

## L'URBANISME EN POLOGNE

### DANS LES PAYS SCANDINAVES ET AU MAROC <sup>(1)</sup>

Le Maroc peut s'enorgueillir à juste titre d'être un pays où l'urbanisme est une réalité. D'importantes villes nouvelles ont été entièrement créées en 30 ans à peine, et sont actuellement en voie d'extension accélérée.

Parallèlement, et dans un souci de décentralisation et d'équilibre urbain-rural, de nombreux centres s'équipent dans le bled en fonction de l'économie future du pays.

L'Urbanisme est une science nouvelle, encore trop peu connue chez nous et beaucoup d'enseignements restent encore à prodiguer en la matière.

L'étude des réalisations en pays étrangers est une bonne méthode d'enseignement pour les urbanistes. Aussi, l'association des anciens élèves de l'Institut d'Urbanisme de l'Université de Paris s'est-elle proposée, dans une série d'études, de comparer les réalisations étrangères et marocaines. Si chaque pays a des besoins et des solutions appropriés à son genre de vie, les grands principes généraux sont toujours comparables. Cette étude se propose de comparer les réalisations d'urbanisme en Pologne, dans les pays scandinaves et au Maroc.

#### A. — EXEMPLES D'URBANISME EN POLOGNE

La rencontre internationale des maires, urbanistes, et architectes, à laquelle nous avons participé cet été à Varsovie, nous a montré l'importance prise par l'urbanisme en Pologne, pays qui a terriblement souffert de la guerre.

Un effort immense est effectué non seulement pour la reconstruction des villes sinistrées mais également pour la construction de villes nouvelles ou pour la rénovation et l'extension des villes existantes.

##### 1°) La ville sinistrée :

1) L'exemple type de la ville sinistrée rebâtie est Varsovie.

La ville fut démolie systématiquement par l'armée hitlérienne. Dix ans après, environ un million de

Varsoviens sont relogés dans des conditions d'habitation nettement supérieures à celles d'avant-guerre.

La reconstruction de la ville s'est effectuée en fonction d'un plan d'urbanisme qui est tout à l'honneur de ses auteurs.

M. Sigalin, architecte en chef de Varsovie, déclarait dans une de ses interventions :

« Nous tenons à ce que ces nouveaux logements soient toujours plus confortables, plus clairs et plus spacieux. Nous voudrions que les maisons, les colonies, les cités et les quartiers facilitent de plus en plus la vie familiale et sociale de leurs habitants, aussi bien des adultes que des enfants, des jeunes que des vieux. Nous dirigeons nos efforts vers ce but. Nous tâchons d'améliorer les normes d'habitation et les projets de maisons en tenant compte des travaux scientifiques et avant tout des enquêtes et discussions avec les habitants qui attirent notre attention sur nos erreurs et sur leurs besoins. Nous tâchons aussi d'améliorer nos projets d'urbanisme et architecturaux des quartiers d'habitation — nous en construisons 22, très importants en ce moment. Nous nous efforçons de construire en même temps que des logements, des écoles, des jardins d'enfants, des crèches, des dispensaires, des hôpitaux, des bibliothèques, des maisons de culture, des magasins, des ateliers artisanaux et autres installations indispensables à la population prenant de plus en plus en considération les besoins de la population habitant aussi bien les maisons anciennes que nouvellement construites.

« Nous nous efforçons de faire en sorte que chaque bâtiment public réponde à sa destination ; que chaque habitant ait assez d'espace pour se reposer, pour se divertir et pour pratiquer les sports à proximité de son domicile ; que chaque habitant d'une cité sache où se reposer, prendre rendez-vous, faire ses achats et profiter des bienfaits de la culture et de la science. Il nous importe qu'il y ait beaucoup de verdure, de soleil, de calme et, là où il le faut, des conditions appropriées à une vie sociale en plein essor. Nous éprouvons des difficultés sérieuses à concilier sur un même terrain, fort limité, les besoins des hommes de différents âges, les besoins de l'auto ainsi que ceux de la mère qui promène sa voiture d'enfant dans un square ou sur une pelouse. Nous éprouvons souvent des difficultés sérieuses lorsque nous avons à décider s'il faut continuer la construction d'une cité déjà commencée ou bien y introduire des changements, en accord avec nos nouvelles concep-

(1) Etude présentée par l'Association des Anciens élèves diplômés de l'Institut d'Urbanisme de l'Université de Paris.



Le centre de Varsovie en 1939

tions, meilleures, certes, mais de nature à détruire l'harmonie et la composition de ce lieu ? »

« Comment concilier, dans la composition d'une ville les deux exigences suivantes : premièrement, il faut qu'une ville soit compacte, afin d'assurer le bon fonctionnement des rues, des places et de l'ensemble de la ville, afin d'assurer l'économie de la construction de l'exploitation et des transports. Une ville compacte facilite d'autre part la vie sociale. Mais en même temps il faut répartir à travers la ville de vastes espaces verts et les relier aux forêts et aux

parcs suburbains. Comment concilier ces postulats avec les exigences croissantes et impérieuses des transports et surtout de la circulation automobile. Comment les concilier dans un proche avenir avec les besoins de ce moyen de transport que deviendra certainement l'hélicoptère ? Dans ces domaines fondamentaux de la construction urbaine, qui sont d'actualité dans toutes les villes du monde que l'on bâtit, il est extrêmement important et nécessaire de se communiquer mutuellement les expériences acquises. »

Varsovie d'avant guerre possédait tous les défauts



Le centre de Varsovie en 1945

des grandes villes : pas de séparation de l'industrie et de l'habitat, îlots insalubres des vieux quartiers, développement anarchique avec insuffisance d'espaces verts, insuffisance d'équipement social et culturel.

Le morcellement des terrains dans la capitale d'avant-guerre, tailladée par les limites de la propriété privée, ne permettait pas de réaliser de grandes conceptions de l'espace, d'utiliser les énormes possibilités qu'offrent les besoins toujours croissants des grandes agglomérations humaines.

Tous les principes modernes d'urbanisme sont respectés dans le plan nouveau : bonne répartition des secteurs d'habitation et industriels, circulations différenciées, très larges pénétrations d'espaces verts et bonne répartition de l'équipement civique et social. Les bords de la Vistule, autrefois occupés par des taudis, sont aménagés en parc et deviennent une des principales zones récréatives de la population (terrains de jeux, théâtre de verdure, yachting, etc...).

