

## ETUDE D'URBANISME POUR OUJDA (1)

### I. — HISTORIQUE

N'ayant pas la possibilité de faire une étude critique des textes et documents anciens sur l'histoire d'Oujda, nous ne considérerons cette agglomération qu'au moment où des éléments précis nous permettent de la situer.

— En 1844, lorsque Bugeaud y passe, elle compte 4 à 5.000 habitants. Elle comporte une kasba, avec des habitations groupées autour.

— En 1895 sont construites les murailles que nous connaissons (fig. 1).

— En 1912 les renseignements deviennent plus précis puisque l'on dénombre 718 maisons et 6.466 habitations.

— Mais c'est en 1913 qu'un plan militaire nouveau vient créer une agglomération extérieure, dont le grand axe, reliant le camp Roze à la gare de la voie 0 m. 60, reste encore une des voies principales de la ville (Avenue Foch).

(1) N.D.L.R. — Cette « esquisse » a été étudiée en 1952 par M. Marc Vaugelade, avec la collaboration de M. Christian Henneon, sous la direction de M. M. Ecochard, chef du service de l'urbanisme au Maroc. Nous remercions vivement l'administration d'avoir bien voulu nous autoriser à donner ici, pour nos lecteurs, cet avant-projet d'urbanisme pour la capitale de l'importante région agricole et minière que constitue, à la frontière algérienne, le Maroc oriental avec la plaine des Triffas (en voie d'irrigation grâce au barrage de la Moulouya), les hauts plateaux (élevage et alfa) et les mines, notamment de plomb (Zellidja, Bou Beker), de charbon (Djerada), et de manganèse (Bou Arfa).

On ne peut que regretter qu'elle n'ait pas été utilisée par la suite, pour un aménagement plus rationnel de la ville. Tout l'espace, compris entre cette gare de la voie 0,60 et ce camp militaire, restera assez longtemps inoccupé (fig. 2).

— C'est en 1918 qu'un plan du service des travaux publics vient organiser cette zone, qui poussera maintenant régulièrement (fig. 3).

