

## PROBLEMES D'URBANISME AU MAROC (1)

A l'aube du XX<sup>me</sup> siècle, moins de 5 millions d'êtres, sur un territoire d'une superficie équivalente à celle de la France, vivaient complètement repliés sur eux-mêmes : pasteurs ou agriculteurs dans une campagne peu cultivée, corporations artisanales et petits marchands dans les villes.

Une côte inhospitalière assurait cette volonté d'isolement. Trois ports, d'accès difficile et d'aménagement précaire, constituaient ses seules ouvertures sur l'extérieur. De deux capitales d'égale importance, Fès celle du nord et Marrakech celle du sud, Fès l'emportait, par son rôle spirituel, mais toutes deux avaient perdu leur vitalité et ne vivaient plus que de leur passé (2).

L'ensemble du pays, aux portes de l'Europe, vivait ainsi dans un isolement presque miraculeux.

\*\*

Vint la pacification et, avec elle, l'unité, la sécurité, l'ouverture du Maroc sur l'Europe.

L'équipement du pays fut aussitôt entrepris sous l'impulsion d'un chef aux vues hardies et grâce au labeur d'une équipe ardente de pionniers. On vit, en quelques années, les courants commerciaux du vieux Maroc radicalement renversés ; toute l'activité s'aimanta vers la côte, vers Casablanca (2), tandis qu'à l'intérieur du pays, sol et sous-sol étaient progressivement mis en valeur.

Rappelons quelques unes des premières étapes :

- aménagement du port de Casablanca ;
- ouverture de routes ;
- création de l'office des phosphates ;
- inauguration des chemins de fer, puis des lignes aériennes ;
- mise en œuvre du plan d'électrification, etc...

L'ampleur et la hardiesse des conceptions qui présidèrent à cette transformation du territoire et auxquelles demeurent impérissablement liées la pensée et la volonté de Lyautey, n'ont plus à être mises en évidence. Tout a été dit, mais la leçon que donne l'échelle d'un tel programme est valable plus que jamais au Maroc et doit toujours être méditée.

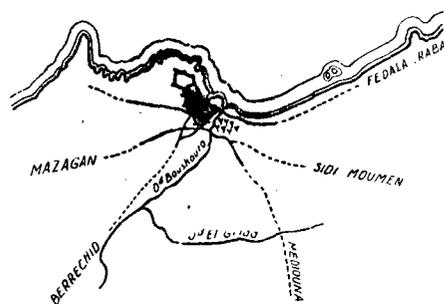
(1) N.D.L.R. — Rapport présenté par M. Ecochard, chef du service de l'urbanisme au Maroc, au deuxième congrès de l'Union internationale des architectes (septembre 1951).

Ce rapport, selon les indications qu'a bien voulu nous donner M. Ecochard, est un condensé de plusieurs articles et documents qui ont paru dans « *l'architecture d'aujourd'hui* », n° 35, mai 1951.

(2) cf. sur Fès, l'étude de M. G. Pallez. — « Les marchands fassis », dans *bulletin économique et social du Maroc*, vol. XIV, nos 49 et 51, 1<sup>er</sup> et 3<sup>me</sup> trimestres 1951.

### LA PREMIERE PERIODE D'URBANISME

Dès sa prise de commandement, Lyautey marquait l'importance qu'il attachait à l'urbanisme. Il voulait faire grand et il savait qu'à la longue l'urbanisme paye. Il appelait immédiatement à l'œuvre M. Prost qui venait de se signaler par un projet d'aménagement d'Anvers.



CASABLANCA - 1907

Echelle identique à celle des plans d'ensemble Casa-Fédala

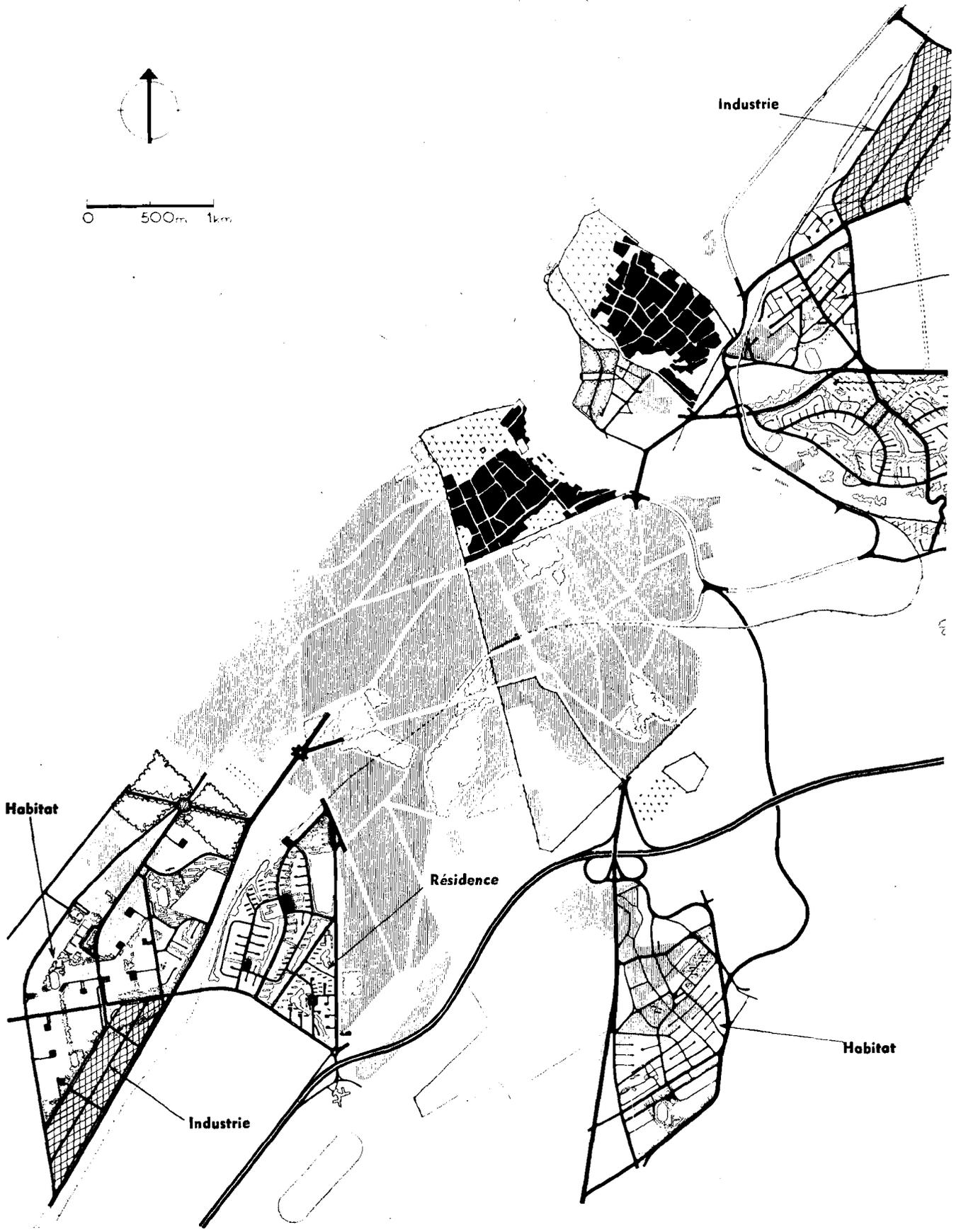
Casablanca avait déjà poussé, depuis 1907, dans le plus grand désordre. Tenter de tracer une ville logique au milieu des constructions, déjà éparpillées au hasard, et dans la fièvre d'une spéculation effrénée, c'était une rude tâche. Ces conditions défavorables de départ ont pesé lourdement sur l'élaboration du plan et ont constitué, pour la métropole commerciale du Maroc, une tare dont elle souffre encore.