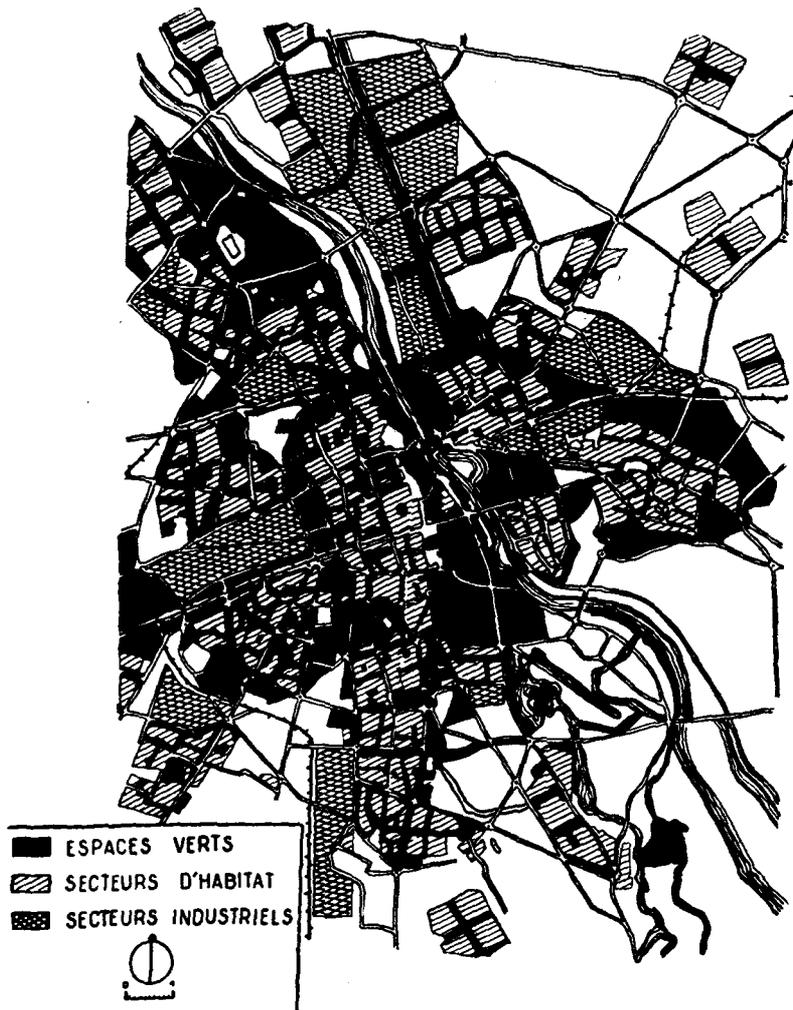
La presque totalité des logements sont prévus en immeubles en fonction de plan-masses assez rigides;



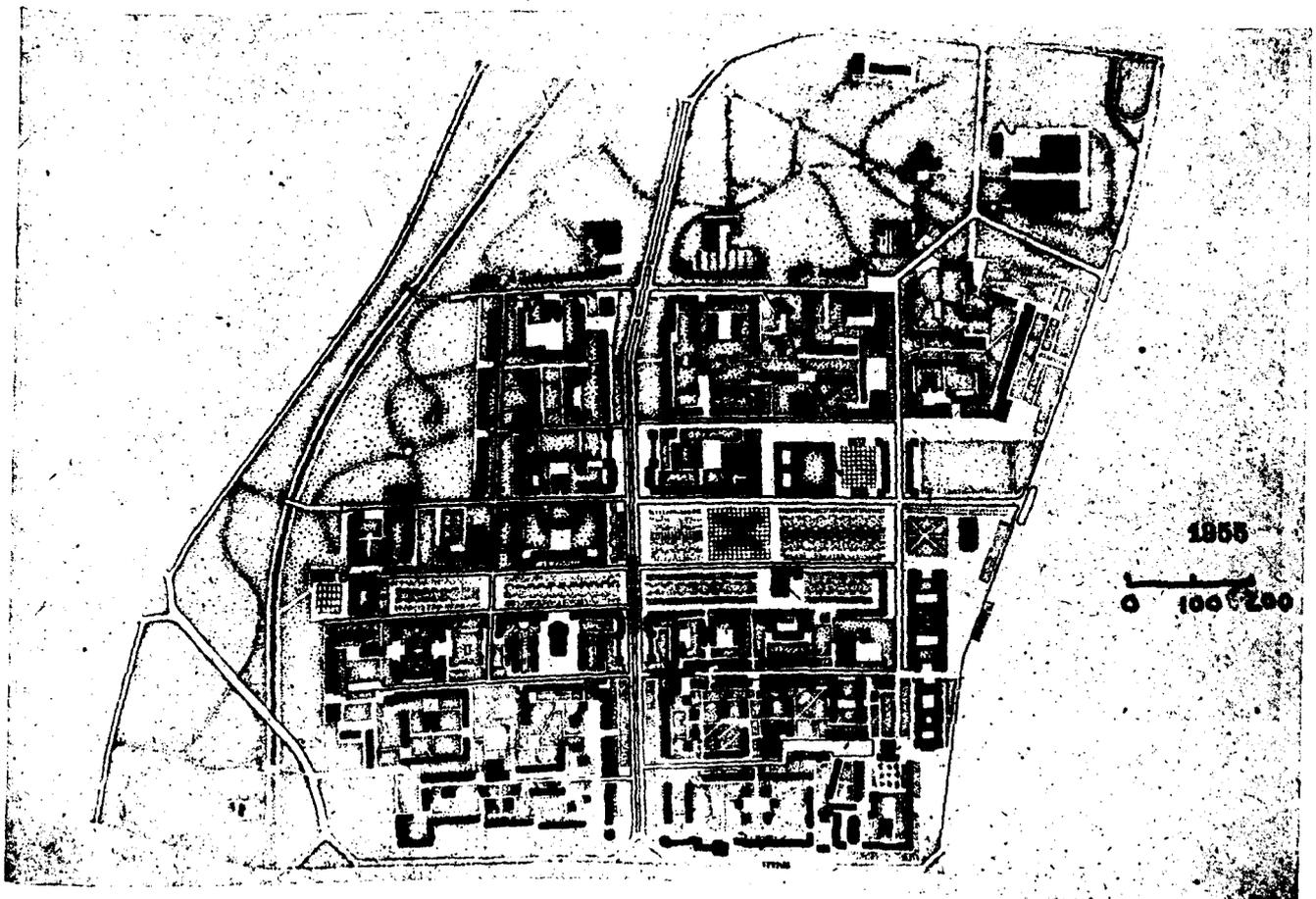
Schéma du plan de Varsovie avant guerre



Plan d'un quartier central de Varsovie avant sa démolition



*Schéma du plan d'aménagement de Varsovie en voie de réalisation*



*Plan masse du même quartier en cours de réalisation*

les espaces libres sont très importants, et, une grande attention est apportée aux formes et perspectives architecturales discutables peut-être par ce qu'elles ont de monumental, mais dont l'ensemble donnera une grande tenue à la capitale neuve de la Pologne.

