagements autres que ceux de l'Oued El Abid	230 GWh
— Aménagements de l'Oued El Abid (y compris les bonifications dont bénéficient les aménagements situés à l'aval)	661 GWh
	891 GWh

Si l'on tient compte de prélèvements faits à l'amont de certains aménagements pour les besoins de l'irrigation, ce total doit être réduit d'environ 33 GWh.

A cette productivité hydraulique garantie, constituant un minimum disponible de caractère exceptionnel, doit être associée la production thermique correspondant à l'exploitation intensive des 63,7 MW techni-

quement disponibles dans les usines existantes pour fixer le maximum de la production d'énergie électrique susceptible d'être assurée en toutes circonstances par l'équipement en service, soit :

$$\begin{aligned} & 858 \text{ GWh pour les aménagements hydro-électriques,} \\ + & \underline{400 \text{ GWh pour les aménagements thermiques,}} \\ = & 1\,258 \text{ GWh.} \end{aligned}$$

L'influence croissante des besoins de l'irrigation entraînera toutefois chaque année une diminution d'environ 7,5 GWh sur la production calculée ci-dessus.

En résumé, la productivité garantie pour les années du Plan triennal en cours s'établit aux environs de 1 250 GWh. Elle ne répond plus dès maintenant aux besoins actuels.

Le développement de la consommation

Or l'accroissement de la consommation et, parallèlement, celle de la pointe, maximale de fin d'année, un moment ralenti après l'Indépendance, tendent depuis quelques années à se maintenir autour d'un taux voisin de 6, y compris les développements industriels programmés.

On peut ainsi prévoir que la production correspondant à la consommation dépassera annuellement 2 milliards de kWh à partir de 1971 et que les pointes maximales quart horaire de puissance dépasseront 500 000 kW, alors que la puissance minimale garantie n'est actuellement que de l'ordre de 300 000 kW.

Les aménagements actuels

C'est dans ces conditions que, pour parer au plus pressé, ont été décidées l'extension de l'usine thermique des Roches-Noires par un groupe de 60 MW, mais dont la mise en service n'interviendra qu'au début de 1969 ainsi que la création d'une turbine à gaz à Sidi-Kacem de 15 MW qui, s'ajoutant aux aménagements hydro-électriques de Mechra-Klila, (23 à 25 MW), de Bou Areg (6,5 MW) et d'Im' Fout (3^e groupe de 15,6 MW de puissance) doivent permettre de disposer d'une production supplémentaire maximale de l'ordre de 400 millions à 500 de kWh à partir de 1969 (300 à 400 millions d'origine thermique et 100 millions d'origine hydraulique).

Les prévisions à court terme

Ces aménagements ne couvriront les besoins supplémentaires que pendant quelques années à peine, d'où la nécessité qui s'imposera à bref

délai de mettre en œuvre une seconde tranche d'équipements, axée autour des usines hydro-électriques de la moyenne vallée de l'Oum er Rebia (Dechra el Oued : 60 MW, Sidi-Cheho : 85 MW, M'Rija : 40 MW. Production totale escomptée : 270 millions de kWh) et de la multiplication des unités thermiques destinées à équilibrer l'irrégularité de la production hydraulique (nouvelle extension des Roches-Noires, turbines à gaz de Sidi-Kacem et création d'une nouvelle thermique pour réaliser les bas produits de la mine de Jerada).

Projets d'avenir

Mais, à partir d'une époque qui peut déjà se situer autour de 1971 on sera amené à envisager de nouveaux programmes d'équipements hydrauliques et thermiques basés sur les disponibilités potentielles des 2 principaux fleuves du Maroc, le Sebou et l'Oum er Rebia (près de 2 milliards de kWh) et probablement aussi sur les ressources énergétiques de l'Algérie (sous la forme du gaz d'Hassi R'Mel ou de l'énergie électrique importée par une ligne 150 kV à construire entre Saint-Lucien et Oujda). Une partie de ces équipements procédera d'ailleurs de l'association d'usines hydro-électriques aux barrages en cours de construction (Aït Aadel sur l'oued Tessaout), aux barrages qui vont être mis très rapidement en chantier (Foum Rhiour sur le Ziz, Zaouïat n'Ourbaz sur l'oued Drâa, Arabat sur l'Innaouen) ainsi qu'aux barrages en projet (Ras el Ouza sur le Sebou, M'Jara sur l'Ouerrha, etc.).

