LE DEVELOPPEMENT DE L'AGGLOMERATION RABAT - SALE [1]

I. — La poussée démographique et la densité urbaine de Rabat-Salé depuis 1918

A. — L'ETAT DE FAIT

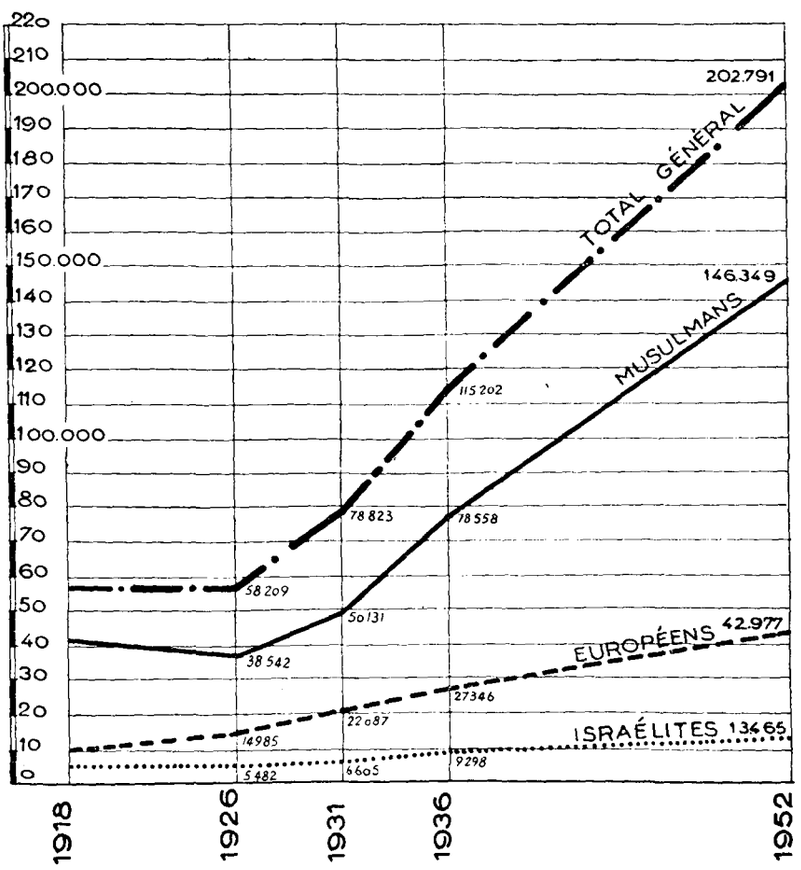
Un premier recensement de la population de Rabat, effectué au mois de mars 1913, dénombrait 21.036 musulmans et 2.397 israélites ; la population de Salé était très certainement inférieure, puisqu'on y dénombre 18.500 habitants en 1918.

L'agglomération de Rabat-Salé qui comptait donc moins de 40.000 habitants en 1913 va devenir, 34 ans après, au recensement de 1947, une ville de près de 200.000 habitants, se classant au troisième rang des villes marocaines après Casablanca (580.000 habitants) et Marrakech (238.000 habitants).

L'estimation des populations à différentes époques a permis de situer dans le temps cet essor démographique qui n'a véritablement commencé qu'à partir de 1926. Le recensement de 1926 dénombre 59.000 habitants contre 175.000 à celui de 1936, avec un taux d'accroissement qui se maintient constamment. Le dernier recensement de 1952 a dénombré 202.791 habitants.

En résumé, le rythme d'accroissement régulier apparaît très nettement à partir de 1926 :

de 1926 à 1936 la population musulmane augmente de 103 %, la population européenne de 80 % et la population israélite de 60 %.



EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE

(1) *Cette étude est extraite de la thèse « L'urbanisme et la poussée démographique au Maroc : exemple de Rabat-Salé », soutenue par M. E. Mauret à l'Institut d'urbanisme de l'Université de Paris, et qui fait le point d'un travail d'équipe réalisé sous la direction de M. Michel Ecochard.*

de 1936 à 1947 la population musulmane augmente de 105 %, la population européenne de 55 % et la population israélite de 66 %.

Un afflux important s'est produit à partir de l'arrivée des troupes françaises à Rabat en 1911, et surtout de la signature du traité de Protectorat.

Par la suite, on constate un décalage entre l'afflux des Européens et celui des Musulmans. Le premier surtout entre 1926 et 1931, et le second entre 1931 et 1936.

Les chiffres de 1942 révèlent un accroissement uniforme des différentes populations en raison du mouvement français fuyant l'invasion de 1940.

Les chiffres de 1947 font ressortir une stagnation de la population européenne due au remplacement des réfugiés de 1940 par de nouveaux immigrants, en fonction du nouvel essor économque du pays.

la part de l'accroissement naturel étant infime, les chiffres énormes d'accroissement de la population musulmane après 1926 sont dûs à l'appel de la ville — au détriment du bled et des petits centres, — dont la population n'augmente que de 14 % entre 1931 et 1936, alors que la population des villes double.

En 20 ans, la population urbaine marocaine atteint près du quart de la population totale.

Jérôme et Jean Tharaud décrivant Rabat-Salé en 1919 observent : « Au vieux fond hispano-mauresque s'ajoute aussi depuis quelques années, une population de gens beaucoup plus frustes, venue des confins du Maroc, du Souss, de l'Atlas, de Marrakech. Leurs têtes rondes et rasées, entourées le plus souvent d'une simple corde de chanvre, leurs djellabas terreuses et leurs burnous noirs et rouges se mêlent aux turbans impeccables et aux vêtements de fine laine des élégants citadins ».

Au douar Debbagh, par exemple, les premiers émigrants se fixèrent en 1922. C'est en 1926 qu'une deuxième vague plus importante vint s'y fixer, comptant trouver du travail dans une ville en plein développement.

A partir de 1930, la population du douar va s'accroître régulièrement pour passer de 4.000 habitants en 1934 à 16.000 en 1944. Cet afflux de population a diverses causes caractérisées : en 1936, par la sécheresse du Sud, en 1942, par le débarquement américain, en 1944 par une nouvelle sécheresse, cette fois de la zone atlantique.

Depuis le recensement de 1947, cet exode rural vers les villes n'a fait que s'accentuer, et notamment à Rabat en fonction de l'importance économique prise par la ville ces dernières années. Citons entre autre la population du douar Debbagh, comptant 18.000 habitants en 1947 et qui est estimée aujourd'hui à 25.000. La courbe du nombre d'usagers des lignes d'autobus de Rabat ,surtout utilisés par la population musulmane laborieuse, exprime également cette croissante constante, les chiffres inférieurs des années de guerre 1941, 1942, 1943, 1944 et 1945 mis à part.

Le recensement effectué le 15 avril 1951 pour les populations non marocaines enregistre :

Pour Rabat 41.500 Européens contre 39.785 en 1947
et
10.096 Israélites contre 12.350 en 1947

Pour Salé 2.247 Européens contre 2.176 en 1947 et
3.339 Israélites contre 3.150 en 1947.

D'après le Service des Statistiques, il semble que ces résultats sous estiment l'accroissement de la population européenne car ils font ressortir pour l'ensemble du Maroc une faible augmentation des Municipalités comparée à celle des autres localités, alors qu'il est manifeste que la poussée économique des récentes années a été axée sur le développement urbain.

D'autre part, la croissance énorme des effectifs scolaires de 1946 à 1950 serait incompréhensible sans une progression corrélative de la population.

Le tableau ci-dessous, pour l'ensemble du Maroc, est assez suggestif à ce sujet.

DATE	POPULATION (1)			Effectifs scolaires (2)	
	Maroc	Municipalités	Autres localités	Date	Maroc
	Milliers d'habitants			Milliers d'élèves	
1-3-47	325	270	55	10-11-1946	51,3
15-4-51	363	289	74	10-11-1950	72,4
Variation	+ 12 %	+ 7 %	+ 34 %	Variation	+ 41 %

(1) D'après les recensements.
(2) Elèves des classes primaires et secondaires des établissements publics et privés.

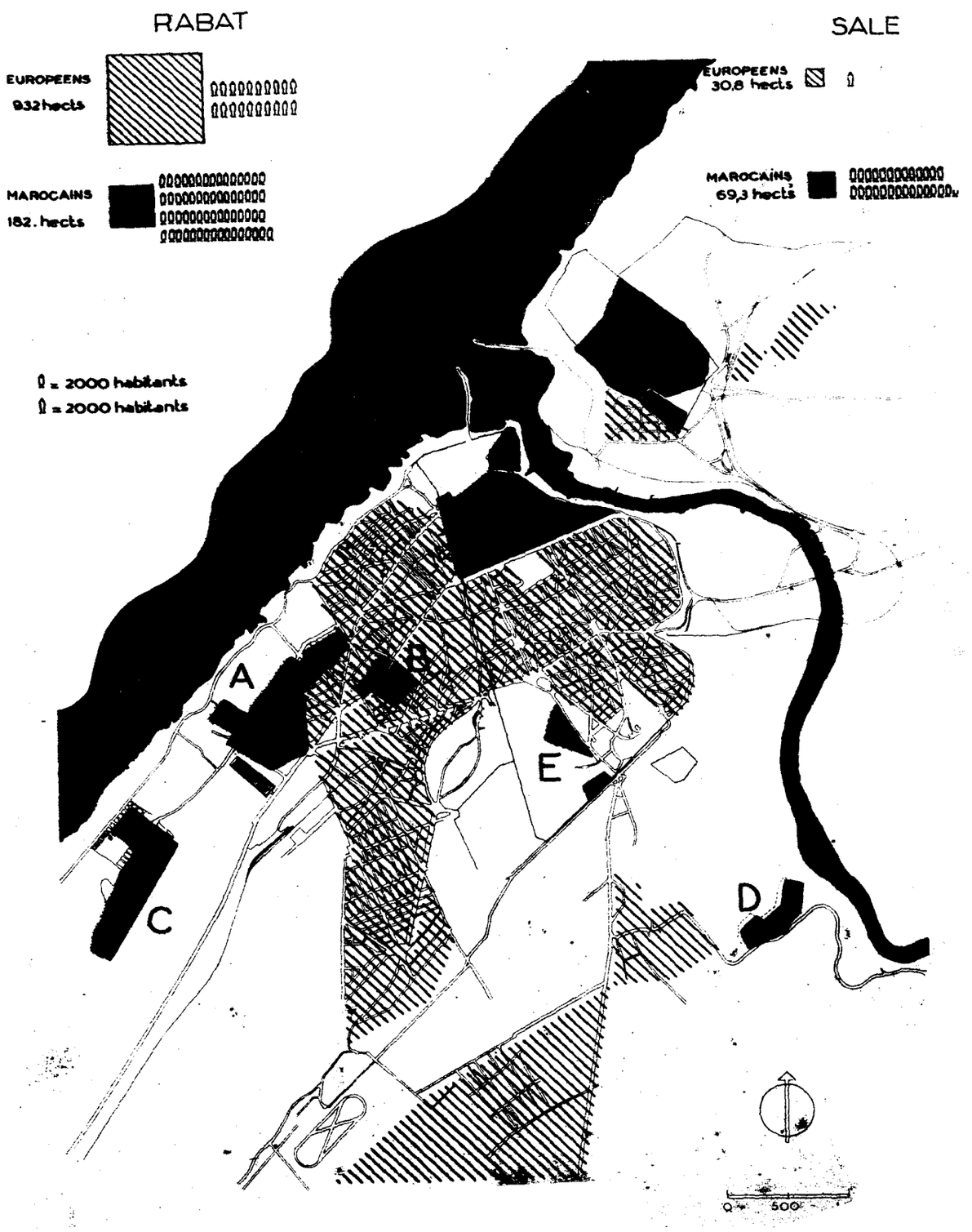
En ce qui concerne la population israélite, le recensement de 1950 enregistre depuis 1947 une diminution de 2.254 habitants pour Rabat et un accroissement de 79 habitants pour Salé. L'état de fait constaté à Rabat, est d'ailleurs commun à beaucoup de villes du Maroc et explicable par une émigration vers l'Etat d'Israël.

