

# KENITRA

---



HISTORIQUE ET ANALYSE DU DEVELOPPEMENT  
DE L'AGGLOMERATION ET DU PORT, ET SES INCIDENTS  
SUR L'EVOLUTION DE L'ECONOMIE DU GHARB

---



*Vue aérienne de Kénitra*

**SOMMAIRE****CHAPITRE A****APERÇU GEOGRAPHIQUE**

1. Aperçu géographique sur la région de Kénitra et la vallée du Sebou.
2. Aperçu géologique sur la région de Kénitra.

**CHAPITRE B****HISTORIQUE**

1. L'embouchure du Sebou et son histoire.
2. Du choix d'un emplacement.
3. Création d'un lotissement indigène.

**CHAPITRE C****DES PLANS D'AMENAGEMENTS**

1. Extension de la Médina.
2. Secteur industriel.
3. Extension Est.
4. Quartier du Val Fleury et de la Colline.
5. Vue d'ensemble sur les différentes zones aménagées de Kénitra.

**CHAPITRE D****LA POPULATION**

1. Evolution démographique.
2. L'enseignement.
3. Le travail.
4. La santé.
5. Origines ethniques de la population marocaine de Kénitra.
6. L'Administration municipale.

**CHAPITRE E****LES CIRCULATIONS**

1. La circulation urbaine.
2. La circulation interurbaine.
3. Conclusion.

**CHAPITRE F****LE PORT**

1. Développement du port de Kénitra.

**CHAPITRE G****RESSOURCES AGRICOLES**

1. Ressources agricoles du Gharb, et possibilités d'installation d'usines de transformations dans la région et à Kénitra.
2. Principales ressources.

**CHAPITRE H****DES PLANS D'AMENAGEMENTS**

1. Développement de la ville.
2. Le centre de la ville.
3. Des grands ensembles.

**BIBLIOGRAPHIE**

## AVANT-PROPOS

L'étude d'urbanisation de la ville de Kénitra repose avant tout sur l'aménagement du secteur central. L'ensemble de ce secteur est formé : au nord, par les terrains faisant partie du domaine maritime du port ; au centre, par les terrains militaires (terrains domaniaux) ; au sud, par les terrains du souk, appartenant à la ville. L'aménagement complet de ce secteur dépend donc pour une part de la création d'un avant-port à Mehdiya, pour parvenir progressivement à la solution qui consisterait à créer un grand port de commerce à l'embouchure de l'oued Sebou. L'histoire nous donne suffisamment de renseignements, pour affirmer que la possibilité de création d'un port de commerce à Mehdiya existe. Pour s'en tenir à des faits plus récents, des études sur maquette ont été réalisées en laboratoire, et ont donné des résultats satisfaisants.

La création de ce port de commerce présenterait le double avantage, d'une part, de permettre l'accès du port aux navires ayant un tirant d'eau supérieur à 4,50 m., d'autre part, de réduire de façon très sensible, les frais de draguage de l'oued (distance de Mehdiya à Kénitra : 17 km.). Il est toutefois indéniable que la réalisation d'un tel projet est intimement lié à la mise en valeur de tout l'arrière-pays (construction de barrage de retenue des eaux sur l'oued Sebou, et l'oued Ouerrha). La réalisation de ces grands ouvrages entraînerait parallèlement à l'augmentation de la richesse agricole du Gharb, l'implantation et le développement de nombreuses industries. Cette croissance de richesse dans l'arrière-pays modifierait sensiblement l'échelle des comparaisons entre le volume des marchandises manipulées, et les possibilités offertes par l'actuel port de Kénitra ; celui-ci ne disposant pas de zones d'extension suffisante pour devenir un grand port de commerce. Autre conséquence intéressante de la création d'un port à Mehdiya, la libération des quais au bénéfice de la ville, et de sa population.

Le port de Kénitra présente de nombreux inconvénients. Il forme un véritable écran à toute vue sur le magnifique panorama qu'offre la boucle de l'oued Sebou ; d'autre part, vu l'importance du trafic routier créé par le port, la zone comprise entre celui-ci et la ville est constamment congestionnée ; la circulation y est très malaisée, et il n'existe aucun emplacement favorable à la création de zones de stationnement des véhicules.

Dans le plan d'aménagement du secteur central, les terrains militaires font l'objet d'une étude d'implantation d'immeubles de 7 à 9 étages. Ce nombre d'étages permettrait de libérer le sol au maxi-

mum, en pouvant établir une densité de 200 habitants à l'hectare (densité supérieure à la plus forte densité du secteur d'habitat moderne existant). La dispersion des immeubles permettrait également, de pouvoir conserver dans sa presque totalité, la végétation qui est très dense, et très belle dans ce secteur.

L'avenue Joffre qui longe le secteur central dans sa partie ouest, verrait sa largeur d'emprise élargie, de manière à permettre la création d'une allée plantée adaptée à la circulation des piétons ; du commerce de luxe pourrait s'installer aux rez-de-chaussée des immeubles construits en bordure de cette avenue. Ce commerce pourrait plus tard se prolonger aux rez-de-chaussée des immeubles construits en bordure des quais du port. Assurée d'une liaison avec la place de l'Hôtel de Ville d'une part, et avec les secteurs de commerce existants d'autre part, cette avenue deviendrait par le fait de son emplacement, le centre actif de la ville. Plus au sud, cet ensemble aurait un débouché sur un vaste parc de sports. Dans cette zone de jeux suffisamment dispersés, les espaces libres compris entre les plateaux d'évolution seraient aménagés en circulation de piétons.

Dans ses limites actuelles, la ville de Kénitra pourra compter cent mille habitants ; ce chiffre pourrait être atteint vers 1970.

Au-delà de cette date, la ville verrait sa zone d'extension se déplaçant vers l'ouest ; les terrains disponibles dans ce secteur, étant plus facilement utilisables. A l'Est, la cité des Saknia constitue la limite extrême d'extension de l'agglomération, les terrains étant très marécageux, et la zone Sud-Est du plan d'aménagement de la cité constituant la limite de protection des eaux de la nappe du Fouarat.

Si la création d'un port de commerce à l'embouchure de l'oued Sebou devient effective, nous devons prévoir une décentralisation de l'activité humaine au bénéfice de la zone de Mehdiya ; sur le plateau surplombant la plaine de la boucle du Sebou pourrait s'édifier une cité ouvrière, et des industries pourraient s'installer dans la zone basse, en bordure des quais du nouveau port. Ceci n'est d'ailleurs qu'une ébauche de ce que pourrait être le développement de la ville de Kénitra, dans un avenir plus ou moins lointain. Pour rester dans une orbite plus réaliste, il faut considérer avec objectivité l'importance de l'aménagement de la boucle du Sebou, et le lier précisément au développement économique du Maroc, et du Gharb en particulier.

## A - APERÇU GEOGRAPHIQUE

## 1 - Aperçu géographique sur la région de Kénitra et la vallée du Sebou

a) **Situation géographique** : La côte atlantique du Maroc, qui s'étend sur une longueur de plus de 750 km, compte parmi les plus inhospitalières du globe. Quand une dépression règne sur l'Océan, des houles énormes l'assaillent, et viennent se briser sur les hauts fonds qui la bordent, donnant naissance à la rude barre littorale. Elle n'offre aucun abri naturel, et constitue pour le navigateur, plus un danger qu'un refuge éventuel.

Si, dans l'Afrique du Nord, l'emplacement des ports est rarement déterminé par les cours d'eau, cela tient à ce que ceux-ci sont presque partout, sauf au Maroc, et en Egypte, intermittents. Même ici, ceux du centre et du Sud du Maroc Atlantique, qui coulent cependant toute l'année, n'ont commandé l'installation d'aucun port, et n'ont exercé qu'une bien faible influence sur l'orientation des courants commerciaux, en raison de l'encaissement de leurs étroites vallées, et du défaut d'affluents dans la partie moyenne, et inférieure de leurs cours. Il en est autrement pour les cours d'eau du Nord, et en particulier pour celui qui nous occupe.

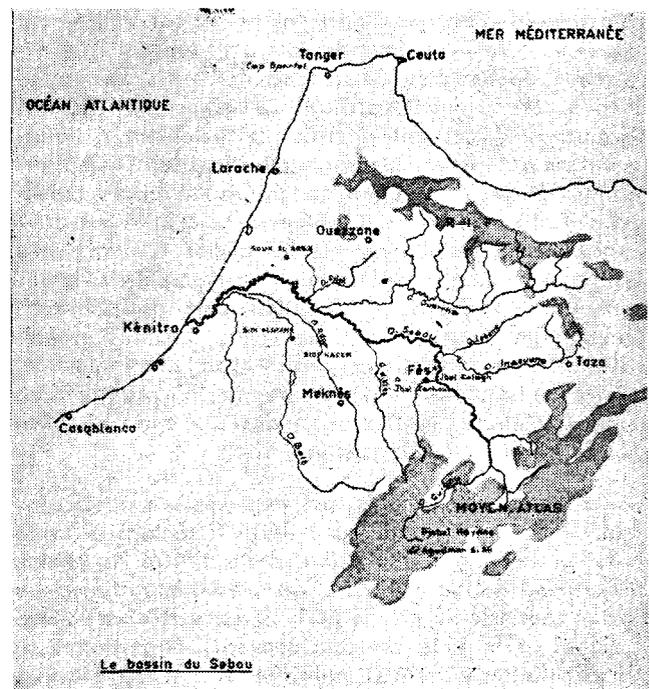
Avec le Sebou, qui a passé longtemps pour le fleuve le plus remarquable de l'Afrique du Nord, nous sommes en présence d'un fleuve qui, par l'ampleur de son bassin, autant que par l'abondance de son débit (4.000 m<sup>3</sup>/sec. au moment des crues), sa longueur (plus de 500 km), le nombre et l'importance de ses affluents, peut être comparé aux fleuves atlantiques français, et doit exercer normalement une influence identique sur l'orientation des relations commerciales. Né sous le nom de Guigou au Djebel Hayane, l'un des points culminants de la chaîne du Moyen Atlas, après avoir traversé vers l'Ouest tout ce système montagneux, il occupe dans son cours moyen et inférieur, la partie la plus basse de l'ancien lit du détroit Sud-Rifain qui, à l'époque néogène, faisait communiquer l'Atlantique et la Méditerranée, et dont le Zalagh et le Zerhoun étaient comme les colonnes d'Hercule. Cette dépression où se rassemblent le Sebou, et ses affluents se relève progressivement sur ses bords, au Nord jusqu'aux cimes de la chaîne rifaine, au sud jusqu'aux rebords de la Meseta marocaine. Un relèvement graduel, en même temps qu'un resserrement du lit de l'ancien détroit, se constate aussi d'Ouest en Est jusqu'au seuil de Taza. Cette configuration de l'ensemble du bassin, et des massifs qui le délimitent a imposé au Sebou, et à ses principaux affluents une direction générale telle que leur cours se trouve en définitive, ainsi que le fond de la dépression Sud-rifaine elle-même, sensiblement orienté vers le site de Kénitra-Méhédia.

Les affluents rive gauche du Sebou, le Mikkés, le R'Dom, et surtout le Beth, constituent des voies de pénétration vers le Moyen Atlas, le pays Zaïan

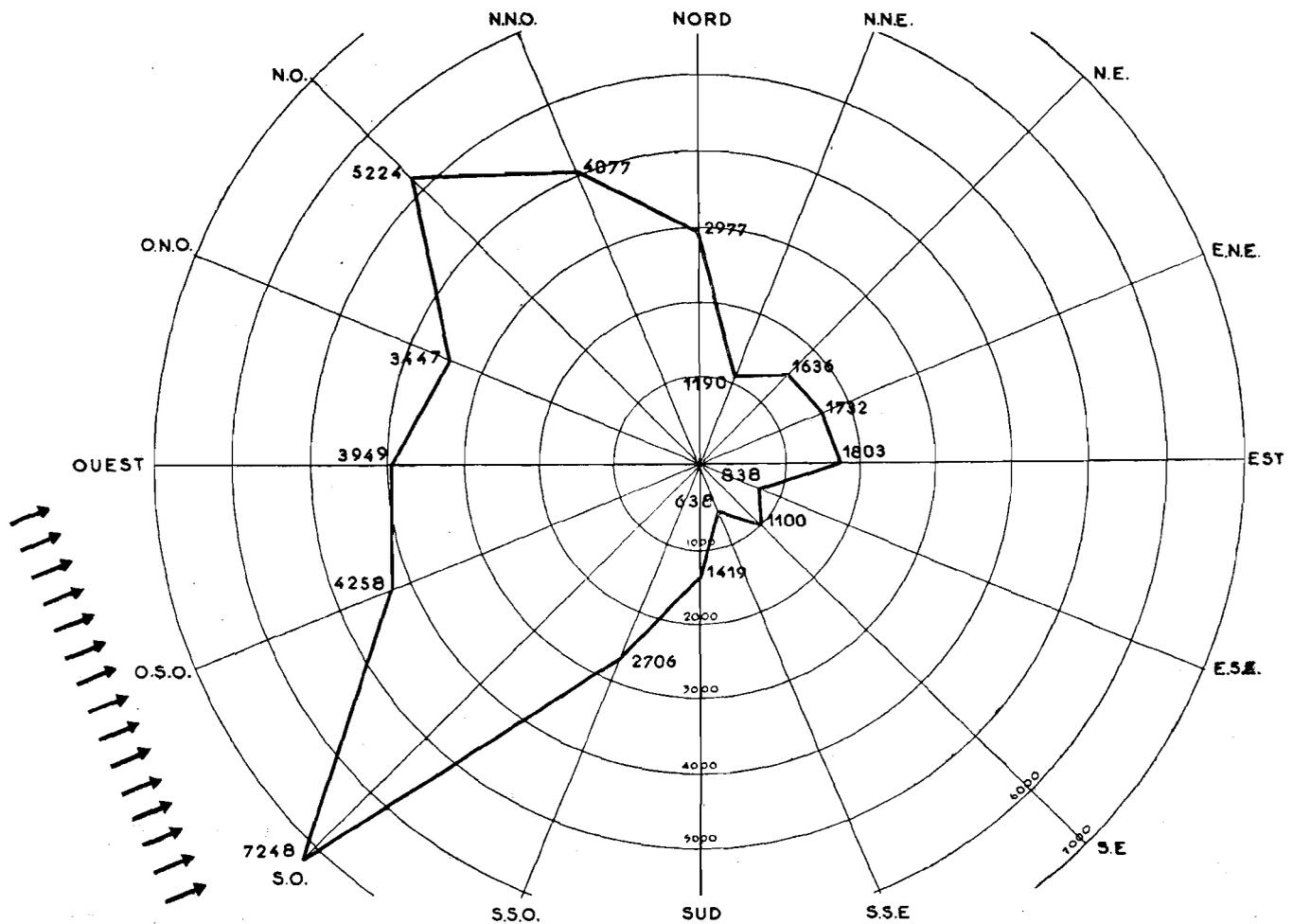
et Khénifra ; et ses affluents rive droite, le R'Dat, l'Overgha et l'Innaouen sur lesquels viennent se brancher une multitude de rivières descendues de la chaîne du Rif, sont autant d'artères naturelles propres à la vie économique du bassin.

b) **Conséquences économiques** : Tous ces cours d'eau, d'une importance capitale pour la richesse du pays, ont dicté en quelque sorte à l'ingénieur les grandes lignes du tracé des réseaux routiers et ferroviaires, et l'emplacement du grand port du Nord à l'embouchure du fleuve. Si dans l'ancien Maroc, Méhédia a joui moins longtemps que d'autres ports d'une prospérité relative, la cause en est due à l'interdit formel dont il fut frappé par les Sultans qui craignaient que l'estuaire et la vallée du Sebou favorisent la pénétration, et l'installation des chrétiens au cœur du Moghreb.

Mais, toute région économique tend à s'ouvrir un débouché maritime, ici il a fallu lutter contre les forces de la nature. Le cours du Sebou était, à l'arrivée des Français, encombré de bancs de sable, et une embouchure fermée par une redoutable barre ; de plus, les intérêts coalisés d'autres parts devaient encore rétablir la création et l'équipement du débouché naturel du Nord.



c) **Climatologie** : Le Gharb jouit d'un climat semi-continental humide, à l'exception toutefois d'une étroite bande soumise à une influence maritime prépondérante.



Fréquence, par direction, des précipitations pluviométriques

Fréquence, par direction, des observations de vent

DESIGNATIONS	JAN.	FEV.	MAR.	AVR.	MAI	JUI.	JUIL.	AOU.	SEP.	OCT.	NOV.	DEC.	Total ou moyenne
<b>Pluviométrie</b>													
1. Précipitations moyennes mensuelles (1925-49) en mm	67	66	66	49	32	9	0,5	0,5	12	66	111	116	595
2. Nombre moyen de jours de précipitations	8	7	9	7	5	1	0	0	3	7	9	11	67
<b>Température</b>													
1. Températures moyennes mensuelles (1916-35) en degré C.	11,0	12,2	14,2	15,9	18,9	21,8	23,6	24,8	22,6	18,8	14,5	12,0	17,5
2. Moyennes mensuelles des températures minima (1916-35)	3,6	5,1	7,3	8,6	11,0	14,0	15,4	17,0	14,6	11,0	7,3	5,4	10,0
3. Moyennes mensuelles des températures maxima (1916-35)	18,3	19,2	20,8	23,1	26,5	29,5	31,7	32,5	30,5	26,6	21,7	18,5	24,9
<b>Hygrométrie</b>													
Humidité relative en % (1951-55)													
1. à 0600 TU	93	93	91	93	91	89	91	92	93	93	95	95	92
2. à 1200 TU	75	70	66	63	60	61	62	62	61	62	72	72	66
3. à 1800 TU	80	76	70	68	65	65	68	70	72	76	83	82	73
<b>Brouillard</b>													
Nombres moyens mensuels et annuels de jours de brouillard (1951-55)													
	7	6	5	5	4	2	3	4	8	8	8	6	66

Si en hiver, il ne gèle que rarement, par contre les maxima d'été sont très élevés, et l'on enregistre souvent des températures de 45 à 50° à l'ombre dans les centres de Souk-el-Arba, Sidi-Kacem, et Sidi-Slimane. Kénitra est le port le plus chaud du Maroc. La moyenne des maxima d'août est de 34° à Souk-el-Arba, celle des minima de janvier de 3°. On a noté 13 jours de gelée par an au goulet de Kénitra.