La réussite de Prost apparaît surtout à Rabat, que Lyautey venait de choisir comme capitale administrative.

Le charme de cette ville vient de son tracé, qui utilise, avec tant de mesure, toutes les ressources naturelles et historiques des lieux.

Une des idées maîtresses d'alors fut la séparation des « médinas », ou villes marocaines, et des nouvelles villes européennes. C'était une mesure de bon sens. Elle n'empruntait rien à un souci de ségrégation raciale : aucune conception n'eût été plus éloignée de l'esprit de Lyautey. Puisqu'il s'agissait de voir grand, il ne convenait évidemment pas d'insérer quelques quartiers bâtards dans des médinas ceintes de remparts.

A cette exigence primordiale s'ajoutaient deux préoccupations. L'une était sociale : il eût été maladroit de compromettre, par les malentendus mesquins de la vie quotidienne qui seraient résultés de la cohabitation de deux populations aux mœurs si différentes, la tâche de longue haleine qu'il s'agissait d'entreprendre.



RABAT-SALE. — Plan d'ensemble, d'aménagement et d'extension (en vert : état actuel, en rouge : proj

L'autre se situait sur le plan esthétique : les médinas d'alors, aérées par de nombreux jardins, n'étaient pas encore atteintes de ce mal interne qu'a été, depuis, le surpeuplement, et constituaient des ensembles séduisants qu'il paraissait souhaitable de maintenir dans leur intégrité.

Outre Rabat et Casablanca, Prost devait encore dresser les plans directeurs des villes nouvelles de *Meknès*, *Fès*, *Marrakech*, de *Kénitra* devenu plus tard *Port-Lyautey*, ainsi que de quelques autres villes de moindre importance, telles que *Sefrou*, *Taza*, *Settat*, *Ouezzane*. Puis, en 1923, il quittait le Maroc.

Le service de l'urbanisme devient, dès lors, un organe administratif d'exécution, et il s'applique à poursuivre, avec un réel esprit de continuité, la mise en œuvre des plans qui venaient d'être élaborés. Toutefois, cette consciencieuse activité ne pouvait plus suffire à l'ampleur des problèmes sociaux qui, peu à peu, se nouaient à la périphérie des villes nouvelles (3).

Aussi, un programme d'envergure fut mis sur pied, qui commençait à produire ses premiers effets en 1937, lorsque sa réalisation fut arrêtée par la guerre. En 1946, tout était à reprendre, mais loin de demeurer stationnaire, la situation s'était singulièrement aggravée et, comme on le verra plus tard, elle s'aggravait de jour en jour.

### PROBLEMES NOUVEAUX

#### L'ESSOR ECONOMIQUE 1940-1950

C'est en effet que le développement économique du Maroc, déjà mis en branle, pendant la guerre même par les nécessités de l'autarcie, prend, à partir de 1946, un essor vigoureux.

L'effort se porte dans tous les sens à la fois : industrie, mines, pêche, agriculture.

En 1949, l'économie marocaine utilise une force motrice plus que double de celle de 1938.

La production minière passe de l'indice 100, en 1938, à 220, en 1949.

Cette activité, loin d'être limitative, est sans doute le prélude à des exploitations plus importantes encore, tant au sud de l'Atlas que sur les confins algéro-marocains, le long de l'axe Oujda-Colomb-Béchar.

La pêche, déjà organisée à Casablanca, s'équipe puissamment à Agadir et Safi. En 1938, le Maroc pêche 30.000 tonnes de poisson ; il en pêche en 1949, 93.000 tonnes, dont 75.000 sont livrées à la conserve (4).

L'agriculture pousse, elle aussi, sa production grâce aux « secteurs de modernisation du

paysanat » qui doivent transformer à un rythme rapide les méthodes insuffisamment productives des Marocains, et surtout, grâce à la mise en œuvre, déjà commencée, d'un vaste programme d'irrigation qui porte sur environ 300.000 hectares répartis entre le Maroc oriental (Triffa), le Tadla (Béni-Mellal) et la plaine atlantique (hinterland de Safi et Mazagan). Maraîchage et plantations, œuvre presque exclusive de la colonisation française, exportent, en 1949, 50.000 tonnes de légumes frais, et 95.000 tonnes d'agrumes, contre 25.000 et 10.000, en 1938.

Ainsi le Maroc tout entier, avec toutes ses richesses, s'intègre dans le circuit contemporain des échanges. Mais, dès maintenant, se posent aussi, par voie de conséquence, les problèmes d'habitat, de circulation et d'équipement, dictés par cette économie, et conditionnés par un mouvement démographique exceptionnel.

### L'EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE.

En effet, grâce à la sécurité, à la prospérité, à l'action de nos services médicaux, la population musulmane a doublé ou presque, en 25 ans ; elle est passée d'environ 5 millions d'habitants à plus de 8 millions en 1950.

Dans les premières années du Protectorat, la population urbaine représentait environ 1/10<sup>e</sup> de la population totale, proportion comparable à celle de la France au début du XVIII<sup>me</sup> siècle. En 1947, la population urbaine (5) — en y englobant tous les éléments ethniques, c'est-à-dire musulmans, européens, israélites — s'élève à 1.890.000 pour une population totale de 8.225.000. La proportion de la population urbaine par rapport à la population totale est donc de 23 % (6). On peut estimer qu'en 1950, elle a atteint 25 %. C'est à peu près le taux de la France de 1850, au début de l'industrialisation.