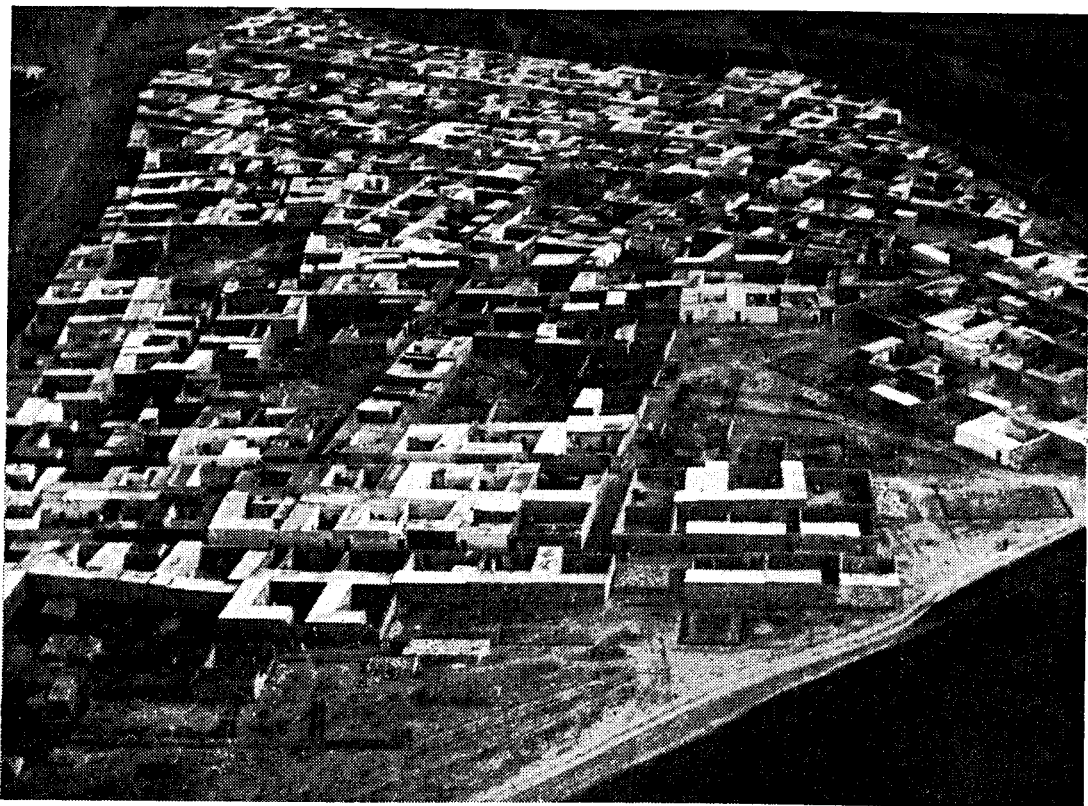


Photo 1 — Douar Khalloufi

# OUJDA 1880

d'après le capitaine Voinot

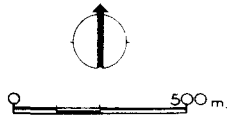


fig. 1

# OUJDA 1917

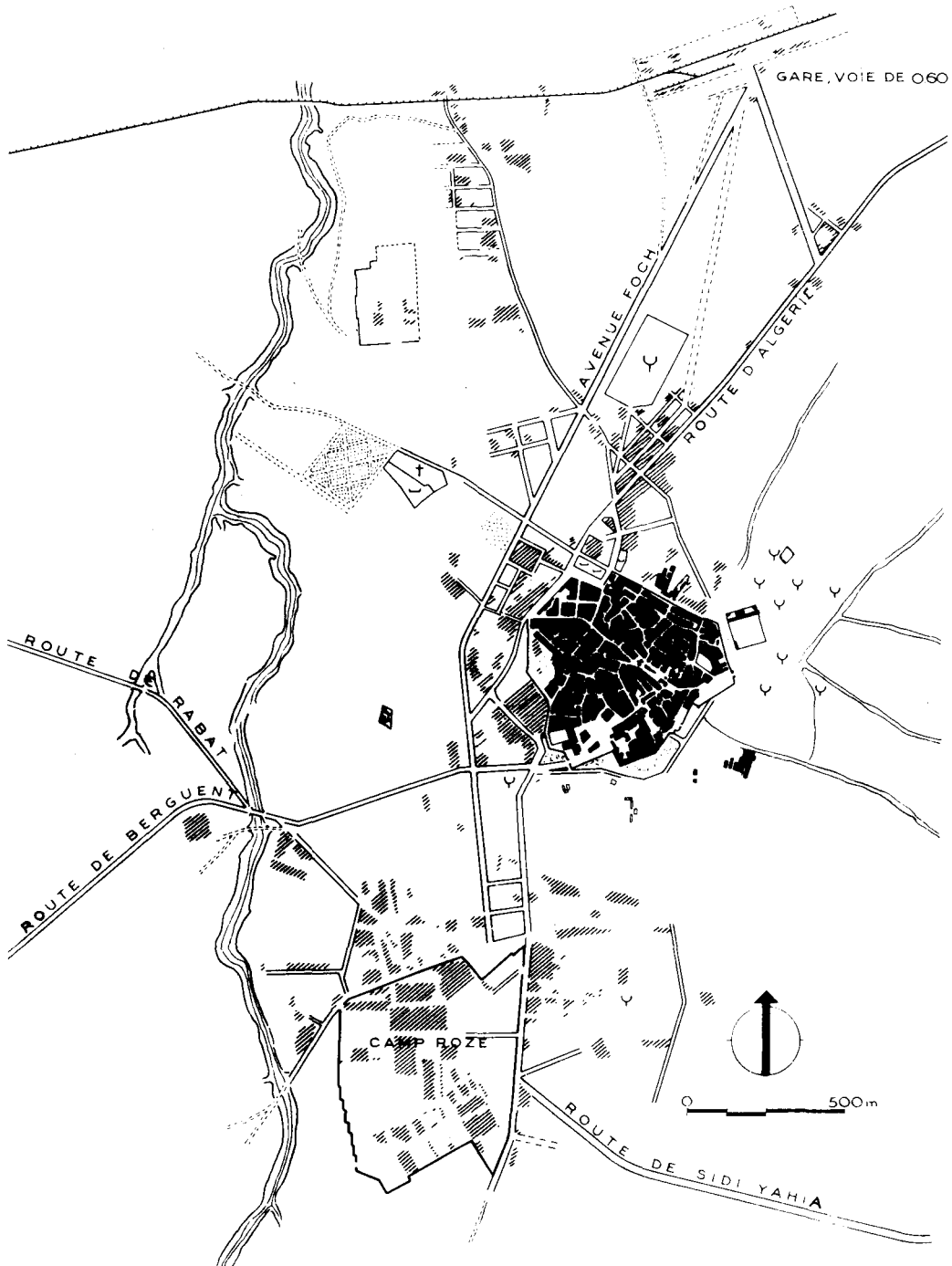


fig. 2

OUJDA  