La pluviométrie est une des plus élevées du Maroc. Très importante vers la mer, elle décroît progressivement du Nord au Sud, et de l'Ouest à l'Est. C'est ainsi que Kénitra est plus arrosé que Sidi-Slimane, et Souk-el-Arba plus que Sidi-Kacem. Les chiffres moyens relevés sur plus de dix années donnent :

Souk-el-Arba .....	595 mm
Kénitra .....	603 mm
Sidi-Slimane .....	460 mm
Sidi-Kacem .....	380 mm

Bien entendu, la pluviométrie est très variable d'une année sur l'autre :

Souk-el-Arba :

935 mm. en 1935-36 et 295 mm. en 1944-45

Kénitra :

852 mm. en 1940-41 et 291 mm. en 1944-45

Sidi-Slimane :

660 mm. en 1940-41 et 229 mm. en 1944-45

La répartition des pluies est assez capricieuse, voire très inégale, et c'est de l'époque des précipitations plus que de leur abondance que dépend l'importance de la récolte et aussi sa nature ; les pluies de novembre gênent parfois les ensemencements de blé : Les pluies de printemps trop abondantes occasionnent des dégâts aux céréales d'automne, mais en revanche assurent de belles récoltes de sorgho.

Le régime pluviométrique peut se définir comme suit :

1°) Une période de sécheresse très marquée en été (juillet et août) ; le mois le plus sec étant juillet sur la côte, et août à l'intérieur

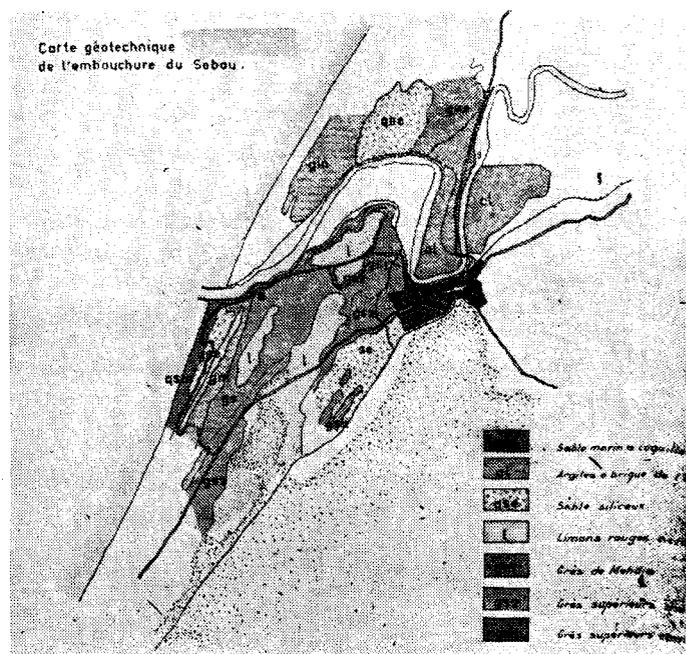
2°) Deux périodes pluvieuses : l'une à l'automne, en novembre et décembre ; la seconde à la fin de l'hiver, en février et mars.

La répartition des orages, relativement régulière, permet de distinguer, comme sur toutes les plaines littorales du Maroc, deux périodes orageuses, l'une printanière, (maximum en mars), l'autre automnale (octobre) séparées par un minimum très net en juillet-août.

Les brouillards sont assez fréquents, surtout sur la côte, et le long de l'oued Sebou.

Les vents sont d'intensité moyenne, et soufflent alternativement de l'Est, et du Sud-Ouest. De cette dernière direction, ils provoquent la pluie.

L'influence océanique cesse à moins de 30 km du littoral.



## 2 - Aperçu géologique sur la région de Kénitra

a) **Situation géologique** : La vallée du Sebou est formée pour la plus grande partie de terres noires, d'une très grande fertilité.

Les savants ne sont pas d'accord sur l'origine des terres noires, il semble que l'origine varie, selon les régimes, et les sous-sols.

Les tirs argileux, dit Louis Gentil, correspondent à un sol de calcaire marneux ; les tirs sableux reposent sur des grès calcarifères. Les tirs, et les hamri ont une origine commune ; les différences qu'ils peuvent offrir, au point de vue de leur composition minéralogique, ou de leur richesse en azote, tiennent de la nature des sous-sols, et aux conditions variables du relief, et du climat, qui ont plus ou moins favorisé l'accumulation de la matière humique dans les terres de désagrégation. En ce qui concerne la vallée du Sebou, qui représente dans la région de Rabat, la plus forte étendue de terres noires, il est probable que les terrains marécageux, et les terres d'alluvions ont dû jouer un grand rôle dans la formation de ces terres.

La ville de Kénitra est bâtie à l'endroit où les formations plio-quatérnaires dites « de la Mamora » s'ennoyent sous la vaste plaine alluviale du Rharb. Cette considération domine la géologie locale que l'on peut résumer ainsi :

Les terrains pliocènes, pentés vers le nord par une flexure à grand rayon, disparaissent au nord

d'une ligne E-W passant approximativement par Kénitra, Sidi-Yahia, Sidi-Slimane, sous le recouvrement de la plaine du Rharb. Vers l'ouest, ces formations sont protégées de la mer par une série de dunes cotières consolidées, qui suivent le rivage depuis Rabat jusqu'au-delà de Kénitra. (1)

Cet ensemble de terrains repose sur un substratum miocène que l'on ne rencontre pas à l'affleurement, mais que les sondages ont montré être formé essentiellement d'argiles grises et jaunâtres.

La situation géologique peut d'ailleurs se résumer à l'aide des 3 coupes suivantes faites dans des puits de recherches d'eau (N° I et N° III), et sur la plage de Sidi Bouknadel (N° II).

N° I	} Quaternaire du Rharb Pliocène Miocène
Plage de Sidi Bouknadel	
N° II	
Sidi Yahia du Rharb p...	} Dunes quaternaires Miocène
N° III	
Aïn Sebaa du Fouarat	} Pliocène Miocène

Dans les formations plio-quaternaires, on distingue à l'affleurement les terrains suivants :

- b) **Le Pliocène marin** - (Calabrien) (2) : Il affleure dans la vallée de l'Oued Fouarat depuis Ras el Aïn au Sud jusqu'aux environs de la station de pompage d'Aïn es Sebaa, et où l'on peut distinguer les termes suivants de haut en bas :
- marnes molassiques grises à Hélix
- marnes fossilifères contenant des Gastéropodes de vases
- marnes très sableuses bleu foncé à noir.

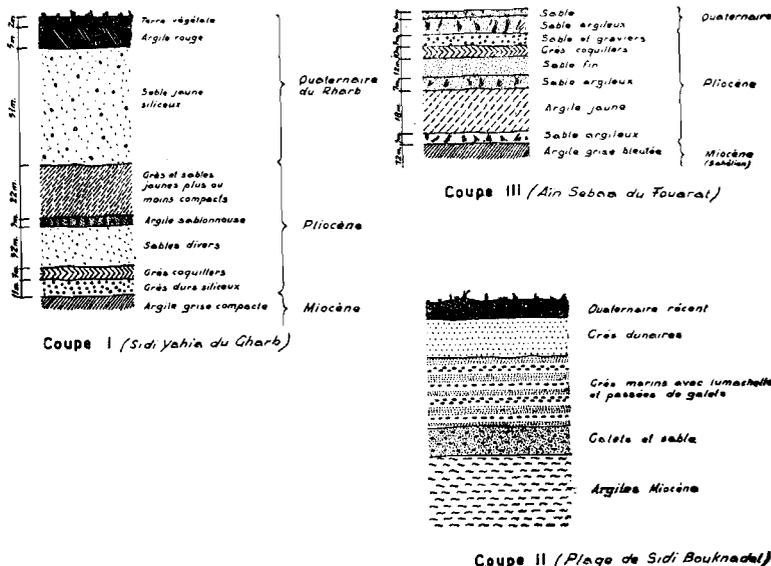
Cette formation, dans laquelle se développent abondamment les végétaux, forme par putréfaction de ceux-ci, une véritable tourbière au voisinage de Kénitra. Sur les collines dominant le Fouarat, le Pliocène est recouvert par les hamris de la Mamora.

c) **Pliocène continental** (Villafranchien) et formations quaternaires rattachées : La forêt de la Mamora recouvre des sables et des grès très tendres, siliceux jaunes et rouges qui sont désignés sous le nom de « formation rouge de la Mamora ». L'épaisseur de cette formation varie de 10 à 15 m. Dans les puits que l'on a pu relever, l'eau se trouve à plus de 10 m. de la surface.

Le lessivage de ces formations donne un sable très fin, siliceux, formé de grains de quartz et d'oxyde de fer ne dépassant pas 1/4 mm. On rencontre particulièrement ces sables :

- au sommet des formations rouges dans des poches de décalcification où le sable enrobe une poche argileuse parfois plastique.

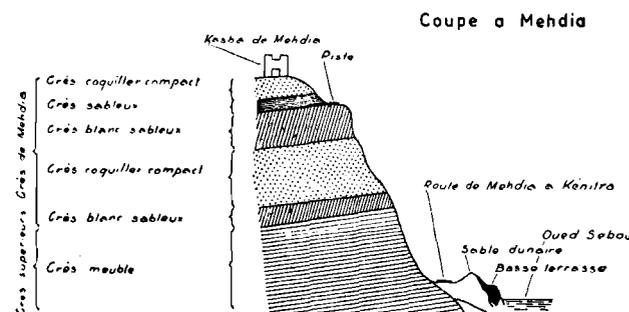
— à la base des oueds ravinant les collines et qui descendent dans l'oued Fouarat.



d) **Quaternaire marin ou côtier** : G. Choubert (1) distingue dans le quaternaire côtier de la région de Rabat-Kénitra, 3 épisodes que nous pouvons résumer ainsi :

1) Les « grès inférieurs » siciliens, dans lesquels sont ouvertes les carrières de Sidi Bouknadel. Ce sont des grès durs, compacts, très calcareux, essentiellement formés de larges cristaux de calcite recristallisés en grandes plages englobant quelques coquilles ou des débris roulés de tests de mollusques. Le quartz détritique, quelques feldspaths, forment l'essentiel des minéraux clastiques (voir fig. II).

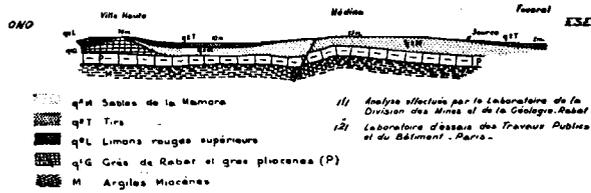
2) Au-delà, vers Kénitra, le quaternaire plonge sous le remplissage de la plaine du Rharb. Il est alors formé des grès calcareux dits « grès supérieurs », à allure souvent conglomératique, renfermant de petits cristaux de quartz de l'ordre du millimètre et donnant parfois un sable très fin où l'on reconnaît encore les stratifications entrecroisées.



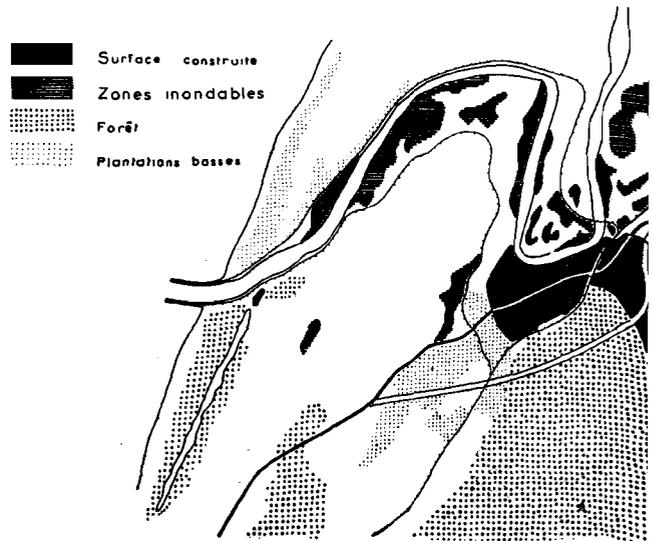
Des passées conglomératiques, formées de gros éléments de quartzites s'y rencontrent par endroits (région de Sidi-Abdallah). La compacité de ces grès est variable, mais en général faible.

On distingue sur la carte les parties les plus consolidées. De nombreuses carrières pour gravette sont ouvertes dans ces bancs gréseux.

3) Ces grès supérieurs sont antérieurs à la « dune supérieure », qui forme les grands cordons dunaires de Mehedia-Kénitra. Les grès de Mehedia sont de véritables lumachelles, grès coquillers extrêmement fins, à nombreux tets calcaires enchevêtrés, brisés, cimentés par la calcite qui empiète sur les coquilles dont l'aragonite est ainsi épigée (coupe N° III).



nouvelle d'extension] ; à l'Ouest, terrains constitués par des formations dominantes de grès calcaireux meuble ou consolidé présentant le double avantage d'une part, de constituer un terrain favorable à la construction, d'autre part, de former un plateau admirablement situé.



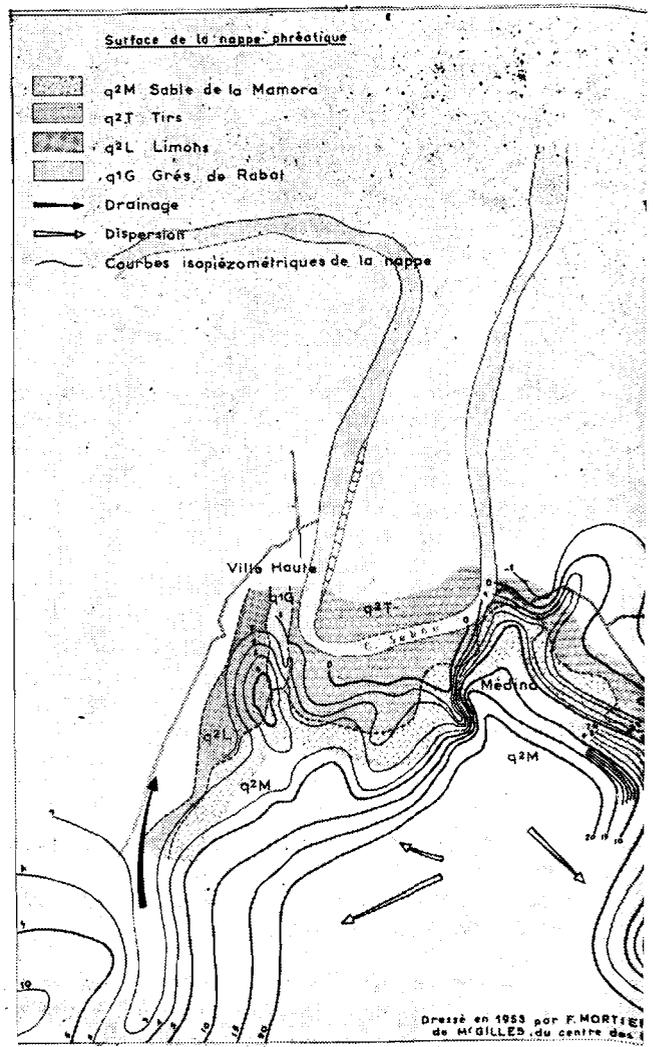
e) Quaternaire continental (Formations récentes) : Outre le sable des plages de Mehedia et des Menasra, sable fin, renfermant de nombreux Hélix, nous avons les formations suivantes :

1) Limons rouges actuels - (2) Ce sont des sols ferrugineux, provenant vraisemblablement de la décalcification des grès plio-quaternaires, décalcification aidée par les racines des végétaux et par un climat suffisamment humide. On y rencontre d'ailleurs (région de Mehedia) des morceaux de grès emballés en voie de décalcification.

2) Sables siliceux du Rharb - Sables très fins, presque exclusivement constitués de grains de quartz de très faible dimension. Ils recouvrent de vastes étendues, allant de Kénitra à l'ouest, jusqu'à Sidi-Slimane et au-delà, et marquent pratiquement la zone d'envoyage de la Mamora sous la plaine du Rharb.