B. — REPARTITION ET DENSITE DE LA POPULATION

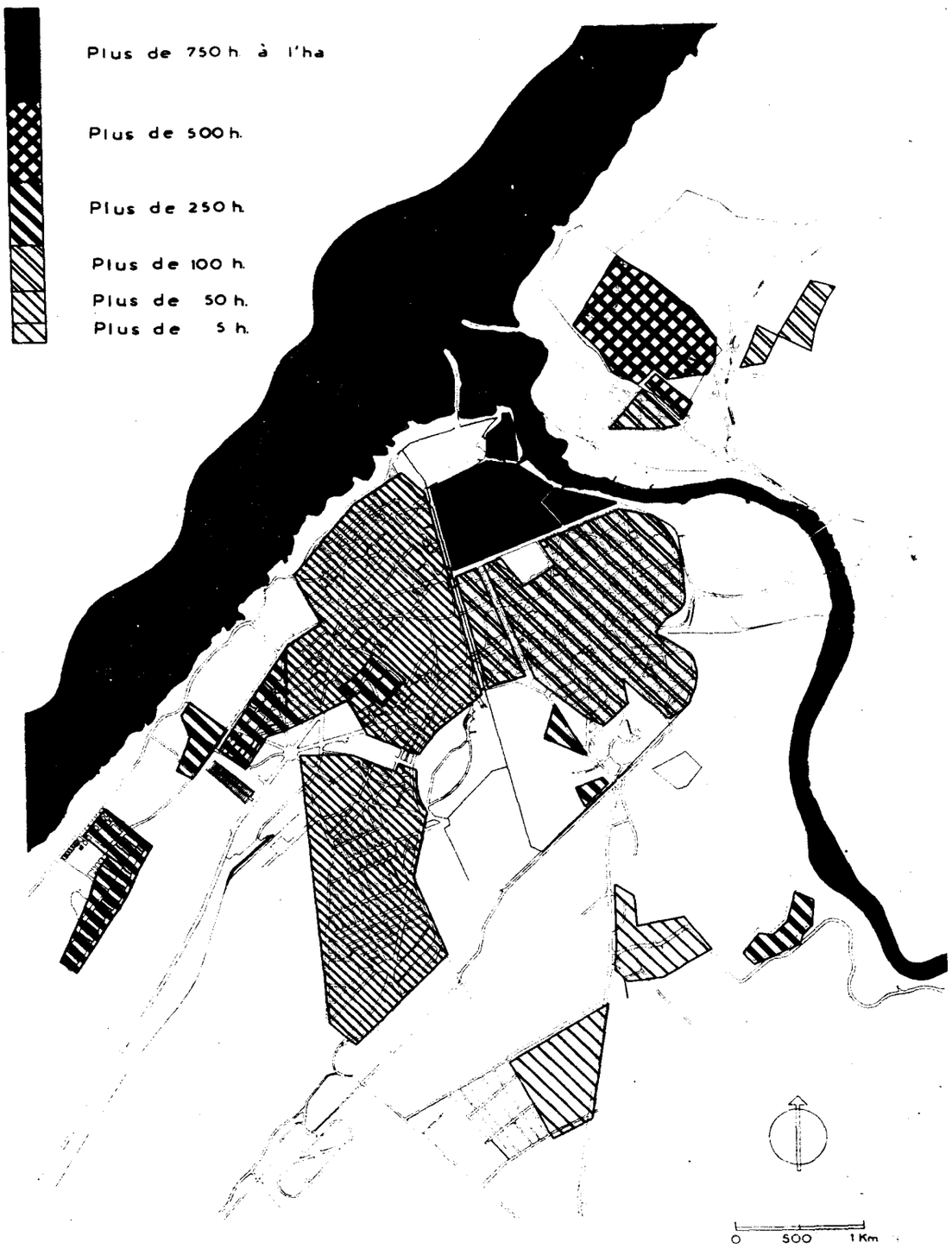
Le schéma du site de Rabat-Salé montre la répartition des différentes populations.

La population marocaine est surtout concentrée dans les deux anciennes médinas de part et d'autre de l'estuaire de l'oued Bou Regreg, qui, avec leurs remparts, constituaient les deux agglomérations avant l'arrivée des Européens. Le débordement de ces médinas, nul à Salé, est très limité à Rabat en comparaison de l'accroissement considérable des habitants musulmans ; il est localisé à la médina

SCHEMA DU SITE DE RABAT-SALÉ



SCHEMA DES DENSITÉS D'HABITATION



nouvelle d'Akkari (A), à la cité Habous en bordure de l'avenue de Témara (B) et aux bidonvilles : douar Débbagh (C), douar Doum (D), Méchouar (E).

La population européenne occupe la presque totalité de la ville nouvelle, et les Israélites concentrés dans les mellahs en médina, ont débordé les remparts de Rabat à la périphérie de la ville nouvelle.

1° - Population musulmane

L'accroissement des Musulmans a pour premier résultat d'augmenter la densité d'habitation en médina qui, de 400 habitants à l'hectare en 1918 à Rabat passa à 758 en 1947. Salé, qui n'est pas intimement lié à Rabat, voit cependant sa densité passer de 240 à 650 habitants à l'hectare.

Il résulte évidemment de ce fait un entassement considérable en médina, qui finit par provoquer d'une part la naissance d'une nouvelle cité de bourgeois quittant la médina, et d'autre part, l'installation de baraquements à la périphérie de la ville qui vont devenir les bidonvilles officiels du douar Doum et du douar Debbagh pour Rabat. On assiste actuellement à Salé à un éparpillement rapide de baraquements aux abords de l'agglomération.

Si nous négligeons les groupements secondaires de moins de 2 ou 3.000 habitants et les 12.000 Marocains disséminés en ville européenne, les habitants marocains de Rabat et de Salé constituaient les îlots suivants, avec les chiffres de recensement de 1947 :

1°) Médina de Rabat comprenant les Oudaïas et le Mellah : 52.000 habitants, dont 7.500 Israélites.

2°) Médina de Salé : 52.000 habitants.

3°) Cité Habous : 3.000 habitants

4°) Derb Akkari : 17.200 habitants.

5°) Bidonville du douar Debbagh : 18.000 habitants

6°) Bidonville du douar Doum : 6.400 habitants.

7°) Méchouar : 6.430 habitants.

Cette population marocaine représentant 60 % de la population totale de l'agglomération, n'occupe qu'un 1/6e seulement de la superficie englobée par le périmètre municipal.

Les densités moyennes pour l'ensemble de l'agglomération sont de :

756 habitants par hectare en Médina de Rabat,

758 habitants par hectare aux Oudaïas,

400 habitants par hectare à la Cité Habous,

430 habitants par hectare au Derb Akkari,

330 habitants par hectare au douar Debbagh,

492 habitants par hectare au douar Doum.

Les densités à l'hectare plus faibles des bidonvilles s'expliquent par l'habitation en rez-de-chaussée exclusivement.

2° - Population européenne

La colonie européenne à Rabat qui comprenait seulement 60 personnes en 1903 et 107 à la fin de 1906, ne va s'augmenter qu'à partir de l'arrivée des troupes françaises et surtout de la signature du Traité de Protectorat.

La ville nouvelle s'édifie alors pour recevoir cette population. Elle comptait 52.600 habitants au recensement de 1947 se décomposant de la manière suivante : 37.900 Européens, soit 72 % dont 32.300 Français et 5.600 étrangers.

La densité de la ville nouvelle varie selon les quartiers et selon le type d'habitat en immeuble ou en villa. En utilisant les renseignements fournis par les bureaux des élections et du ravitaillement pendant la guerre, on a pu estimer :

120 habitants à l'hectare dans le Centre

100 habitants à l'hectare au quartier de l'Océan

50 habitants à l'hectare à l'Aguedal

12 habitants à l'hectare à l'Aviation et Souissi.

Ces approximations ont été obtenues en ne tenant compte que de la superficie comportant un réseau de voirie relativement dense ; on obtient une moyenne de 86 habitants à l'hectare pour l'ensemble de la ville nouvelle. Si les calculs étaient faits sur les 1.650 hectares englobés dans les limites administratives de la ville, on obtiendrait une densité de 3 habitants à l'hectare.

3° - Populations israélites

Les mellahs où sont concentrés les Israélites à l'intérieur des deux médinas de Rabat et de Salé, ont sensiblement le même aspect que les quartiers musulmans les environnant, avec une promiscuité encore plus visible.

Le Mellah de Rabat passe de 3.800 habitants en 1918 à 7.500 en 1947, alors que sa superficie de 8 hectares ne peut s'accroître, la densité y est passé de 475 habitants à l'hectare à 937.

A Salé, le Mellah a pu s'étendre de 4 hectares en 1918 à 6 hectares en 1947 et quelques terrains libres le bordent encore. De 1.500 habitants en 1918 on en comptait 3.150 en 1947. La densité passait de 375 habitants à l'hectare à 500. Le recensement de 1951 n'apporte rien de nouveau à ces chiffres.

C. — ESTIMATION DU DEVELOPPEMENT DEMOGRAPHIQUE DE L'AGGLOMERATION RABAT-SALE

L'estimation du développement démographique de l'agglomération Rabat-Salé a été effectué en 1947 pour une période de 15 ans.

Cette estimation présuppose une évaluation de l'accroissement naturel et des apports extérieurs, ce dernier facteur réagissant d'ailleurs sur le premier.

Compte tenu de divers correctifs, les taux suivants ont été déterminés :

	Européens	Musulmans	Israélites
1947 - 1952 ..	1,6 %	1 %	1,8 %
1952 - 1957 ..	1,3 %	1 %	1,8 %
1957 - 1962 ..	1,3 %	1,6 %	1,5 %

En ce qui concerne les apports extérieurs, les chiffres retenus pour la période quinquennale 1947-1952 sont égaux à la moyenne des trois périodes quinquennales précédentes, soit :

	Européens	Musulmans	Israélites
Rabat	5.000	25.000	3.000
Salé	500	10.000	néant

Au cours des deux périodes quinquennales suivantes 1952-1957 et 1957-1962), on a supposé que l'agglomération approcherait du point de stabilité et que ces apports extérieurs tendraient à baisser ; cette baisse a été évaluée à 20 % pour chacune des deux périodes.

Cette hypothèse concernant le point de stabilité peut apparaître à priori contestable, surtout si l'on apprécie favorablement les chances d'essor économique. Cependant, on doit tenir compte de divers facteurs qui peuvent agir en sens contraire : ainsi on peut considérer que de larges fractions de la population marocaine installée en ville depuis dix ou quinze ans sont encore disponibles — partiellement ou totalement, en tant que main-d'œuvre, et que le développement économique escompté leur donnera la possibilité, patiemment attendue, d'élever leur niveau professionnel et social.

En chiffres arrondis, l'agglomération de Rabat-Salé était de :

— en 1926	60.000 âmes
— en 1936	115.000 âmes
— en 1947	220.000 âmes

Elle serait de :

— en 1957	340.000 âmes
— en 1962	395.000 âmes

La comparaison des taux d'accroissement constatés dans le passé avec ceux que supposent les prévisions montre le rythme suivant :

— 1926 - 1931	33,5 %
— 1931 - 1936	46 %
— 1936 - 1942	54 %
— 1942 - 1947	22 %

Prévisions :

— 1947 - 1952	26 %
— 1952 - 1957	24 %
— 1957 - 1962	15 %

Ces taux qui, on l'a vu, ne sont pas appliqués à priori, mais résultent d'une estimation raisonnée des taux d'accroissement naturel et des apports extérieurs, apparaissent des plus modérés. C'est dire que les prévisions qu'on présente ne traduisent pas la courbe maximum possible ; elles se tiennent très en deçà.