Un point important à noter dans la reconstruction de Varsovie est l'importance accordée à la reconstitution et à la restauration des monuments du passé évoquant dans le cœur des habitants l'histoire héroïque de la ville et du pays. Ces monuments constituent des témoins importants et ineffaçables de l'histoire. La place du Marché de la vieille ville restaurée constitue certainement l'ensemble le plus vivant et le plus pittoresque de l'agglomération. Sa reconstruction est d'ailleurs le symbole de la pérennité de Varsovie.

## 2) Ville nouvelle :

Des villes nouvelles sont actuellement édifiées en Pologne en fonction de la création de combinats industriels en Silésie.

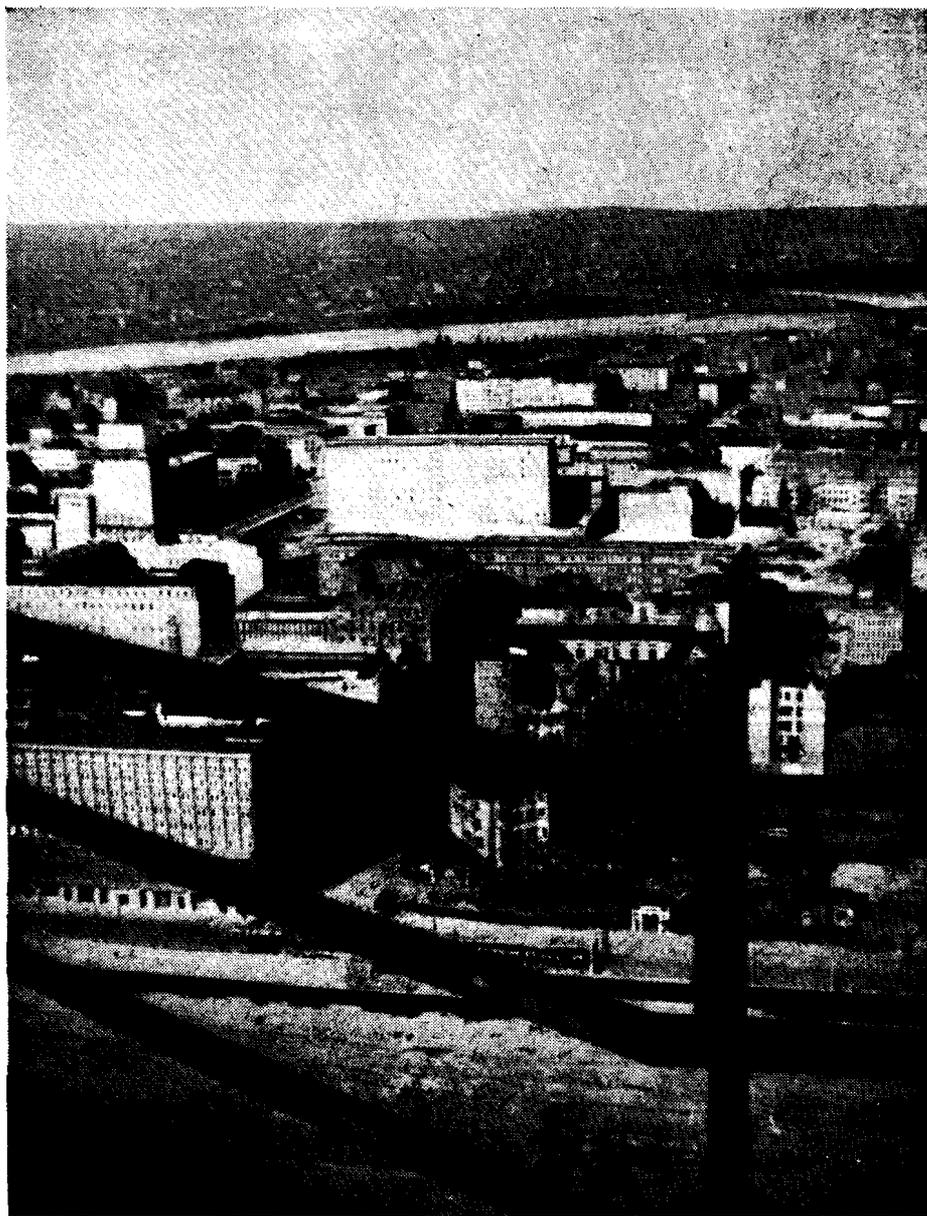
Nova Huta est une de ces réalisations, dans la région de Cracovie. La ville est bâtie pour loger 100.000 habitants représentant les familles des 25.000 ouvriers travaillant dans la zone industrielle nouvelle et déjà créée.

Un boisement immense est en cours de réalisation pour isoler la ville du quartier industriel, les deux zones étant reliées par route et chemin de fer urbain (un quart d'heure de transport). La zone de boisement aura également pour résultat d'améliorer le climat du site choisi.

La ville est en plein chantier, constitué d'immeubles orientés est-ouest et nord-sud, implantés dans des jardins, en fonction d'un tracé de viabilité inspiré de systèmes radio-concentriques et en damier.

Un axe central monumental aboutit à un lac immense créé à l'orée du vaste boisement séparant la ville des usines. Une série de terrains de sports et d'installations récréatives et culturelles sont réparties en bordure de ce lac. Un équipement social et civique est très bien distribué par unités de voisinage. Chaque groupe d'immeubles possède sa crèche et son école maternelle ; la législation prévoit dans le budget nécessaire à la construction des logements, un certain pourcentage réservé à la réalisation simultanée des équipements sociaux de nécessité quotidienne et des immeubles à usage d'habitation.