Etat actuel  
Discrimination des plans successifs

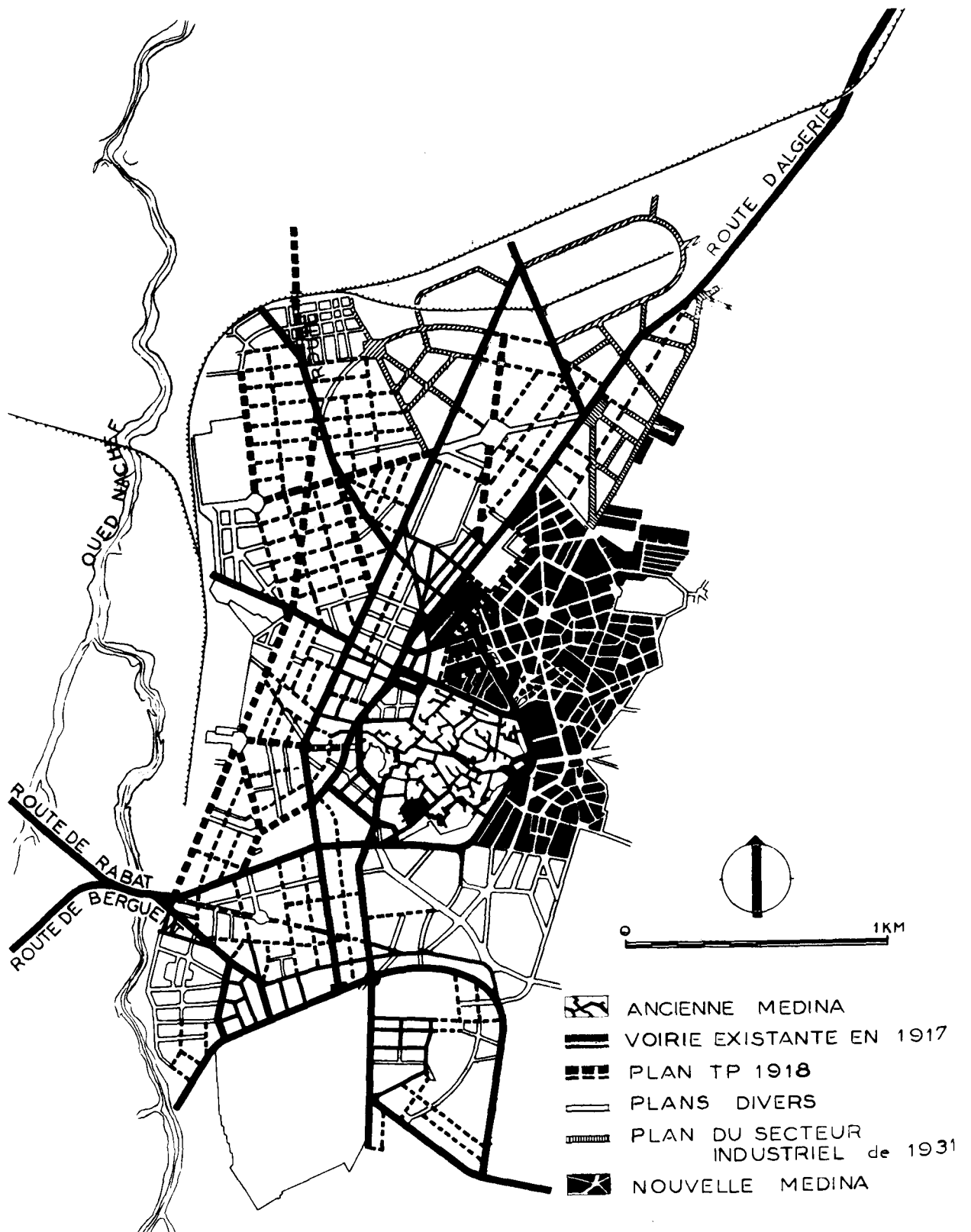


fig. 3

# OUJDA 1951



fig. 4

# OUJDA

## Densités

### ETAT ACTUEL

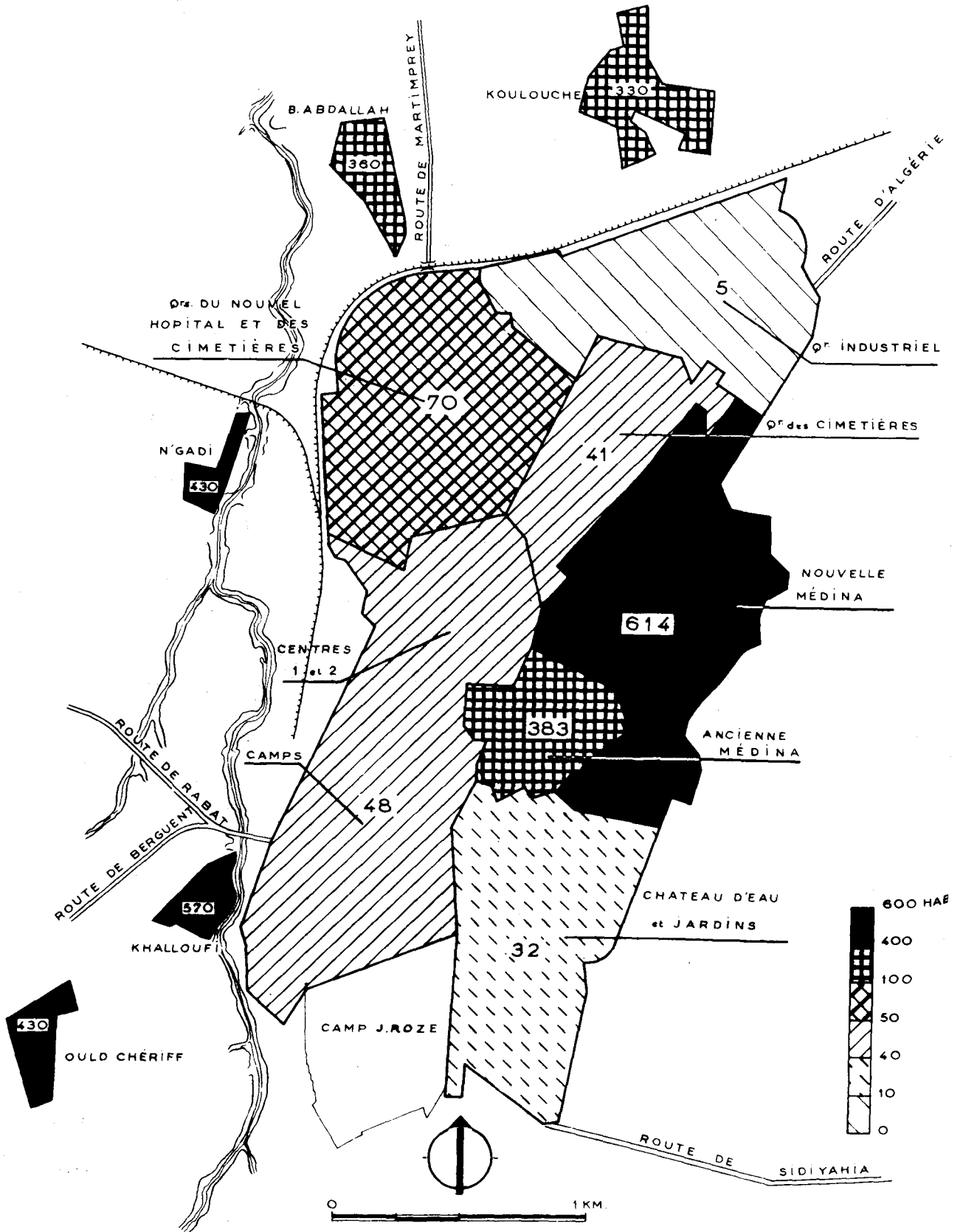
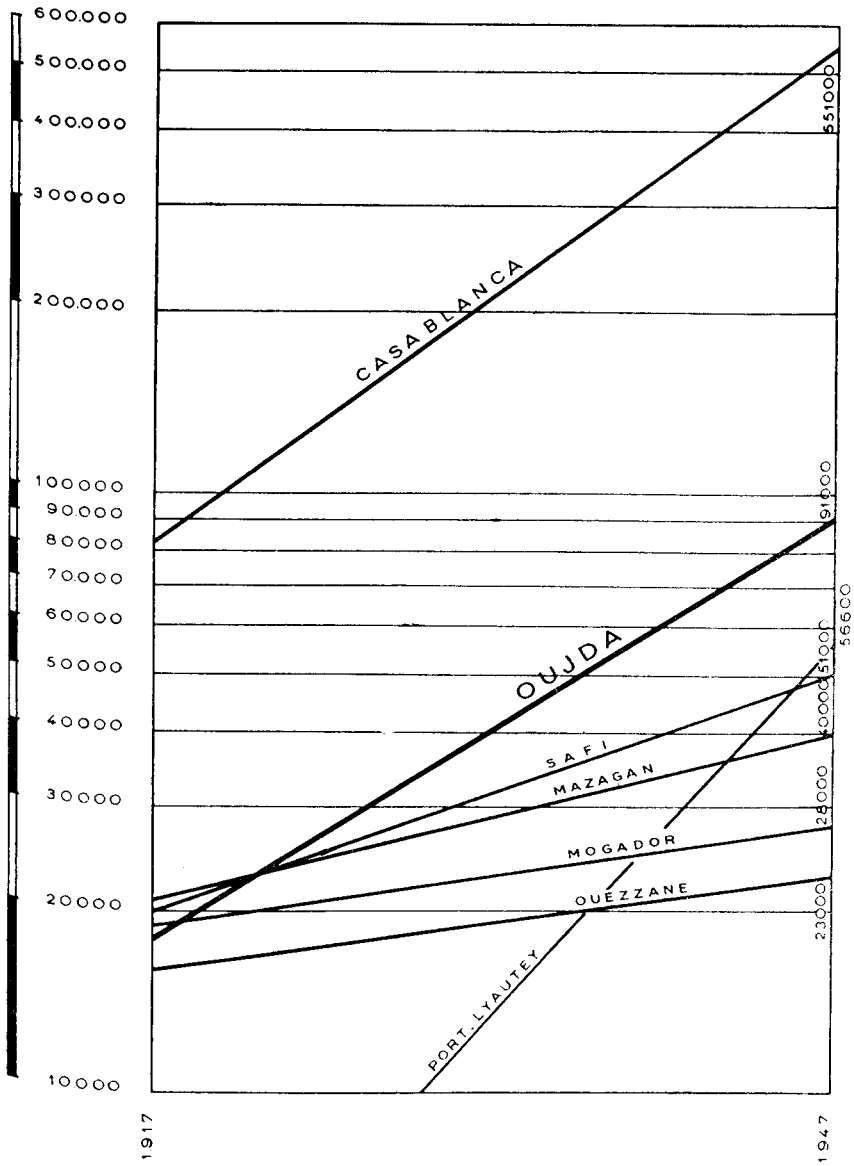