D. — CONCLUSION

L'analyse de la poussée démographique de Rabat-Salé montre l'identité de ce phénomène avec celui qui s'est produit au siècle dernier dans les agglomérations des différents pays, en fonction de la révolution industrielle.

La création du Protectorat Français au Maroc, génératrice de ce mouvement démographique, a amené la présence d'une population européenne pour les besoins de laquelle la ville nouvelle a été bâtie.

Les chiffres précédents et la répartition des habitants en fonction de leur origine montrent avec évidence l'ampleur du problème essentiel à résoudre pour les besoins de la population marocaine actuelle et future.

II. — L'historique de l'évolution de la ville depuis le traité de protectorat

A. — INFLUENCE DU TRAITE DU PROTECTORAT

Malgré le nombre assez restreint de ses habitants, la ville de Rabat constitue cependant au début du XX^{me} siècle, une des principales agglomérations du pays. On la considère comme la troisième capitale de l'Empire, après Fès et Marrakech. Il y existe une vie complète et organisée.

Le développement de Rabat, surtout influencé par les épisodes de la guerre sainte, qui présente de longues périodes de stagnation entre quelques périodes actives mais brèves, contraste avec celui de la ville voisine de Salé, dont l'existence infiniment plus régulière, fut par contre beaucoup moins brillante. (2)

Le traité de Protectorat va donner à Rabat une prospérité nouvelle.

Pour des raisons politiques et historiques, la situation de l'ancien port des corsaires sur la côte atlantique d'où l'on pouvait facilement communiquer avec l'Europe et toutes les régions du Maroc, et aussi le souvenir de la grandeur almohade ont dicté le choix de Lyautey qui allait orienter la ville de Rabat vers de nouvelles destinées.

Rabat, ainsi devenue capitale administrative du Maroc, avait besoin d'un développement nouveau pour l'installation des différentes administrations du Protectorat.

---

(2) *Jacques Caillé. — L'histoire du protectorat jusqu'à nos jours.*

La construction européenne n'y existait pas et la ville nouvelle européenne fut entièrement créée, séparée de la ville marocaine, par la volonté du premier Résident général, pour des raisons politiques, hygiéniques et esthétiques.

B. — LE PLAN PROST ET SON APPLICATION

Le général Lyautey chargea le grand paysagiste J.C.N. Forestier d'une mission pour les premières études d'urbanisme et tous les principes qui ont fait la réussite des plans de villes sont formulés dans son rapport de 1913.

M. Henri Prost, venu sous l'égide de M. J.C.N. Forestier continua l'œuvre et dirigea le Service des Plans de ville de 1913 à 1923.

Avant l'étude du plan, les médinas des deux villes étaient encloses dans leurs remparts. Au delà, Rabat était protégée par une double enceinte englobant des jardins et pâturages.

A l'intérieur de la première enceinte, le Méchouar avec le Palais du Sultan formait un espace à part, lui-même entouré de murailles. L'espace enclos dans la deuxième enceinte, située à l'Ouest de la première, était divisé en deux parties par un mur aujourd'hui disparu ; la bande nord ne comprend que des pâturages d'où son nom berbère d'Aguedal. Sur ces espaces existaient quatre pistes cavalières, deux à l'Ouest et deux au Sud.

Salé était simplement protégée par ses remparts et deux pistes partaient vers l'Ouest et vers le Nord.

Aucune agglomération périphérique n'existait en raison de l'insécurité qui régnait aux abords des deux villes.

Le plan d'aménagement fut conçu en fonction de la Résidence qui groupe rationnellement et agréablement toutes les directions de l'Administration du Protectorat avec les villas des fonctionnaires disséminées dans la verdure, entre la Résidence et la ville indigène qui est laissée intacte.

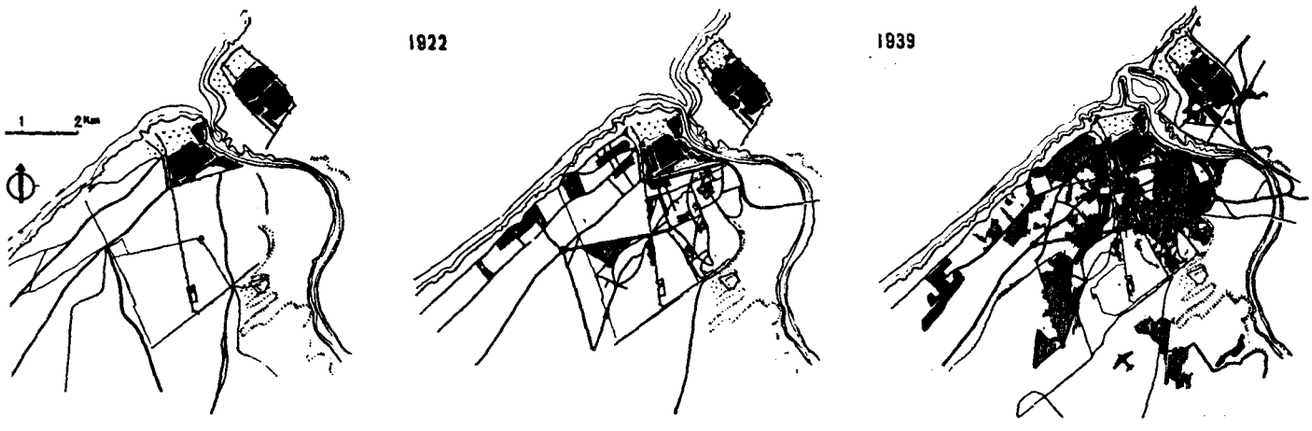
Aucun accroissement important de population marocaine ne fut envisagé en fonction du caractère particulier attribué à Rabat. Un port est étudié mais destiné seulement au transit, car aucune zone industrielle n'est prévue. Seule une petite cité marocaine nouvelle doit faire face aux besoins (cité Habous).

L'urbanisme à l'époque étant très préoccupé d'esthétique et de panorama, un grand nombre de voies et de servitudes sont prévues en fonction d'un point de vue. Le plan est très bien adapté au terrain et respecte les anciennes pistes décrites précédemment, utilisées pour l'implantation des avenues Foch, de Témara, du Chellah et du cours Lyautey prolongé par l'avenue des Touargas.

Pour la grande circulation, un premier tracé de chemin de fer contournant l'agglomération ne fut pas maintenu. L'ouverture d'un tunnel permit la création d'une gare centrale ; une route à grande circulation traverse l'agglomération (avenue de Témara, boulevard Joffre) et une voie monumentale donne accès à la ville (avenue de la Victoire). La prévision de nombreux espaces boisés allait faire de Rabat un lieu de séjour très agréable.

L'exécution du plan supposait l'organisation de divers services administratifs et l'élaboration d'une législation. La zone française du Maroc, très en avance sur la métropole, bénéficia de sa charte fondamentale sur l'urbanisme par le dahir du 16 avril 1914, relatif aux alignements, plans d'aménagement et d'extension, servitudes et taxes de voirie, qui donna les moyens pratiques d'exécution du plan. Après enquête, le plan d'aménagement et le règlement sont déclarés d'utilité publique par un dahir chérifien.

EVOLUTION HISTORIQUE



Les plans d'aménagement ne prévoient que les voies principales, les propriétaires étant tenus de soumettre des plans de lotissement à l'administration locale et de ne construire qu'après en avoir assuré la viabilité.

La déclaration d'utilité publique du plan entraîne la fixation des alignements de la voirie urbaine, du profil en long des rues et places publiques, des réserves pour espaces libres et des servitudes de toute nature. De plus, un règlement type de voirie précise les règles pour l'édification des constructions. Enfin, des arrêtés municipaux peuvent imposer aux propriétaires toutes servitudes nécessaires dans l'intérêt de l'hygiène, de la circulation et de l'esthétique. Ces arrêtés permettent encore de grouper dans certains quartiers les établissements dangereux, incommodes ou insalubres.

En ce qui concerne la protection des villes indigènes existantes dont on a voulu conserver le caractère, l'arrêté viziriel du 8 juillet 1922 pour Rabat, prescrit des règles spéciales permettant de respecter le style local et appliquées par l'Inspection des Monuments Historiques, chargé de la conservation et de la protection des monuments historiques.

L'application des plans d'aménagement fut facilitée par la législation sur les expropriations et les associations syndicales de propriétaires.

Malheureusement l'Etat Chérifien ne possédait que peu de terrains sur l'emprise de la nouvelle ville. L'Administration a dû acquérir à des particuliers tous les emplacements nécessaires à l'installation des services administratifs et des espaces libres, ce qui nécessita le recours aux expropriations et associations syndicales et fut une cause de la dispersion des constructions ; l'Administration n'ayant pu dès le début résister aux désirs des propriétaires de lotir leurs terrains dans des zones exagérément éloignées du centre (Khébibat, Océan, Grand Aguedal).

Pour Rabat, les dahirs ci-dessous furent pris, définissant les nouveaux quartiers en fonction du premier plan d'aménagement :

— Quartier de l'Océan Nord-Est : règlement d'aménagement approuvé et déclaré d'utilité publique par dahir du 29 janvier 1918.

— Quartier de l'Océan Sud-Ouest : règlement d'aménagement approuvé et déclaré d'utilité publique par dahir du 24 décembre 1917.

— Quartier de la Nouvelle Municipalité Nord : approuvé et déclaré d'utilité publique par dahir du 13 août 1917.

— Quartier de la Nouvelle Municipalité Sud et de la Gare des voyageurs : approuvé et déclaré d'utilité publique par le dahir du 21 septembre 1918.

— Quartier de la Gare des voyageurs : approuvé et déclaré d'utilité publique par dahir du 29 juin 1920.

— Quartier de Khébibat Ouest : règlement d'aménagement approuvé et déclaré d'utilité publique par dahir du 27 mars 1935.

— Quartier de la Gare des Marchandises : règlement d'aménagement approuvé et déclaré d'utilité publique par dahir du 4 juin 1923.

— Quartier des Jardins : règlement d'aménagement approuvé et déclaré d'utilité publique par dahir du 24 avril 1925.

— Quartier de Khébibat : règlement d'aménagement approuvé et déclaré d'utilité publique par dahir du 15 octobre 1921.

— Quartier du Grand Aguedal Sud : règlement d'aménagement approuvé et déclaré d'utilité publique par dahir du 10 octobre 1922.

— Quartier de Bab Zaër : règlement d'aménagement approuvé et déclaré d'utilité publique par dahir du 13 novembre 1944.

— Quartier de la Mannebia : règlement d'aménagement approuvé et déclaré d'utilité publique par dahir du 5 mars 1923.

— Quartier de la Mamounia : règlement d'aménagement approuvé et déclaré d'utilité publique par dahir du 24 mars 1923.

— Quartier de Sidi Makhlouf : règlement d'aménagement approuvé et déclaré d'utilité publique par dahir du 1er avril 1917.

— Quartier de Bab Rouah : règlement d'aménagement approuvé et déclaré d'utilité publique par dahir du 25 juin 1917.

— Quartier du boulevard de la Tour Hassan et du Bou Regreg : règlement d'aménagement approuvé et déclaré d'utilité publique par dahir du 25 octobre 1919.

— Quartier Leriche : règlement d'aménagement approuvé et déclaré d'utilité publique par dahir du 14 janvier 1922.

C. — LES PROBLEMES POSES DESCRIPTION ET ANALYSE DE L'AGGLOMERATION AVANT L'ETUDE DU NOUVEAU PLAN

L'application du plan Prost à partir de 1914 aboutit à la création d'une ville nouvelle qui favorisa la poussée démographique étudiée précédemment. Pour la description de l'agglomération nous envisagerons successivement pour les deux villes les problèmes de l'habitat, des circulations et de l'équipement.