3) Alluvions de l'oued Sebou - Ce sont des argiles de la basse terrasse de l'oued Sebou. La base aéronavale de la rive droite du Sebou est bâtie sur ces argiles noires et grises. Leur épaisseur dépasse 5 m., elles sont formées de dépôts successifs très finement sédimentés et renfermant des gastéropodes de vase.

f) Conclusion : La situation géologique du site de Mehedia-Kénitra peut se définir comme le point de rencontre de plusieurs formations. Si l'on tient compte des formations dominantes dans cet ensemble géologique assez varié, les critiques, en ce qui concerne l'agglomération de Kénitra, porteront sur les points suivants : à l'Est, formations d'argile noire d'origine alluviale qui favorisent le rassemblement des eaux de ruissellement (aucune possibilité



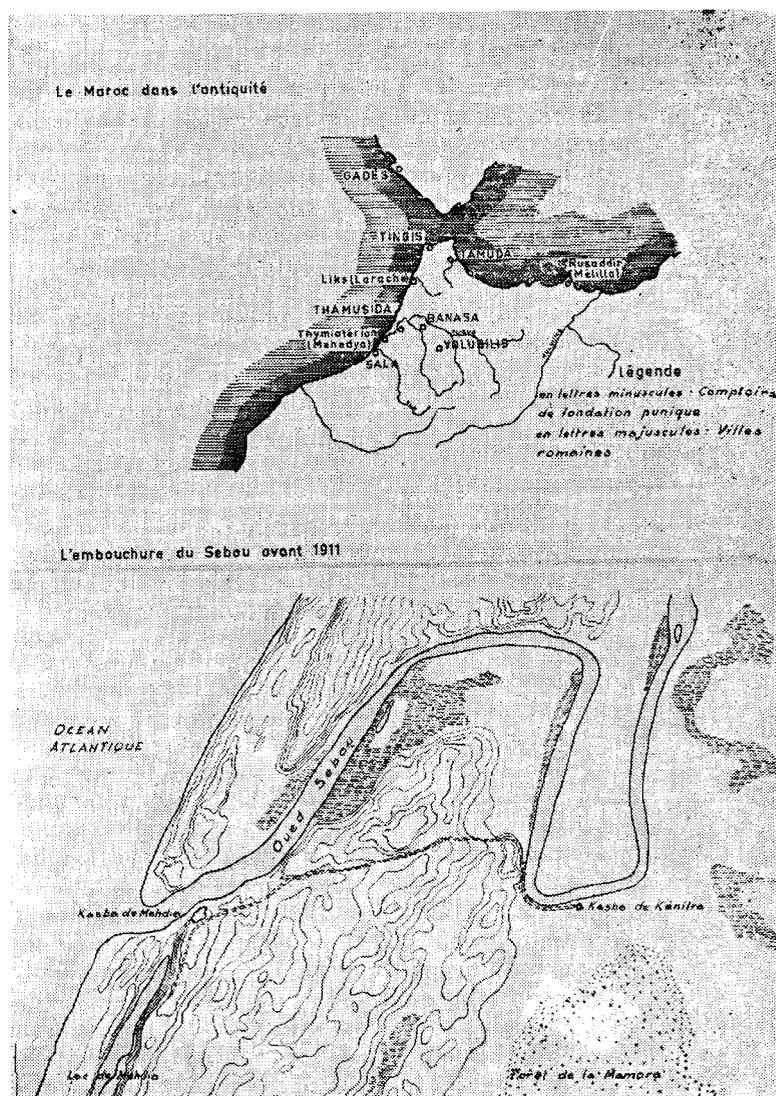
## B. — HISTORIQUE

## 1 - L'embouchure du Sebou et son histoire

a) **Thymiatéron** : Les origines de Mehdyia (Thymiatéron), remontent à la plus haute antiquité. La côte occidentale de l'ancienne Libye nous est surtout connue par les périple d'Hannon, de Scylax, et les voyages de Polybe, les géographies de Strabon, Pomponius Mela et Ptolémée, et par l'Histoire naturelle de Pline. Les contrées qui s'étendaient au-delà des Colonnes d'Hercule (déroit de Gibraltar), et les mœurs des habitants qui peuplaient ces contrées ont maintes fois tenté la curiosité des navigateurs de l'Antiquité. Le périple d'Hannon » nous renseigne sur le voyage que fit le célèbre navigateur Carthaginois autour des contrées de Libye : « Après avoir franchi les colonnes d'Hercule et navigué deux jours au-delà, nous fondâmes une première ville qui reçut le nom de Thymiatéron ; elle était entourée d'une grande plaine » (V<sup>me</sup> siècle avant J.C.). Vers l'an 335 avant J.C. une nouvelle relation connue sous le nom de « périple de Scylax complète les indications du périple d'Hannon : « Après Lixos, on trouve le fleuve Crabis, un port, et la ville phénicienne appelée Thymiatéron ». Lixos était la ville phénicienne établie sur la rive droite du fleuve Lixus (l'actuel Loukkos). Un port libyen était établi sur la rive gauche du Loukkos, à l'emplacement de l'actuelle El Araïch. Le fleuve Crabis doit donc bien être le Sebou que Hannon atteignit deux jours après avoir franchi le détroit de Gibraltar. Selon M. Marcy, Thymiatéria ne serait qu'un terme berbère signifiant « Le débouché de la vallée » ; La Casbah de Mehdyia est située sur un plateau, qui domine une vaste plaine ; du plateau, le regard embrasse l'immense bassin du Sebou. Aucun vestige d'une authenticité certaine, pouvant confirmer l'occupation Carthaginoise, n'a été retrouvé à Mehdyia.

b) **La conquête romaine** : Strabon (1<sup>er</sup> s. après J.C.), rapporte à propos de la Libye que « selon certains historiens, il y aurait eu de très nombreuses villes phéniciennes, qui ont été complètement rasées, car on ne peut en retrouver nulle trace ». Le Sebou, « le plus important des fleuves de l'Afrique Septentrionale après le Nil » est fréquemment cité et décrit par Pline ; Pline en parle avec assez de détails : « Sur la côte, à cinquante mille pas de Lixus, Sububus (Oued Sebou), qui coule à côté de Banasa, fleuve magnifique et navigable. La civilisation romaine n'a laissé aucune trace près de l'estuaire du Sebou. Par contre, les restes très apparents d'une cité romaine. Thamusida, ont été relevés sur la rive gauche du Sebou à trente kilomètres environ en amont de l'estuaire. Des fouilles ont été entreprises en 1932 par le service des Antiquités du Maroc, pour mettre à jour les vestiges de ce port fluvial romain qui peut être considéré comme le lointain ancêtre de l'actuel port de Kénitra. Les Romains n'ont jamais occupé qu'une toute petite partie du Maroc actuel. Le Maroc romain, tel qu'il faut le délimiter d'après les géographes antiques, et les

découvertes archéologiques, s'inscrit en gros dans le triangle : Tanger-Ceuta, Rabat, Fès. Pline l'ancien donne Tingis comme capitale ; toutefois, comme le suppose M. Carcopino, il est fort possible que Volubilis ait été la première capitale. La présence dans cette ville d'une résidence officielle, le palais de Gordien, de nombreuses dédicaces impériales, de cinq autels de la paix consacrant des alliances avec les tribus des Bacuates et des Bavares, laissent penser que Volubilis était au moins la capitale secondaire de la Province.



c) **La vie urbaine en Maurétanie tingitane** : Bien que l'occupation romaine en Maurétanie Tingitane n'ait jamais intéressé le site de Mehdyia-Kénitra, il apparaît intéressant de s'étendre un peu sur la vie municipale du monde romain.

Thamusida, qui était situé à 16km en amont de l'actuelle ville de Kénitra semble avoir été entourée d'une muraille, mais le périmètre de la

ville n'a pu être reconnu. Les maisons dégagées jusqu'à maintenant, sont moins belles et de plan moins régulier que celles de Volubilis, et de Banasa. Thamusida a sans doute été un port avant d'être une ville ; Il est probable que les Romains apportaient par voie d'eau, les matériaux lourds de construction (marbres, pierres dures). Ces matériaux débarqués à Thamusida étaient ensuite acheminés par voies de terre sur les lieux de construction. Pour cette raison, la ville a revêtu moins d'importance au point de vue aménagement, que les autres villes de l'intérieur.

Banasa sur la rive sud du Sebou paraît avoir eu une histoire mouvementée. La plupart de ses maisons grandes et belles, sont faites de matériaux de remploi, mais ses principaux monuments, ne comportent plus que des vestiges au sol.

Volubilis, par contre, offre beaucoup plus de renseignements. Le décor monumental y tient une grande place, mais il se présente, dans les échantillons fournis par les autres champs de fouilles, avec les mêmes caractères. Cette richesse de la Maurétanie Tingitane, en œuvres hellénistiques, à l'extrémité du monde romain, est difficile à expliquer.

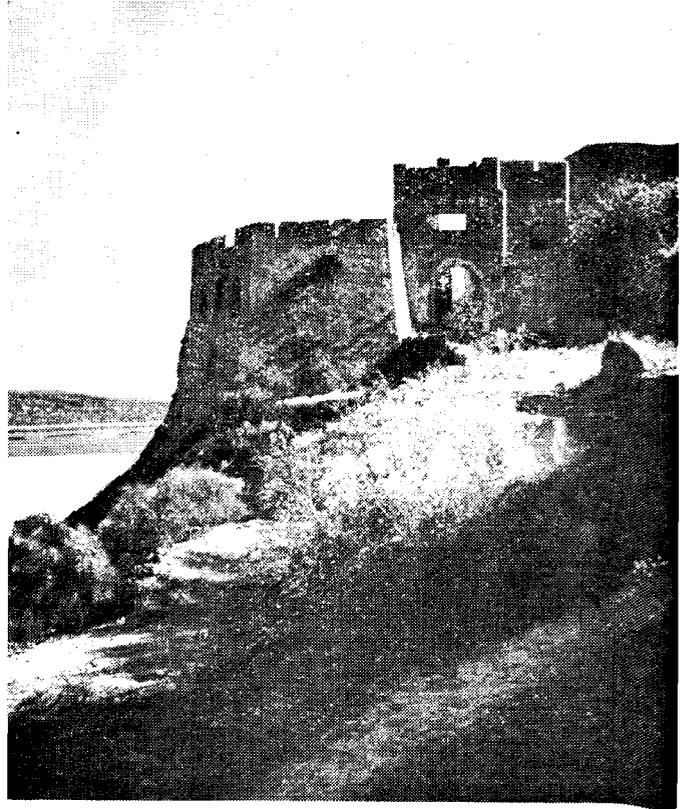
d) **Fin de la civilisation romaine et début de la conquête musulmane** : Bien rares sont les témoignages de la survivance de la civilisation romaine au Maroc après le V<sup>m</sup><sup>e</sup> siècle. Jusqu'aux Almoravides, et en dehors de l'époque idrisside, l'histoire officielle du Maroc, n'a pas d'existence, et de valeur propre.

Le premier Maroc musulman a subi le contre-coup d'évènements qui avaient leur source en dehors de lui, bien plus qu'il n'a orienté lui-même ses destinées.

e) **Al Ma'moura** : En ce qui concerne Ménédy, la voile qui enveloppe ses origines demeure impénétrable. Le géographe arabe Ibn Haouqal (950) mentionne bien l'oued Sebou, mais sans faire mention d'un lieu habité quelconque près de son embouchure. De même Al Fazari (1060), dans l'énumération des ports de l'Atlantique, ne relève aucun nom d'établissement sur le cours inférieur de ce fleuve. Al Idrisi, dans sa Géographie (1134), mentionne sous le nom d'Al Ma'moura (la peuplée, la florissante), une localité située à l'embouchure du Sebou, à un quart de journée de marche de Salé. L'Iman Abou Mohamed Sala ben Abd el Halim de Grenade, auteur du livre « Raoud al Qirtas », écrit en 1326, mentionne qu'en 557 (1162), l'émir Almohade Abd el Moumen, donna l'ordre de fortifier toutes les côtes, et de se préparer à faire la guerre aux chrétiens par terre et par mer. Il fit mettre quatre cents navires sur les chantiers, à savoir : 120 au port de Mamoura ; 100 à Tanger, Ceuta, Bades, et autres ports du Rif ; 100 à Ifrikya, à Oran, et au port de Honein, et 80 en Andalousie. Il est ainsi établi qu'au douzième siècle, il y avait à l'embouchure du Sebou, un port, et sans nul doute une agglomération habitée.

On peut admettre que la fondation d'Al Ma'moura est antérieure aux Almohades, et remonte

à la fin du dixième siècle. Az ziyani, dans sa « Relation du Voyage », l'attribue aux Beni Jfren.



*Bab el Ain (Kasba de Ménédy)*



*Bab Djedid (Kasba de Ménédy)*

Sous la dynastie Almohade (1130-1269) El Mamoura constituait la limite septentrionale du vaste camp militaire compris entre l'embouchure du Sebou au Nord, Aïn Gheboula au Sud, et dont le centre était Ribat-el-Fath. C'est là que se concentraient les armées en partance pour l'Espagne et le Portugal.

Quand à l'emplacement de la place forte d'El Mamoura, les renseignements sont tout aussi imprécis. Certains auteurs la situe au pied de la falaise (Léon Africain), d'autres, en amont de la Colline (Marmol). Ce qui est certain, c'est que d'importants chantiers navals, les plus importants peut-être de l'empire, étaient installés le long de la rivière. Deux anses du Sebou, en amont de la Casbah, portent encore aujourd'hui, les appellations caractéristiques « d'Anse des Barcassiers », et « d'Anse des Charpentiers ». Ces chantiers construisaient des barcasses, et des vaisseaux armés pour la course. Les bois de charpente étaient fournis par la forêt de la Mamora, toute proche.

Au XVI<sup>ème</sup> siècle, El Mamoura était devenu un petit centre de commerce actif, et prospère, où, comme à Salé, les négociants européens venaient échanger leurs produits contre ceux du Maroc. La région était riche en céréales, lin, peaux et laines, elle fournissait du miel « blanc et très bon », de la cire, de la Sandaraque (résine extraite du Thuya) ainsi qu'une huile très appréciée, tirée du gland doux (fruit du chêne ballotte).

« Les habitants de Mamoura, et des pays voisins (Avity), avaient de tout, en merveilleuse abondance, et les bestiaux y étaient à vil prix ».

« C'était une petite bourgade de quatre cents feux faisant grand trafic de blé » (Léon Africain).

A part son commerce florissant, cette cité ne fut jamais très peuplée, et garda avant tout, son caractère de place forte, qu'elle eut dès son origine.

« Elle fut édiflée non à autre fin, que pour garder, et empêcher la descente sur la bouche du fleuve, afin que les ennemis n'y puissent faire entrée » (Léon Africain).

f) **L'occupation portugaise en 1515** : Le Portugal qui, dès le XV<sup>ème</sup> siècle, avait pris pied au Maroc (à Ceuta en 1415, à El Ksar es Sghir en 1458, à Arzila et Tanger en 1471), devait sous le règne du roi Don Manuel, s'attacher à étendre ses conquêtes africaines.

L'embouchure du Sebou paraît avoir été fréquentée assez régulièrement à cette époque par les navires portugais :

1480 - Des gentilhommes de Jerez viennent y piller quelques douars.

1481 - La caravelle « Santa Clara », appa-  
reille, du Portugal pour la Mamora.

1507 - Don Manuel envoie Don José de Meneses avec trois caravelles, et un bateau à rames

sonder les barres d'Azemmour, de la Mamora, de Salé, et de Larache.

1514 - Estevão Rodriguez, Berrio et João Rodriguez, reçurent mission d'aller avec toute la discrétion possible lever les plans de l'embouchure du Sebou, sonder le chenal, étudier la configuration des rives, et choisir un site favorable pour la construction d'une forteresse (Pierre de Cénival).

En 1515, le Roi, d'après les renseignements recueillis, fit établir le plan d'une expédition « pour faire une forteresse à l'embouchure de la rivière de la Mamora », dont il confia le commandement à son premier ministre Don Antonio de Noronha.



*L'embouchure du Sebou*

La flotte portugaise quitta Lisbonne le 13 juin 1515, et arriva à destination, le 23 juin. Le célèbre architecte Boytac faisait partie de l'expédition comme maître d'œuvre de la forteresse. Les Portugais comme ils l'avaient fait à Santa Cruz de Cap de Gué avaient apporté un château en bois tout préparé. Le 24 juin, la flotte entra dans le fleuve. Comme c'était la fête de St-Jean, il fut décidé que la forteresse porterait le nom de « San João de Mamora (Cénival) ». L'endroit où l'on devait construire la forteresse selon les instructions du Roi, ayant, au jugement de tous paru peu convenable, on décida de l'élever « sur un autre point plus proche de l'embouchure, où il y avait des sources, et qui était plus propice à un débarquement » (Gois).

Le corps expéditionnaire portugais, qui avait pu prendre pied à l'embouchure de la rivière sans rencontrer de résistance, ne tarda pas à subir les assauts de troupes arabes accourues à marches forcées de Meknès et de Fès. Bientôt l'armée du roi de Meknès, Moulay Naçer, et du roi de Fès, Moulay Mohamed fut si nombreuse qu'elle couvrait le pays sur deux lieues à la ronde. Malgré les attaques des Maures, Don Antonio n'en continua pas moins à poursuivre la construction de la forteresse, qui fut achevée au mois d'août.

Cependant, les Arabes avaient établi une position forte, et leur artillerie interdisait le passage de la rivière à tous les bateaux. La situation devenant critique, les Portugais décidèrent d'attaquer la place forte tenue par les Arabes, mais la manœuvre dégénéra en désastre. Après un essai infructueux de riposte navale, Don Antonio sur l'ordre du roi, dut se résoudre à abandonner la forteresse qui fut évacuée le 10 août.

Les Portugais n'avaient ainsi pu se maintenir à terre que du 23 juin au 10 août 1515 soit exactement 47 jours. Cette précision est intéressante à noter, car elle suffit, en dehors de tout autre considération, à faire justice des allégations selon lesquelles la plupart des monuments de Mehedy, seraient l'œuvre des Portugais ; pendant une occupation aussi éphémère, ceux-ci n'eurent certainement pas la possibilité de réaliser les travaux et les constructions qui leur sont si bénévolement attribués.

Il est très difficile, en tout cas, de situer l'emplacement exact, où fut édiflée la forteresse, d'autant plus qu'il s'agissait certainement d'une construction sommaire, destinée simplement à protéger les troupes débarquées, et à assurer ainsi l'implantation des Portugais à l'embouchure du Sebou.

g) **Les pirates de la Mamora** : Après l'échec des Portugais, le port d'El Mamora devint désert, et la petite cité tomba en complète décadence. Le Maroc était alors en proie à l'anarchie générale. Les guerres civiles désolaient le pays, affaiblissant l'autorité du Sultan et favorisant les révoltés.

Mettant à profit cette situation, des pirates venus d'un peu partout, mais principalement d'Angleterre et de Hollande, se donnèrent peu à peu rendez-vous dans le port du Sebou. Le nombre de ces forbans ne tarda pas à devenir très important, au point que, dans les premières années du XVII<sup>e</sup> siècle, El Mamora, plus encore que Salé, était devenu avec Alger, un des principaux repaires de la piraterie barbaresque.