La masse des immigrants est musulmane et d'origine rurale (7). L'afflux des européens est sans doute proportionnellement plus brutal. On compte 2.000 européens, en 1910, au Maroc, 270.000 en 1947 ; mais les gros effectifs sont marocains : de 1921 à 1947, la population marocaine urbaine passe de 490.000 à 1.620.000 âmes.

Cet accroissement de population urbaine, qui a fait parcourir au Maroc, en trente ans, un chemin que la France avait lentement monté en un siècle et demi, comporte trois caractères essentiels qu'il convient de souligner :

1<sup>o</sup> La nouvelle population marocaine, qui s'agglomère dans les grandes villes de la côte, provient principalement du sud, d'où les sèche-

(5) Sont comptées comme populations urbaines, celles des localités de plus de 5.000 habitants.

(3) Cf. à ce sujet le court article de P. Couzinet. — « L'urbanisme et l'aménagement des villes au Maroc », dans *bulletin économique et social*, vol. VII, n<sup>o</sup> 26, juillet 1945, p. 26.

(4) Cf. J.-V. Gorry. — « Le Maroc maritime », dans *bulletin économique et social du Maroc*, vol. XIV, n<sup>o</sup> 51, 3<sup>me</sup> trimestre 1951, p. 519.

(6) Cf. Jacques Breil. — « Quelques aspects de la situation démographique au Maroc », dans *bulletin économique et social du Maroc*, vol. IX, n<sup>o</sup> 35, octobre 1947, p. 133.

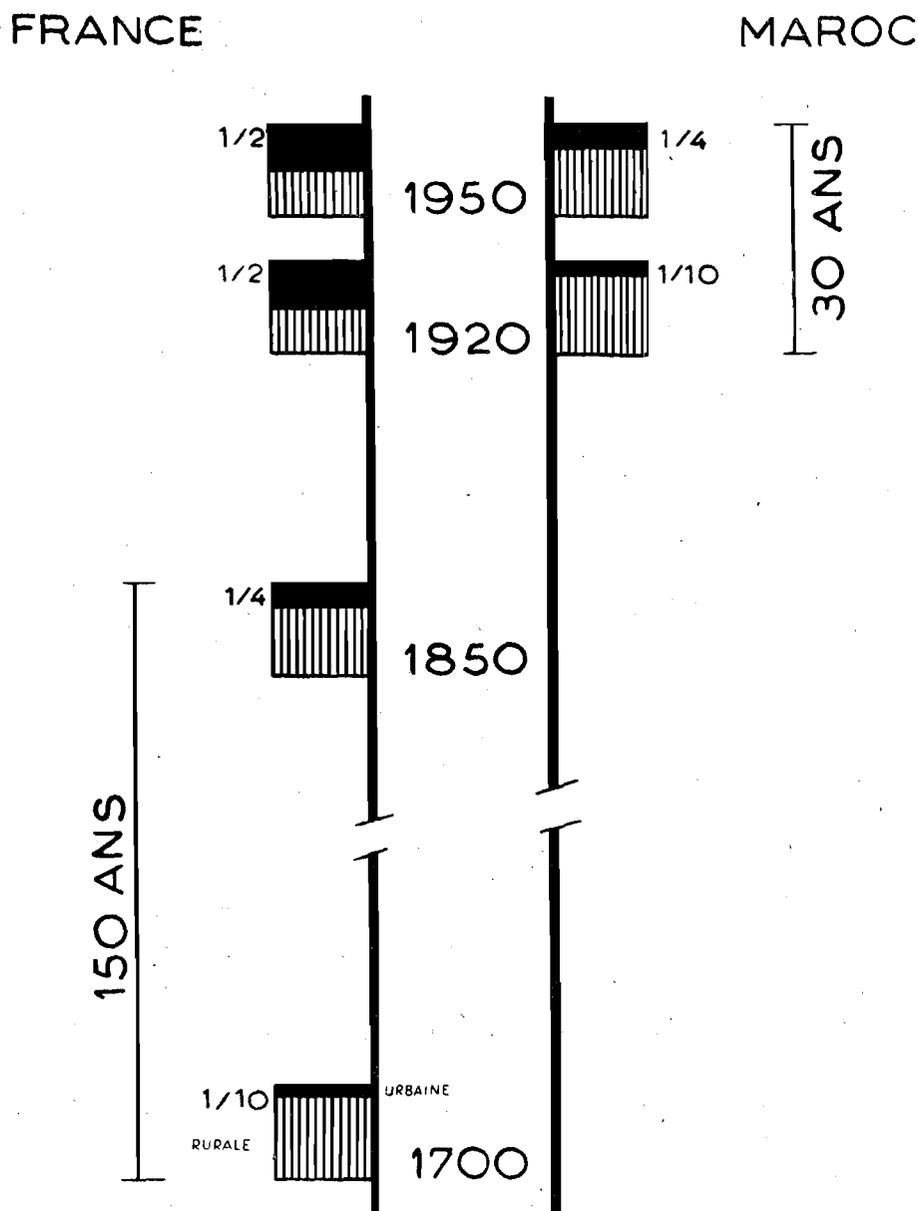
(7) Cf. A. Adam. — « La prolétarianisation de l'habitat dans l'ancienne médina de Casablanca », dans *bulletin économique et social du Maroc*, vol. XII, n<sup>o</sup> 45 et vol. XIII, n<sup>o</sup> 46, 1<sup>er</sup> et 2<sup>me</sup> trimestres 1950.

resses périodiques, autrefois exterminatrices, chassent l'excédent de population. Le caractère ethnique et social des anciennes villes s'en trouve donc transformé. La majorité des agglomérations prolétariennes de la côte compte de 30 à 40 % de population, originaire du sud de l'Atlas (8).