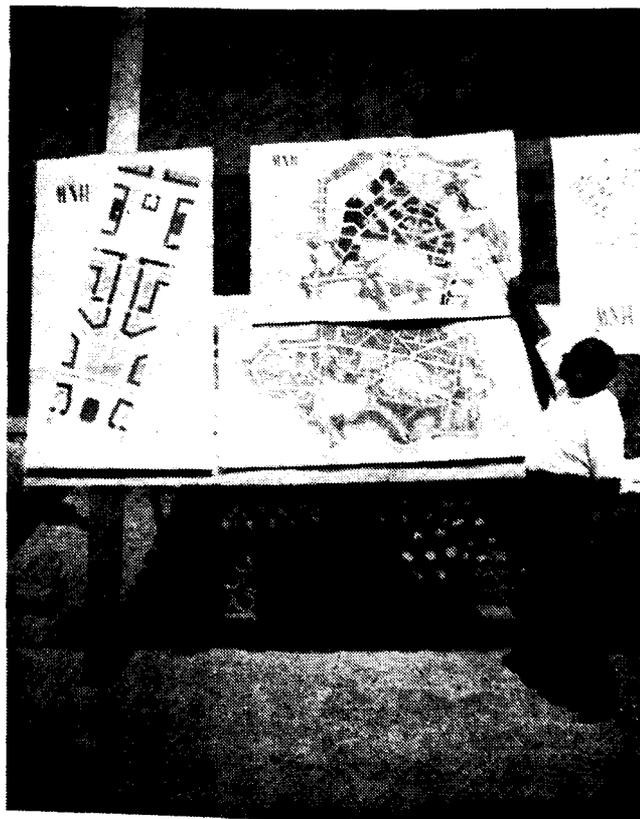
Les grands édifices publics ne seront construits qu'une fois les logements nouveaux habités, mesure qui permettra, pensent les architectes, de mieux atteindre la qualité d'exécution et la valeur artistique indispensable pour ces sortes de bâtiments. Les



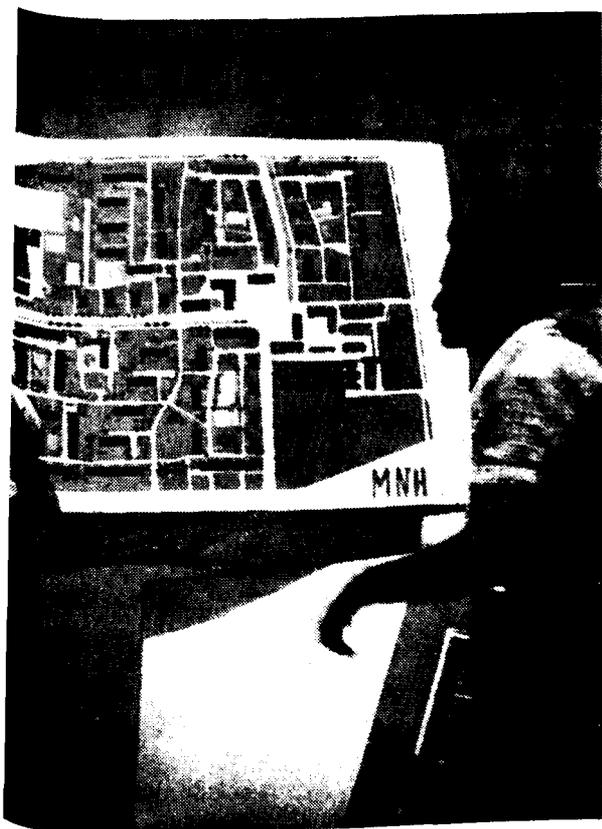
Vue de la reconstruction de Varsovie prise du haut du Palais de la culture



*Vue de la place du Marché de la Vieille Ville à Varsovie*



*Le plan de Nova Huta présenté sur le chantier*

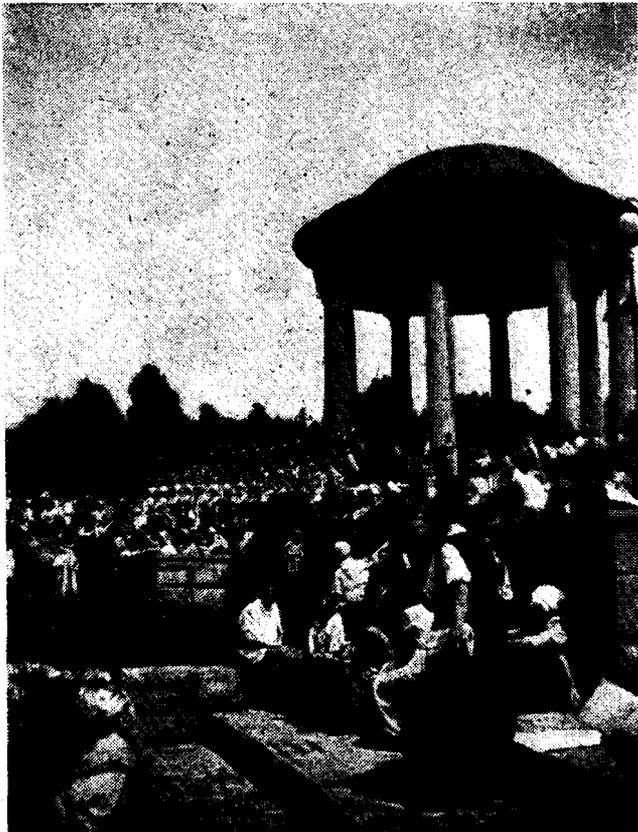


*Plan masse d'un secteur de Nova Huta*



*Vue des constructions réalisées en fonction du plan masse ci-contre*

logements sont, en effet, construits à un rythme accéléré et la technique de leur construction est fonction des possibilités actuelles en matériaux traditionnels et préfabriqués. Le matériau utilisé est la brique et les logements sont en immeubles de trois étages. Le manque de volumes différents crée une certaine monotonie ; il est évidemment impossible de donner à une ville nouvelle ce qui fait l'attrait des villes anciennes, c'est-à-dire des traces du passé. Pour l'instant, tous les logements sont spacieux et ouverts sur un parc et la personnalité de la cité dépendra de ses bâtiments publics, de ses centres de com-



*Un spectacle folklorique dans le théâtre de plein air du Parc de la culture de Stalingrad*

merce et de tout son équipement (façon de traiter les places, les promenades, etc...).