En 1610, selon certaines relations, les pirates de la Mamora étaient environ deux mille. Leur flotille composée de vaisseaux de 150 à 300 tonneaux armés de 16 à 24 canons, comprenait en moyenne une quarantaine de voiles. Parmi eux, vivait une bande de marchands, pour la plupart armateurs des bateaux pirates. Tout ce monde d'aventuriers

échappait à l'autorité du Sultan Moulay Zidan, et vivait en état d'hostilité plus ou moins ouverte avec les tribus indigènes de la région.

Aucun document parvenu à notre connaissance ne nous éclaire sur les aménagements matériels, ni même sur la situation précise du fameux repaire des pirates de la Mamora.

Les noms de certains des capitaines pirates de la Mamora sont parvenus jusqu'à nous : c'étaient presque tous des sujets britanniques, tels que Peter Easton, William Hewes, William Boug, et Sir John Fearn, mais le plus fameux d'entre eux, fut le capitaine Henry Hainwaring ; celui-ci fut, de 1610 à 1614, le véritable chef, de cette étrange communauté qui a pu s'intituler : République des Pirates de la Mamora.

C'est une bien singulière figure d'aventurier que celle de cet Henry Hainwaring, originaire du comté de Chester, qui, de son propre aveu, ne devint pirate que « contraint par les circonstances », et finit ses jours comme député du Douvres, au parlement britannique.

Il est certain que les pirates de la Mamora étaient devenus pour le commerce européen, fort gênants. Les puissances continentales durent se résoudre à réduire les pirates par la force.

En 1611, le roi d'Espagne Philippe III, excédé par les dommages causés à ses vaisseaux marchands, envoya devant le Sebou, une escadre sous les ordres de Don Pedro de Tolède, avec mission d'embouteiller le fleuve en y coulant huit navires chargés de pierres. Insuffisamment préparée, mal exécutée, l'opération échoua, mais eut pour résultat de mettre en éveil la Hollande.

Les desseins des Espagnols sur le port d'El Mamora étaient trop manifestes pour ne pas préoccuper à la fois le roi du Maroc Moulay Zidan, et les Pays-Bas. C'est pourquoi des pourparlers s'engagèrent dès 1612, en vue d'une action commune destinée à soustraire cette place aux entreprises de Philippe III. Un traité d'alliance fut signé le 11 juin 1612. Le 4 avril 1614, par une décision des Etats Généraux, l'Amirauté de Rotterdam, envoya sur les côtes du Maroc, sous le commandement de Jean Evertsen, trois vaisseaux de guerre, et un vaisseau de ravitaillement. Des instructions secrètes, prescrivaient à l'amiral Jean Evertsen de se tenir prêt à entrer, sur l'ordre du roi du Maroc, dans le port d'El Mamora, et y faire construire un fort. A un siècle d'intervalle (XVII<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> siècle), les Hollandais comme les Portugais manifestent le désir de construire une forteresse à El Mamora.

Tandis que se déroulaient ces événements, El Mamora était l'objet de tractations d'un tout autre caractère.

A la fin du XVI<sup>e</sup> siècle, Charles Emmanuel I d'Italie, conçut le projet d'occuper un port du Maroc, sur la côte Atlantique, afin d'en faire une base

d'opérations sur la route des Indes. L'exécution de ce plan fut confiée au sieur de Saint Mandrier, type d'aventurier non moins curieux que Hainwaring. Saint Mandrier reçut, en 1614, de Charles Emmanuel mission de se mettre en rapport avec Hainwaring. Des pourparlers s'engagèrent, mais des événements imprévus devaient interrompre le cours des négociations.

Le 21 juin, quinze jours après l'arrivée de Saint Mandrier, la petite escadre de l'Amiral Evertsen, se présentait à son tour devant El Mamora. Conformément aux ordres reçus, J. Evertsen se borna à croiser dans les parages, et à tenir le blocus, sans recevoir toutefois aucune nouvelle de Moulay Zidan ; Celui-ci, retenu dans le Sud par le soulèvement de Yahia ben Abdallah, paraissait peu disposé à tenir les engagements souscrits.

Soucieux néanmoins d'en finir avec les hôtes indésirables de la Mamora, l'amiral hollandais profita de la présence à Safi de Harrisson, gentilhomme de la chambre du prince de Galles, en mission au Maroc, pour agir sur les pirates, et les persuader de choisir un autre refuge.

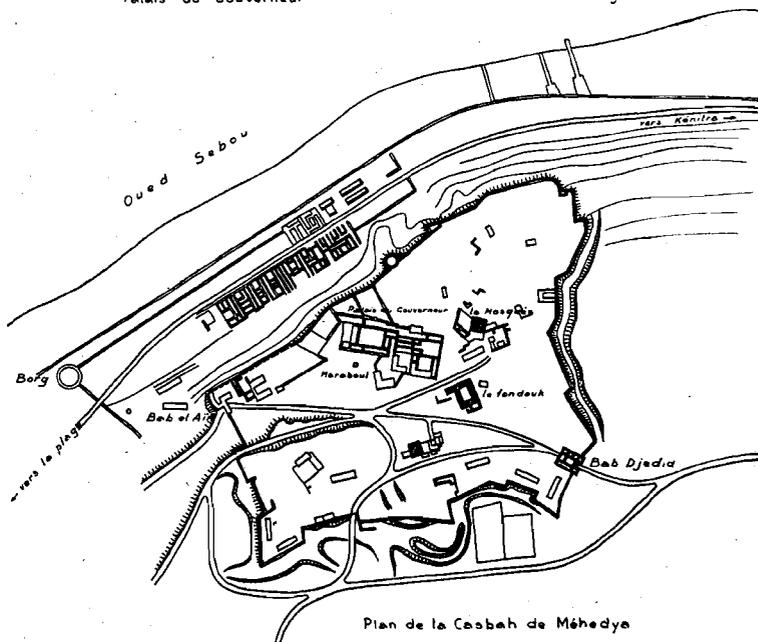
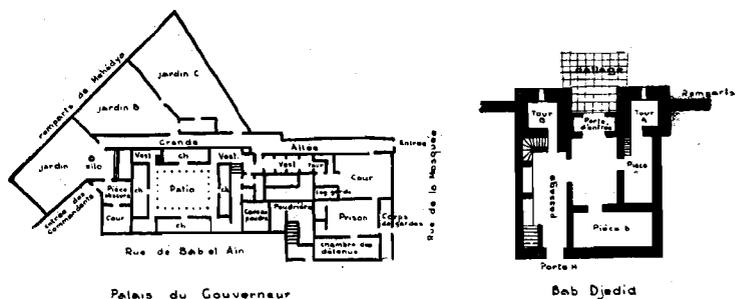
Cependant le projet concerté entre les Pays-Bas, et le Maroc, avait transpiré. Dès le 20 juillet 1614, les Etats généraux avaient été informés des préparatifs qui se faisaient à Cadix. Le 3 août, une centaine de voiles battant pavillon espagnol apparaissait devant El Mamora. Cette force navale imposante avait quitté Cadix le 1<sup>er</sup> août, sous le commandement de Don Luis Fajardo. Le 4 août, sous les yeux de Jean Evertsen, spectateur impuissant et résigné, Don Luis Fajardo prit ses dispositions pour attaquer la place. Une quinzaine de bateaux pirates étaient réfugiés dans le port. Le 5 août, les Espagnols débarquèrent sur la rive droite ; le fort fut enlevé sans grande résistance. Les canons furent aussitôt braqués sur les positions ennemies de la rive gauche. Le lendemain, 6 août les Espagnols entraient sans difficulté dans le port. Ils y trouvèrent une dizaine de navires laissés intacts par les pirates. Ayant ainsi pris possession du port, presque sans coup férir, les Espagnols occupèrent la place même d'El Mamora. Hainwaring et ses compagnons s'enfuirent à Salé. Rentré en Angleterre, Hainwaring fut promu Capitaine de la Marine Royale, et membre du parlement de 1620 à 1625.

Quant à Saint Mandrier, fait prisonnier par les Maures, il devient le conseiller de Moulay Zidan. Tombé en disgrâce, il fut finalement décapité le 14 avril 1626.

h) L'occupation espagnole de 1614 à 1681 : S'étant rendus maîtres de la place, les Espagnols y affectèrent une garnison de quinze cents hommes, et entreprirent aussitôt des travaux de défense. Al Mamora fut débaptisée, et reçut le nom de San Miguel de Ultramar. Les Espagnols furent les premiers à s'installer sur la colline qui domine l'embouchure du Sebou. Ils y édifièrent une forteresse

dont les remparts, et les principaux ouvrages constituent l'actuelle casbah de Mehdiya. L'occupation espagnole devait durer soixante sept ans.

L'année même de la prise de la ville par les Espagnols, Abou Abdallah el Ayachi, fondateur de l'émirat indépendant de Salé, attaqua les Chrétiens. Une deuxième attaque par terre, et par mer, de la place se produisit en mai 1621. Les Espagnols ne furent sauvés que grâce à l'envoi d'une flotte de secours, envoyée en toute hâte de Cadix. Les Maures durent lever le siège le 13 juin 1621. Une troisième attaque en 1629-30 ne fut pas plus heureuse.



En 1647, les Dilaïtes mirent le siège devant la forteresse, qui faillit être emportée. Le Comte Henry de Castries auteur des « Sources Inédites de l'Histoire du Maroc », rapporte que l'attaque de la place de San Miguel de Ultramar, fut menée par 6.000 berbères du Sous, venus de Salé. Les Dilaïtes réussirent à s'emparer de la source, et de la Tour Saint Joseph. La situation des assiégés étaient des plus graves. Le 13 août, le commandant de la place, le capitaine sergent-major Don Francesco Banos de

Herrera envoya, par une barque, au duc de Médina-Celi, une lettre réclamant des secours. Le duc de Médina-Celi réunit en toute hâte une flotte, dont il confia le commandement à Don Juan de Duero y Ayala. Cette flotte mouilla au large de la citadelle le 26 août. Après une première tentative de débarquement, les Espagnols remontèrent le Sebou, et réussirent à débarquer en amont de la forteresse, et à établir une liaison avec la garnison assiégée.

i) **Reprise de Mamoura par les Musulmans :** Ce n'est qu'en 1681 (1092 de l'hégire), que San Miguel de Ultramar devait finalement succomber, et retomber pour toujours cette fois aux mains des Musulmans. Selon Az ziyani, le sultan Moulay Ismaïl s'apprêtait à quitter Fès avec son armée pour marcher contre son neveu Moulay Ahmed ben Mahrez, dont la puissance lui portait ombrage, quand on lui annonça, que les assiégeants d'Al Mamoura n'attendaient que son arrivée pour prendre la ville. Il partit aussitôt, et put assister en personne à la prise de la place. Le commandant de la place obtint l'aman pour lui, et pour ses hommes au nombre de 308. Le butin fut considérable ; Moulay Ismaïl y trouva 89 pièces d'artillerie de bronze, et quinze de fer, des pierrets, des pots à feu, de la poudre, des balles, des mosquets, et autres munitions de guerre, en beaucoup plus grand nombre, qu'il n'en avait dans toute l'étendue de ses royaumes.

L'expédition terminée le Sultan rentra à Meknès, abandonnant le butin aux guerriers de la Foi du Fahr et du Rif, qui assiégeaient la ville sous les ordres du Caïd Omar ben Haddou el Bathioui.

Le grand mouvement religieux qui s'étendait alors au Maroc, marqua la fin de la domination espagnole. Dans les années qui suivirent, Arzila, Larache et Tanger allaient tomber à leur tour aux mains des Musulmans.

j) **El Méhédyà de 1681 à 1911 :** Avec la défaite espagnole, la citadelle perdit son nom de San Miguel de Ultramar ; la ville, qui, pour les Arabes était restée Al Ma'moura, devint El Méhédyà (la ville donnée en cadeau).

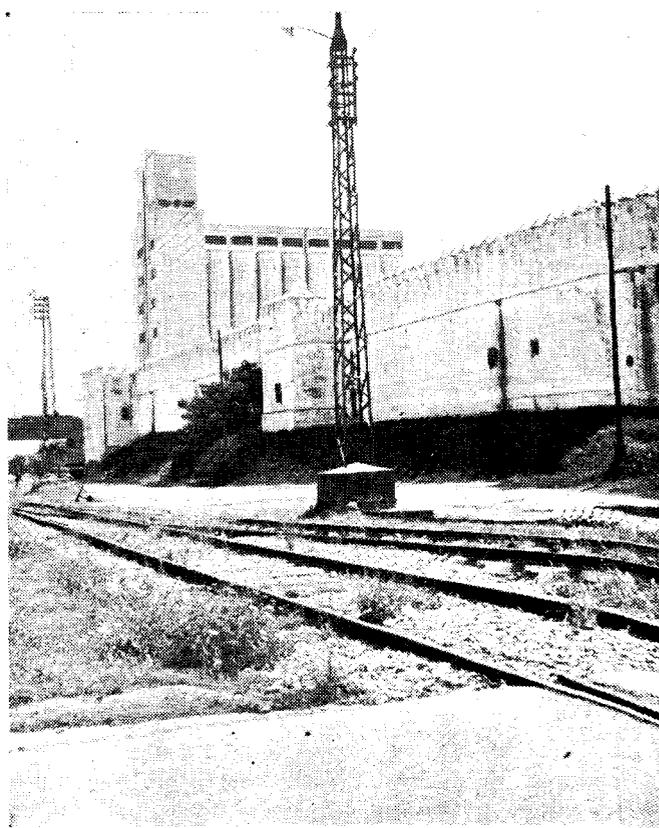
Moulay Ismaïl y fit installer une forte garnison qu'il choisit parmi les quatorze mille esclaves nègres appelés « Abid », qu'il venait de constituer en corps.

En 1770, à la suite d'une révolte le sultan Moulay Mohamed ben Abdallah, neveu de Moulay Ismaïl remplaça les Abid par des Riffains placés sous les ordres de Mohamed ben Abd-el-Malek.

Sous le règne de Moulay Ismaïl furent construits notamment la grande porte de l'est dite « Bab Djédid », et le Dar el Maghzen (palais du caïd Ali el Riffi, gouverneur de la région). Ces constructions somptueuses détonnaient quelque peu, dans le cadre austère de la forteresse espagnole. Elles marquaient la tendance du Sultan, à détourner l'antique kasbah de son rôle traditionnel de place forte, en l'intégrant dans la vie économique du pays.

Moulay Ismaïl songea aussi à faire de Mehedyà un grand port. Dans cette intention, divers travaux furent entrepris près de l'embouchure du Sebou, comportant en particulier, l'aménagement sur quelques centaines de mètres, le long de la rive gauche, de quais, dont quelques vestiges sont encore visibles aujourd'hui. Le port connut alors une certaine activité. On peut lire à ce sujet dans la relation Mouette « C'est le lieu le plus commode pour le commerce, de tout le royaume de Fès ; le fleuve est très profond (21 pieds d'eau à haute mer), et peut recevoir des navires chargés de port de 300 tonneaux ».

En 1795, lors de la réorganisation des ports, Moulay Sliman redoutant que la vallée du Sebou, ne servit aux Européens de voie d'invasion, ordonna que Méhédyà fut fermée au commerce maritime.



*Kasba de Kénitra*

k) **La kasbah de Kénitra :** se composait d'un grand rectangle d'une centaine de mètres de côté, entourée de murailles crénelées ; des tours carrées se dressaient aux angles et au milieu de chaque face. La porte s'ouvrait sur la face ouest. A l'intérieur des murs, et contre ces derniers, étaient construites des Bénéqas, pièces de dimensions diverses, qui devaient loger des troupes de passages, et celles casernées à la Quasba. Au milieu de la face Sud, s'élevait une petite mosquée surmontée d'un minaret. Il ne semble pas que cette mosquée ait jamais servi au culte ; elle est restée d'ailleurs inachevée.

[L'ordre de construire cette citadelle avait été donné par l'Emir des croyants, Abou Farés Abd el Aziz en l'an 1313 (J.C. 1895).

La Kasba avait été presque abandonnée aussitôt après son achèvement, et n'avait été utilisée réellement que depuis l'occupation française.