fig. 5



ACCROISSEMENT  
DÉMOGRAPHIQUE  
COMPARÉ DE QUELQUES  
VILLES DU MAROC

fig. 6

OUIDA. — Évolution démographique

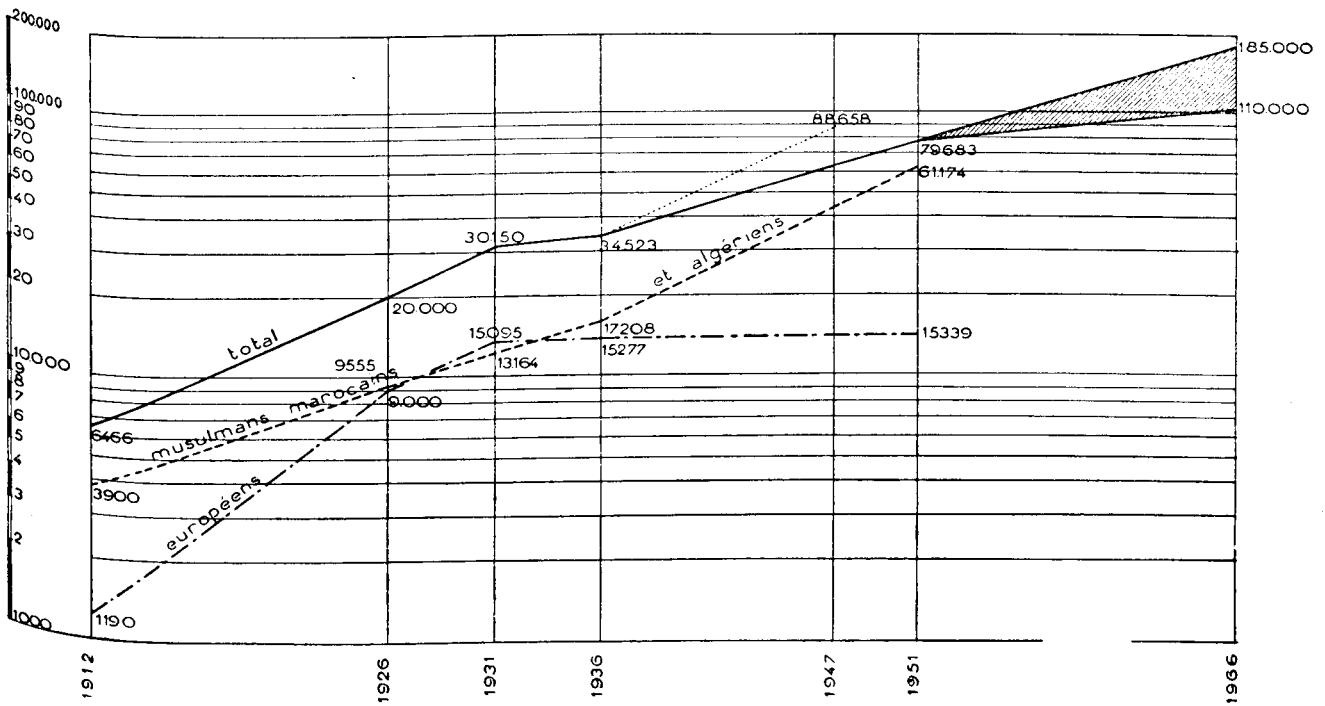


fig. 7

# OUJDA

## Esquisse d'aménagement

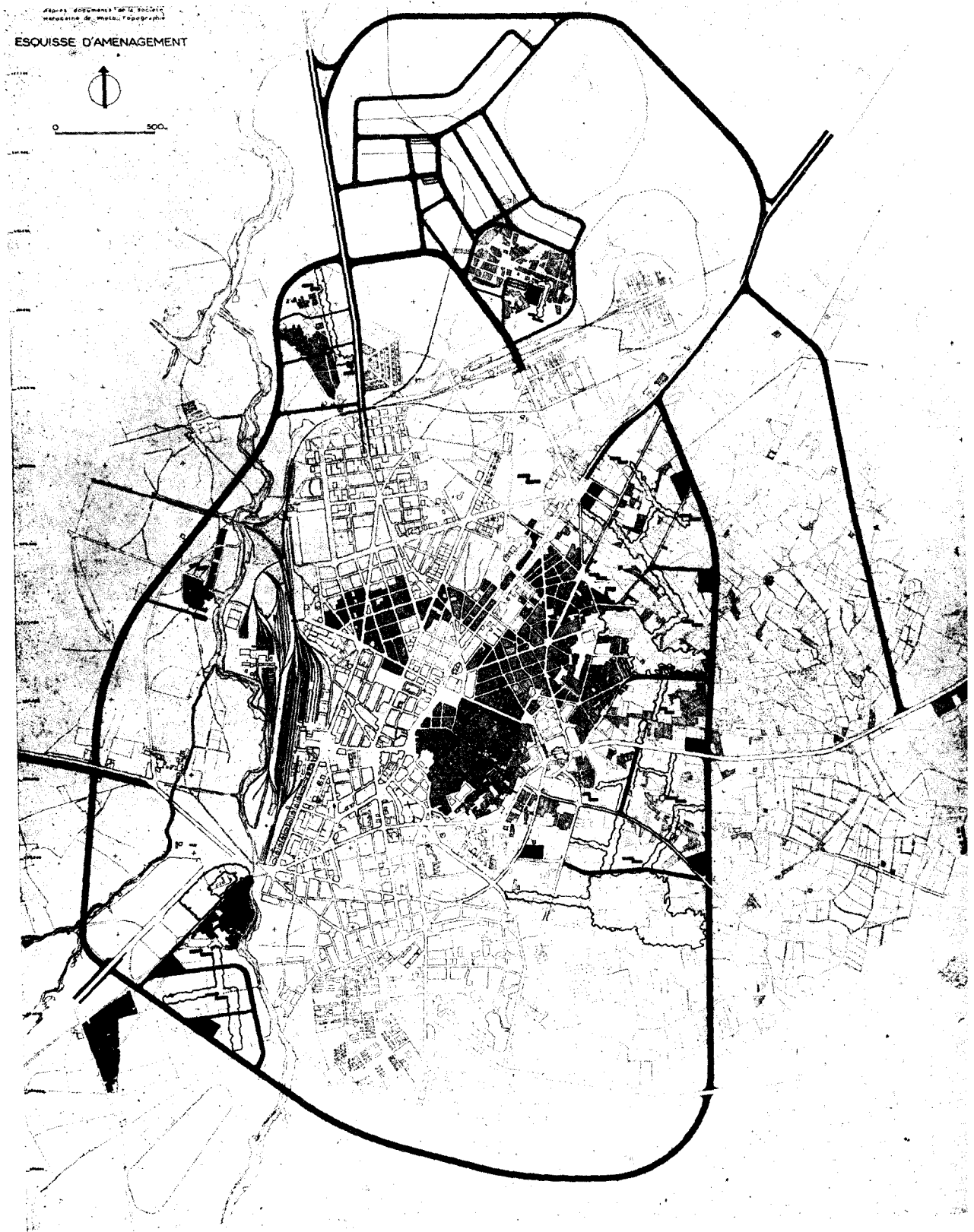


fig. 8

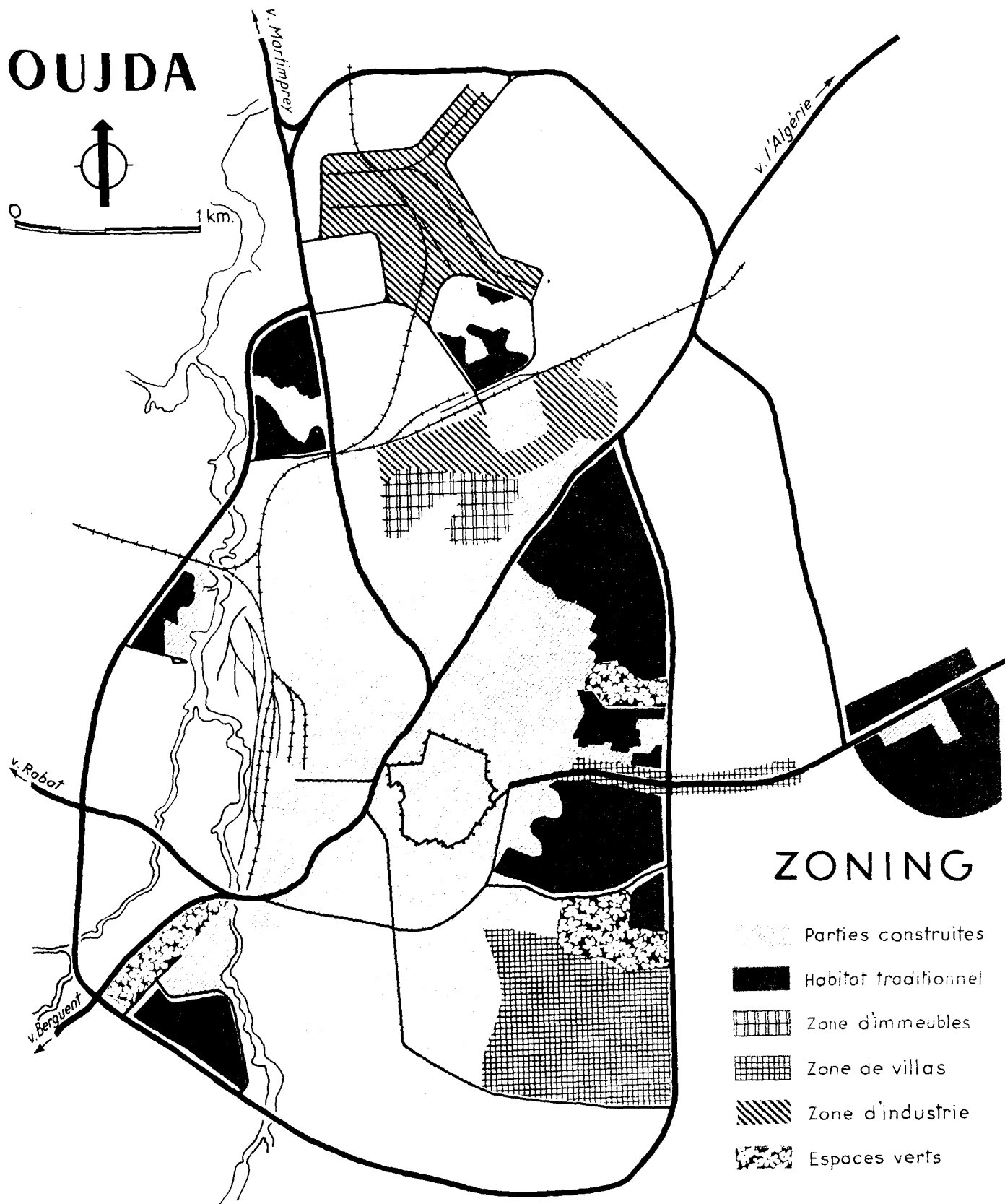


fig. 9



# OUJDA

## Zone industrielle actuelle

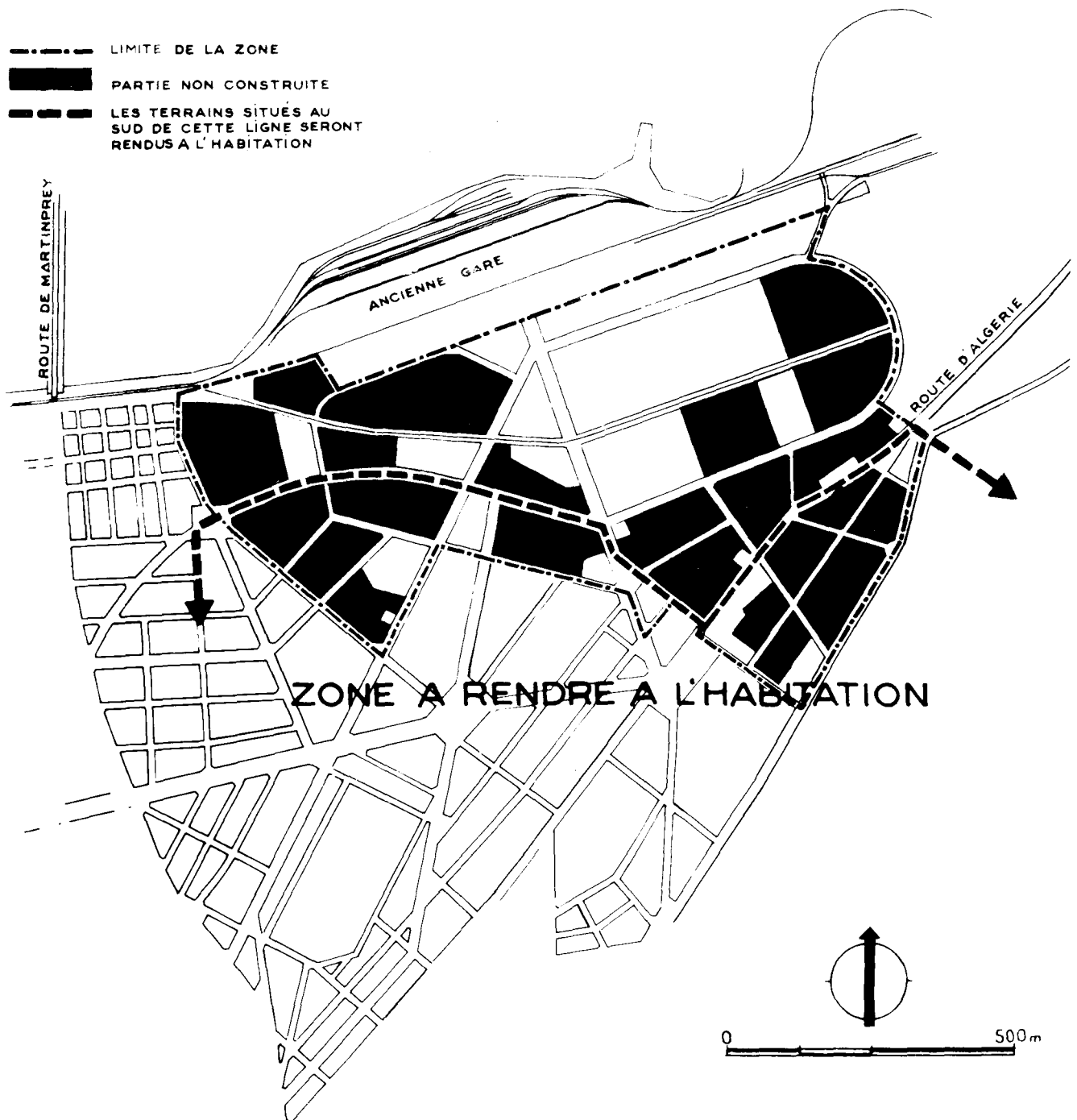


fig. 10

# OUJDA

## Etat actuel

### Extension du secteur industriel

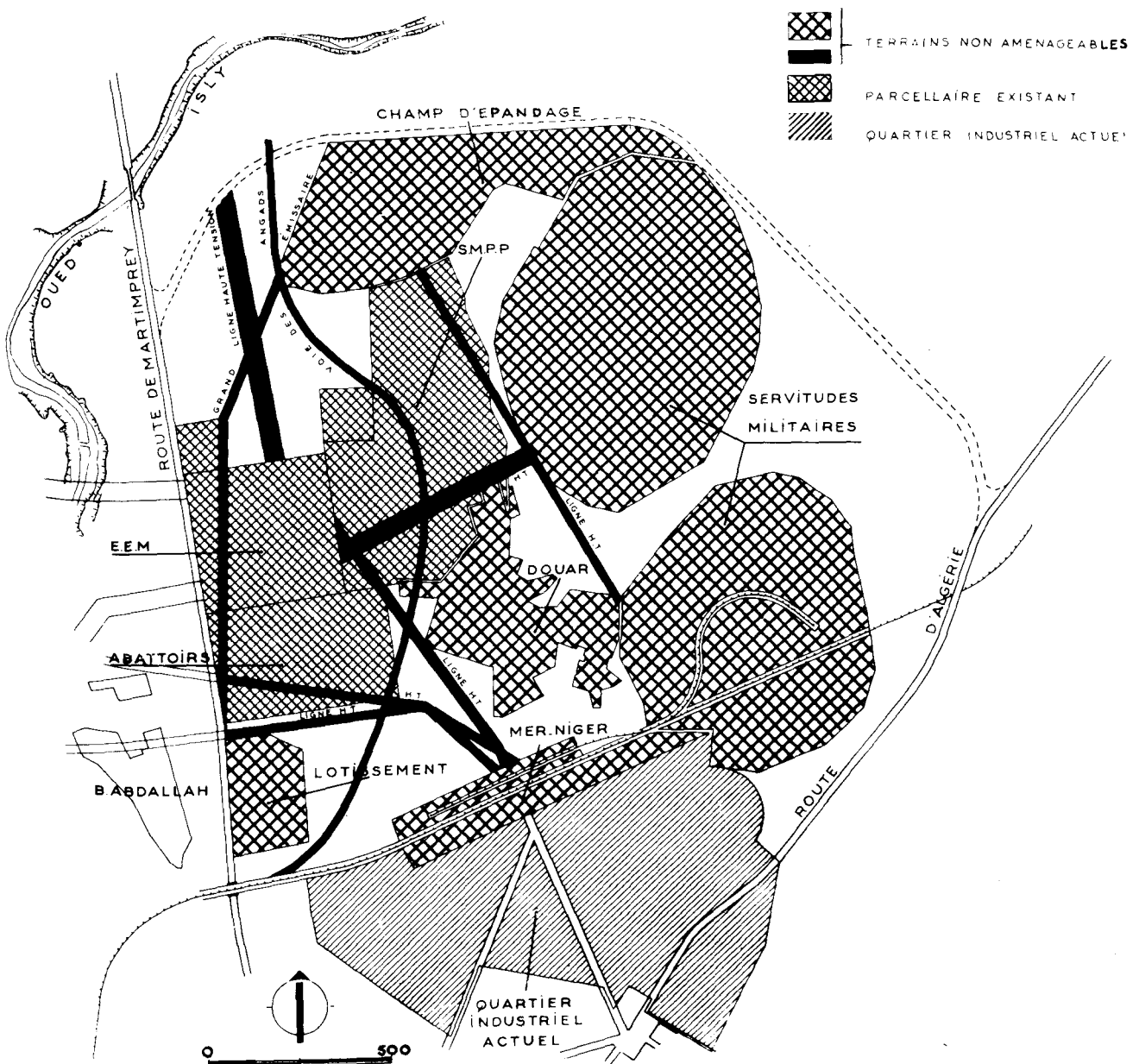


fig. II

# REGION D'OUJDA

## Carte économique

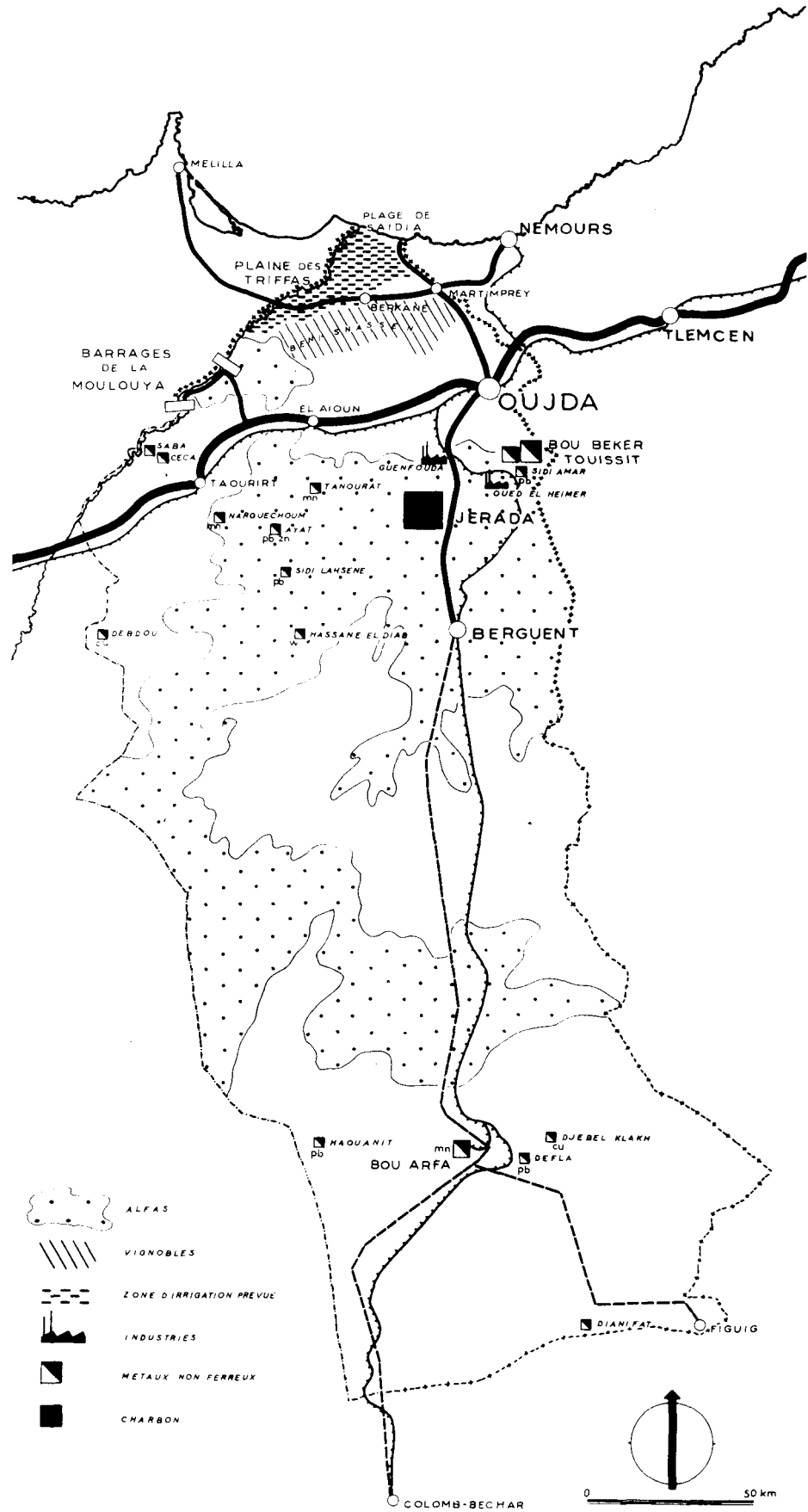


fig. 12

OUJDA  
État actuel  
Grandes circulations

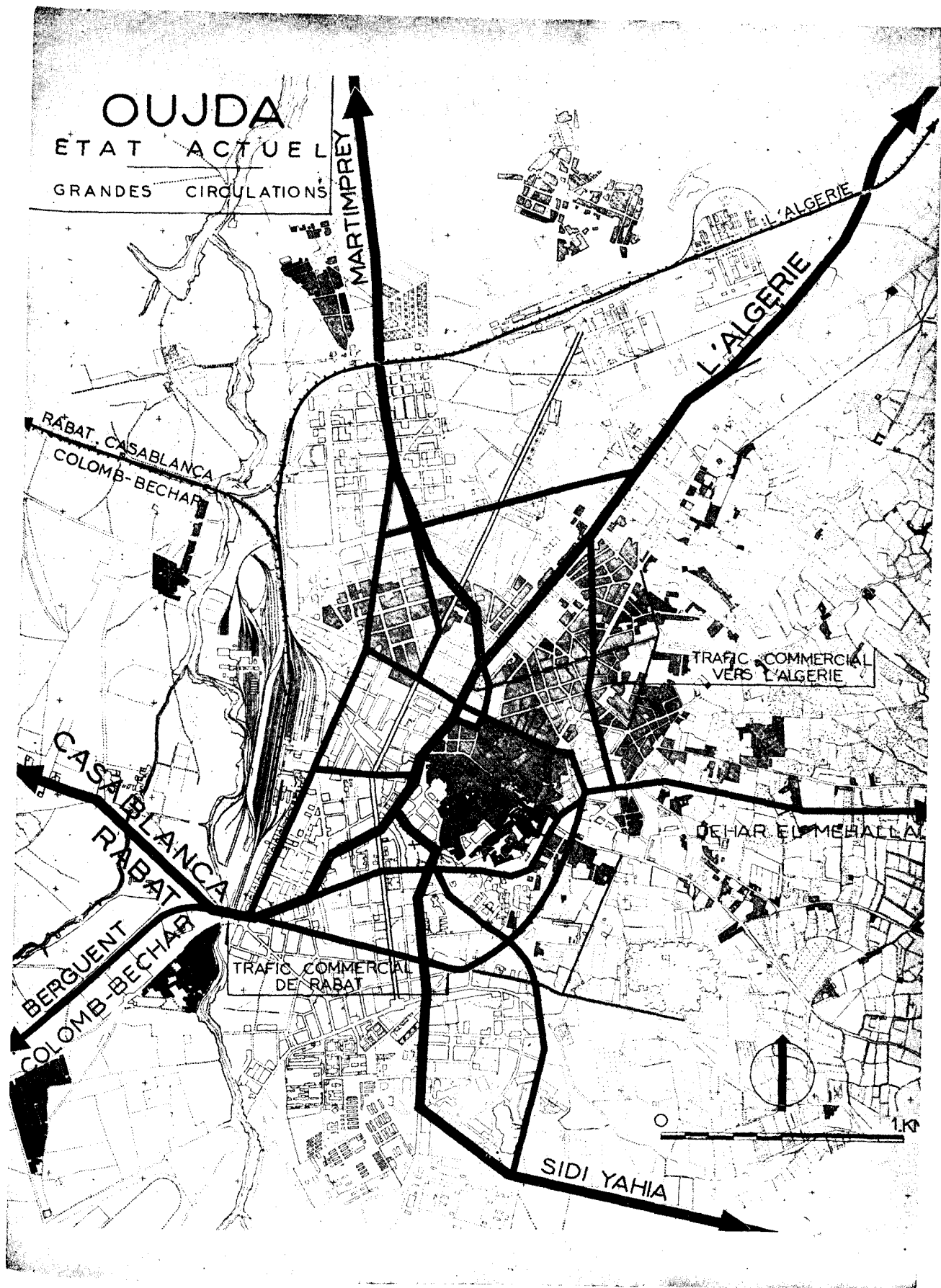


fig. 13

# OUJDA

## Grandes circulations projetées

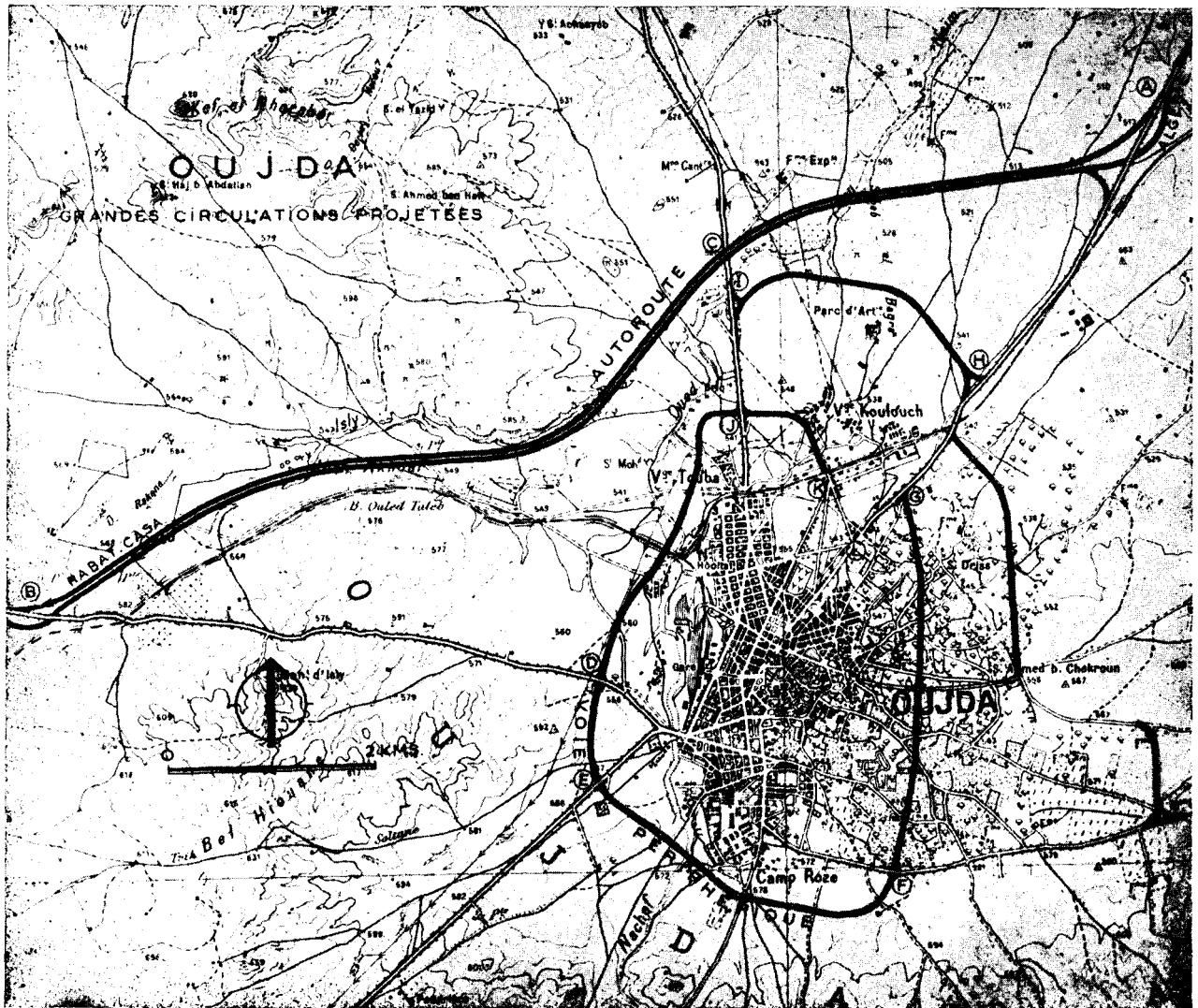


fig. 14

Si la zone située immédiatement au nord-est de la médina commence à se peupler de Marocains et d'Algériens musulmans, aucun plan particulier ne viendra en organiser le développement, qui ne se fait que par l'acceptation successive de lotissements. Le désordre de cette zone et la petitesse des aménagements en sont le témoignage.