L'avantage de Nova Huta est d'exister et de permettre de sortir du domaine de la théorie pour les problèmes posés par la création de toutes pièces d'une ville nouvelle. La méthode de travail utilisée par les Polonais, et sur laquelle nous reviendrons, permet certainement aux urbanistes, architectes, ingénieurs, paysagistes, sculpteurs et peintres de satisfaire au maximum les futurs habitants de la ville dont le caractère est fonction de sa destination et de l'activité de sa population.

### 3) Rénovation et extension des villes existantes :

Nous prendrons comme exemple les études et réalisations effectuées à Stalingrad (ancienne Katowice), centre minier très important de Silésie, où les logements des mineurs voisinaient partout avec la grosse industrie, dans la poussière, le bruit et la fumée. Toute la zone d'exploitation minière et industrielle doit être vidée de logements et une série de cités satellites sont prévues dans un large rayon. L'ensemble de ces cités est implanté dans un vaste boisement qui les sépare de la zone des usines. Des systèmes de transport rapide pallient l'éloignement du lieu de travail. Les boisements sont en cours d'exécution et un « parc de la culture » est déjà réalisé avec terrains de jeux, théâtre en plein air, etc..., qui met heureusement une note de gaieté dans ce paysage et donne une idée de la transformation radicale des conditions de vie de la population.

Nous avons visité une des cités satellites en cours de réalisation : Nova-Tychy, qui aura près de vingt mille habitants et dont les principes d'urbanisme sont identiques à ceux des villes nouvelles. Une vieille église existante a été avec soin incluse dans la composition de l'ensemble.

## B. — EXEMPLES D'URBANISME DANS LES PAYS SCANDINAVES

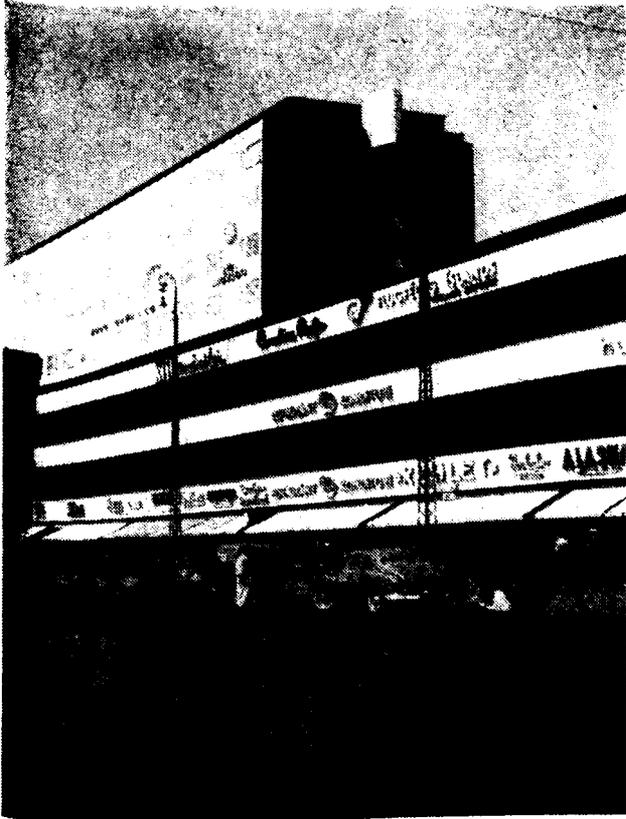
L'urbanisme dans les pays scandinaves est depuis très longtemps une réalité et les extensions des villes anciennes présentent pour un touriste au moins autant d'intérêt que les noyaux historiques, ce qui est loin d'être le cas en France par exemple, où presque toutes les banlieues rivalisent de laideur. Si le touriste est un urbaniste, il ne peut qu'envier ses collègues scandinaves d'avoir à leur actif de telles réalisations.

Ce qui frappe le plus est l'importance des zones de verdure et l'équilibre urbain-rural qui existe dans les cités.

Ainsi, la ville d'Oslo s'enorgueillit de compter un nombre de fermes important à l'intérieur de son périmètre municipal. Cet avantage considérable est dû à ce que les villes se développent dans une forêt existante. Les immeubles et villas sont implantés en fonction d'une bonne orientation (E.-O.) et du nivellement du terrain qu'on ne bouleverse pas en maintenant le maximum d'arbres existants. Aucune clôture ne vient enlaidir les aspects extérieurs. Des immeubles-tours permettent de temps en temps de donner de meilleures densités. Chaque groupe d'immeubles a son équipement social et des zones industrielles sont réparties près de chaque quartier d'habitations. On ne tient pas compte de l'argument des

vents dominants, la législation permettant de rendre les industries non gênantes pour le voisinage. Des systèmes de transports rapides sont évidemment pré-

vus pour pallier les grandes distances à parcourir en raison de la faible densité d'habitation et de l'importance des espaces libres. Un fait à retenir consiste dans la différenciation des circulations qui existent dans les grandes villes. Des nœuds routiers importants existent au cœur de la ville de Stockholm ; des ouvrages d'art permettent à la circulation automobile de ne pas couper les zones de