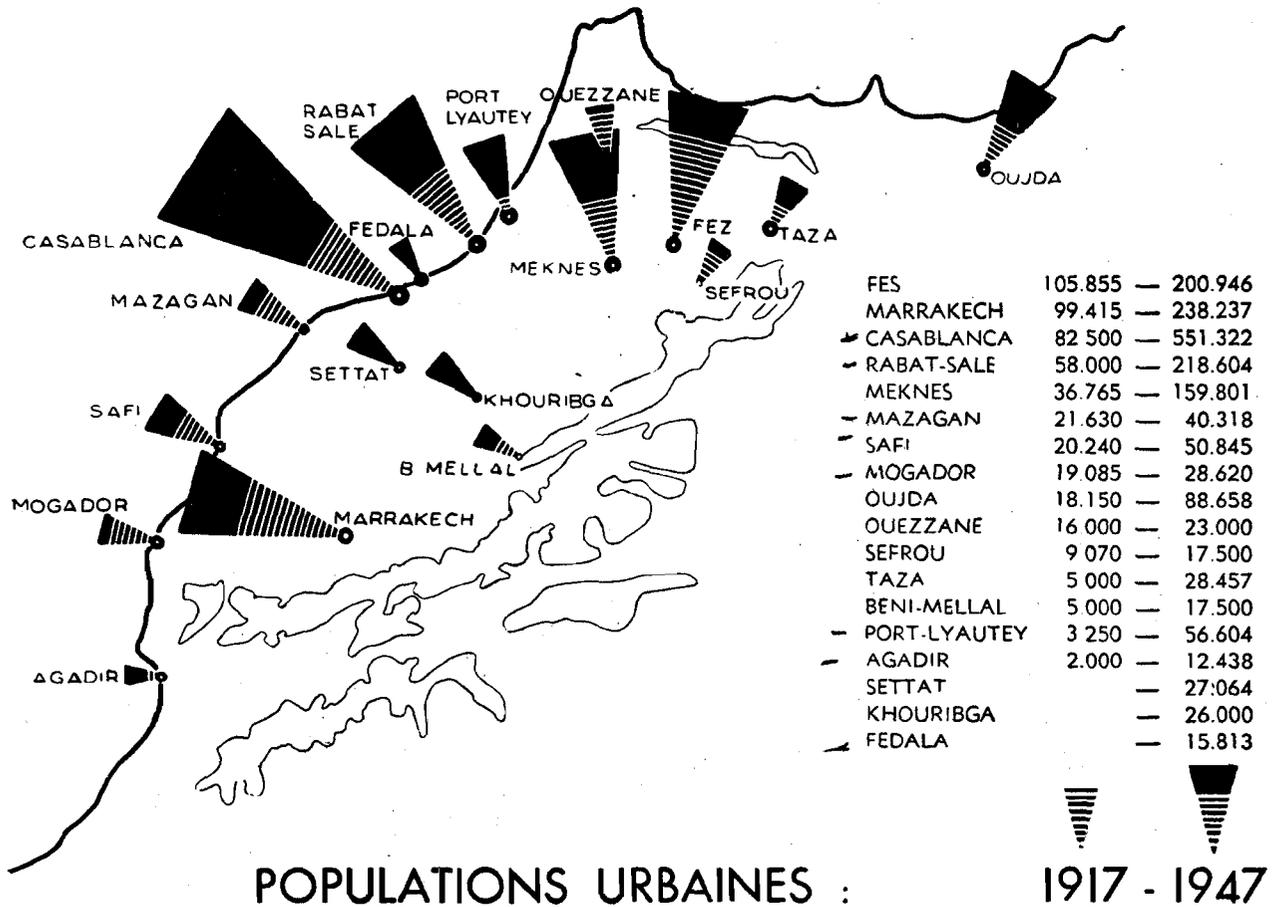
(8) Cf. A. Adam, op. cit.

2° En se portant sur le littoral atlantique, ce mouvement de population modifie son ancienne répartition ; le centre vital du Maroc passe de l'intérieur à la côte.

3° Ce mouvement affecté essentiellement Casablanca qui absorbe, en 1950, avec ses 650.000 habitants, le tiers de la population urbaine du pays (8). Ces phénomènes de concentration sont extrêmement graves. Comment tenter de résoudre les problèmes qu'ils posent ?



Comparaison de l'accroissement démographique urbain au Maroc et, en France. En 30 ans, le Maroc a subi une poussée démographique urbaine comparable à celle de la France, de 1700 à 1850, soit en 150 ans. La population urbaine du Maroc représente actuellement le 1/4 de la population totale, rapport identique à celui constaté en France en 1850.



### LES PROBLEMES NOUVEAUX POSES A L'URBANISME

Pouvait-on essayer de retenir, dans la mesure du possible, les populations rurales sur leurs terres, et favoriser le développement d'autres villes, afin de parer aux dangers multiples d'une concentration humaine et industrielle en un point du territoire ?

Il importait donc de repenser entièrement le problème de l'urbanisme et d'étudier des plans d'aménagement sur des bases qui peuvent se résumer ainsi :

- équilibre démographique,
- déconcentration industrielle.

Le service de l'urbanisme, réorganisé en 1947, en tira quelques principes directeurs, qui ont pris progressivement les dimensions d'un programme.

#### a) Problèmes industriels, y compris déconcentration.

L'essor économique du littoral atlantique obligeait à étudier désormais Casablanca comme un ensemble s'étendant jusqu'à Fédala, à 20