Ce n'est qu'en 1931 qu'interviendra, par dahir, la création du quartier industriel, justifié par le développement économique limité de la région.

A cette époque, la ville comptait environ 30.000 habitants.

La ville se développe régulièrement puisqu'elle arrive à 60.000 habitants en 1947.

Un seul événement marquera une modification dans sa structure. C'est la création du Dehar El Mehalla, localité créée de toutes pièces à 1 km. 500 à l'est de la ville. Toutefois, depuis 1931, à part la création du Dehar El Mehalla, la surface officielle de la ville n'a pas varié, et, pourtant, l'accroissement démographique a été important (fig. 4).

La population résoudra d'elle-même ce problème en créant, sur les terrains arides de la périphérie, à l'ouest de la ville, les douars dits « illicites », que sont les douars Touami et Ben Abdallah, Koulouch, N'Gadi, Khalloufi (photo 1), Ould Chérif (photo 2).



Photo 2. — Douar Ould Chérif

A l'est de la ville, d'autres constructions, cette fois-ci non groupées et beaucoup plus sommaires, se créeront dans les jardins et principalement derrière les murs qui les entourent.

## II. — LES EXTENSIONS PERIPHERIQUES ACTUELLES

L'examen du graphique de l'accroissement démographique comparé de quelques villes du Maroc

(fig. 6) montre qu'Oujda a un potentiel d'accroissement qui, s'il est inférieur à celui de Casablanca, Agadir et Port-Lyautey, dépasse celui des autres villes de ce pays.

La carte des densités (fig. 5) montre que la nouvelle médina, où la densité est pourtant la plus forte de toute la ville, ne comporte que 600 habitants à l'ha, ce qui est loin des densités de 800 à 1.000 à l'ha de Casablanca et Fès..

En outre, les problèmes de recasement n'y ont pas l'acuité de ceux de Casablanca.

La création, de toutes pièces, du Dehar El Mehalla en 1946 (photo 3) a apporté un appoint sérieux de logements. D'autre part, une grande partie des habitants ont pu, eux-mêmes, se construire leurs habitations dans ces douars « illicites », modestes certes, mais qui, en général, ne descendent pas en dessous du minimum que nous considérons comme vital.

La question est plus grave en ce qui concerne les habitations clandestines élevées à l'est de la ville dans les jardins. Là, leur clandestinité même les fait se réaliser en bidonvilles, et leur dispersion ne peut être un élément favorable, puisque leur grand nombre dans les jardins tend à les faire se regrouper.

### III.. — PROPOSITION D'EXTENSION

De l'examen de la périphérie actuelle, on peut déduire un programme d'action (fig. 8 et 9).

- 1°) Puisque les douars « illicites » ne sont pas trop mal réalisés, et qu'ils marquent même la volonté évidente d'une population de s'installer « en dur », il convient, à la fois, de limiter et de réduire tous ceux qui gênent l'aménagement général de la ville et ses grandes voies de circulation, et d'organiser et développer, en créant tous les organismes nécessaires à la vie sociale, ceux dont l'em-



Photo 3. — Dehar El Mehalla

placement peut s'intégrer dans un plan rationnel d'aménagement. De cet ordre sont les douars Abdallah, N'Gadi et Khalloufi.

- 2°) Regrouper, à l'est de la ville, tous les petits douars ruraux qui s'essaient en partant de la nouvelle médina, pour en faire des quartiers organisés, limités, à l'est, par une grande voie de circulation. Cette voie limiterait, en même temps, l'extension de la zone de résidence, qui occuperait l'emplacement compris entre le jardin public (Jardin Maître) jusqu'à la route de Sidi Yahia.