RABAT

Habitat marocain

L'accroissement de la population musulmane tel que nous l'avons étudié a abouti :

1° à un surpeuplement de la médina existante où les conditions d'habitation sont souvent devenues très mauvaises.

2° à un débordement de la médina vers le Sud-Ouest avec des constructions à type traditionnel où Musulmans et Européens voisinent et à la construction de la médina nouvelle d'Akkari. Le règlement municipal de voirie n'a pas été une arme suffisante pour éviter dans ces quartiers exposés aux embruns de la mer la construction de taudis neufs de 2 ou 3 étages autour de patios très étroits, n'assurant plus en aucune manière la conception traditionnelle musulmane du logement. Cette médina nouvelle est du point de vue social une des plus graves conséquences de l'absence de prévisions en matière d'extension marocaine, car toute action dans ce domaine est impuissante devant les constructions existantes qui dureront.

3° à la naissance des bidonvilles dont les principaux sont le douar Debbagh et le douar Doum. Le douar Doum tire son origine des premiers occupants transportés en 1921 en camions militaires des portes de Rabat où ils campaient dans des nouallas ou des débris de tentes (ce sont à l'origine surtout des éléments du Sahara venus de 1921 à 1928). Aux périodes suivantes viendront s'agréger peu à peu de nouveaux habitants. Après les tentes et les baraques la construction en pisé a fait son apparition. En 1948, pour 1.131 foyers, il y avait 284 chambres en pisé, 440 nouallas, 1.270 baraques et 3 tentes, soit 1,45 pièce par feu. Le nombre moyen de personnes au foyer est de 3,6.

Le douar Debbagh tire son origine d'émigrants venant de Taroudant qui s'y fixèrent en 1922. Peu après une tannerie y fut installée. Puis les émigrants venant du Draa, des Doukkala et du Sous, vinrent s'y fixer comptant trouver du travail dans une ville en plein développement. Si l'on examine la liste de répartition des activités économiques des habitants de ce douar on s'aperçoit qu'il y a une grosse majorité d'ouvriers, dont 70 % sont employés en ville nouvelle. D'une manière générale, sauf pour les commerçants, les conditions de vie de la population sont très basses. Il y a au douar Debbagh un taux de mortalité infantile très élevé. Les chiffres de 1948 indiquent 482 décès d'enfants de moins de 5 ans, ce qui donne un taux de 25,6 pour mille.

Ces bidonvilles ne disposent d'aucun équipement.

Habitat israélite

Sur les 10.000 Israélites résidant à Rabat, plus de 8.000 sont entassés dans le mellah en médina, dans des constructions de type musulman, où une famille par pièce autour d'un patio vit dans des conditions d'hygiène indescriptibles.

L'habitat israélite s'est étendu dans le quartier Petitjean de la ville nouvelle, mélangé à de petites industries lui donnant un caractère particulier.

Il faut citer pourtant les efforts effectués par l'Alliance israélite pour pallier à ces conditions précaires d'hygiène.

Habitat européen

L'application du plan Prost dans les quartiers de résidence a permis la construction de villas luxueuses implantées dans la verdure. C'est le cas du quartier Leriche et du quartier des Orangers qui donnent à Rabat sa réputation de ville verte, mais qui, malgré leur étendue assez importante, ne logent qu'une petite minorité d'habitants.

D'importants secteurs de villas d'un aspect moins agréable se sont développés à la périphérie de la ville, dans les quartiers de l'Aguedal et de l'Aviation, où l'implantation des constructions sur les terrains n'a pas toujours été très heureuse.

Le quartier de l'Océan, en bordure de la mer, où quelques villas se sont édifiées à l'origine en fonction de la présence du camp militaire, a pris un caractère particulier du fait de son peuplement par une population cosmopolite. On y trouve un habitat mixte, tantôt type européen, tantôt avec patio. La proximité de la mer en fait un quartier vétuste, mais le plus vivant de la ville et qui n'a aucun caractère commun avec les autres quartiers européens.

Le centre de la ville européenne s'est développé de part et d'autre du grand axe que constitue le cours Lyautey. Des secteurs d'immeubles se sont construits, souvent avec servitude d'arcades et d'ordonnance architecturale. Malheureusement, une viabilité trop serrée et le défaut d'un règlement de type nouveau a permis le développement d'immeubles à quatre ou cinq étages, avec cour commune, sans pouvoir tenir compte de l'orientation. La majorité des rues de ce secteur étant tracées Est-Ouest, la moitié des appartements ont leurs façades et pièces d'habitation au Nord.

Si les ruelles de la médina sont étroites, les patios constituent toutefois des espaces libres très importants, rôle que ne jouent absolument pas les cours communes des immeubles européens.

Le fait le plus marquant de l'habitat européen est sa dispersion ; alors que se développent des quartiers périphériques, on trouve des champs de culture au cœur même de certains quartiers centraux. L'inutilisation de ces terrains bénéficiant de l'équipement municipal, dans l'attente d'une plus-value constante, constitue la forme de spéculation la plus grave pour le développement rationnel de la ville.

Circulations

Le problème des circulations est devenu assez complexe à Rabat du fait de la traversée de l'agglomération par les routes de Casablanca, Meknès et Tanger, et de la circulation urbaine rendue difficile par le nombre croissant d'automobilistes avec une voirie beaucoup trop dense, non différenciée, où les carrefours sont très dangereux. Des arrêtés municipaux constants sur la circulation et la signalisation, avec recherche de sens interdits, ne peuvent constituer un remède suffisant. D'autre part les parkings sont en nombre trop réduit.

Comme nous l'avons vu, une ligne de chemin de fer dessert l'agglomération avec trois stations.

Les liaisons aériennes sont assurées par deux aérodromes dont la base de Salé seulement assure un trafic civil.

Le port de Rabat, entièrement ensablé, n'assure plus aucun trafic. Seuls quelques bateaux de pêche et de plaisance peuvent y avoir accès.

Equipement de la ville

Malgré la dispersion de l'agglomération nouvelle, son équipement est très centralisé. Les Services Municipaux sont installés dans des constructions provisoires ne fonctionnant pas très rationnellement.

Le centre vivant de l'agglomération s'est déplacé à plusieurs reprises : d'abord rue des Consuls en médina, puis boulevard El-Alou. L'essor de la ville nouvelle l'a amené cours Lyautey où se sont groupés presque tous les grands services publics de la ville (Banque, Palais de Justice, Gare, Poste, etc...), paralysant partiellement la fonction commerçante de cette artère et son activité en dehors des heures d'ouverture des guichets.

Au point de vue approvisionnements, le marché de gros et le marché de détail sont installés au centre de l'agglomération, et seul le quartier de l'Aguedal commence à avoir un commerce autonome. Tous les autres quartiers périphériques doivent venir s'approvisionner au lointain marché central très embouteillé.

Au point de vue équipement scolaire, il existe actuellement : pour les Européens, 9 écoles primaires, 3 écoles secondaires et 5 écoles libres. Pour les Musulmans : 11 écoles primaires, 3 écoles secondaires et 2 écoles libres. Pour les Israélites : 2 écoles primaires.

Il existe d'autre part 3 écoles techniques et une amorce d'Université (Institut scientifique, Hautes Etudes Marocaines, Centre d'Etudes Juridiques, Ecole Marocaine d'Administration).

L'agglomération est encore très mal dotée en écoles maternelles et garderies d'enfants.

Au point de vue des loisirs, cinq salles de cinéma sont groupées au centre de la ville et deux existent en médina. Il n'existe pas encore de théâtre ni de salle des fêtes municipale.

Une plage est aménagée grâce à la construction des épis du port.

Les stades les plus importants sont groupés dans une zone de verdure entre les avenues Berriau et Biarnay.

SALE

Malgré le manque de liaison directe avec Rabat, Salé en a malgré tout suivi le mouvement démographique. Nous avons vu l'augmentation croissante de la densité d'habitation en médina et signalé le développement récent de plusieurs bidonvilles clandestins (les baraques construites au douar Debbagh, où elles ne peuvent plus s'installer, sont actuellement vendues à Salé).

Un équipement complet existe pour l'agglomération et l'extension très réduite n'a posé jusqu'à ce jour que très peu de problèmes.

En résumé, l'agglomération de Rabat-Salé débordant largement son plan initial est devenue une grande ville.

Les dahirs pris à l'origine, que nous avons précédemment énumérés ont subi une succession de modifications de détails, mais sans apporter d'éléments nouveaux en fonction d'une vue d'ensemble des problèmes. Il s'en suit une accumulation de textes très difficiles à appliquer.

D'autre part, la voirie prévue est beaucoup trop importante pour être réalisée et l'état des nombreuses rues est très défectueux, souvent du fait de la carence des lotisseurs.

Le règlement de voirie n'a pas été repensé depuis son origine et son application, notamment en ce qui concerne les prospects et cours communes, permet la construction de logements qui risquent de devenir insalubres par suite du tracé de certains lotissements.

Le plan de la ville a pu être appliqué pendant plus de 20 ans, mais après le départ de Prost du Maroc en 1922 presque aucune étude valable d'urbanisme n'a été faite. Le Service des Plans de Ville du Protectorat fonctionnant sous un contrôle administratif n'a pas toujours assuré la continuité de l'œuvre commencée, qui n'a pas été adaptée aux besoins croissants se faisant jour.

III. — Le nouveau plan

A. — NOUVELLE ORGANISATION DU SERVICE DE L'URBANISME

Le Service de l'Urbanisme fut réorganisé, par un arrêté résidentiel en date du 19 avril 1947, qui élargissait ses moyens et lui restituait sa fonction créatrice grâce à une suffisante autonomie au sein de la Direction de l'Intérieur.

La Direction de ce Service ainsi réorganisé fut confiée à M. Ecochard.

L'essor économique et l'évolution démographique décrites ci-dessus furent l'objet des premières enquêtes du Service de l'Urbanisme qui put mettre l'accent sur l'importance des problèmes à résoudre d'urgence:

M. Ecochard écrit :

« 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 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.

« L'essor économique du littoral atlantique obligeait à étudier désormais Casablanca comme un ensemble s'étendant jusqu'à Fédala, à 20 kilomètres au Nord-Est. Simultanément, pour équilibrer cette poussée gigantesque — Casablanca absorbe 75 % — il convenait de prévoir de larges secteurs industriels à Rabat-Salé, à Port-Lyautey et aussi, 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 autre Petitjean, Berkane, Beni-Mellal. On peut ainsi rapprocher les industries de transformation des zones de production et freiner l'émigration vers les grandes villes. »

Il était nécessaire d'autre part, de rechercher les solutions pour l'habitat du plus grand nombre. Nous lisons à ce sujet dans le rapport sur les « problèmes d'urbanisme au Maroc » présenté par M. Ecochard, au deuxième Congrès de l'Union Internationale des Architectes :

« Il était 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, l'entassement et la promiscuité.

« 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 des 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. Ceci nous dictait le programme suivant, qui a été appliqué à l'étude des quartiers nouveaux.

« Sur l'infrastructure des quartiers futurs, où sont réservés les grandes voies de communication, les espaces verts, les voies secondaires, et les bâtiments publics, création d'une trame sanitaire (voirie, eau, égout). Sur cette trame sanitaire, installation soit de bâtiments en dur aux frais des particuliers, soit même de constructions provisoires (nouallas et baraques) réalisées par les habitants. Dès ce moment tout est sauvé, car la construction pourra suivre l'évolution du standard de vie de l'habitat lui-même, tout en ayant dès maintenant respecté et le plan futur de la ville et toutes les possibilités d'évolution plus ou moins rapide, car le maillage très large des voies permettra même en troisième étape d'adopter la construction en immeubles librement disposés par rapport à la rue.