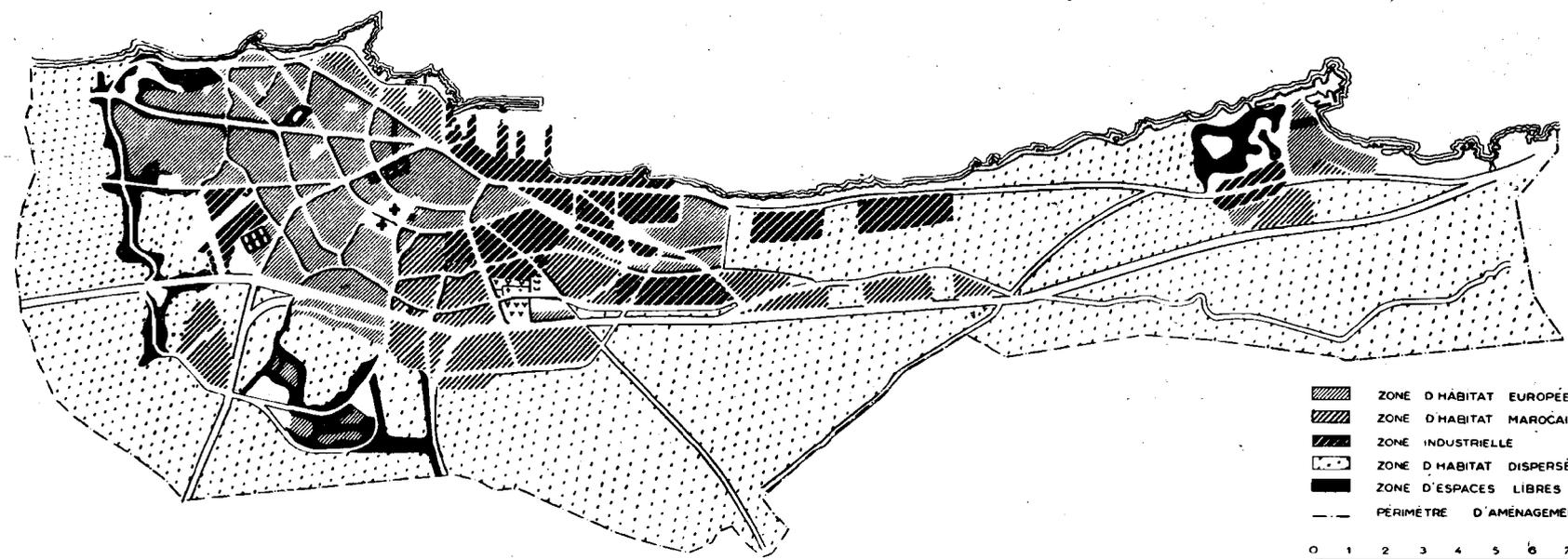
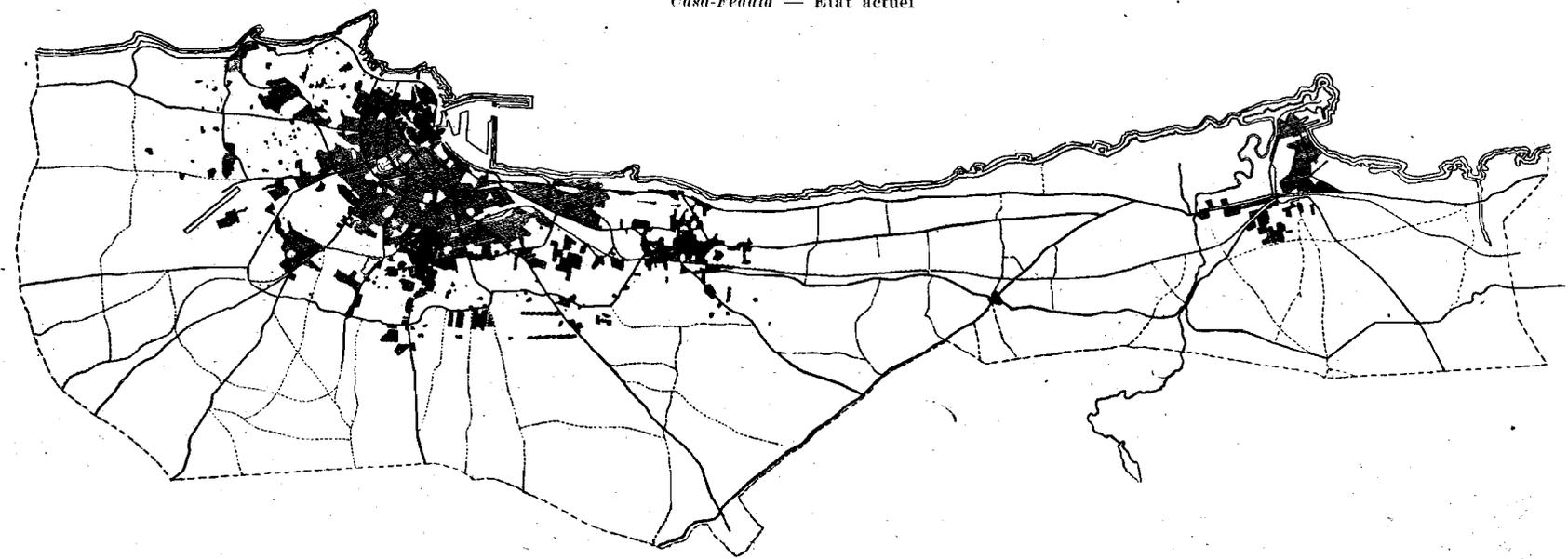
kms au nord-est (9). Simultanément pour équilibrer cette poussée gigantesque (Casablanca absorbe 75 % de l'industrie du Maroc), il convenait d'étudier de larges secteurs industriels à Rabat-Salé, à Port-Lyautey, et aussi de prévoir, à un autre pôle du pays, à Agadir, une extension urbaine et portuaire importante.

Dans la conception de l'aménagement d'une grande ville au sud, se confondent, d'ailleurs, la recherche d'une déconcentration industrielle et celle d'un équilibre démographique. En outre, les richesses du Sous, et celles, plus lointaines et encore inexploitées du sous-sol de l'Atlas et des confins sahariens, ne sont-elles pas appelées à avoir leur débouché naturel à Agadir ?

En d'autres points du territoire, des secteurs industriels étaient adjoints à de petites cités, appelées, en raison de leur position géographique, à un bel avenir : entre autres Petitjean, Berkane, Béni-Mellal... On peut ainsi rapprocher les industries de transformation des zones de production, et freiner l'émigration vers les grandes villes.