### IV. — SURFACE D'EXTENSION A PREVOIR

Il est difficile de tirer des conclusions absolues de l'évolution démographique, étant donné l'imprécision actuelle des chiffres (fig. 7 (2)).

Aussi, pour essayer d'avoir une expression exacte de l'évolution de la population, nous n'avons pas

(2) On en jugera lorsqu'on saura que le dernier recensement donnerait près de 80.000 habitants, comme population totale en 1951, tandis qu'en 1947, il y en aurait eu déjà 89.000 ce qui indiquerait une diminution de la population, ce qui est faux.

tenu compte des années de guerre, ou des années où il y avait des cartes de ravitaillement.

Si nous imaginons l'extension pour 15 ans, le nombre des musulmans (marocains et algériens), en 1966, serait, si l'accroissement continuait au rythme actuel, d'environ 220.000, soit un accroissement de 158.000.

Si l'on appliquait ce même calcul au chiffre global de la population, qui, lui, croît moins vite proportionnellement, puisqu'il comporte des européens au potentiel d'accroissement moins fort, on arriverait à un total de 185.000, soit un accroissement de 105.000.

Par contre, si l'on donnait la même proportion d'accroissement, pour la population totale, qu'entre 1931 et 1936, moment où l'accroissement semble minimum, on n'arriverait qu'à 110.000 habitants, soit un accroissement de 30.000 habitants.

Ce chiffre nous semble nettement trop bas. Celui de 158.000 paraît, par contre, beaucoup trop fort.

Il semble que la vérité doive se tenir entre 50.000 et 100.000, et que si nous prévoyons la surface nécessaire pour permettre l'installation de 100.000 habitants, tout en maintenant, à l'extérieur, des zones libres permettant d'étendre le plan, si l'opportunité s'en présentait, nous aurons garanti la ville contre une extension désordonnée, tout en lui donnant toute la souplesse d'aménagement que requièrent les aléas de son avenir.

L'avant-projet établi par le service de l'habitat, y compris l'extension des douars Abdallah, Kalloufi et N'Gadi, les extensions possibles du Dehar El Mehalla, et la partie de la zone industrielle redonnée à l'habitation, arrive à un total d'environ 250 hectares d'extensions possibles pour l'habitat de type traditionnel, représentant l'installation de 70.000 à 90.000 habitants.

Les terrains situés au sud du Jardin Maître, réservés à l'habitation de résidence (environ 65 hectares), représentent de 4.000 à 5.000 habitants en illas.

Si par ailleurs, on tient compte de tous les vides restant en ville et pouvant être construits, ainsi que de l'utilisation possible de certains terrains militaires, il semble que les surfaces réservées à l'aménagement soient largement suffisantes.

Signalons, en outre, qu'une servitude fixant la vocation maraîchère des terrains périphériques, en empêchant la dispersion des constructions, réservera les possibilités d'extension sur ces zones.

## V. — EXTENSION INDUSTRIELLE

En 1931, on l'a vu, un quartier industriel avait été créé par dahir. Son développement fut très lent, et, aujourd'hui, les prix des terrains demandés par les propriétaires, en éloignent les industriels, dont certains vont s'installer, maintenant, très à l'extérieur de la ville.

Pourtant la demande n'est pas énorme, puisque 40 hectares, sur 65 hectares, superficie de ce lotissement, restent encore à construire.

Cette zone industrielle présente, par endroits, l'inconvénient d'être située (du moins en ce qui concerne la partie à l'est de la route de l'Algérie), dans une zone qui semblerait normalement dévolue à l'habitation (fig. 10).

Il a donc paru naturel de proposer de la rendre à cette destination.

Un deuxième quartier industriel a été envisagé ensuite, au nord de la voie ferrée et le long de la route de Martimprey, dans des terrains malheureusement fort compromis par les installations, ou les servitudes existant avant même qu'aucune construction ne soit élevée. Ainsi sont le douar Koullouch, les servitudes militaires entourant les dépôts d'explosifs, les trouées de l'énergie électrique du Maroc, partant dans toutes les directions pour faire passer les lignes de haute tension, et, finalement le tracé de la voie reliant la gare d'Oujda à la base aérienne des Angads.

Rarement, par manque de plan, un terrain a été si totalement gaspillé. La figure 11 l'exprime nettement.

Toutefois, une étude assez serrée du terrain restant, montre que l'on peut trouver, encore, dans les parties libres, non compris l'énergie électrique du Maroc et les abattoirs, environ 45 hectares aménageables.

Ces 45 hectares, ajoutés aux 35 encore libres du quartier industriel existant, semblent largement suffisants pour satisfaire toute demande.

Toutefois, l'examen de la carte économique de la région d'Oujda (fig. 12) montre que cette région se prolonge réellement jusqu'à Colomb-Béchar, et qu'ainsi, par le fait même des recherches minières actuelles, de toutes les prospections ou projets de « combinats », le développement économique de cette région peut réserver des surprises.

Il se peut, en effet, qu'Oujda, tête de ligne de ces centres miniers, comme aussi des zones d'exploitation agricoles des Triffas, ait une industrie de transformation ou de petite mécanique, liée à ces centres extérieurs.

Si cette éventualité d'une poussée industrielle très importante se réalisait, les mesures de protection proposées pour éviter la dispersion autour de la ville, permettraient de prévoir, sans difficulté, toutes les extensions industrielles nécessaires.

## VI. — LES GRANDES CIRCULATIONS

— Etat actuel.

L'ensemble des grandes voies de circulation existantes est représenté sur la figure 13.



## — Autoroute.

Sans savoir exactement à quelle échéance il pourra se réaliser, il paraît nécessaire de prévoir, dès maintenant, l'emplacement de l'autoroute, afin que, par la suite, son tracé ne soit pas imposé uniquement par les événements, et avec des difficultés techniques qui pourraient être considérables.

Ce tracé, qui a fait l'objet de l'étude d'une commission, est celui qui est reporté en A. B. sur le plan de la figure 14. En A, il rejoindrait le tracé actuel de la route d'Algérie, et en B la route de Rabat, évitant, chaque fois, les ponts de chemin de fer qui se trouvent sur chacune de ces routes.

Le débranchement de l'autoroute pour l'entrée en ville se ferait donc en venant de chacune de ces directions à ces points A et B.

Le passage au-dessus de la route de Martimprey en C, étant fait par un pont routier, permettrait ultérieurement, si le trafic le justifiait, un débranchement.

## VII. — VOIES PERIPHERIQUES

Un tracé a été recherché pour permettre de joindre, par l'extérieur de la ville, la route de Rabat à la route de Berguent et à la route d'Algérie (fig. 14).

Cette nouvelle voie qui aurait, de plus, l'avantage de limiter toute l'extension est de la ville, passerait en D sur la route de Rabat, en E sur la route de Berguent, en contournant la partie nord, l'hippodrome et le terrain d'aviation de tourisme, recouperait en F la route de Sidi Yahia, passerait à l'extrémité ouest de tout le jardin Maître, prolongé par les terrains de sports, pour aboutir en G sur la route d'Algérie, à l'extrémité du quartier industriel.

Le circuit pourrait être bouclé à la partie nord de la ville, par deux tronçons de voie H-I et J-D, liant, respectivement, la route d'Algérie à la route de Martimprey, et la route de Martimprey à la route de Rabat.

Par ailleurs, une large voie (30 m.), prenant en L sur la route d'Algérie, au droit de la douane actuelle, passant au passage à niveau en K, et traversant le quartier industriel nouveau, pour aboutir en J sur la route de Martimprey, permettrait de doubler la sortie vers cette direction, sortie qui est, actuellement, beaucoup trop resserrée au passage sous la voie ferrée.

\*  
\*\*

Telles sont, dans leurs grandes lignes, les principes directeurs d'un avant-projet, véritable esquisse d'aménagement de la ville d'Oujda, et les raisons qui ont conduit à les proposer.