« L'élément de base de cette trame sanitaire est la cellule d'habitat minimum fixée après enquête et divers essais à 8 m. × 8 m. et comportant deux pièces habitables orientées obligatoirement au Sud ou 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 ces cellules et leur juxtaposition, la forme d'habitation traditionnelle 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. Les 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 conduit à ne prévoir qu'un habitat en rez-de-chaussée. Tou-

tefois, le large métrage 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 à la servitude des multiples voies existantes. Il faut aussi faire remarquer que la densité actuelle de cette trame qui est de 350 habitants à l'hectare est la même que celle d'un quartier d'immeuble à 4 étages. »

Un tel programme nécessitant des études nouvelles pour l'ensemble du territoire marocain n'était pas complet sans la prévision de l'apport d'une loi d'urbanisme moderne. Un nouveau dahir d'urbanisme fut donc étudié et homologué en date du 30 juillet 1952.

B. — LES ELEMENTS A RETENIR POUR L'AGGLOMERATION DE RABAT-SALE

La ville nouvelle de Rabat ainsi que nous l'avons déjà étudié, fut conçue comme une cité administrative isolée, mais la ville constitue en fait une antenne de Casablanca en raison des liaisons rapides et directes entre les deux villes.

La poussée démographique de Casablanca devait donc obligatoirement avoir des répercussions à Rabat.

Il n'était pas prévu d'industrie à Rabat, mais le seul fait de l'existence d'une ville nouvelle créa l'afflux de population que nous avons étudié précédemment.

Ainsi, ce n'est pas l'installation d'industries qui attira la main d'œuvre, mais l'afflux d'une main d'œuvre espérant trouver du travail qui milita pour la prévision d'une zone industrielle à Rabat-Salé, dans le cadre de la déconcentration industrielle du pays.

D'autres arguments militaient également pour la prévision d'industries à Rabat-Salé :

1° Proximité des ports de Casablanca et Port-Lyautey au point de vue des transports,

2° Richesse agricole de l'arrière pays.

L'essor industriel donné à Rabat-Salé doit malgré tout être limité. En effet, la main d'œuvre existant sur place et peuplant les bidonvilles est presque exclusivement constituée de populations venant du Sud. Le courant d'émigration existant, une trop grande importance donnée à l'industrialisation de Rabat-Salé viendrait au détriment de la mise en valeur du Sud Marocain et notamment de la région d'Agadir où de gros efforts sont entrepris.

A Port-Lyautey, par contre, très voisine de Rabat, l'émigration venant du Sud est très rare et il n'y a pas d'inconvénient à augmenter l'essor industriel, car il correspond là au but recherché dans la déconcentration industrielle.

D'autre part, à Rabat-Salé, il fallait avoir le souci de préserver le caractère de la ville administrative qui devient également la ville universitaire du Maroc à la suite de la décision de l'installation à Rabat des différentes universités.

Rabat-Salé devenant une grande agglomération, il était nécessaire d'unifier les deux villes pour l'étude d'un plan d'aménagement rationnel tenant compte des données géographiques et humaines :

1) Les zones d'extension de Salé étaient plus proches du centre de Rabat que les extensions amorcées de cette dernière.

Leur utilisation pour le plan d'aménagement était donc dépendante de la prévision d'une liaison directe entre les deux rives du Bou-Regreg.

2) Les terrains les mieux situés pour la grosse industrie et raccordables au rail se trouvaient à Salé au Nord de l'agglomération, ainsi à l'abri des fumées, et le site de la ville actuelle restait intact.

L'enquête démographique pour Rabat-Salé aboutit aux prévisions que nous avons vues précédemment de 395.000 habitants pour l'agglomération en 1962, dont 300.000 musulmans.

On lit, à ce sujet, dans le rapport de présentation de l'esquisse de Rabat-Salé, rédigé en décembre 1948 :

« Ces chiffres appellent deux observations :

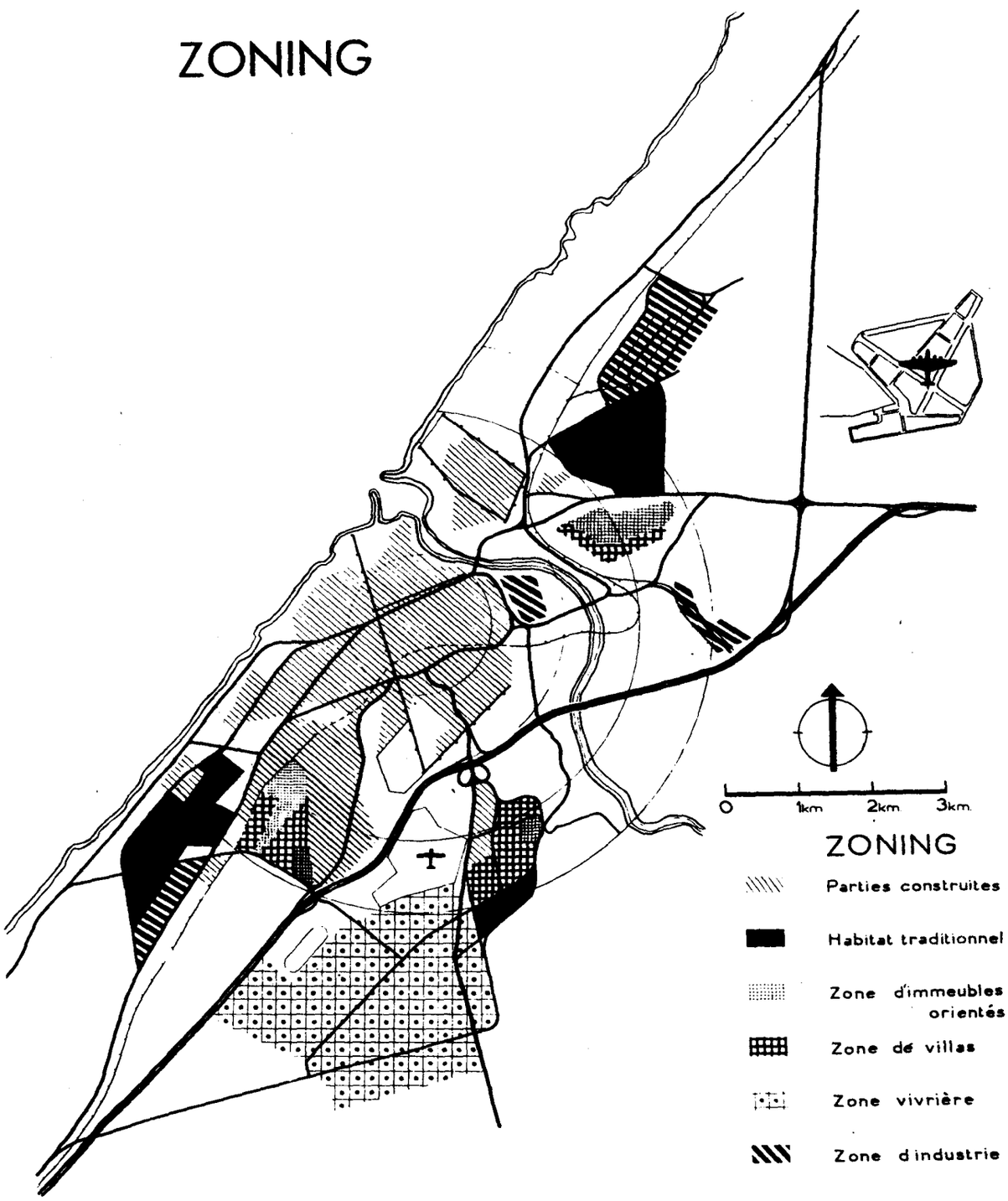
« 1. — Devant un tel accroissement de la population marocaine, il n'est plus possible de s'en tenir au programme primitif qui ne prévoyait pour l'extension de cette population que la petite cité Habous de l'avenue de Témara, ni même d'ignorer le développement énorme des « bidonvilles ».

« 2. — Devant le déséquilibre qui se crée entre la population de Rabat et de Salé, alors qu'à l'origine les conditions étaient égales, il est permis de se demander si les réalités géographiques n'ont pas été négligées (au préjudice, comme il est de règle, du rendement et de l'économie), et s'il ne convient pas de repenser le problème de la distribution de la population.

« L'afflux des ruraux a eu une autre conséquence. Cette main d'œuvre a d'abord satisfait des besoins domestiques et artisanaux de la population européenne, mais ensuite elle a fourni à l'industrie l'une de ses raisons d'être : industries de transformation, nées de la mise en valeur de l'arrière-pays (céréales, liège), ou industries indépendantes de la production locale... Aujourd'hui, cette industrie compte 180 établissements et emploie 800 Européens et 5.000 Marocains.

« L'absence de secteur industriel a gêné cet essor et l'a, en général, limité aux établissements de troisième catégorie. Mais désormais, le mouvement d'industrialisation est trop fort et trop général pour que Rabat et Salé y échappent, d'autant plus que ces deux villes paraissent intéresser particulièrement les industriels, non point tant en raison de leur hin-

ZONING


0
1km
2km
3km
ZONING
Parties construites
Habitat traditionnel
Zone d'immeubles orientés
Zone de villas
Zone vivrière
Zone d'industrie

terland ou de leur marché local que de l'importance et de la qualité de leur main d'œuvre.

« En un mot, l'essor démographique conditionne et justifie le plan d'extension pour deux raisons essentielles :

« a) parce qu'il est urgent de donner aux populations ouvrières marocaines l'espace où il sera possible de leur créer un habitat satisfaisant ;

« b) parce qu'il est urgent de donner à l'industrie qu'appelle cette main d'œuvre l'espace où elle pourra s'installer rationnellement, sans détruire l'harmonie de la cité de Lyautey et de Prost. »

C. — LE PLAN DIRECTEUR

Le plan directeur de l'agglomération fut entrepris en fonction des principes modernes d'urbanisme édictés par la Charte d'Athènes, dont l'article 77 de ses conclusions nous enseigne :

« L'urbanisme en usage ne s'est attaqué jusqu'ici qu'à un seul problème, celui de la circulation. Il s'est contenté de percer des avenues ou de tracer des rues, constituant ainsi des îlots bâtis dont la destination est laissée au hasard des initiatives privées.

« C'est là une vue étroite et insuffisante de la mission qui lui est dévolue.

« L'urbanisme a quatre objets, ce sont :

« 1. d'assurer aux hommes des logements sains, c'est-à-dire des lieux où l'espace, l'air pur et le soleil, ces trois conditions de nature, soient largement assurées : HABITER.

« 2. d'organiser des lieux de travail de façon qu'au lieu d'être un assujetissement pénible, celui-ci reprenne son caractère de naturelle activité humaine : TRAVAILLER.

« 3. de prévoir des installations nécessaires à la bonne utilisation des heures libres, les rendant bienfaisantes et fécondes : SE RECREER.

« 4. d'établir la liaison entre ces diverses organisations par un réseau circulaire assurant les échanges tout en respectant les prérogatives de chacune : CIRCULER.

« Ces quatre objets sont les quatre clefs de l'urbanisme. »

1. — HABITER.

Les diverses densités de la population et l'évaluation de son accroissement futur ont permis d'estimer les surfaces à équiper pour satisfaire aux besoins immédiats d'une décongestion qu'imposent l'hygiène et l'évolution sociale et, d'autre part, pour faire face aux besoins nouveaux pendant les 15 années à venir.

Les chiffres théoriques des superficies à réserver furent les suivantes :

1 — Européens	.....	35 ha.
2 — Musulmans	.....	445 ha.
3 — Israélites	.....	25 ha.
	Total :	505 ha.