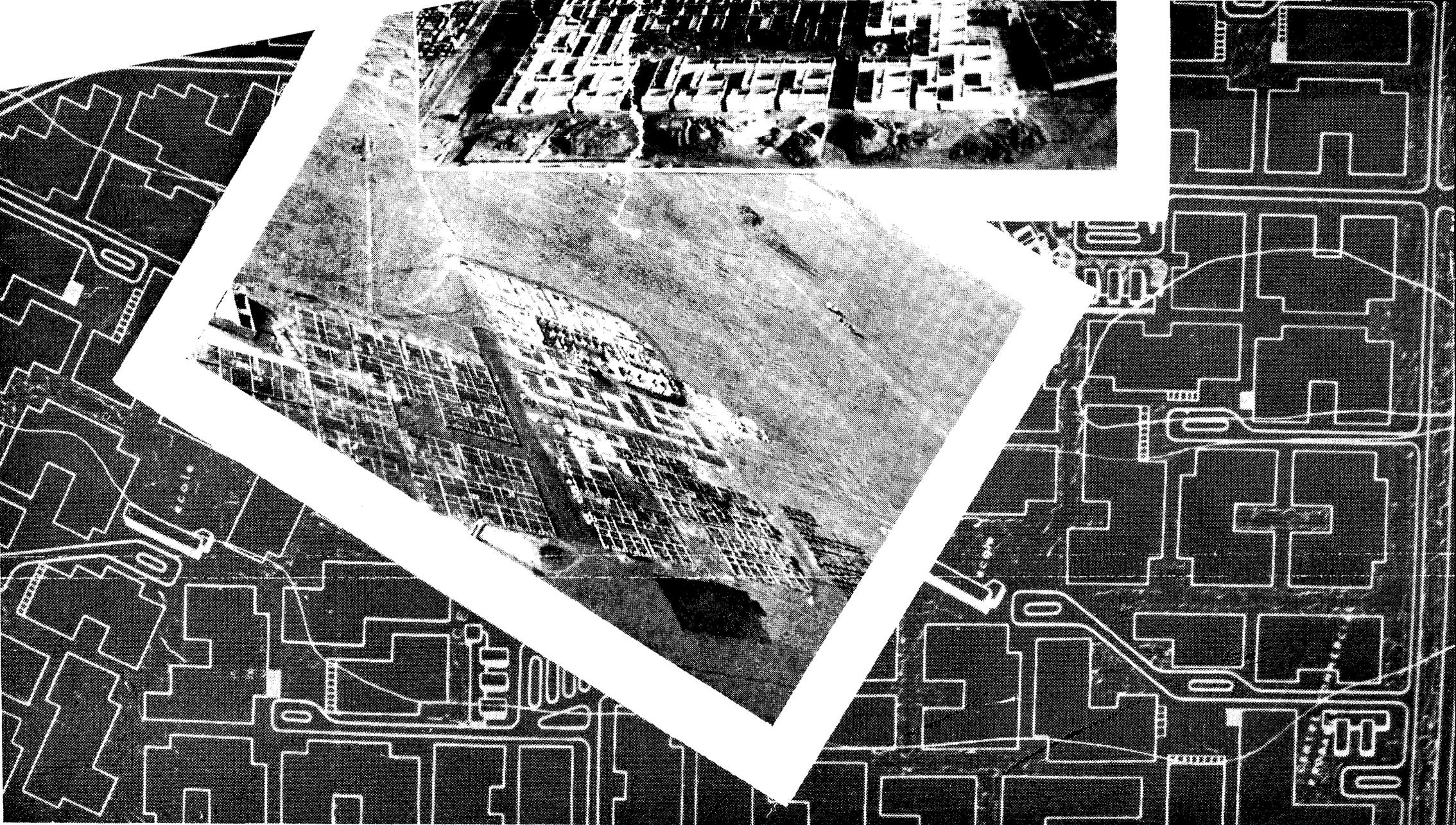
(9) Cf. M. Lamidey. — « Fédala », dans *bulletin économique et social du Maroc*, vol. XIV, n° 48, 4<sup>me</sup> trimestre 1950, p. 27.

Casa-Fédala — Etat actuel



-  ZONE D'HABITAT EUROPEEN
  -  ZONE D'HABITAT MAROCAIN
  -  ZONE INDUSTRIELLE
  -  ZONE D'HABITAT DISPERSE
  -  ZONE D'ESPACES LIBRES
  -  PERIMETRE D'AMENAGEMENT
- 0 1 2 3 4 5 6 7 8 KMS

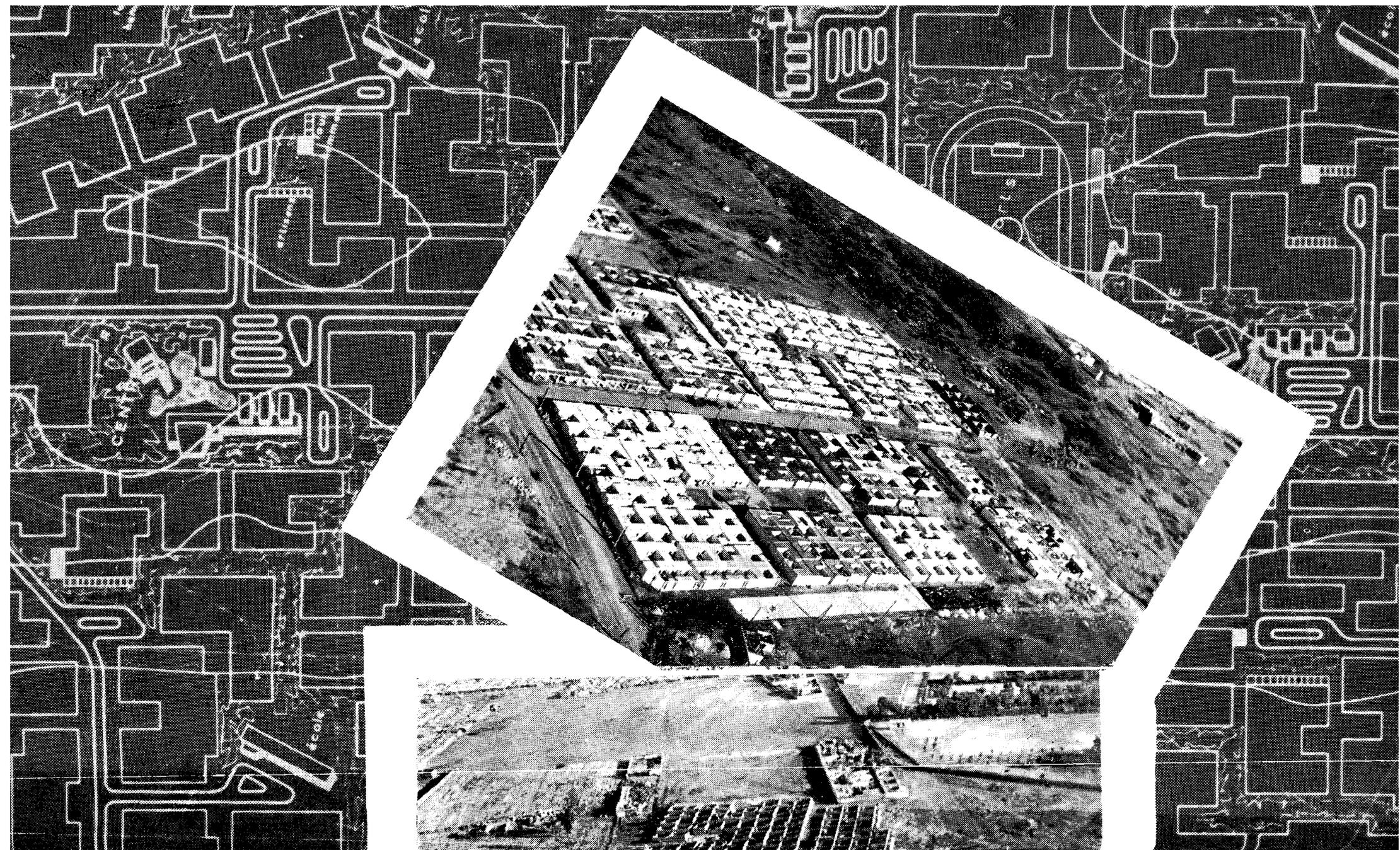
Casa-Fédala — Esquisse d'ensemble (étude Ecochard)



**Haut.** — AGADIR. — Une partie du secteur d'habitat de type Marocain du quartier industriel (Réalisation : Service de l'habitat et entreprises privées).