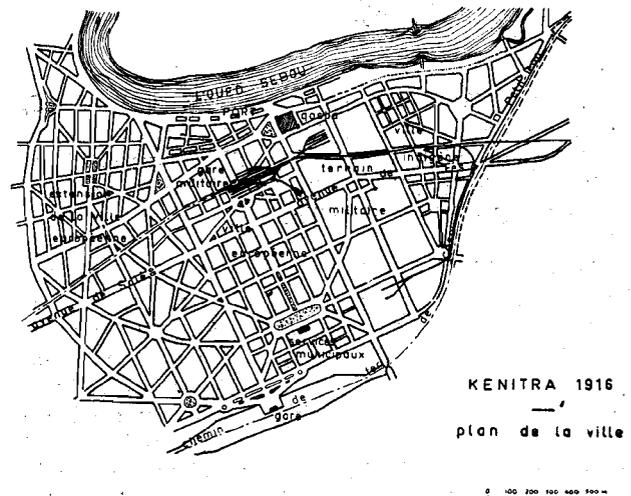
**2 - Du choix d'un emplacement**

a) **Les raisons de la création d'un port...** : En avril 1911, lors de la marche sur Fès, les autorités militaires françaises avaient créé une base de ravitaillement à Méhdia. Mais tant à cause de la barre qui obstrue le Sebou à son embouchure, que par suite de la houle, et des grands vents de l'Atlantique, ce port fluvial se montra fort médiocre, et à plusieurs reprises, les navires ancrés en rivière, faillirent être jetés à la côte. Entre temps, une expédition confiée par la marine à l'enseigne de vaisseau De Cassalade Du Pont, remontait le Sebou dont il contrôlait la navigabilité jusqu'au 60<sup>me</sup> kilomètre. L'attention se porta alors sur un point situé à 17 kilomètres de la base au fond d'une boucle de fleuve, ou sur une longueur de 250 m. se trouvaient des fonds de 6 m. suffisants aux évolutions des navires jaugeant 2.000 t. Cette rade naturelle s'étendait aux pieds de la Kasba inoccupée de Kénitra. L'emplacement tire son nom d'un ponceau construit sur l'oued Fouarat, dernier affluent méridional du Sebou avant la mer, ouvrage rendu inutile par le détournement du lit de cet oued, et démoli en 1928 par les services du Protectorat. Le 15 août 1912, lors d'une conférence tenue à la Résidence générale, les résultats en sont exposés au Général Lyautey et celui-ci décide du choix de Kénitra. Des ordres sont aussitôt donnés pour diriger le matériel sur le futur port du Sebou, et commencer les travaux d'établissement de la base militaire. L'intendance transporta à Kénitra la base de Méhdia. La Kasba spacieuse et bien construite servit à installer les différents services militaires, qui dès ce moment allaient se multiplier. La Marine fit édifier au bord du fleuve un petit appontement ; peu après, le génie en construisait un autre beaucoup plus important, et qui permettait aux navires de 1.500 tonneaux de débarquer à quai.

b) **...et d'une ville** : Le mouvement était créé. Les services de ravitaillement ne tardèrent pas à prendre une extension de plus en plus grande. L'administration militaire dotait ce point, jusqu'alors abandonné, de tous les services : génie, artillerie, santé, chemin de fer, etc... On songea même à en faire la base de ravitaillement du Maroc Nord (1912). L'idée de la création d'un centre européen et d'un port fut la conséquence de ce projet. Une conférence tenue à Kénitra en automne 1912 et réunissant des représentants de l'autorité militaire, du service des Douanes, du Protectorat, et du Contrôle de la Dette, délimita les terres appartenant au domaine public, et celles déjà acquises par quelques particuliers. A la fin de la

même année, un embryon de ville presque exclusivement militaire commençait à couvrir les espaces libres situés à l'est et à l'ouest de la Kasba. Devant l'importance croissante du nouveau centre, le Résident Général transféra de Méhdia à Kénitra le bureau de renseignements des Beni Aksen le 4 novembre 1913 ; le 27 juin de la même année, un arrêté résidentiel créa le Contrôle Civil du Gharb et des Beni Aksen, et fixa à Kénitra le centre administratif de ce territoire.

Ainsi se trouvent reconnus et consacrés les avantages d'une situation géographique et topographique qui font de la nouvelle cité un bon port en rivière, le point de passage obligé de toute route ou voie ferrée reliant Casablanca à Tanger, le débouché naturel de la vaste plaine du Gharb et des Beni Aksen, des régions de Meknès et de Fès, et des riches vallées du Haut Sebou et de l'Ouergha. Dès le début de l'année 1913, le port de Kénitra, jusque là fréquenté exclusivement par des navires affrétés par la guerre, avait été ouvert au commerce maritime. L'activité économique créa une ville à Kénitra ; le Contrôle Civil du Gharb et des Beni Aksen, qui jusque là avait assuré l'administration de la ville naissante, fut déchargé de ce soin en mai 1914. A cette date, Kénitra fut placée sous l'autorité d'un chef des services municipaux. En décembre de la même année, une commission municipale fut créée ; cet organisme compléta l'organisation urbaine de la ville qui posséda par la suite, un budget propre, indépendant de celui du Contrôle Civil.



c) **Développement de la ville** : La ville va désormais se développer à un rythme accéléré, les baraquements du début vont faire place aux maisonnettes et villas aux toits de tuiles rouges, les pentes sablonneuses et nues se muer en larges avenues ombragées. La création d'une zone d'influence espagnole dans le Nord du Maroc, si elle ruina en partie Tanger et Larache par son écran douanier, assura

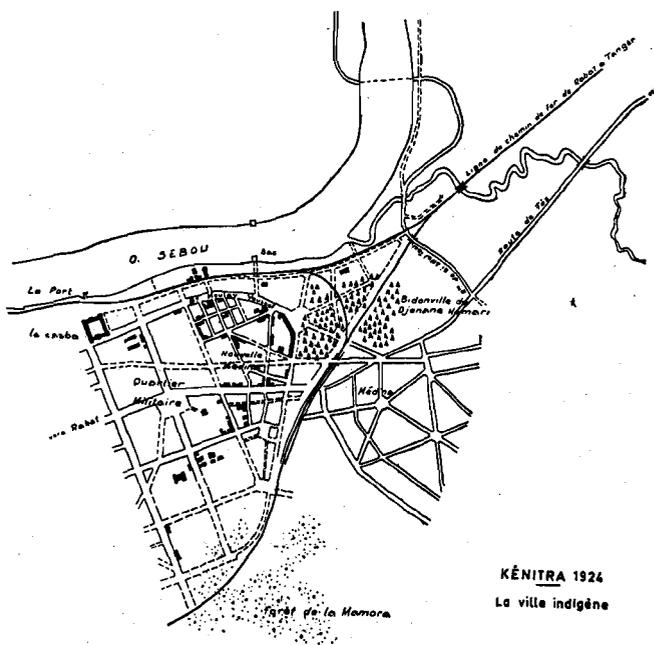
au contraire la fortune de Kénitra en détournant à son profit les importations de Fès et de Meknès. Le premier conflit mondial, la guerre du Riff, l'implantation d'une forte colonisation française dans tout l'arrière pays, enfin l'installation d'une base aéronavale, et de nombreuses entreprises industrielles et commerciales en ville et dans les faubourgs interviendront successivement pour asseoir de façon définitive le succès de la ville-champignon.

d) **Le lotissement** : L'emplacement sur lequel évolua la ville se divisait en deux zones distinctes : celles des terrains domaniaux, et celle des terrains privés. Les terrains avaient été délimités, dans une conférence tenue à Kénitra du 2 au 5 octobre 1912; la limite en était constituée, au nord par le Sebou ; à l'est, par un terrain, dit de « Saknia » ; à l'ouest, elle suivait une ligne de démarcation de terrains dont la propriété avait été reconnue à des particuliers ; au sud, elle était imprécise, les terrains sis de ce côté étant considérés comme des dépendances de la Mamora. La zone des terrains domaniaux comprenait : 1° : un lotissement militaire, dont les limites avaient été fixées en décembre 1913 ; 2° : un lotissement dit « quartier Makhzen », et qui est celui de l'actuelle ville nouvelle ; il avait été fait en juillet 1913, et comportait des lotissements ventes et des lotissements locations ; 3° : un lotissement indigène ; la création d'un centre indigène à Kénitra avait été déclarée d'utilité publique par un Arrêté Viziriel en date du 26 juin 1915, et le lotissement en question avait été fait aux dépens du lotissement militaire. Parallèlement au Makhzen, les particuliers avaient mis en vente ou en location, les terrains qui leur appartenaient, en les répartissant en lotissements divers.

e) **Plan d'aménagement de la ville** : En 1915, au cours d'une inspection du Résident Général, il fut décidé qu'un plan d'ensemble d'aménagement et d'extension de la ville serait établi avec le concours du service des plans de ville.

Le plan de Kénitra avait été dressé sans idée d'ensemble, à une époque où d'ailleurs tous ses éléments n'apparaissaient pas encore. On peut, en dehors du port proprement dit, partager la ville en 4 quartiers : 1° : le quartier militaire, affecté à l'armée et à ses divers établissements ou services ; 2° : le quartier Makhzen, qui englobe la Kasba et la majeure partie de la ville européenne ; 3° : le quartier des lotissements particuliers ; 4° : le centre indigène. La création de ce dernier avait été envisagée dès le deuxième semestre de 1914, dans le but de constituer une base d'approvisionnements pour les commerçants indigènes de l'intérieur, notamment ceux de Fès et de Meknès. En 1916, la superficie bâtie de la ville s'élevait à 130 hectares environ, dont 2/5 seulement en maçonnerie. Kénitra est bâtie sur le sable et la circulation y était difficile. La plupart des rues ne possédaient ni trottoirs, ni caniveaux ; elles ont été construites aux frais du Makhzen. Dans les environs du port, les

routes à créer, seront établis directement par les soins du service des Travaux Publics du Protectorat. Au commencement de 1917, étaient réalisés : l'infirmerie européenne, l'infirmerie indigène, le bâtiment des Travaux Publics, le groupe scolaire, le fondouk, le cimetière. Enfin, il avait été procédé à la création d'un lotissement maraîcher, dans le but d'alimenter la ville en légumes et en cultures maraîchères. Ce lotissement portait sur une superficie de 210 hectares, et se trouvait sur le terrain des Haddada, à l'ouest de la ville, derrière le cimetière européen.



### 3 - Création d'un lotissement indigène

a) **Les premiers bidonvilles** : Comme la ville européenne, la médina de Kénitra était inexistante en 1912. Seule, la Kasba du port, et un petit douar campé à l'ouest sur l'emplacement actuel de la Maison Centrale représentaient tout ce que Kénitra comptait à l'époque d'habitations indigènes.

Bientôt, cependant des commerçants fassis furent attirés par l'activité du port et favorablement impressionnés par l'essor de l'agglomération européenne: Ils s'installèrent tout d'abord de façon provisoire dans des baraquements, puis construisirent des immeubles non loin du Sebou, autour du marché rural qui s'était établi à la limite nord-est du lotissement réservé à l'armée. Le reste de la population marocaine se logea dans des abris de fortune édifiés en bordure de l'actuel boulevard Moulay Youssef. Ainsi prirent naissance, les premiers éléments du bidonville de Kénitra.

L'incendie du parc d'artillerie survenu en 1922 amena pour des raisons de sécurité, les autorités

militaires à bâtir le nouveau parc à l'ouest de la ville, au-delà de la Maison Centrale. Il s'ensuivit une émigration partielle des ouvriers de la Médina qui fut à l'origine de la fondation du bidonville de « l'artillerie », mais qui ne ralentit en rien la croissance propre du bidonville de la Médina. Celui-ci s'étendit en premier lieu au nord-est du boulevard central jusqu'à l'actuelle place Moulay Youssef et à la voie ferrée, puis entre 1925 et 1930 gagna le triangle défini par la voie ferrée et les routes de Fès et de Si Allal Tazi par la rive droite. A partir de 1930, il envahit les divers terrains sis au sud-est de la route de Fès, en direction des droits de porte, qu'il atteignit en 1938.

Cette poussée vigoureuse, qui épargna à grand peine une orangerie installée à l'angle nord du croisement précité, ne s'effectua point sans susciter de vives préoccupations aux autorités responsables de la ville. Soucieuses de réagir contre les dangers devenus évidents d'un tel développement du bidonville, elles décidèrent bien avant la guerre d'en refouler les habitants hors du périmètre municipal, et de s'attaquer simultanément au problème de l'aménagement du secteur indigène de la ville. Kénitra fut ainsi une des premières cités du Maroc à songer à l'amélioration de l'habitat ouvrier.

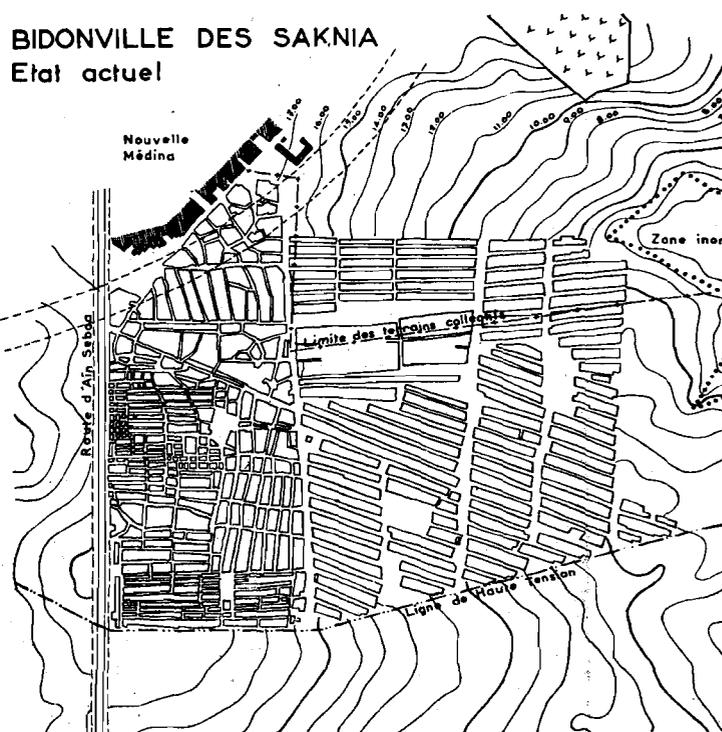
b) **La Médina** : Dûs aux efforts conjugués des initiatives individuelles, de la Société Foncière de Kénitra et du Maroc, et aussi de la Municipalité, de nouveaux quartiers construits en dur sortirent de terre de part et d'autre de la voie ferrée et de la route de Fès entre l'actuelle Médina et la route d'Allal Tazi. En même temps, les éléments de bidonville, qui occupaient jusqu'alors toute cette zone furent recasés à l'extérieur de la ville, à proximité du cimetière musulman et du douar des Bouchtiyne et des Saknia. S'ajoutant à ces groupes ethniques de la banlieue, ils formèrent une nouvelle agglomération composée de baraques et des noualals qui reçut l'appellation de « douar Saknia ». Le problème du bidonville ne fut cependant pas réglé pour autant, car la population indigène de Kénitra augmentant de façon continue, cette agglomération de fortune s'enfla d'année en année de sorte qu'à la fin de la guerre, elle constituait une véritable ville faite d'enclos et d'abris de types divers enchevêtrés, soudés étroitement aux quartiers en dur de la Médina, dont elle s'était progressivement rapprochée et dont elle avait même réoccupé les nombreux terrains encore nus.

La période de 1940 à 1946 semble être celle de l'extension maxima du bidonville des Saknia, celle aussi d'une certaine confusion administrative dans cette partie de la ville. La limite du périmètre municipal n'est plus alors matérialisée que par une ligne de transport de force à haute tension, et traverse un amas désordonné de zribas (enclos), de huttes et de bicoques à génération spontanée.

c) **Les incendies de 1946 et leurs conséquences** : L'évolution de l'important bidonville qui couvrait la partie orientale de Kénitra et plongeait ses antennes au sein de la Médina, a été profondément bouleversée par un facteur aussi considérable qu'imprévisible ; les incendies du mois de juillet 1946 et leurs conséquences multiples d'ordre social et administratif.

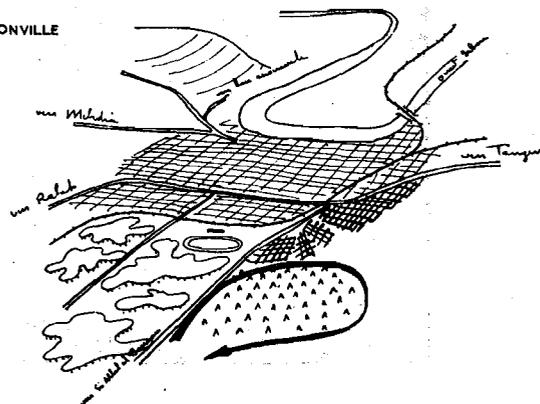
Ayant pris naissance à l'extrémité est du bidonville des Saknia, près du cimetière, le feu fut alimenté par un fort vent d'est brûlant qui réduisit considérablement l'efficacité des puissants moyens de lutte mis en œuvre.

### BIDONVILLE DES SAKNIA Etat actuel



Superficie : 55 Ha  
Population : 30 250 habitants

SITUATION DU BIDONVILLE



## C. - DES PLANS D'AMENAGEMENTS

## 1 - Extension de la médina

a) **Relogement des sinistrés** : S'il ruina des milliers de familles déjà pauvres, s'il créa aux autorités administratives de graves difficultés de recasement, l'incendie de 1946 eut le mérite d'attirer l'attention du Gouvernement sur l'habitat marocain de Kénitra. La question s'est aussitôt posée de reloger en un quartier convenable non pas ces 20.000 sinistrés, ce qui eut été irréalisable, mais la plus grande partie d'entre eux. Il fut décidé de construire 1.000 maisons, espérant que l'exemple de l'Etat serait suivi par l'entreprise privée.

Bien que l'on ait voulu commencer le plus rapidement possible, pour créer ce qu'on appelle un « choc psychologique », capable de mobiliser toutes les bonnes volontés sur ce problème capital du logement marocain, l'importance de ce quartier de 1.000 maisons, et la répercussion que sa construction en matériaux définitifs, pouvait avoir sur le développement général de la ville, exigeaient que l'on en étudiât le plan en fonction du plan d'ensemble de la ville.

Il existait bien un plan de « zoning », mais il n'y avait pas, à proprement parler, de plan d'extension de Kénitra. Vu la nécessité de faire vite, il ne pouvait être question, avant de décider de l'emplacement où devaient s'élever les constructions, de

faire des études d'ensemble qui, seules, pouvaient conduire à un plan valable. Il fut en conséquence décidé d'établir un schéma, en se basant sur les données économiques réelles, schéma d'extension probable de la ville et des réserves nécessaires à l'établissement des grandes voies de communication. Ce schéma bien établi, éliminait le risque de faire sur l'implantation une erreur trop grossière qui se serait répercutée sur l'avenir de la ville.

Au terme de ces études, l'emplacement choisi pour la reconstruction fut précisément celui qui avait été incendié, en bordure est de la ville, entre les routes d'Aïn Sebaa et de Tanger. L'emplacement est tout désigné, en effet, pour placer un quartier d'artisans, car il se trouve à proximité du secteur industriel qui se développe lui-même actuellement à l'est du port ; l'îlot en construction sera limité, au sud-est, par l'amorce de l'autoroute, qui un jour longera certainement toute la côte atlantique.