En réalité, il a été prévu :

1) 264 hectares d'extension pour l'habitat de type européen alors qu'on peut estimer à 130 hectares la superficie utilisable en terrains libres au cœur des quartiers européens existant, qui couvrent 932 hectares.

2) 205 hectares d'extension pour l'habitat marocain, pour lequel aucun terrain libre utilisable en ville n'existe.

Si les densités d'habitation dans ces derniers secteurs sont assez élevées on se rend compte que les extensions prévues pour l'habitat de type européen sont exagérées en comparaison de l'importance des différentes populations. Il ne faut voir là qu'une pression de la spéculation, dont le Service de l'Urbanisme n'est pas responsable, au détriment des Finances de l'Etat et d'un mieux être des populations musulmanes.

L'habitat pour notables marocains trouvant place dans les zones de villas prévues, il était nécessaire malgré tout de rechercher des emplacements pour la construction de cités spécifiquement marocaines pour résoudre techniquement et financièrement les problèmes du plus grand nombre. Ces cités ont été prévues :

1) au Sud-Ouest de la ville, à l'emplacement du douar Debbagh pour tenir compte des extensions marocaines de l'Océan et d'Akkari dans cette direction et des efforts entrepris pour l'aménagement du douar. Toutefois, l'extension n'est prévue que sur les terrains orientés de façon à ne pas être soumis aux embruns de la mer.

2) au Sud du quartier de l'aviation, pour la résorption du douar Doum.

3) à Salé, à proximité de la future zone industrielle sur un terrain voisin de la médina existante et respectant la zone maraîchère dont les apports sur le marché de gros de Rabat sont très importants.

Les extensions pour habitat en immeubles ou villas sont prévues dans un rayon ne dépassant pas 4 km. du centre de la ville. La municipalité n'est propriétaire d'aucune des zones propres aux extensions projetées et des superficies très supérieures aux besoins réels ont dû être conservées afin de lutter contre la spéculation en permettant la concurrence, tout en limitant l'importance des nouveaux équipements à réaliser et en ne soulevant pas de protestation générale des propriétaires. Ceux-ci ne voient dans un plan d'aménagement que la recherche d'une meilleure vente de leur terrain (l'accent est mis là sur la cause principale de l'échec de tout plan de ville rationnel).

Ces extensions se situent :

1) Sur les terrains nus à l'Ouest du lotissement existant de l'Aguedal, entre ce lotissement et la voie de chemin de fer. Cette zone d'extension limitera l'agglomération au Sud-Ouest.

2) A l'Est, au quartier de l'Aviation pour tenir compte de l'extension déjà amorcée dans ce quartier.

3) Au Nord, à Salé, sur le plateau de Bétana, admirablement situé, jouissant d'une vue splendide sur le site de l'estuaire du Bou Regreg et qui, après l'exécution du pont reliant Rabat-Salé, sera plus proche du centre de la ville que les quartiers existants de l'Aguedal.

2. — TRAVAILLER.

La nécessité de la création de zones industrielles à Rabat-Salé étant démontrée, une centaine d'hectares ont été réservés à l'industrie en accord avec la Chambre de Commerce ; des possibilités d'extension de ces zones ont été ménagées.

Les emplacements choisis ont été imposés par les données du sol et les aménagements existants. Ils se situent :

1) au Sud-Ouest de Rabat, en bordure de la route de Casablanca, qui est le grand axe économique local et à proximité du réservoir de main d'œuvre que constituera la cité marocaine prévue au Sud-Ouest de Rabat. Ce secteur, qui ne peut être branché au rail et dont la situation pourrait entraîner le rejet de fumées sur la ville est réservé aux industries les moins importantes pouvant se passer du rail et ne dégageant pas de fumée.

2) au Nord de Salé, en bordure du chemin de fer sur un terrain très facilement équipable, car traversé par l'adduction d'eau du Fouarat et la ligne à haute tension.

Ce terrain est de plus à proximité de la base aérienne de Salé et traversé par le futur rail de desserte de cette base. Il comporte de plus des possibilités très grandes d'extension et peut recevoir de très grosses industries.

3) à l'Est de Salé, une zone spécialement réservée à l'industrie de l'argile est prévue en raison des installations existantes traitant l'argile sur les lieux mêmes de son extraction.

4) un secteur secondaire pourra être créé à Rabat sur les marécages où devaient être aménagés les terre-pleins du port dont la réalisation est abandonnée. Ce secteur conçu avec le souci de protection du site sera réservé aux entrepôts masqués dans la verdure.

A l'époque de l'étude du plan directeur, des discussions eurent lieu au sujet des terrains à réserver pour les besoins des futures Universités, mais n'aboutirent pas à la réservation de leur emplacement. Le choix en est maintenant fait dans la zone boisée prolongeant les installations universitaires déjà amorcées. Les bâtiments seront implantés avec le minimum de déboisement.

3. — SE RECREER.

L'équipement sportif de l'agglomération existante et les terrains réservés pour les loisirs sort du cadre du plan directeur, qui prévoyait toutefois l'installation d'un grand terrain au pied des falaises de la résidence où il pourrait être traité avec beaucoup de grandeur. Cette proposition résultait surtout de la nécessité d'une compensation dans le cas d'installation d'établissements universitaires sur les terrains de sports aménagés au Belvédère. Le choix des terrains universitaires ayant été résolu autrement, des discussions sur la nécessité du maintien de la prévision de ce nouveau stade d'honneur n'ont pas encore eu lieu.

En ce qui concerne les espaces verts, Rabat dispose de larges zones de boisement. La principale est constituée par une pénétration du bois de l'Aguedal jusqu'au cœur même de la ville par le Belvédère et le Jardin du boulevard des Orangers. Le Jardin d'Essai est lui-même lié à ce boisement.

D'autre part, le Parc du Triangle de Vue et les plantations de la Résidence constituent deux réserves importantes d'espaces verts, quoique les installations de la Foire de Rabat réduiront la superficie du Jardin du Triangle de Vue. Il est à noter que le Jardin d'Essai et le Triangle de Vue n'appartiennent pas à la municipalité et ne sont pas entretenus par elle.

Si les secteurs de villas sont par ailleurs très verdoyants, les médinas anciennes et nouvelles sont dépourvues de toute verdure.

Un effort important est fait dans le cadre de l'application des plans d'aménagement pour boiser les zones vertes prévues qui ne constitueront plus des parcs en tant que tels, mais des éléments de fonctionnement de la cité, qui profiteront obligatoirement à tous. (Les parcs et jardins perdent en général beaucoup de leur intérêt parce qu'il faut spécialement s'y rendre pour en profiter ; ils ne sont pas liés intimement à la vie de la cité).

4. — CIRCULER.

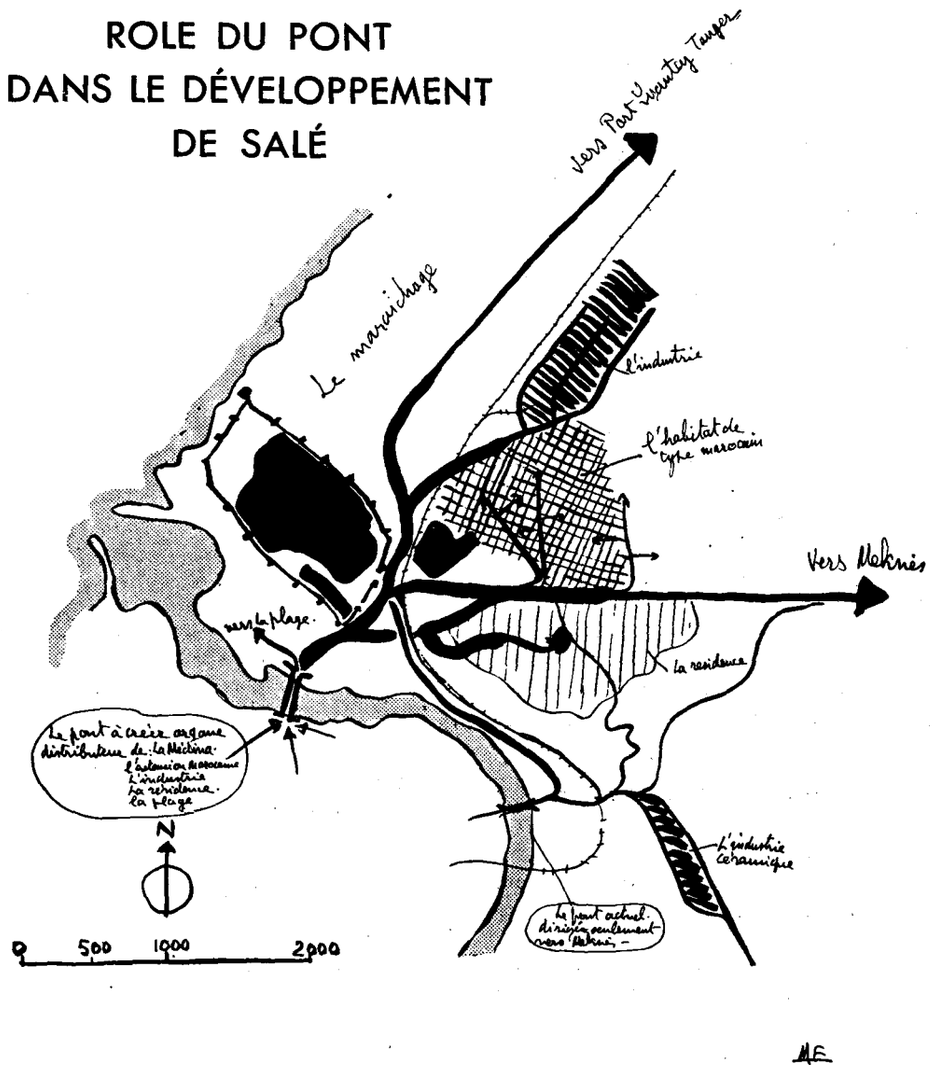
1) Grandes circulations.

Rabat a toujours joué un rôle de relai entre le Nord et le Sud. C'est le croisement de la voie Nord-Sud qui unit Tanger à Marrakech et unira demain l'Europe à l'Afrique Noire avec la voie Est-Ouest qui relie tous les pays du Nord méditerranéen, de l'Atlantique au Caire. Ce croisement a été dispersé dans l'agglomération, ce qui s'avère très mauvais. La solution des déviations très à l'écart des agglomérations n'a pas été retenue car elle isolait la ville et gênait de nombreuses circulations secondaires.

Le plan directeur propose une déviation très rapprochée de l'agglomération avec de très grandes facilités de pénétration et tient compte de l'étude plus générale de l'autostrade qui traversera le Maroc pour assurer les grandes liaisons inter-afrique. La déviation étant traitée en autostrade, tous les croisements doivent être à circulation différenciée, et le tracé proposé en limite le nombre au minimum. Il évite le gros de l'agglomération, passe entre les remparts et l'aérodrome de Rabat, traverse le fleuve et se dirige d'une part vers Meknès, d'autre part vers Port-Lyautey, ainsi que l'amélioration de la traversée de Rabat par la voie numéro un qui sera toujours très utilisée comme voie de pénétration et comme liaison locale ; de plus, elle recevra tous les grands trafics jusqu'à la construction de l'autostrade.

Un pont est prévu reliant directement les deux villes de Rabat et de Salé et il constitue l'élément essentiel du développement de Salé. Il assure de plus les liaisons directes vers Meknès et Tanger venant de Rabat.

Le plan directeur prévoit également une route



tout en reliant l'aérodrome de Rabat à la base aérienne de Salé.

Trois nœuds routiers drainant l'agglomération sont prévus pour le trafic vers Casablanca, Marchand, Meknès et Tanger.