**Milieu.** — CASABLANCA. — Une partie du quartier d'habitat de type Marocain des Carrières Centrales (Réalisation du Service de l'habitat).

**Bas.** — CASABLANCA. — Quartier d'habitat de type Marocain à Sidi Othman (Réalisation : Entreprise privée).



b) *Les secteurs d'habitat marocain.*

Les villes nouvelles avaient été conçues très largement par Prost ; elles étaient prêtes à recevoir aisément l'immigration européenne ou, plus exactement, les constructions que les nouveaux venus allaient y édifier ; à peine était-il nécessaire de prévoir, ça et là, quelque quartier complémentaire, dans le seul but de freiner la spéculation.

La situation était tout autre à l'égard de ces masses marocaines qui, après avoir surpeuplé les médinas anciennes, viennent s'installer d'une manière précaire à la périphérie des villes nouvelles (10).

Il était donc nécessaire de concevoir le type de cité et le type d'habitat qui pourraient convenir à cette population, et correspondre à un objectif réalisable financièrement. Dans cet effort de recherche, le service de l'urbanisme a pu bénéficier de sérieuses études sociales déjà entreprises, et surtout de l'expérience, acquise dans ce milieu marocain, par les officiers et contrôleurs civils, les médecins, les assistantes sociales, les moniteurs de la jeunesse, dont le dévouement est l'honneur de l'administration marocaine.

Qu'on imagine bien ce fellah des plaines atlantiques, du Sous ou de l'Anti-Atlas. En venant à la ville, il a rompu avec la vie tribale qui était le support même de sa vie personnelle. Faisant un bond dans le temps bien plus encore que dans l'espace, il affronte désormais un monde nouveau. Après la vie collective, il connaît l'isolement moral dans l'entassement et la promiscuité (10).

Rechercher la structure sociale optimum de la cité ouvrière qu'il s'agit de réaliser immédiatement, ainsi que le type d'habitat qui sera la base de cette cité, — les deux notions sont indissolublement liées — tel a été l'objet des préoccupations essentielles du service de l'urbanisme. Il ne s'agissait pas de trouver une solution théoriquement séduisante, mais bien une solution financièrement réalisable : c'est pourquoi, en matière d'habitat, il a fallu, de toute nécessité, se contraindre momentanément à « viser bas ». Du moins, dans la conception de la cité elle-même, a-t-on, bien au contraire, « visé haut ».

Nos cités satellites ont été conçues sur les principes de la charte d'Athènes et pour une vie sociale pleinement développée. Bien plus, dans le cadre donné, le type d'habitat devra se transformer et s'adapter à l'évolution du standard de vie qui ne manquera pas de s'élever très rapidement (11). Ceci nous dictait le programme suivant qui a été appliqué à l'étude des quartiers nouveaux.

Sur l'infrastructure des quartiers futurs, où sont réservées les grandes voies de commu-

nication, les espaces verts, les voies secondaires et les bâtiments publics, création d'une trame sanitaire (voiries, eau, égouts). Sur cette trame sanitaire, installation soit de bâtiments en dur, aux frais des particuliers, soit même de constructions provisoires (nouallas ou baraques), réalisées par les habitants.

L'élément de base de cette trame sanitaire est la cellule d'habitat minimum fixée, après enquête et divers essais, à 8 m.  $\times$  8 m., et comportant deux pièces habitables, orientées obligatoirement au sud et à l'est, un W.C., une cuisine, le tout autour d'une cour. Toutefois, toute combinaison, multiple de 8, peut être adoptée pour avoir une habitation plus grande.

La juxtaposition de ces cellules a été combinée à la manière des alvéoles d'une ruche, afin d'utiliser le maximum de murs communs, et de diminuer les surfaces de voirie, tout en augmentant les espaces verts.

Tout en sauvegardant, dans ces cellules et leur juxtaposition, la forme traditionnelle d'habitat sur une cour fermée, leur composition d'ensemble s'est appliquée à suivre les principes dictés par la charte d'Athènes. Ainsi, les cités satellites sont étudiées pour 30 à 40.000 habitants au maximum, les unités de voisinage sont de 7 à 9.000 habitants. Des zones vertes traversent l'ensemble de ces unités de voisinage, et permettent aux enfants de se rendre à l'école sans traverser de voies à circulation mécanique.

Les études de cette trame ont été faites sur la base d'un logement minimum, et, d'autre part, le respect des traditions, lié à l'économie, nous a conduits à ne prévoir qu'un habitat, en rez-de-chaussée. Toutefois, le large maillage des grandes voies de circulation, et la disposition des bâtiments publics permettront, lors de l'élévation progressive du standard de vie des habitants, de passer facilement à l'immeuble orienté, puisqu'alors on ne sera pas tenu par la servitude de multiples voies existantes. Il faut aussi faire remarquer que la densité actuelle de cette ruche, qui est de 350 habitants à l'hectare, est la même que celle d'un quartier d'immeubles espacés de 4 étages.

c) *Les centres ruraux.*

Mais il ne suffit pas de créer les cités-satellites de demain. Le mouvement d'urbanisation se fait partout sentir à travers le pays.

Autour du souk, autrefois cité éphémère de toile, dressée pour un jour en rase campagne, aux abords du bureau des affaires indigènes ou du contrôle civil, parfois même à côté de quelque cantine, voici que des embryons de bourgs ruraux se forment et grandissent. Là encore, il convient de ne pas perdre de vue la recherche d'un équilibre démographique. L'aménagement de ces bourgs, qui vont changer, en bien des endroits, le visage de la campagne marocaine, est conçu de manière à permettre

(10) Cf. A. Adam, op. cit. et Lamidey, op. cit.

(11) Cf. R. Manneville et J. Mathieu. — « Budgets de prolétaires musulmans vivant à Casablanca », dans *bulletin économique et social du Maroc*, vol. XII, n° 44, janvier 1950.

aux populations rurales d'y trouver les ressources et commodités nécessaires et de les dégager ainsi de l'emprise des villes.

D'autres sont à l'étude et, malheureusement, il n'a pas été possible de faire face à tous les besoins. Dans cette tâche, le service de l'urbanisme est grandement soutenu et guidé par les contrôleurs civils et officiers d'affaires indigènes, qui prennent à cœur l'avenir de ces agglomérations, dont ils ont la charge et dont ils pressentent le rôle futur.