Immeuble moderne en plein centre de Copenhague



Vue de la réalisation du quartier Valingby à Stockholm



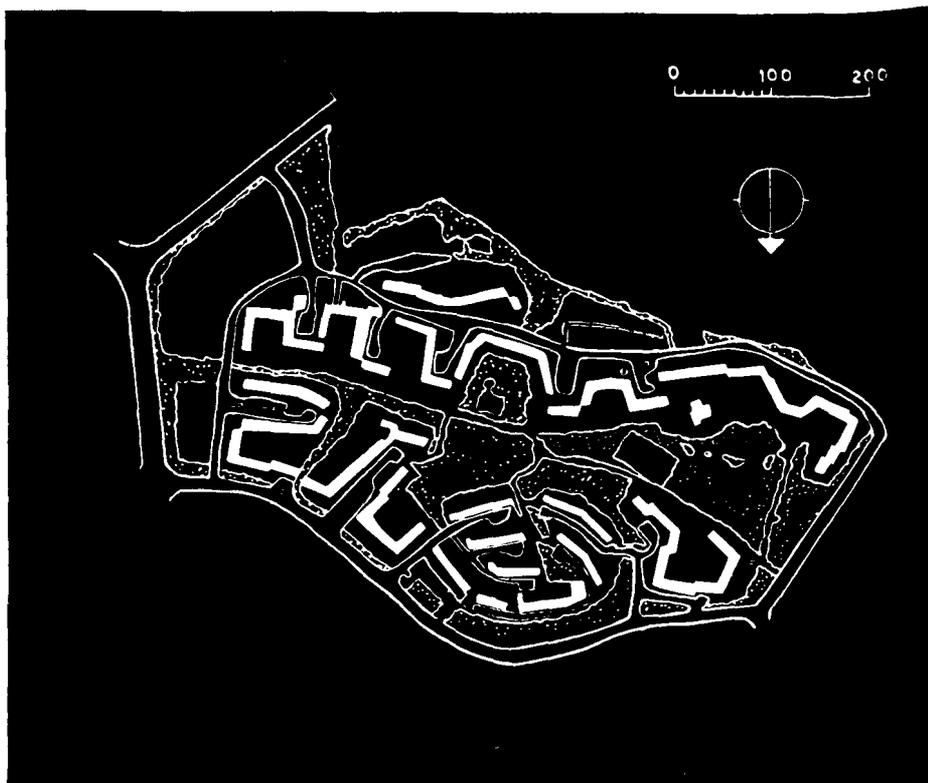
Schéma du plan d'extension de Stockholm

verdure. En plein centre, en dehors des extensions, les îlots insalubres sont remplacés par des immeubles modernes.

En un mot, on applique, en Scandinavie, pour le plus grand bonheur de la population, les principes modernes d'urbanisme édictés par la Charte d'Athènes.

Nous montrons ci-dessous les plans d'établissement des zones de Stockholm et d'Oslo en fonction desquels de grands chantiers sont en cours d'exécution, en majorité sous forme de coopératives d'habitations.

Quoique d'expressions différentes, une grande analogie existe en fait entre les réalisations scandinaves et polonaises en ce qui concerne les grands principes d'urbanisme et l'échelle des réalisations.



Plan masse d'un secteur du nouveau quartier « Valingby » en cours de réalisation à Stockholm

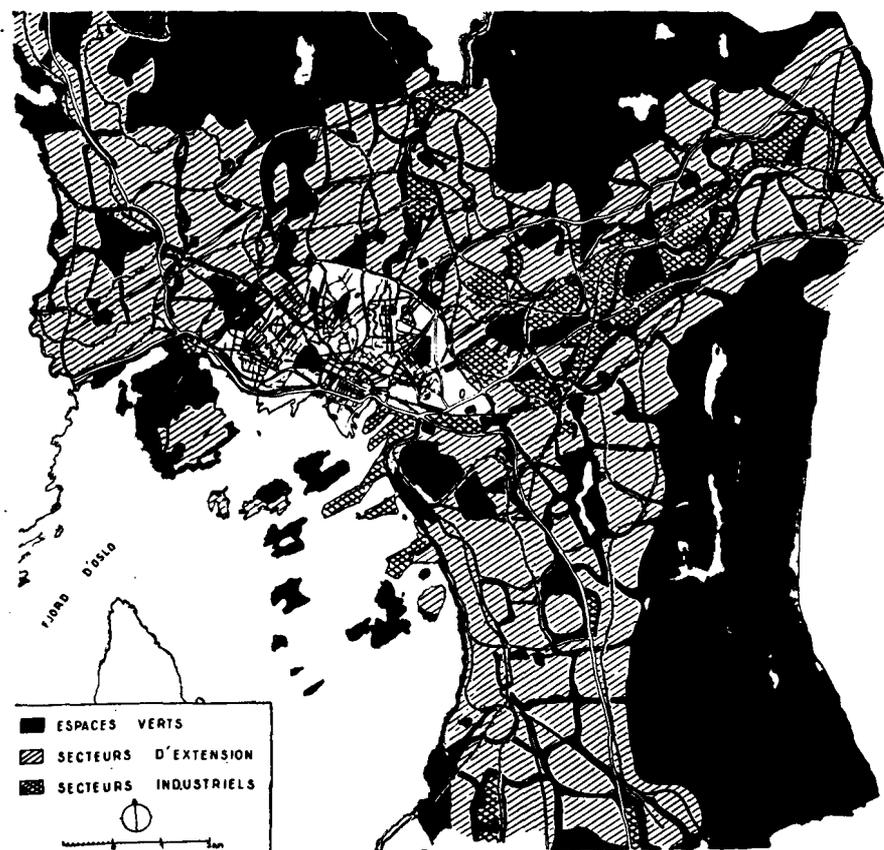


Schéma du plan d'extension d'Oslo

En comparant les solutions marocaines nous pouvons constater que si les principes d'urbanisme sont identiques, l'échelle des réalisations n'est pas la même. Il y a souvent une grande marge au Maroc entre le projet idéal et la réalité. L'importance accordée aux espaces verts notamment est surtout théorique dans nos conceptions et la comparaison des plans de zoning de Rabat et de Casablanca avec ceux d'Oslo, Stockholm ou Varsovie est très édifiante.

Un des tests essentiels d'un bon urbanisme est constitué par l'importance accordée aux espaces verts et nous ne pouvons que regretter d'être dans l'impossibilité au Maroc d'appliquer en la matière des projets comparables à ceux de Stockholm ou Varsovie.

Les gros avantages de l'urbanisme polonais ou scandinave sur le nôtre résident certainement dans les moyens existants pour l'étude et l'ap-

plication des plans : organisation, coordination des efforts, loi foncière, crédits.

En Pologne, un comité d'urbanisme présidé par un urbaniste ayant rang de ministre approuve les projets et les coordonne en fonction du plan économique national et du planning du ministère de la construction des villes et des cités, qui réalise les travaux. Les études sont effectuées par une équipe dans chaque ville où des concours ont lieu entre urbanistes. L'ensemble de la population participe aux travaux d'étude par des expositions et des séances

foncier des villes a été résolu : les terrains appartiennent à l'Etat et les constructions anciennes ont été rasées durant la guerre. Les solutions idéales peuvent alors être proposées telles que des zones de verdure d'un kilomètre de largeur pénétrant au cœur même de la ville et séparant les quartiers d'habitation des quartiers industriels.