Dans le domaine de l'énergie électrique, les programmes d'équipement du territoire ne peuvent cependant être conçus qu'à l'échelle nationale puisque, sauf dans les provinces du Nord, on dispose au Maroc d'un réseau à peu près entièrement interconnecté. Mais on voit que, dès maintenant, on risque de ne pouvoir satisfaire la demande d'énergie au terme d'une série d'années de faible hydraulité, sur l'Oued el Abid notamment, et qu'il faut dès à présent préparer assez longtemps à l'avance les programmes à long terme, puisque la construction d'une usine thermique — exception faite des turbines à gaz — demande au moins 3 ans et celle d'une usine hydraulique un minimum de 4 années.

12. La reconstruction d'Agadir

Nous ne ferons qu'une brève allusion à la reconstruction d'Agadir qui n'intéresse que l'aménagement de la province du Souss mais qui conditionne évidemment tout plan de développement de cette province.

Les travaux de reconstruction, menés rapidement depuis 4 ans, ont atteint actuellement une phase telle qu'on peut prévoir leur achèvement complet vers 1970. C'est à partir de cette date en effet qu'il conviendra d'amorcer les plans de développement rationnels de cette province.

Conclusions

De cette revue rapide des problèmes d'infrastructure posés par l'aménagement rationnel du territoire se dégage l'idée essentielle que les développements de l'infrastructure des communications, de l'habitat ou de l'énergie électrique, devraient normalement précéder de plusieurs années les plans de développement.

Il en a été ainsi, pendant quelques années après l'Indépendance, du réseau routier et ferroviaire, de l'équipement portuaire et aéroportuaire et de l'équipement de production électrique, ces derniers grâce à la mise en service des aménagements de l'Oued el Abid en 1955.

Mais, les besoins s'étant étendus plus vite que le développement de l'infrastructure, du matériel ou de l'outillage qui complète cette infrastructure, on constate dans tous les domaines, sinon des goulets d'étranglement, du moins des insuffisances notoires.

Le réseau routier principal et secondaire n'est plus à l'échelle du tourisme international sur les itinéraires sahariens et même sur certains tronçons d'itinéraires à forte circulation (Casablanca-Rabat) ; le réseau tertiaire est insuffisant pour assurer le développement de l'agriculture dans les provinces éloignées de la côte atlantique.

Le port de Casablanca est actuellement à la limite de sa capacité ; celui de Safi le serait si le complexe chimique avait atteint son maximum de rentabilité.

Le réseau ferroviaire apparaît bien équipé mais comporte encore certaines insuffisances, en particulier dans le domaine des vitesses d'écoulement des trains sur le parcours de Souk el Arba du Rharb à Tanger, dans celui de l'inconfort de certains trains de voyageurs et dans celui du matériel moteur.

L'aéronautique civile et commerciale dispose actuellement au Maroc d'une puissante infrastructure mais qui ne le sera plus lorsque les avions supersoniques interviendront dans l'exploitation ; en particulier l'aérodrome de Casa-Anfa est à la limite de ses possibilités d'extension et apparaît déjà bien près du seuil de saturation au moins pour les installations de réception des avions.

Si l'urbanisme est largement en avance sur le développement des villes, le nombre des logements construits, et surtout des logements économiques, y est nettement insuffisant.

Mais surtout, l'équipement électrique de production ne disposera pendant 2 ou 3 ans encore que d'une marge de production extrêmement réduite et de ce fait insuffisante pour garantir la production en années de

faible hydraulité et pour faire face au développement des besoins, en cas d'accélération de la demande industrielle par exemple.

Il ne faudrait cependant pas tirer de ces quelques considérations générales des conclusions trop pessimistes car — exception faite des longues attentes des navires au port de Casablanca en période d'exportation des agrumes et des primeurs — l'infrastructure actuelle du Maroc a jusqu'ici, non sans de sérieuses difficultés il est vrai, mais toutes surmontées d'ailleurs, pu satisfaire à l'augmentation du trafic ou de la demande.

L'infrastructure du pays *n'a jamais constitué depuis l'Indépendance un goulet d'étranglement* pour l'industrialisation, non plus que pour parer aux besoins croissants de la demande.

C'est ce qu'il convenait de souligner au moment où les responsables de l'économie commencent à prendre conscience de l'utilité incontestable et même de la nécessité vitale des plans d'aménagement du territoire.