#### d) Problèmes de liaison.

Est-il besoin d'ajouter que le développement industriel et agricole, l'accroissement de la population et l'élévation de son standing, multiplient les échanges intérieurs, et par conséquent le trafic. On connaît le remarquable réseau routier que le Maroc doit à la continuité de vue et d'action et à la valeur technique de la direction des travaux publics. Mais, aux abords des villes, des problèmes nouveaux de circulation et de connexion se posent qui ont amené le service d'urbanisme, en collaboration étroite avec les travaux publics, à étudier d'importants projets d'autoroutes (12).

### METHODES DE TRAVAIL

Quelles sont les méthodes de travail du service de l'urbanisme ?

Contrairement à ce qui se fait en France, tous les plans d'aménagement sont ici directement et entièrement établis par le service. Ceci a l'avantage de créer une unité de doctrine et facilite grandement les réalisations.

L'élaboration d'un plan suit les phases suivantes :

1° Chaque projet est précédé d'une étude démographique, sociale et économique, plus ou moins approfondie selon les cas, dont l'objet est de poser clairement, en chiffres, les problèmes à résoudre.

2° Dès que cette étude est terminée, une esquisse rapide est dressée et, là où le fonds de plan est insuffisant, il est établi un levé topographique au 2.000° des zones qui ont été délimitées par l'esquisse.

3° L'esquisse est complétée et elle est proposée à l'examen et à la discussion des pouvoirs publics, des administrations, des assemblées représentatives de l'opinion (généralement les commissions municipales et les chambres de commerce), dont l'intérêt pour les problèmes d'urbanisme ne s'est jamais démenti. D'autres fois, là où les plans débordent les limites d'une seule ville, c'est-à-dire à Casablanca et à Rabat-Salé, les projets ont été présentés à des « com-

missions régionales d'urbanisme » qui ont été créées spécialement à cette occasion.

4° Dès que l'accord est obtenu sur cet avant-projet, le service de l'urbanisme met au point une série de plans partiels d'aménagement, à l'échelle du 2.000°, qui portent sur les différents secteurs de la ville et qui, successivement, sont mis à l'enquête auprès du public, comme il est réglementairement prévu. Au retour de l'enquête, et après nouvelle rectification s'il y a lieu, ces projets sont soumis à la signature de S. M. le Sultan ; ils prennent alors forme de « dahirs » ; on sait que le dahir chérifien correspond à la loi métropolitaine.

C'est ainsi, par exemple, que pour Meknès, où les travaux d'urbanisme ont pu progresser méthodiquement, sept dahirs (lois) sont homologués, ou en cours d'homologation. De même, Agadir a fait l'objet de 10 plans distincts, donc de 10 dahirs. Tous ces documents, liés par l'idée générale de l'esquisse, seront ensuite rassemblés en un plan unique, qui constituera le plan définitif de la ville.

5° A l'intérieur des plans d'aménagement, le service de l'urbanisme procède à des études qui ont l'avantage, soit d'en mieux marquer l'esprit, soit d'en faciliter la réalisation. Il s'agit, notamment, des espaces verts et des terrains de sport (à ce jour, il a été étudié, en liaison avec le service de la jeunesse et des sports plus de 20 stades). Le service met au point, avec les propriétaires, les projets de lotissements. Il est fréquent en outre, que, pour seconder les municipalités, le service étudie les profils des voies.

### LEGISLATION

L'urbanisme au Maroc ne serait certainement pas ce qu'il est, si, dès l'origine, il n'avait été en possession d'un instrument législatif de premier ordre, le dahir du 16 avril 1914. Ce texte fut très en avance sur son époque ; il était nécessaire cependant de l'harmoniser avec les tendances, aujourd'hui universellement admises, de l'urbanisme moderne et de renforcer certains de ses pouvoirs, comme la loi française de 1943 lui en donnait l'exemple, ainsi que le « Town and Country Act » de 1947, et la plus récente loi anglaise de 1948.

Les modifications qu'apportera ce texte, actuellement soumis à l'homologation, portent notamment sur :

- 1° l'élargissement du champ d'application de la législation d'urbanisme ;
- 2° la prise de mesures de sauvegarde à appliquer pendant l'étude d'un projet ;
- 3° la définition d'une gamme plus large de zones ou de servitudes permettant l'application des principes de l'urbanisme et de l'hygiène modernes (ex. : libération de la tyrannie des alignements).

Si ce texte est un honnête instrument au

(12) Cf. : « Projet d'autoroute à péage entre Casablanca et Rabat », dans *bulletin économique et social du Maroc*, vol. XIV, n° 50, 2<sup>me</sup> trimestre 1951, p. 466.

service des administrateurs qui ont la lourde responsabilité de la naissance et de la croissance des agglomérations du Maroc, il présente encore bien des lacunes, en particulier en ce qui concerne les problèmes fonciers d'utilisation rationnelle du sol. Malheureusement, l'opinion n'est pas encore mûre pour être convaincue du péril que représenterait pour les cités, les désordres de la propriété immobilière.

\*

\*\*

Je viens de passer en revue les différents problèmes qui se posent à l'urbanisme au Maroc et les solutions que nous essayons d'appliquer.

La plupart de ces problèmes sont issus de la concentration nouvelle urbaine causée par l'industrialisation. Ce fait n'est pas particulier au Maroc ; il s'est déclenché dans le monde avec plus ou moins de rapidité ou d'étendue ; les mêmes causes produisant toujours les mêmes effets.

Cette concentration urbaine, qui s'est effectuée en Europe et en Amérique du Nord, au

rythme régulier du développement de l'industrie, c'est-à-dire en plus d'un siècle, s'accélère, au contraire, avec une rapidité imprévisible dans les divers points du monde qui s'ouvrent depuis peu au machinisme : telles que certaines régions de l'Inde, de la Chine, de l'Afrique du Sud et de l'Amérique du Sud. Là se posent de graves problèmes d'adaptation sociale et d'habitat.

C'est pourquoi dans ce domaine, la confrontation des idées et les diverses études ou réalisations des autres pays, pour l'habitat du plus grand nombre, peuvent avoir, pour chacun de nous, une si grande importance. Je pense que le congrès peut être un des instruments de cette diffusion.

Septembre 1951.

MICHEL ECOCHARD,

*Architecte diplômé par le Gouvernement.*

*Chef du service de l'urbanisme  
et de l'architecture au Maroc.*