2) **Circulations locales.**

Le plan directeur prévoit des aménagements permettant une desserte rapide des différents quartiers de la ville à partir des nœuds routiers de l'autoroute, touristique périphérique reliant entre elles les grandes circulations existantes, ainsi qu'un accès plus facile à la route du bord de mer par la prévision d'une voie sur l'emplacement actuel du casernement militaire qu'il est question de recaser.

LES PROBLEMES D'ASSAINISSEMENT.

La possibilité d'assainissement des zones d'extension fut un élément important pour leur choix et les études d'aménagement ont du en tenir compte.

Les possibilités et facilités d'assainissement furent un facteur important pour éviter la dispersion et l'éloignement des zones d'extension. Les secteurs périphériques où une tendance à la construction était amorcée devaient donc être maintenus en secteurs vivriers ne posant pas de problèmes d'assainissement dans l'immédiat, tout en constituant une réserve pour l'avenir. Ceci explique la prévision d'une zone vivrière au plan directeur.

IV. — L'exécution du plan

A. — ETAT D'AVANCEMENT DES PROJETS

Les projets d'aménagement et d'extension étudiés font l'objet d'une enquête de commodo et incommodo et sont soumis au visa des principales directions du Protectorat, après quoi l'homologation du dahir qui les approuve leur donne force de loi. Le tableau ci-après exprime l'état d'avancement de la procédure en cours des études d'aménagement de Rabat-Salé.

Chaque plan d'aménagement est complété par un règlement d'aménagement.

Ces nouveaux règlements de quartier étudiés en fonction de plans d'urbanisme moderne ont montré la nécessité d'une adaptation du règlement général de voirie de la ville pris par arrêté en date du 25 août 1938. Cette adaptation actuellement à l'étude est évidemment assez complexe en raison de l'état de fait existant. L'amélioration doit porter surtout sur une meilleure occupation du sol, notamment pour les règles de prospect ; il faut que chaque construction puisse dans l'avenir offrir les meilleures conditions d'habitation, en ce qui concerne l'orientation notamment.

Nous avons vu que la pauvreté du Makhzen en matière foncière avait amené la dispersion de la construction à Rabat, ce qui a alourdi considérablement les charges de la municipalité et a donné toute liberté d'action à la spéculation sur les terrains.

L'absence de continuité suivant l'esprit de l'œuvre de M. Prost a permis toute liberté aux lotisseurs, et l'urbanisme, qui consistait à morceler des terrains suivant le bon gré des propriétaires, va devenir un ennemi dès qu'il organisera rationnellement l'extension de la ville.

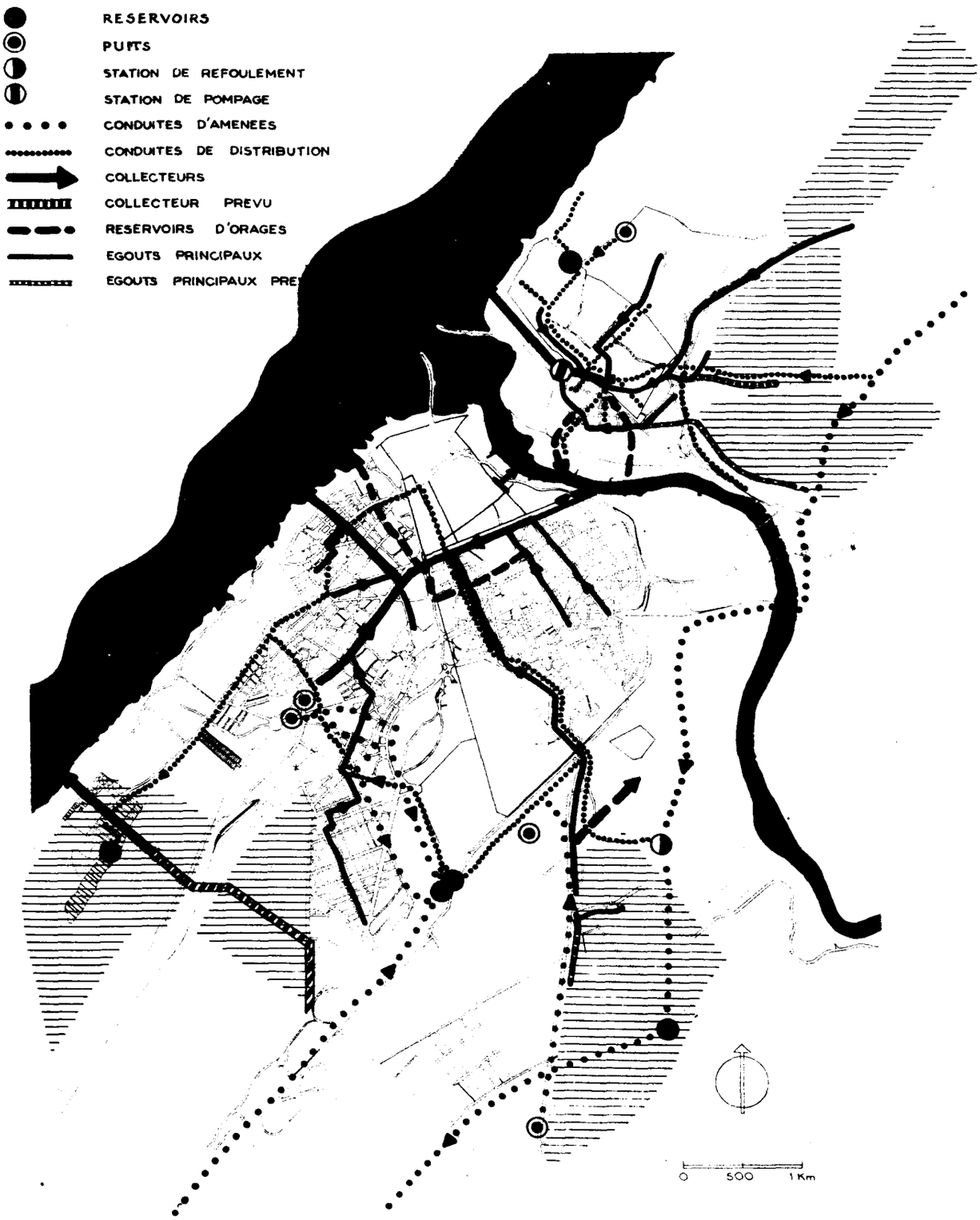
Malheureusement, il a bien fallu étudier les extensions sur des terrains privés. Il y a là un grand inconvénient car un plan d'aménagement permettant la construction sur une zone limitée donne automatiquement une plus-value aux terrains intéressés et les propriétaires bénéficient gratuitement de l'équipement fait par la ville.

A défaut de texte applicable, la seule solution était pour la municipalité dans une politique foncière qui en la rendant propriétaire d'une majorité des terrains sur les zones d'extension, la faisait bénéficier elle-même de la plus-value qu'elle apportait aux terrains en les équipant et lui permettait de maintenir des prix raisonnables et d'encourager toutes les initiatives.

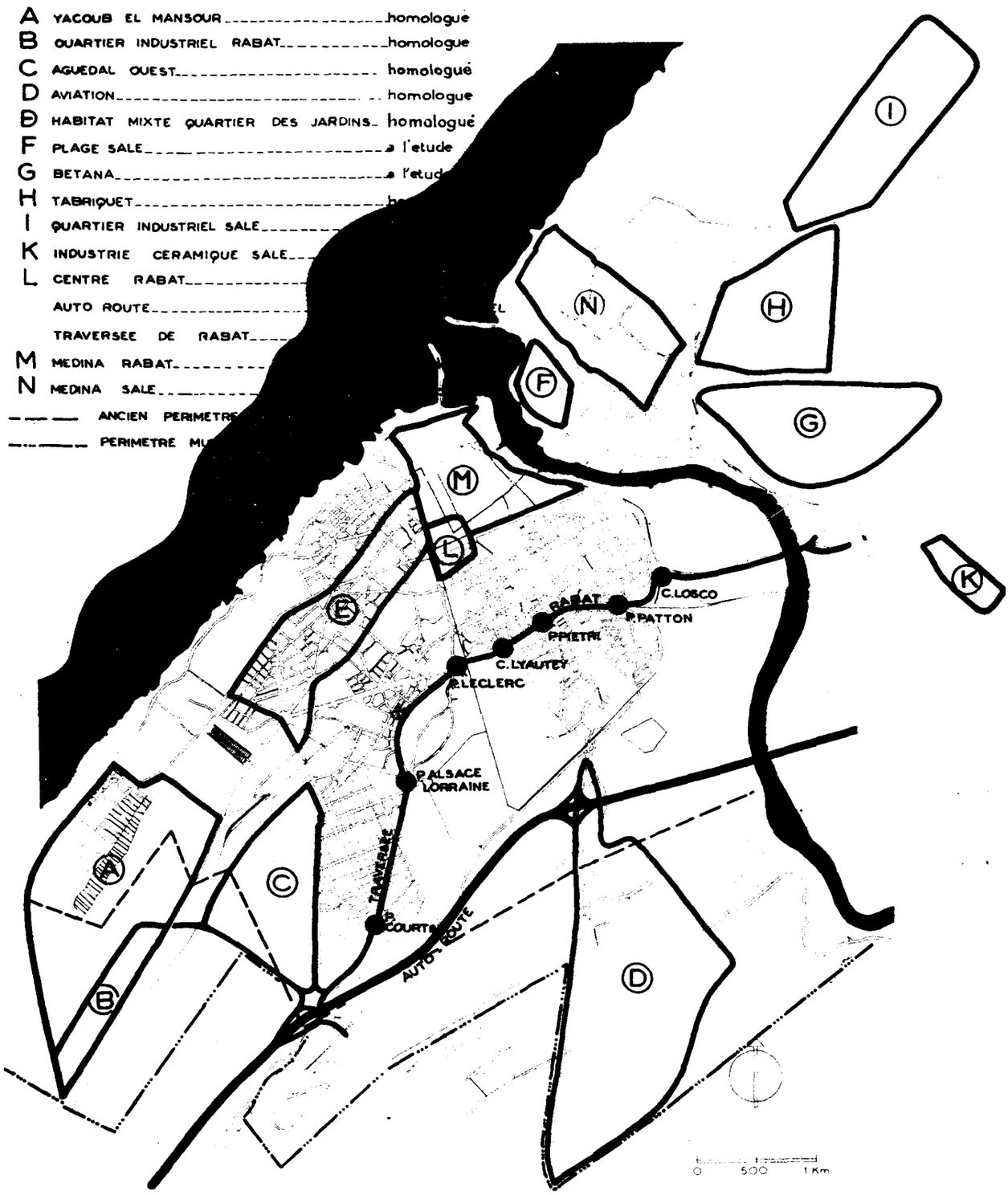
	DESIGNATION DES QUARTIERS	DATE d'homologation
	DAHIRS HOMOLOGUES	
RABAT	Modification secteur Ménébia	20-1-1948
	Modification secteur Grand Aguedal Sud	13-2-1948
	Secteur style marocain et industries urbaines	14-6-1948
	Modification Grand Aguedal Ouest	28-8-1948
	Aménagement quartier de l'Aviation	24-1-1951
	Cité Yacoub el Mansour	12-3-1951
	Dérogation aux dispositions régissant la hauteur des constructions	27-2-1952
	Secteur des Jardins	27-2-1953
	Secteur d'habitat mixte	9-11-1953
	Quartier sud du Grand Aguedal	16-9-53
	Aménagement de la Traversée de Rabat. R. n° 1	22-12-52
	Aménagement du Grand Aguedal Ouest	511-153
SALE	Secteur industriel	15-4-1950
	Secteur d'habitat marocain	19-6-1950
	Secteur des Industries de l'Argile	21-5-1951
	Zone maraichère	11-12-51
	ARRETES VIZIRIELS	
RABAT	Tracé de l'autoroute	7-10-53
SALE	Modification du périmètre	31-7-50
	DAHIRS EN COURS D'HOMOLOGATION	
RABAT	Secteur Sud du Boulevard de la Tour Hassan	
	Zoning du Souissi	
SALE	Aménagement de la plage	
	Protection de la médina	
	PLANS ETUDIES NON ENCORE SOUMIS A L'ENQUETE	
RABAT	Aménagement de la médina	
SALE	Aménagement du Plateau de Bettana	

Bien que certains plans soient encore tenus confidentiels, leur majorité a dû être mise à l'enquête devant l'urgence des problèmes à résoudre. Les sur-

SCHEMA DE L'ASSAINISSEMENT



SCHEMA DES ÉTUDES REALISÉES



faces intéressées ont été largement prévues comme nous l'avons déjà vu de façon à permettre le libre jeu de l'offre et de la demande ; cela laisse encore à l'Etat des possibilités d'achat à des prix normaux, mais évidemment plus élevés que si l'opération avait pu être faite avant la mise à l'enquête du plan.