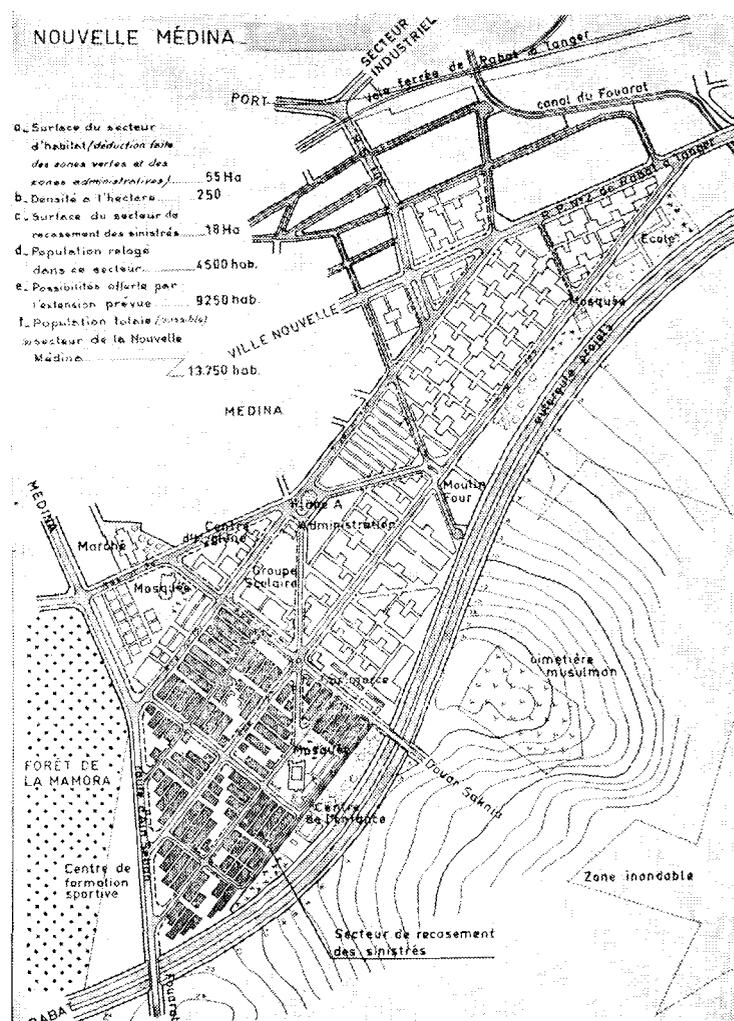
b) **Plan d'aménagement de la Nouvelle Médina**  
Parallèlement au plan de recasement des sinistrés, et pour profiter au maximum du climat favorable créé par le démarrage du chantier, les autorités administratives eurent l'idée de lancer l'étude complète de ce quartier, qui prit le nom de « Nouvelle Médina ». L'étude du plan fut confiée au Service de l'Urbanisme, au moment même où ce service était en complète réorganisation.



*La nouvelle médina (vue d'ensemble)*

Limité au nord par la Médina, par la voie ferrée de Rabat à Tanger, et par le canal du Fouarat, à l'est et au sud, par le canal du Fouarat, et par le tracé de l'autoroute, et à l'ouest, par la route d'Aïn Sebaa, ce quartier est dans son ensemble une zone d'habitat à rez-de-chaussée (trame 8 x 8). Seuls, les lots situés en bordure sud ou sud-est des voies de circulation, et de desserte peuvent avoir un étage, l'ensoleillement des lots voisins n'étant pas mis en défaut. Un centre administratif, situé à proximité de la place A, et comprenant un ensemble scolaire, groupant les élèves de la Médina, et de son extension, un centre d'hygiène, et un emplacement réservé à différentes administrations, complète cet ensemble. D'autre part, pour protéger les abords de l'autoroute, une zone « tampon » est créée. Cette zone plantée peut recevoir quelques édifices publics (Ecole et Mosquée au nord, secteur de notables au centre, centre de l'Enfance au sud). Ce secteur d'habitat présente l'avantage d'être situé à proximité des lieux de travail de la population ouvrière (secteur industriel, port, ville nouvelle).

Les autorités de la ville de Kénitra voyaient dans la réalisation de ce nouveau plan, la possibilité de la résorption complète des bidonvilles qui encombraient le secteur est, et aussi celle de limiter cette extension au tracé de l'autoroute. Mais, bien que ce secteur connut une certaine activité, jamais la croissance des bidonvilles ne fut mise pour autant en défaut. Devant cet état de fait, les autorités responsables se virent dans l'obligation de créer au-delà du tracé de l'autoroute, une zone destinée à recevoir toutes les baraques et nouallas, qui encombraient la ville, et de les regrouper ainsi en dehors des zones soumises à un plan d'aménagement.



## 2 - Secteur industriel

a) **Recherche d'un emplacement** : Ce plan d'aménagement fait l'objet du même dahir que le plan d'aménagement de la Nouvelle Médina. Ce plan s'avéra nécessaire par les nombreuses demandes d'installations d'industries dans cette ville ; Kénitra offrant certainement des possibilités, que Casablanca, du fait de son extraordinaire développement et encombrement ne pouvait plus offrir.

En premier lieu, il y eut le choix de l'emplacement à proximité si possible du secteur d'habitat, et du port. Les autorités responsables de l'établissement du premier plan d'aménagement de la ville, n'avaient prévu aucun secteur industriel à Kénitra. En fait, le port actuel est bloqué entre l'oued Sebou et la ville, ce qui ne permet aucune possibilité d'extension, encore moins d'installations industrielles. L'extension vers l'ouest, le long de l'oued fut également impossible en raison de la configuration du terrain, des servitudes militaires, ainsi que des difficultés de liaison avec la ville ouvrière. Il a paru urgent, devant les nombreuses demandes d'installations industrielles, de rechercher une zone suffisamment étendue pour ne pas reposer le problème de l'extension de l'industrie dans un proche avenir. Il



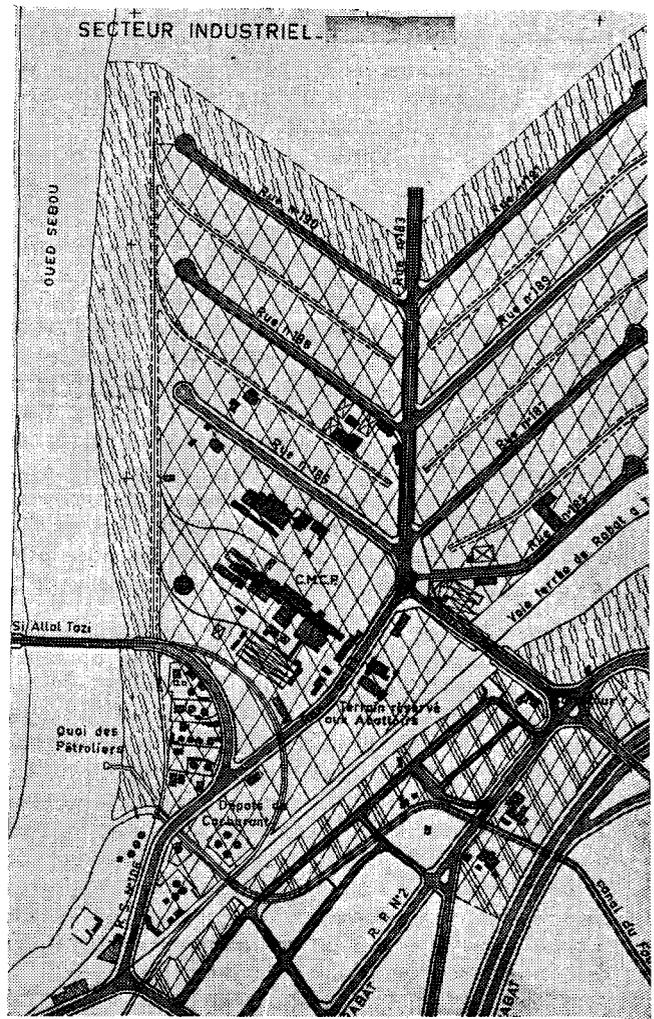
La nouvelle médina (une rue commerçante)

fut donc recherché une zone pouvant être raccordée au chemin de fer pour permettre aux industries importantes de s'y installer, pouvant avoir des liaisons faciles avec les lieux de chargement du port, et pouvant disposer d'une main-d'œuvre à proximité, de manière que celle-ci ne soit pas obligé d'emprunter des moyens de transports pour se rendre sur les lieux de travail.

Malgré bien des inconvénients, principalement en ce qui concerne la configuration du terrain avec son niveau général au-dessous des hautes eaux, la zone nord-est fut définitivement choisie. Le plan d'aménagement du secteur industriel homologué par dahir du 18 janvier 1950, prévoit une superficie de 150 ha. En 1950, les terrains de cette zone n'avaient qu'une valeur de propriété de cultures. Faute de moyens financiers suffisants à ce moment-là, ainsi que d'une législation appropriée, la ville ne pût mettre le plan à exécution, et se tourna vers les services résidentiels pour recevoir une aide. Ceux-ci mirent à la disposition de la ville, les sommes nécessaires à l'acquisition des terrains. Ainsi, 82 ha. faisant parties de deux propriétés (TF 78 et 7361) furent achetés par la ville.

b) **Les installations industrielles :** Aujourd'hui, le secteur industriel qui est équipé en eau, et électricité, assaini par un réseau d'égouts, et dont la viabilité est faite sur toute la superficie achetée par la ville, comprend 8 usines principales :

- **La Compagnie Marocaine des Cartons et Papiers (C.M.C.P.),** dont le marché marocain (35 à 40 pour cent de la production) est surtout constitué par les conditionnements d'agrumes, de fruits, et les conserveurs. Les régions destinataires sont Meknès, le Gharb, Marrakech, Fédala, Safi, Agadir.
- **La Société Marocaine de Fabrication Cottonnière (MAFACO)** dont les ventes sont faites principalement, en ce qui concerne le fil, aux industriels du tissage et de la bonneterie, installée dans tout le Maroc, et à l'artisanat de Fès, Salé, Marrakech et Meknès. Production : 120 tonnes de fil par mois, et 110 km de tissus.
- **La Société Marocaine des Engrais Pulvérisés (S.M.E.EF).** Cette société est la seule au Maroc à utiliser les phosphates naturels de Khouribga, et de Louis-Gentil. La production est de 7.500 tonnes, entièrement absorbée par le Maroc.
- **La Société Métallurgique et Mécanique (Méta-Méca).** Cette société a été conçue pour fabriquer des alliages spéciaux. La fonderie permet de produire 80 à 100 tonnes mensuellement. La clientèle est fournie par l'ensemble du Maroc.
- **La Société industrielle et commerciale Nord-Africaine (S.I.C.M.A.).** Il s'agit d'un établissement approvisionnant l'agriculture.
- **La « Burboul » Marocaine.** Elle a pour objet la fabrication et la vente de tous les produits de revêtement routier. La production, qui peut être



de 15.000 tonnes, n'a jamais dépassé 6.000 tonnes pour la satisfaction des besoins du Gharb, et du Nord Maroc. Le principal client de l'entreprise est l'Administration des Travaux Publics.

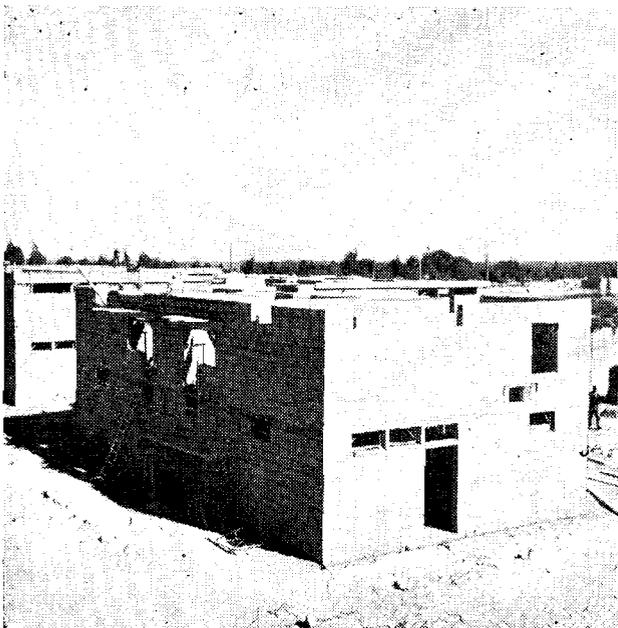
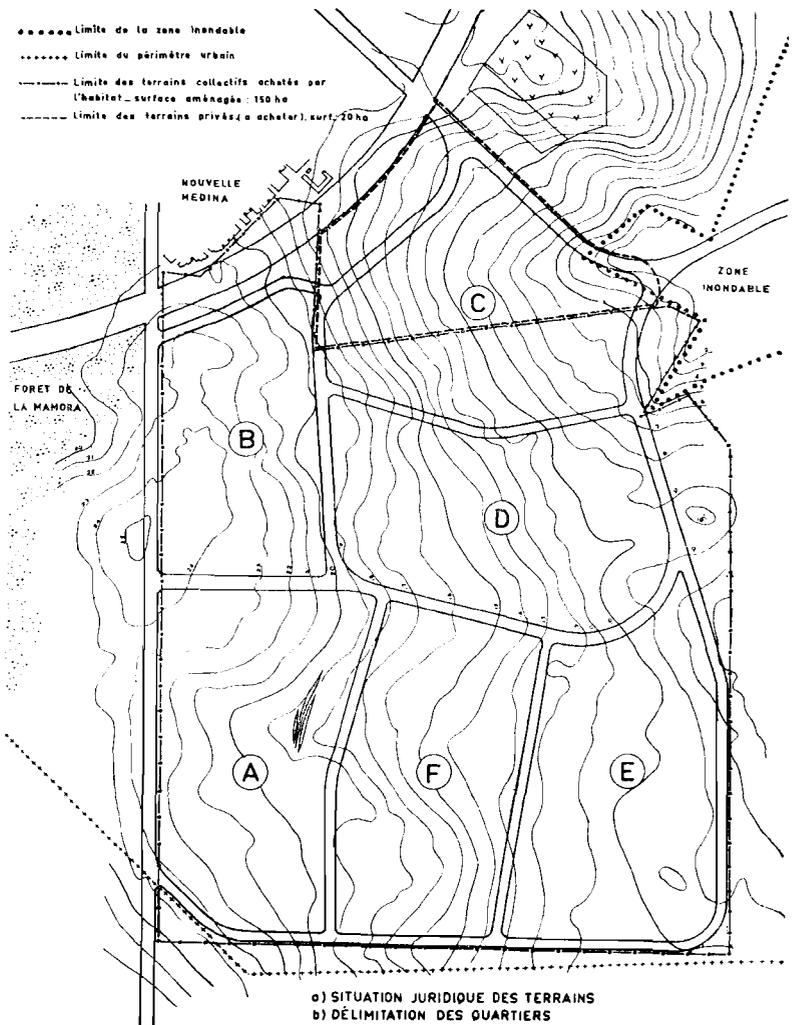
- **La Société Marocaine de Constructions Métallurgiques (Sametal).** L'activité de cette société embrasse tout ce qui concerne la construction métallique : charpente, ferronnerie, menuiserie métallique, chaudronnerie, etc... La clientèle se recrute parmi les agriculteurs, les industriels et les administrations.
- **L'industrie céréalière.** La coopérative des Docks Silos a un rôle primordial en ce qui concerne l'exportation et l'importation des céréales par le port de Kénitra. Les installations très modernes permettent de manipuler un fort tonnage. D'autres industries, ou entrepôts sont en cours d'installation dans le secteur industriel, ou existent à Kénitra. Ce sont : 9 entrepôts pétroliers ; 45 dépôts de céréales ; 1 fabrique de céramique sanitaire ; 1 fabrique de charpentes métalliques ; 3 fabriques de ciment ; 6 confitureries ;

1 conserve de poissons ; 1 distillation de produits forestiers ; 3 filatures ; 3 fonderies ; 1 froid industriel ; 2 fabriques de jus de fruits ; 1 raffinerie d'huile ; 2 savonneries ; 1 usine de bitume ; 2 usines de textiles ; 2 usines de produits chimiques ; 1 manufacture de tabac ; 1 manufacture de peinture ; 1 tannerie ; 9 ateliers mécaniques ; 9 scieries mécaniques ; 6 usines de conditionnement d'agrumes ; 8 usines de constructions mécaniques ; 5 briqueteries, 2 minoteries ; 2 usines d'engrais, 2 fabriques de conserves alimentaires ; 2 tôleries.