Dans les pays scandinaves, si l'organisation est moins centralisée, les urbanistes sont malgré tout à leur vraie place et jouent leur rôle social en sympathie avec toute la société qui bénéficie également

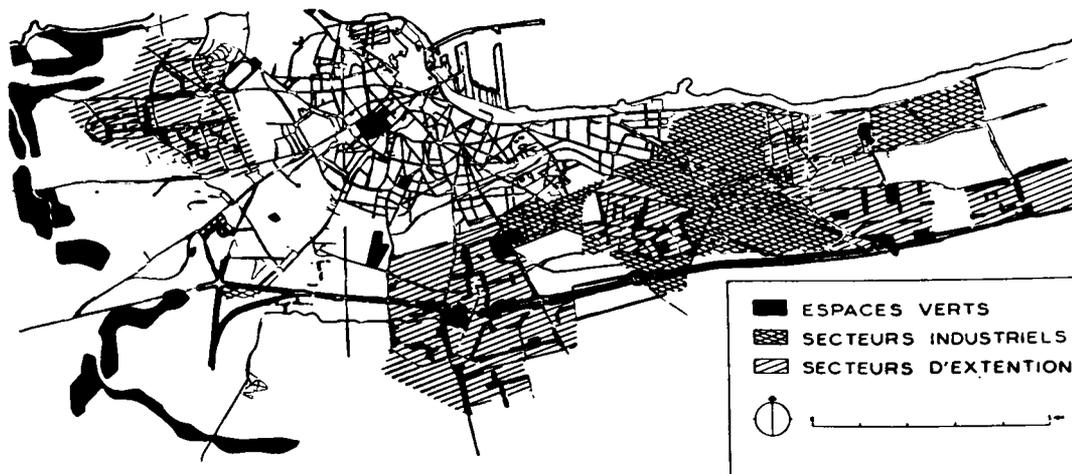


Schéma du plan d'extension de Casablanca

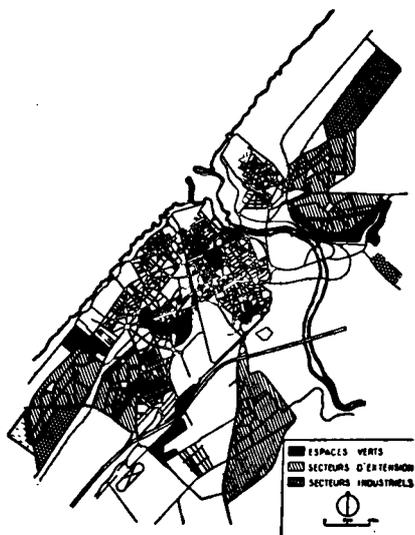


Schéma du plan d'extension de Rabat

de discussions ; tout le monde est associé à l'œuvre de construction, techniciens, ouvriers, futurs bénéficiaires, et là est l'explication de cet enthousiasme collectif sur les chantiers que certains ont pu comparer à la foi de nos ancêtres bâtissant les cathédrales.

D'autre part, un plan de zoning tel que celui de Varsovie a pu être étudié parce que le problème

des principes de l'urbanisme moderne et s'y intéresse ; l'importance et la qualité des réalisations constitue d'ailleurs la meilleure forme d'éducation. Les services d'urbanisme des villes de Stockholm, Oslo ou Copenhague, par exemple, que nous avons visités, disposent chacun de moyens d'études presque aussi importants que les nôtres au Service de l'urbanisme pour l'ensemble du Maroc ; ils peuvent donc traiter dans le détail et rapidement tous les problèmes posés. A côté des services d'urbanisme existent des services d'architecture s'occupant spécialement des coopératives d'habitation (étude des projets réalisés par les municipalités et approbation des projets de construction privées). Le problème foncier est résolu à l'échelon des municipalités qui se sont rendues propriétaires de la majorité des terrains urbains et d'extensions. Il n'y a donc plus de marché de terrains influençant les plans ; à Oslo, par exemple, dès qu'un terrain privé est mis en vente, il est obligatoirement acquis par la municipalité.

La propriété municipale du sol permet donc l'application de plans d'urbanisme rationnels et les programmes de construction sont soit réalisés directement par les municipalités, soit par l'intermédiaire d'entreprises privées construisant sur un terrain communal loué pour un prix de principe. Cette formule qui donne de très bons résultats présente en plus l'avantage de pouvoir, dans l'avenir, rénover l'habitat sur place en profitant de l'équipement existant,

sans rechercher des solutions d'extensions périphériques, nécessaires chez nous en raison des prix prohibitifs des terrains centraux.

Les crédits investis dans l'habitat par l'Etat sont également très importants et nous citerons l'exemple

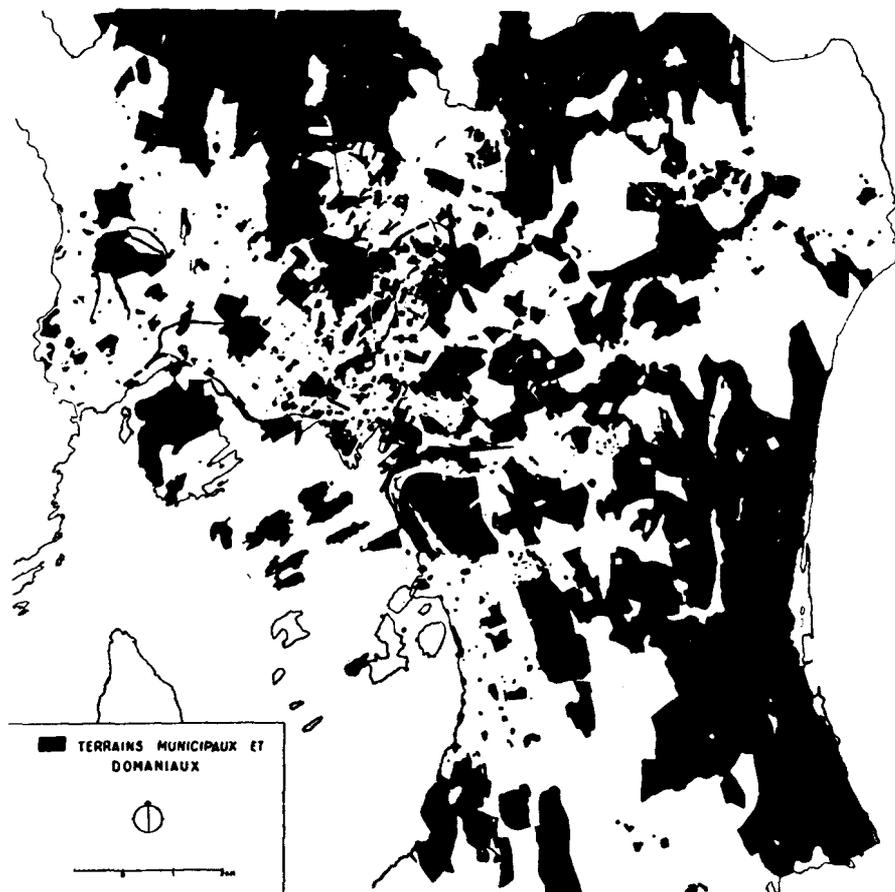


Schéma montrant le résultat de la politique foncière à Oslo

de la Norvège où 30 % du budget est consacré au problème du logement.