C'est dans les zones industrielles qu'on rencontre la difficulté la plus sérieuse ; bien souvent l'homologation des plans y a fait monter le cours de terrains d'une façon telle que les industriels préfèrent s'installer sur des terrains bon marché en dehors des zones aménagées. Fort heureusement le dahir du 8 janvier 1950 oblige les industries de première et deuxième catégories désireuses de s'installer à l'intérieur du périmètre urbain et de la zone périphérique d'une ville à se grouper dans la zone industrielle prévue au plan d'aménagement. Il permettra d'éviter la dispersion de l'industrie, qui demande un équipement important.

Le Service de l'Urbanisme a sans cesse alerté les autorités intéressées sur ces problèmes de politique foncière. Une collaboration étroite avec le Service des Domaines a déjà permis certaines opérations très importantes, où une avance de fonds de l'Etat est nécessaire.

Un plan des zones de terrains à acquérir a été mis au point et l'opération d'urbanisme fondamentale actuellement consiste à réaliser ce programme d'achat.

En dehors des avantages énormes de la stabilité des prix les surfaces importantes appartenant à une collectivité permettront sans difficulté l'application de plans-masse qu'il n'est pas possible d'étudier sur un terrain morcelé. Une fois ces plans-masse étudiés, deux solutions sont possibles :

1) La collectivité reste propriétaire du sol qui n'est pas divisé et la construction sur ces terrains est un problème d'Etat ou d'organismes aidés par l'Etat. L'entretien des espaces libres ne pose pas de problèmes.

C'est la solution idéale qui permet une occupation du sol donnant aux locataires les meilleures conditions d'habitation.

2) La collectivité propriétaire lotit en fonction du plan-masse et vend les lots, bâtis ou non, avec possibilité de location-vente.

Les unités de quartier devant avoir une certaine densité pour justifier l'équipement, il est nécessaire de prévoir des immeubles au plan-masse et un des défauts de cette solution réside dans la difficulté de réaliser des immeubles en co-propriété ou de trouver des organismes privés qui voudront les financer.

D'autre part, si la création et l'entretien des espaces libres n'incombe pas à la municipalité, il est à craindre que chacun ne veuille s'occuper que de son propre terrain, par suite de l'individualisme qu'engendre la petite propriété.

Un troisième défaut de cette solution et non le plus grave, réside dans la difficulté d'une application suivie du cahier des charges. Il est à craindre que chaque nouveau propriétaire éprouve un jour ou l'autre le besoin de s'étendre et on s'acheminera petit à petit vers une mauvaise occupation du sol.

La réalisation de cités, suivant ces deux solutions, est en cours à Rabat. Il a fallu malgré tout, tenir compte du prix élevé des loyers qu'entraîne le prix de revient de la construction, et la formule de la location-vente est évidemment la plus attrayante.

Nous n'en sommes pas arrivés au jour où les salaires moyens permettront de faire face à un loyer normal entraîné par le prix de revient actuel de la construction beaucoup trop onéreux, faute de suffisants progrès dans la technique et la conception.

A ce jour, la municipalité de Rabat-Salé et l'Etat ont pu se rendre propriétaire de 30 hectares de terrains d'extension à l'Aguedal Ouest et Betana. D'autres terrains sont en voie d'être achetés. Le Service de l'Habitat, la C.I.F.M. et le C.I.L. se sont, par ailleurs, rendus propriétaires des terrains qu'ils sont chargés d'équiper.

Il ne s'agit évidemment pas pour l'Etat et les municipalités de monopoliser l'exécution des plans d'aménagement. Leur rôle actuel est de montrer des réalisations et d'éviter la spéculation sur les terrains. A côté de ces réalisations, les organismes et les propriétaires privés restent les principaux réalisateurs qu'on ne peut qu'encourager et aider, en les orientant vers les solutions nouvelles dont ils seront les premiers bénéficiaires.

B. — LES ORGANISMES DE FINANCEMENT ET CONSTRUCTEURS

Les limites administratives.

Une différenciation existe pour les deux agglomérations de Rabat-Salé entre la zone urbaine et la zone de banlieue.

La zone urbaine est limitée par le périmètre municipal et la zone de banlieue par le périmètre du pachalik.

Le plan d'extension entraîne inévitablement une remodification du périmètre municipal, ce qui aura pour objet de réduire la superficie de la zone de banlieue. Un texte est en préparation à ce sujet.

Les budgets municipaux.

Les travaux effectués à l'intérieur du périmètre municipal sont financés par le budget municipal qui est un budget autonome alors que la zone de banlieue, qui n'a pas de personnalité civile, a un budget constituant un prolongement de celui de l'Etat, et ne peut donc pas emprunter.

Les villes possèdent :

— un budget primitif assurant le fonctionnement des services,

— un budget additionnel pour les dépenses de premier établissement.

Le budget additionnel qui permet la réalisation des plans d'extension étant en grande partie alimenté par emprunt, il est donc nécessaire que le périmètre municipal englobe dans l'avenir les zones d'extension.

En 1952, les propositions de recettes budgétaires municipales furent de 660.830.427 francs pour Rabat et de 111.287.624 francs pour Salé, et les propositions de dépenses : 660.672.567 francs pour Rabat et de 111.265.496 francs pour Salé.

En dehors de cela, le budget additionnel a permis en 1952 de disposer d'une somme pour les travaux de premier établissement de 650.000.000 de francs pour Rabat et de 172.000.000 de francs pour Salé dont 100.000.000 pour l'amorce d'urbanisation du secteur de Betana. Ceci grâce aux possibilités de financement sur emprunt qui furent les suivantes depuis 1947 :

	Rabat	Salé
1947	150.000.000	20.000.000
1948	100.000.000	20.000.000
1949	220.000.000	20.000.000
1950	225.000.000	20.000.000
1951	520.000.000	10.000.000
1952	350.000.000	140.000.000

Par ailleurs, un programme quadriennal est prévu pour l'équipement des municipalités, mais il est susceptible de subir des compressions par suite de la raréfaction des crédits gagés sur fonds d'emprunt.

Les organismes constructeurs.

En dehors des efforts de la municipalité, un certain nombre de grands travaux sont actuellement réalisés par des organismes recevant une aide financière de l'Etat, tels que la Compagnie Immobilière Franco-Marocaine, et le C.I.L., ainsi que différentes administrations dont le Service de l'Habitat, dépendant de la Direction des Travaux Publics, qui, vis-à-vis de la municipalité, agissent en tant que constructeurs ou lotisseurs privés.

Il est assez rare que des capitaux privés aident à la réalisation de grands ensembles. Ils financent presque exclusivement des constructions individuelles.

C. — APPLICATION DES PLANS D'AMENAGEMENT ET PROBLEMES DE COORDINATION

Tous les plans d'extension et d'aménagement ont été étudiés à l'échelle du 1/2.000e.

Les voies principales sont piquetées et le profil en long du terrain naturel sur leurs tracés peut ainsi être donné. L'étude de la viabilité est alors possible en liaison avec le Service chargé de l'électricité et de l'eau et le plan peut s'appliquer en ce qui concerne notamment la délivrance des alignements et des cotes de seuils.

Reste ensuite à régler tout le problème de la redistribution qui nécessite obligatoirement la création d'associations syndicales de propriétaires quand les terrains d'extension n'appartiennent pas à la ville.

Les plans d'aménagement de type nouveau où la densité est augmentée mais où sont prévus de nombreux espaces verts, bouleversent les chiffres habituels de perte demandée aux propriétaires, qui ne raisonnent pas encore en fonction de la surface de planchers constructible mais en fonction des notions périmées introduites par les législations précédentes.

L'expropriation est évidemment plus simple quoique d'une procédure très longue. L'idéal, une fois de plus, pour la réalisation des programmes municipaux reste l'acquisition des terrains à l'amiable.

La tâche qui incombe brusquement aux deux municipalités est donc énorme, et elles ne pourront y faire face qu'en fonction d'une réorganisation et d'un gonflement de leurs services techniques, où les techniciens sont encore actuellement en nombre insuffisant.

L'accomplissement de cette tâche nécessite d'autre part une information et une grande compréhension des problèmes techniques par les administrateurs.

Le Service de l'Urbanisme ne s'est pas contenté d'étudier les plans d'aménagement, il s'attache à leur exécution par l'étude des plans d'exécution et par un effort constant de coordination dans le but de pousser et de faciliter les réalisations.

Les premiers projets en cours d'exécution viendront d'ici quelques mois éclairer l'opinion publique. Le premier pas sera alors franchi et les difficultés pour donner droit de cité à un véritable urbanisme devraient aller en s'atténuant.

D. — L'AVENIR.

Les prévisions démographiques étudiées, ayant servi de base à l'étude du plan d'extension, envisagent la continuation de l'essor actuel de l'agglomération, ce qui est assez justifié en fonction de la révolution industrielle actuellement en cours au Maroc et des capitaux qui y sont investis.

En fait, le plan d'aménagement définit un programme économique alors que logiquement le plan aurait dû pouvoir être étudié en fonction d'un programme général d'équipement économique du pays.

Le développement rationnel de l'agglomération est assuré pour l'avenir et il sera toujours possible dans le cas d'une stabilisation économique de limiter

l'équipement des zones d'extension. Les « plans à tiroir » préconisés par le maréchal Lyautey sont restés d'actualité et c'est pourquoi l'équipement de certaines zones périphériques serait actuellement une folie.

Le problème le plus hypothétique réside dans l'importance future de la population européenne et dans le comportement de l'avenir des populations musulmanes en matière d'habitat. Des villas traditionnelles sur patio s'implantent déjà dans les zones d'extension, bien que plusieurs notables marocains aient déjà rompu avec la tradition en se faisant construire des villas modernes de type européen.

L'habitat en immeuble des populations musulmanes est difficilement pensable à une grande échelle dans l'immédiat en raison des ouvertures sur l'extérieur qu'il nécessite, contraires à l'isolement jaloux de la famille.

Le problème essentiel actuellement est évidemment un problème de masse résolu par l'habitat minimum sur la trame 8 × 8. C'est le comportement de cette masse en s'éduquant qui fera l'avenir. C'est pourquoi il faut l'aider à s'éduquer.

Ainsi l'urbaniste ne peut anticiper sur l'avenir mais il a un plan, et il lui reste à l'adapter aux exigences de chaque heure, ce qui lui donne un rôle essentiel à jouer pour le développement de l'agglomération.

Le défaut de la continuité de l'œuvre de M. Prost après son départ jusqu'à l'arrivée de M. Ecochard au Maroc doit servir d'exemple à ce sujet.

E. MAURET,

Urbaniste D.I.U.P.

N.D.L.R. — Dans un prochain numéro nous publierons une suite à cet article, consacrée à l'étude des divers plans d'aménagement et d'extension, et aux réalisations en cours.