### 3. - Extension est. La cité des Saknia.

#### a) origine du projet :

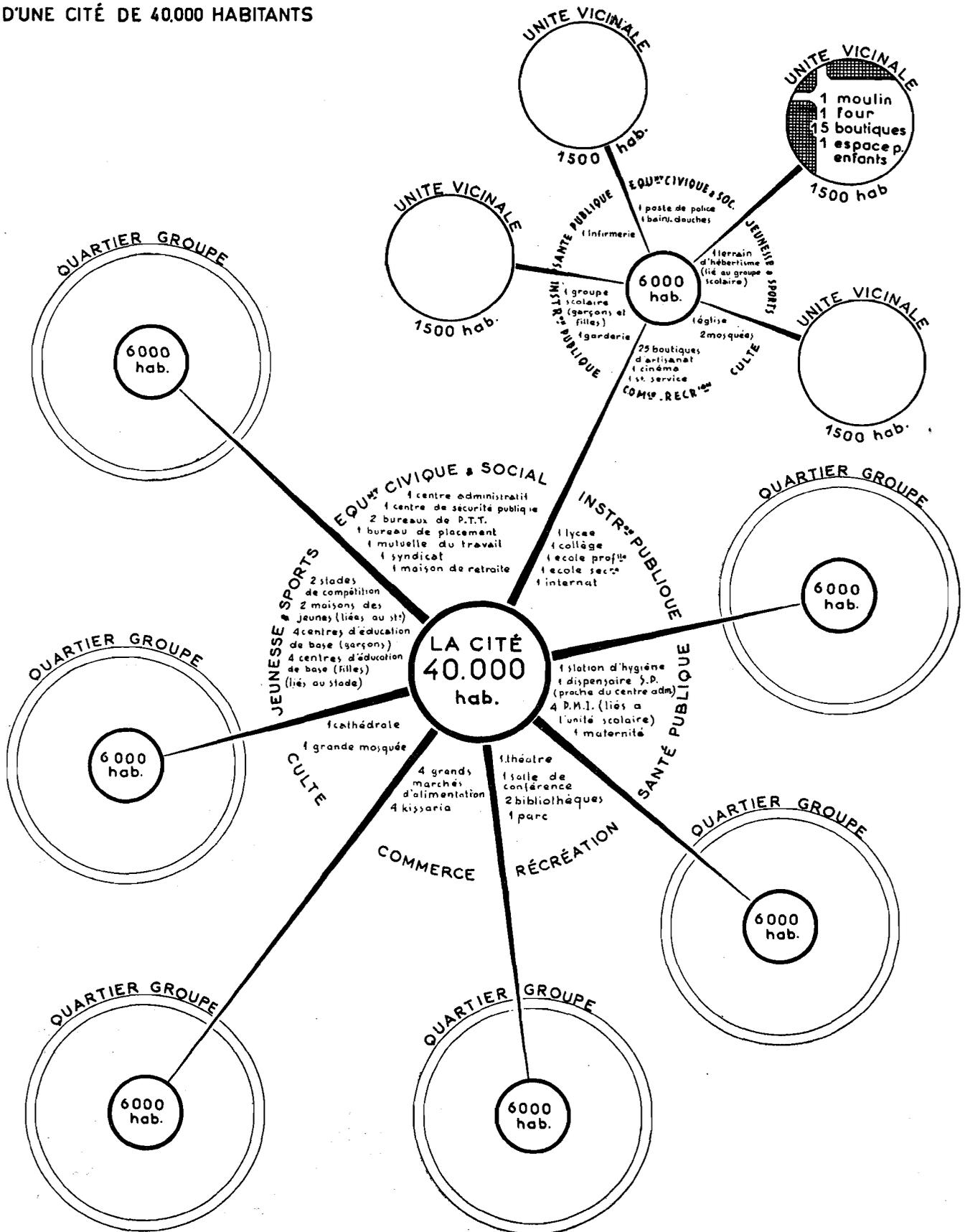
L'origine de ce projet réside dans l'idée de lancement d'un programme de résorption des bidonvilles, à l'échelon Etat. Le bidonville des Saknia est le résultat du regroupement dans ce secteur de tous les bidonvilles qui encombraient les environs de la Médina, et de son extension. A la suite de l'incendie de 1946, et devant les dangers que ces bidonvilles représentaient pour la ville, les Services Municipaux de Kénitra décidèrent de regrouper tous les bidonvilles à l'extérieur de la zone habitée. Les autorités responsables profitèrent de la mise en application du plan d'aménagement de la Nouvelle Médina pour passer à l'exécution de ce regroupement. En premier lieu, il était simplement question d'améliorer le bidonville dans ses dimensions propres, c'est-à-dire de créer des quartiers de 6 à 7.000 habitants, de construire une école au centre de

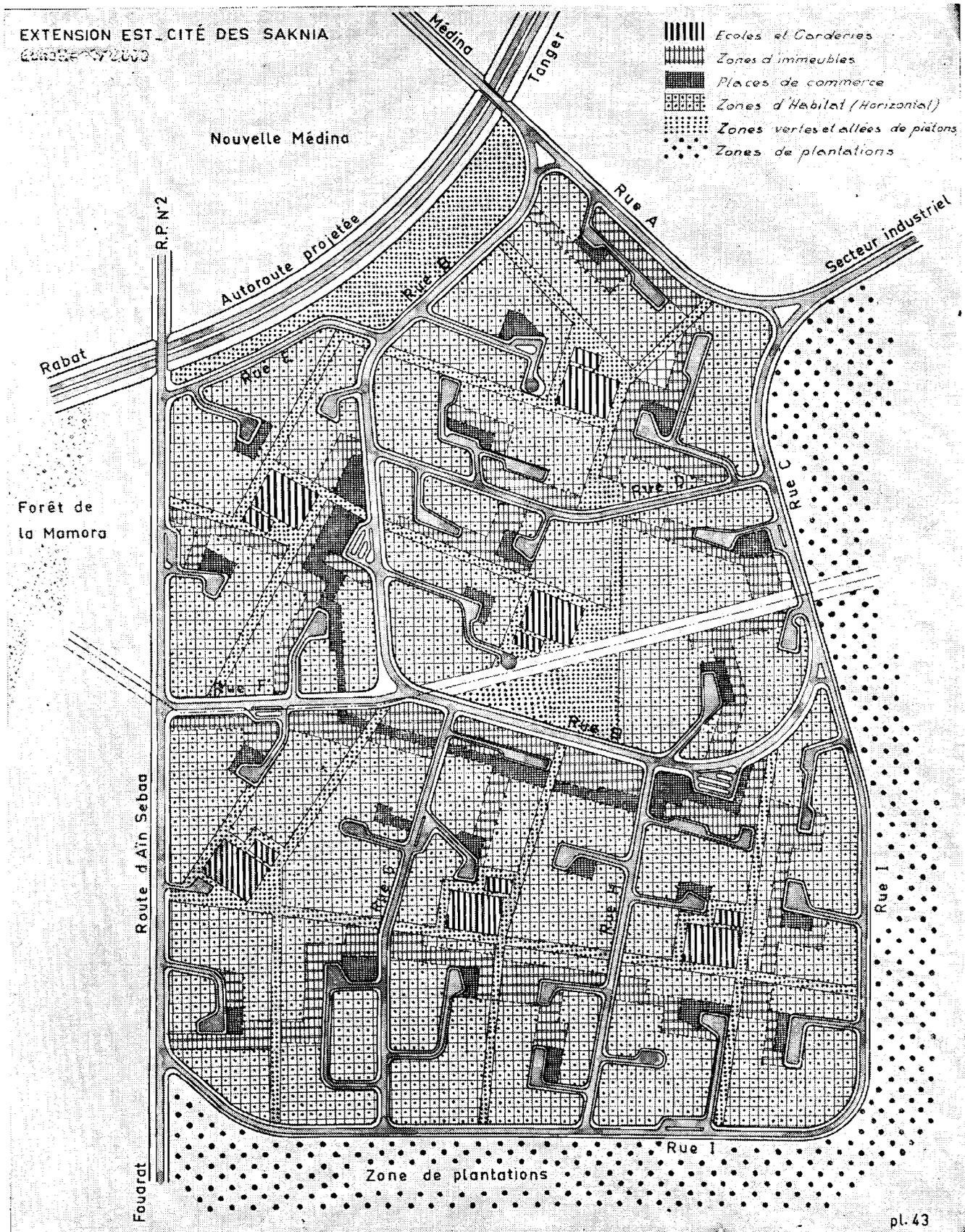


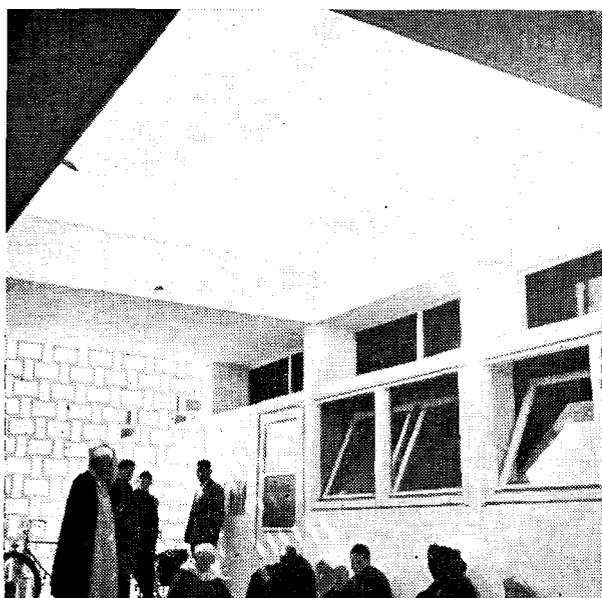
La cité des Saknia (trame horizontale)

chaque quartier, de tracer la voirie, et enfin d'équiper chaque unité vicinale en eau (points d'eau collectifs), de poser les conduites d'évacuation des usées, de regrouper le commerce dans les zones prévues à cet effet ; c'est d'ailleurs en ce sens, qu'avait été établi, le premier projet de résorption du bidonville, mais devant la progression constante de la population, (25.000 habitants en 1955, 30.000 habitants en 1957), il a été jugé préférable d'étudier un projet de cité de 40.000 habitants, destiné non seulement à aménager le bidonville, mais également de prévoir un secteur d'extension. L'intérêt de cette deuxième solution réside surtout dans le fait qu'elle autorise beaucoup plus de souplesse, quant au recasement des personnes ayant leur baraque dans les zones destinées à devenir du domaine public. Il faut aussi considérer le nombre de personnes (chefs de foyer) non solvables, c'est-à-dire ne pouvant s'acquitter d'un loyer normal, ou même d'un loyer modéré. Le chiffre des personnes solvables a été fixé d'après une enquête effectuée par le bureau du logement à 15 % environ de la population totale du bidonville.

ORGANISATION ET EQUIPEMENT  
D'UNE CITÉ DE 40.000 HABITANTS







*Nouvelle médina (dispensaire)*

#### b) Premières réalisations

Le secteur choisi pour la première expérience de réalisation est le quartier B (pl. 40). Les constructions édifiées sur ce terrain sont des constructions économiques, comportant un étage sur rez-de-chaussée, les surfaces des pièces sont réduites à leur plus simple expression, et l'équipement sanitaire est limité au strict nécessaire. La réalisation de ce premier chantier va permettre le démarrage de l'aménagement du bidonville (Quartier A sur le plan). Dans ce quartier, la méthode appliquée est différente. On se contente simplement de fixer la population par un remembrement bien compris. Les habitants de ce quartier bénéficieront de l'équipement complet, et pourront lorsqu'ils en auront les moyens construire, et se brancher sur les collecteurs en place. Cette solution qui est la moins onéreuse, doit permettre de réaliser l'aménagement complet du bidonville dans un délai assez rapproché. L'application du plan d'aménagement dans ce secteur est d'ailleurs simplifiée par le fait que le service de l'habitat est propriétaire de la plus grande partie des terrains (voir planche 40). De toutes façons, il est à prévoir, dans l'état actuel des choses, que l'aménagement de la cité des Saknia résoudra probablement le problème des mal logés et des économiquement faibles en effet, cette cité qui est réalisée par l'Etat, offre des conditions d'habitation, peut-être sommaires, mais toutefois acceptables, si l'on considère le prix de location très modéré des logements. Cette cité permettra également de décongestionner dans de notables proportions, la médina. 6.000 à 7.000 personnes, l'équivalent d'un quartier, pourront trouver refuge dans cette zone, et libérer ainsi ce secteur encombré qu'est la médina de Kénitra. De ce fait, la cité des Saknia doit être considérée plutôt comme un secteur de résorption et de recasement des mal logés que comme une zone d'extension de la ville.

Cette zone forme la limite extrême de l'extension vers le sud et l'est de la ville de Kénitra. En effet, la limite nord de la zone de protection des eaux du Fouarat est située à 200 mètres environ au sud de la limite du périmètre urbain de Kénitra ; cette zone sera d'ailleurs complantée d'eucalyptus, pour éviter que le secteur d'habitat ne se développe plus au sud, en direction de la nappe de retenue des eaux du Fouarat, ainsi qu'à l'ouest, en direction du canal.

En matière d'assainissement, cette zone se verra appliquer deux systèmes d'évacuation des eaux usées :

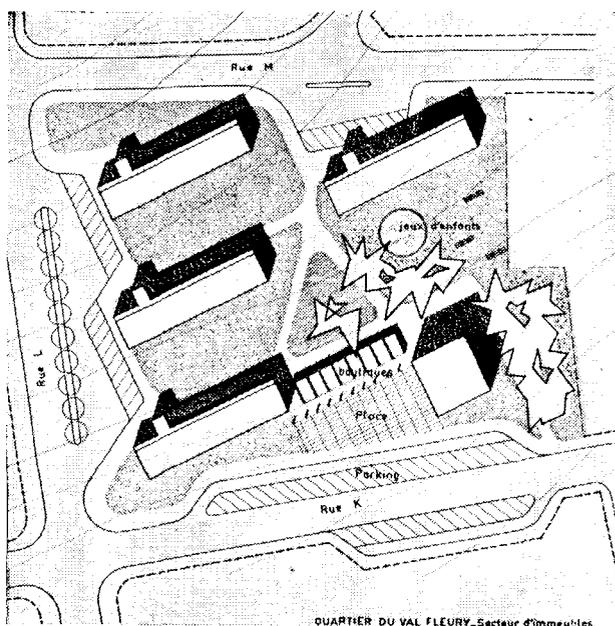
1) Le système unitaire pour l'ensemble du quartier B (bidonville aménagé) ; les niveaux et pentes de ce quartier permettant une évacuation directe vers la Nouvelle Médina (raccordement aux canalisations existantes).

2) Le système séparatif pour tous les autres quartiers (A, C, D, E et F). Les eaux usées s'évacueront par gravité dans une station de pompage située à l'intersection des rues A et C. De cette station, les eaux usées seront renvoyées par pression dans le collecteur principal de la Nouvelle Médina. Les eaux pluviales étant rejetées dans le canal du Fouarat.

#### 4 - Quartier du Val Fleury et cité de la Colline

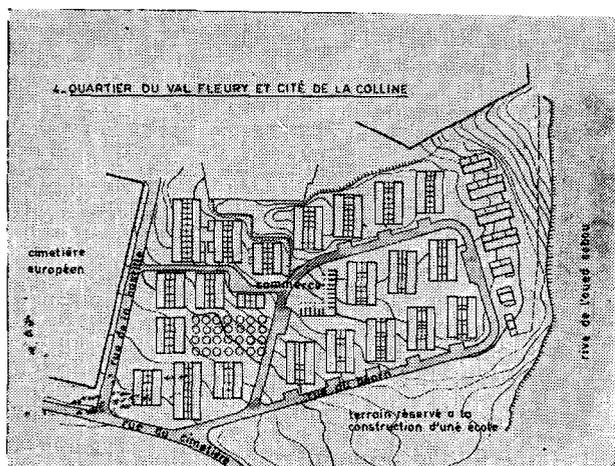
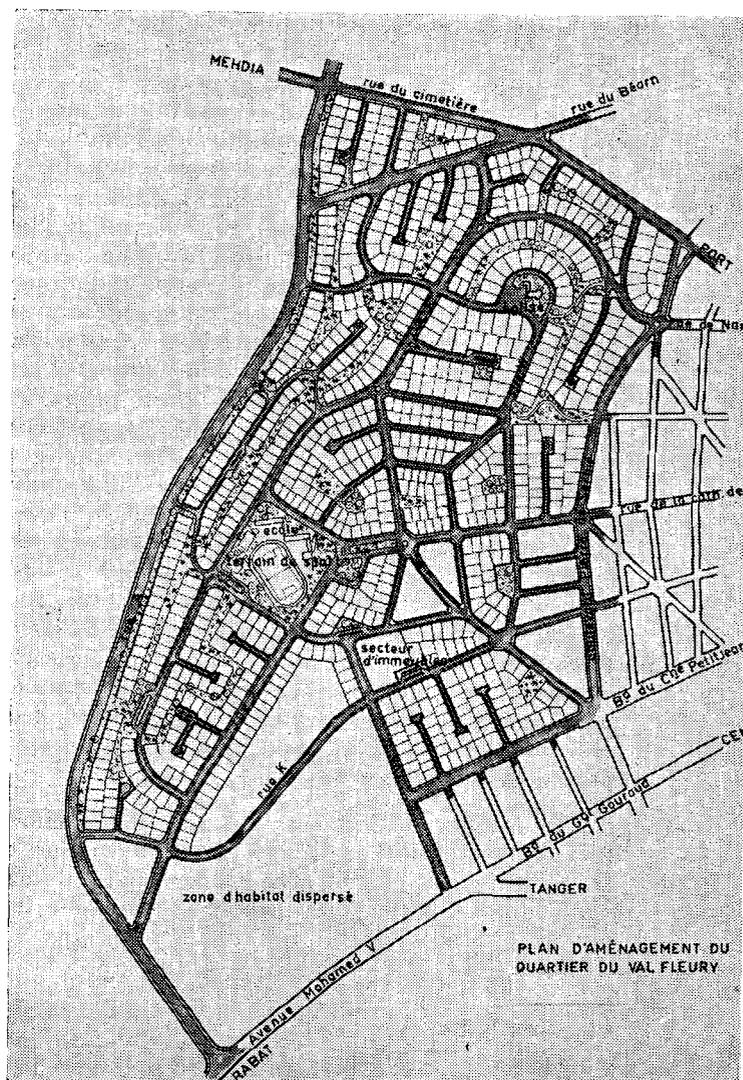
##### a) Création d'une association syndicale des propriétaires :

Le quartier « Val Fleury » a fait l'objet d'un plan et règlement d'aménagement approuvés et déclarés d'utilité publique par dahir du 3 décembre 1951.