Au Maroc, l'arrêté résidentiel de 1947 a réorganisé un service de l'urbanisme dont l'origine remonte à 1914.

Ce service est chargé d'une manière générale de toutes les études administratives, économiques et techniques relatives à l'aménagement des villes et centres urbains, et du contrôle technique des réalisations sur l'ensemble du territoire ; il exerce les attributions suivantes :

#### I. — SECTION TECHNIQUE

- Etude générale des agglomérations existantes et à créer.
- Etablissement des plans publics d'aménagement et d'alignement pour tous les groupements urbains anciens et modernes.

— Etude des plans de lotissement.

— Etude et visa des projets de bâtiments publics ou à usage du public, des bâtiments édifiés en bordure de voies ou places publiques soumises à ordonnance architecturale, des constructions dans les médinas et de toutes les questions se rattachant à l'architecture.

— Etude des projets de parcs, promenades et jardins de villes et centres. Mise au point des projets de plantations.

— Liaison avec les autres directions, notamment celles de l'Instruction Publique (Inspection des Monuments Historiques), des Travaux Publics, des Finances, des Offices de Tourisme et de l'Habitat, du Service Topographique et du Service Géographique pour toutes les questions relevant de leur compétence et intéressant également l'Urbanisme.

— Contrôle des réalisations.

— Documentation.

— Exposition.

#### II. — SECTION ADMINISTRATIVE

a) Législation et réglementation en matière d'urbanisme. Procédure d'approbation, des plans d'aménagement et des alignements.

Règlements et programmes de lotissements.

Réglementation des autorisations de construire et des ordonnances architecturales.

Etude des règlements de voirie.

b) Etudes sociales, économiques et financières sur les conditions d'aménagement des villes et centres urbains.

Organisation du personnel des sections d'urbanisme.

Liaisons administratives avec les services centraux et extérieurs.

Les attributions ci-dessus et la législation récente sur les expropriations, plans d'aménagement et lotissement constituent une base solide de travail, seuls font défaut les moyens matériels.

Malgré tout, un nouveau pas en avant devrait être franchi en ce moment où l'aménagement du territoire ne peut s'effectuer rationnellement qu'en fonction des directives du plan économique et social.

Il faut bien constater également qu'au Maroc l'opinion publique n'est pas aussi avertie des problèmes d'urbanisme que dans les pays scandinaves où qu'en Pologne. Des études d'urbanisme réalisables ne peuvent être faites qu'en accord avec la grande majorité de la population, malheureusement notre rôle est trop souvent déformé par des articles de presse à vues étroites ou intéressées, ou à la suite de quelques tracasseries administratives (refus de permis de construire, servitudes sur des terrains, etc...). Il y a là une lacune importante à combler, et la tâche n'est pas facile, car des études prévoyant et réservant l'avenir dans le seul souci de l'intérêt général se heurtent inmanquablement à des intérêts privés immédiats. L'objectif immédiat à rechercher est que la rentabilité d'une affaire ne soit pas faite au détriment des conditions d'habitation et il existe toujours des solutions dans ce sens. Tout le monde doit pouvoir être convaincu par exemple qu'un immeuble bien orienté avec des vues bien dégagées et disposant d'un espace vert est un meilleur capital qu'un immeuble qui aura utilisé le terrain au maximum, où les logements seront sur cour et sur rue étroite, sans soleil, sans vue, sans emplacement pour une vie sociale collective.

Nombre de préjugés et de fausses conceptions doivent petit à petit disparaître et il faut surtout qu'une vue d'ensemble des problèmes puisse être comprise par tous, l'urbanisme étant avant tout une question de bon sens.

Au point de vue politique foncière, un très grand effort est fait par le service des domaines et d'importantes superficies ont été acquises en fonction des plans d'aménagement, notamment pour les nouveaux secteurs d'habitat et pour les emplacements réservés à des services publics. Toutefois, un effort

financier encore plus grand devrait pouvoir être fait actuellement et l'idéal serait d'aboutir au système scandinave, avec l'application du droit de superficie pour les constructions privées. Une pratique très grave consiste à revendre les terrains acquis et construits (avec un plan d'habitat provisoire d'ailleurs) par parcelles de 64 m<sup>2</sup>. Dans vingt ou trente ans, devant la complexité du parcellaire ainsi créé et avec la plus-value prise par ces terrains du fait de la construction par l'Etat, les cités nouvelles ne pourront être rénovées sur place et le problème des extensions se posera à nouveau. Les logements pourraient être vendus, mais non le terrain, surtout dans un pays où le droit de Zina est une réalité.

En ce qui concerne les constructions, il est évident qu'au Maroc, comme en Pologne ou dans les pays scandinaves, l'Etat réalise la presque totalité des investissements immobiliers, soit directement (service de l'habitat), soit avec l'aide de compagnies mixtes (C.I.F.M.) ou par l'octroi de prêts (C.I.L., Anciens combattants, familles françaises, coopératives d'habitation, etc...). Les constructions privées, quoique importantes, ne peuvent suffire à résoudre le problème du logement.

A la différence de ce qui se passe en Pologne ou en Scandinavie, il est à noter qu'au Maroc il y a une coupure entre l'étude et l'exécution ; l'auteur d'un plan d'urbanisme n'est absolument pas associé à la surveillance des travaux de réalisation.

En conclusion, nous pouvons constater que la façon de résoudre les problèmes d'urbanisme est identique en Pologne et en Suède, malgré des systèmes politiques tout à fait différents. Au Maroc, les réalisations sont nombreuses, mais il serait possible de rivaliser avec les solutions scandinaves et polonaises par une meilleure organisation et coordination des efforts, par une accentuation de la politique foncière, et par l'obtention de crédits plus importants encore pour l'habitat et son équipement social et civique.

E. MAURET  
urbaniste D.I.U.P.