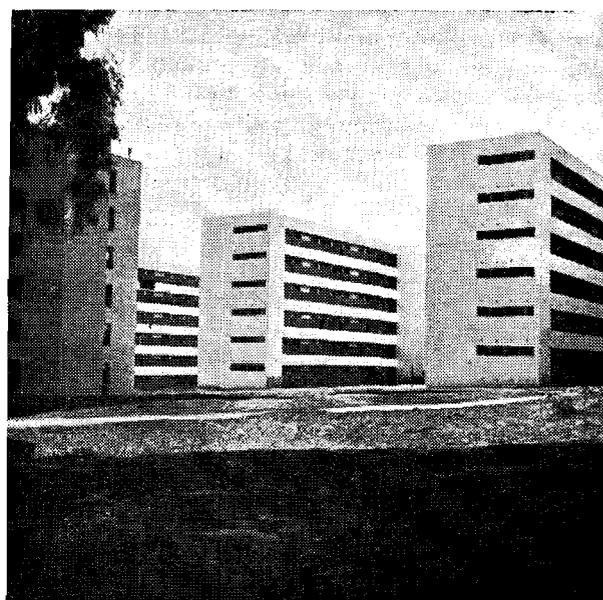
QUARTIER DU VAL FLEURY - Secteur d'immeubles

Ce quartier situé à l'ouest de la Ville Nouvelle est un secteur de villas, couvrant une superficie de 100 hectares environ. L'aménagement de ce quartier a été décidé à la suite d'une entente entre les propriétaires de terrains, pour former une « association syndicale ». Le but de cette association est premièrement, et ensuite de permettre l'entretien des voies et des espaces publics. En réalité, ce quartier n'eut jamais trop à souffrir de l'application de son plan, car la Ville Nouvelle de Kénitra comprend plusieurs secteurs de villas, ou mixtes, qui laissent encore apparaître beaucoup de terrains nus. Toutefois, l'évolution de la situation aidant, l'Etat marocain (service de l'habitat), s'est vu dans l'obligation de déroger à la réglementation en vigueur, en construisant un ensemble d'immeubles dans la zone sud du secteur. En principe, il s'agit là de construction de logements économiques s'adressant à une certaine classe de la population marocaine. Les limites de ce groupe d'immeubles sont bien définies, et il ne semble pas que l'on puisse envisager une extension, d'autant plus qu'il n'est prévu dans ce secteur qu'un ensemble scolaire et sportif, mais cet ensemble a été prévu à l'échelle d'un quartier de villas, et non d'un quartier d'immeubles.



**b) La cité d'urgence :**

A proximité du quartier « Val Fleury » a été réalisé un ensemble d'habitations économiques, appelé « Cité d'urgence ». Cette cité a vu le jour à la suite d'une décision prise par l'Etat chérifien, pour venir en aide aux habitants européens de la ville indigène, à la suite des événements qui ont précédé l'indépendance du pays. Cette cité est constituée de blocs d'habitations à rez-de-chaussée du type « villas en bande ». L'espace compris entre un groupe de 2 immeubles est constitué par un jardin. La cité dispose d'un petit centre de commerce, et d'un terrain de jeux. Une école est prévue en bordure sud de la rue du Béarn.



La cité des Saknia (trame verticale)

### 5 - Vue d'ensemble sur les différentes zones aménagées de la ville de Kénitra :

#### a) Rapport densité - surface construite :

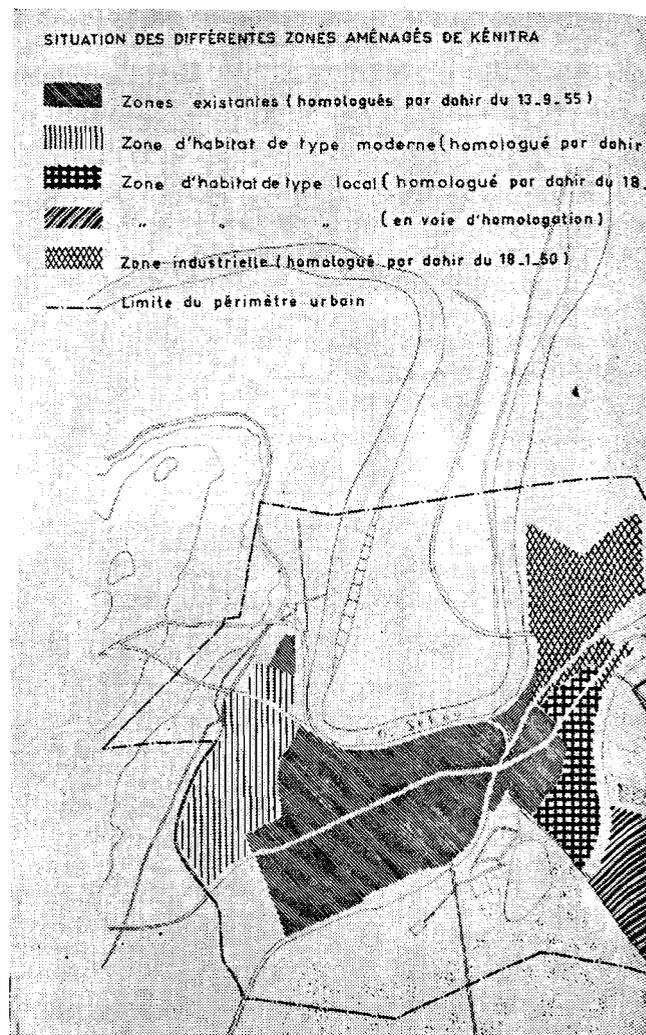
Le schéma d'ensemble de la ville de Kénitra (planche 25) fait ressortir d'une façon assez précise les différentes et successives extensions, et les incidences que ces extensions ont pu avoir sur le plan général d'aménagement. On peut constater que la ville nouvelle, qui est à base de population européenne, a bénéficié au départ d'un emplacement favorable. Les terrains sur lesquels se sont édifiés les quartiers de la ville nouvelle bénéficient d'une pente légère mais régulière vers l'oued Sebou, en sorte que l'évacuation des eaux pluviales, s'effectue par simple gravité ; de plus, la ville nouvelle a bénéficié également d'un emplacement beaucoup plus étendu, et de forme régulière, entre l'oued Sebou et la ligne de chemin de fer, l'évasement vers l'ouest offrant une possibilité d'extension, sur des terrains très favorables à la construction. On peut constater, par contre, que le schéma général de la Médina et de ses extensions, forme un ensemble incohérent, et n'offrant pratiquement plus aucune possibilité d'extension nouvelle, les terrains situés à l'est de la ville étant des zones inondables, impropres à la construction.

Les terrains sur lesquels sont prévues les industries sont également en parties inondables, mais le secteur prévu par le plan d'aménagement (150 ha), dépasse pour l'instant, les nécessités industrielles de la ville (50 ha).

#### b) Conclusion :

Si l'on se reporte au rapport densité-surface, établi par quartier (planche 56) on constate qu'à l'inverse de la médina, certains quartiers de la ville nouvelle ont une densité si faible qu'il leur manque souvent l'essentiel, c'est-à-dire la vie ; d'autres quartiers ont connu jadis une grande activité, en raison surtout de leur caractère spécial ; par exemple, l'ancien quartier militaire, qui n'a plus aujourd'hui de fonctions très précises.

En repensant le problème de l'urbanisation de ces quartiers, en fonction de nouvelles données, on pourrait accroître la densité dans le centre même de la ville nouvelle, et apporter ainsi un surcroît d'activité, dont bénéficierait la population en général.

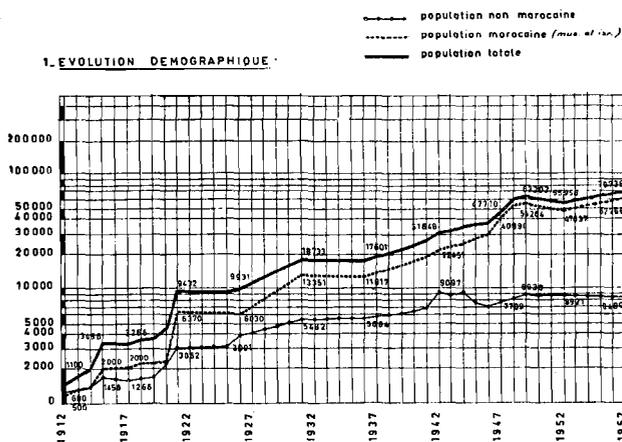


## D. — LA POPULATION

## 1 - Evolution démographique

a) **Etat de fait :** Un premier recensement de la population effectué en 1912 dénombrait 600 Européens et 500 Musulmans et Israélites. La bourgade de Kénitra qui comptait à sa création 1.100 habitants, va devenir 40 ans après (au recensement de 1952), une ville de plus de 55.000 habitants, se classant parmi les grandes villes du Maroc. Ce qui caractérise principalement cette ville marocaine, c'est qu'à la différence des autres villes, il n'existait à Kénitra même, aucun embryon de ville, en dehors de la kasba ; celle-ci n'a jamais eu d'autre destination, que de défendre l'estuaire du Sebou, et aussi de servir de relais aux nomades se rendant de Rabat à Sidi-Kacem. L'estimation des populations à différentes époques a permis de situer dans le temps cet essor démographique qui a toujours suivi une ligne ascendante régulière, pour dépasser le chiffre de 70.000 habitants en 1957.

1. EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE



La création de Kénitra et son évolution démographique rapide, sont en rapport étroit avec la profonde transformation économique qui s'est opérée au Maroc dans le même temps, et a amené une modification complète de la répartition du peuplement. La présente étude s'est fixée pour objet de réunir quelques chiffres élémentaires et de leur donner au moyen de schémas toute leur signification. Nous aurons ainsi une idée assez nette du peuplement actuel de la ville de Kénitra, et de ses possibilités d'évolution dans le cadre d'un programme de rénovation de son système économique.

## b) Evolution de la population non marocaine :

En ce qui concerne la population non marocaine, le recensement effectué en 1952 enregistre pour Kénitra une population de 8.921 habitants. Le chiffre de cette population retombe en 1957 à 8.480 habitants,

dont 7.500 Français (recensement effectué par les services du Consulat de France à Kénitra). Ce phénomène de décroissance enregistré dans l'évolution de la population non marocaine, n'est pas particulier à Kénitra. Depuis quelques années, on enregistre une diminution constante de cette population, due pour une part à la relève professionnelle des Européens par des Marocains, d'autre part, par l'expansion française qui crée un fort appel de main-d'œuvre et de techniciens.

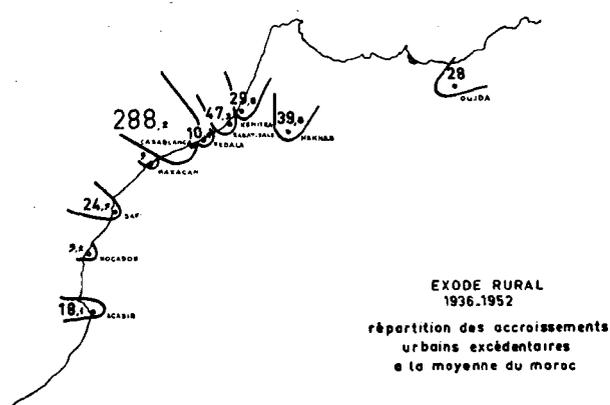
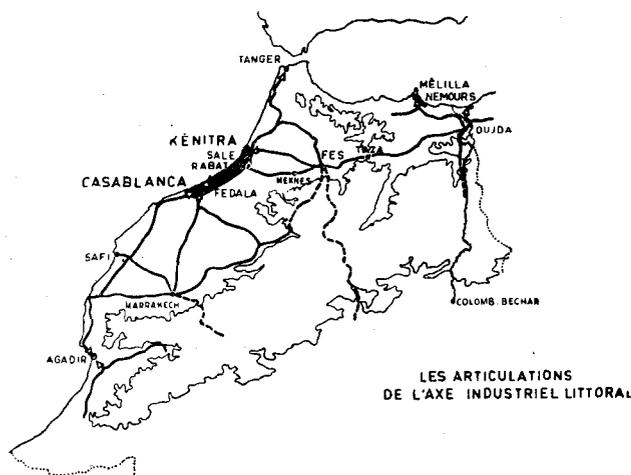
D'après le service des statistiques, la faible augmentation, voire la diminution des municipalités comparées à l'évolution des autres localités (centres délimités et centres ruraux), sous-estime l'évolution réelle de la population non marocaine. Il est en effet manifeste que la poussée économique des récentes années a été axée sur le développement urbain. D'autre part, la croissance énorme des effectifs scolaires de ces dernières années, serait incompréhensible sans une progression corrélative de la population.

c) **Mouvement de la population marocaine et mécanisme de l'exode rural :** Il est toujours très difficile de procéder à une estimation correcte du développement démographique d'une ville au Maroc. D'une part, les Marocains n'ont pas encore une très grande habitude des recensements, et font souvent des déclarations fantaisistes ; les déclarations obligatoires des naissances et des décès n'ont pas encore touchés la grande masse des urbains. D'autre part, l'apport rural reste très important, ainsi de 1936 à 1952, cet apport a été supérieur à l'accroissement naturel.

Malgré toutes ces imperfections, et ces déséquilibres, les Marocains marquent une nette croissance de leur évolution démographique. Cet accroissement est provoqué principalement par « l'irruption de la technique médicale dans certains pays », selon l'expression de M. Sauvy. La mortalité est passée de 45 à 50 pour mille chez ces populations. avec un âge moyen de 30 ans, à 20 à 25 pour mille, et un âge moyen de 70 ans selon les contrées.

Le décalage entre le coût des techniques médicales, et le coût des techniques économiques de production, a provoqué un décalage entre les besoins de ces populations et leurs ressources, qui ne se sont pas développées proportionnellement, déclenchant par suppression démographique, l'exode rural vers les centres urbains à la recherche d'emplois nouveaux éventuellement créés par l'industrialisation.

Si l'on compare le développement urbain de 1936 à 1952, Kénitra se classe dans les villes de fort accroissement, avec un pourcentage de 210 pour cent, alors que le taux moyen d'accroissement de la population urbaine totale est de 72 %, et que le taux d'accroissement moyen de l'ensemble de la population marocaine est de 26,5 pour cent.



Si l'on se reporte au schéma de répartition des accroissements urbains excédentaires à la moyenne du Maroc, la ville de Kénitra a reçu de 1936 à 1952, 29.800 habitants d'origines rurales. Cet apport est très important, si l'on constate qu'en 1936, Kénitra ne comptait que 15.318 habitants. Mais d'un autre côté, on peut dire qu'il n'y a pas eu, à proprement parler, durant cette même période, dépeuplement

rural ; la densité des campagnes a, à peu près partout augmenté. Cet exode rural est essentiellement dû à ce que l'accroissement démographique n'est pas accompagné d'une augmentation parallèle des moyens d'existence, soit par l'amélioration de la production agricole, soit autrement, par exemple, par l'implantation dans les zones jusqu'ici purement agricoles de nouvelles activités, même industrielles.

Depuis 1940, l'augmentation de la surface cultivée a été faible (262.000 ha représentant une augmentation de 3,5 %), et la valeur qualitative, n'a été accrue, grâce à l'irrigation que pour 55.000 ha. Si l'on admet que la production de l'hectare irrigué équivaut à celle de 5 ha cultivés en sec, la surface cultivée corrigée par habitant qui était de 1,25 ha en 1940, est tombée en 1954 à 1,07, soit en diminution d'environ 15 % (Suisse).

Comme on le voit, la population marocaine est en pleine expansion, ce qui prépare dans un proche avenir une forte augmentation du taux d'accroissement, qui devrait se rapprocher de 25 pour mille (de 1936 à 1952 : 15 pour mille). Si l'on s'en tient à l'étude de M. Suisse, l'apport rural s'amplifiera sans doute dans la période 1957-70, aussi bien dans le cas, où la mise en valeur ne suivant pas l'accroissement de la population rurale, une partie de celle-ci s'expatriera faute de ressources, que dans certains cas, où l'augmentation de la productivité agricole entraînera une diminution relative de l'emploi.

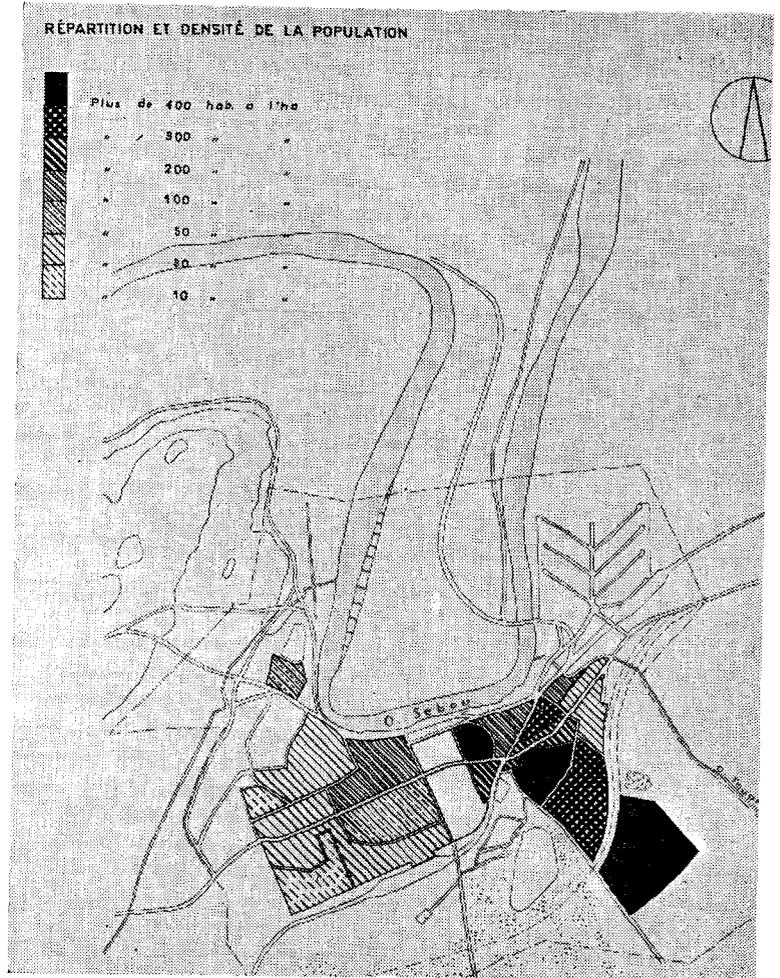
Les perspectives de l'accroissement démographique probable de 1957 à 1970, peuvent donc s'établir sur la base des deux données suivantes, l'une minima avec un taux d'accroissement brut de 15 pour mille, plus un apport rural évalué à 1/3 de celui-ci, l'autre maxima, avec un taux d'accroissement brut de 25 pour mille, plus un apport rural évalué à 1/3 de celui-ci également. L'évolution de la population européenne étant calculée dans les deux cas, sur la base d'un taux d'accroissement de 13 pour mille, sans apport rural, bien entendu.

#### Accroissement démographique probable de 1957 à 1970 :

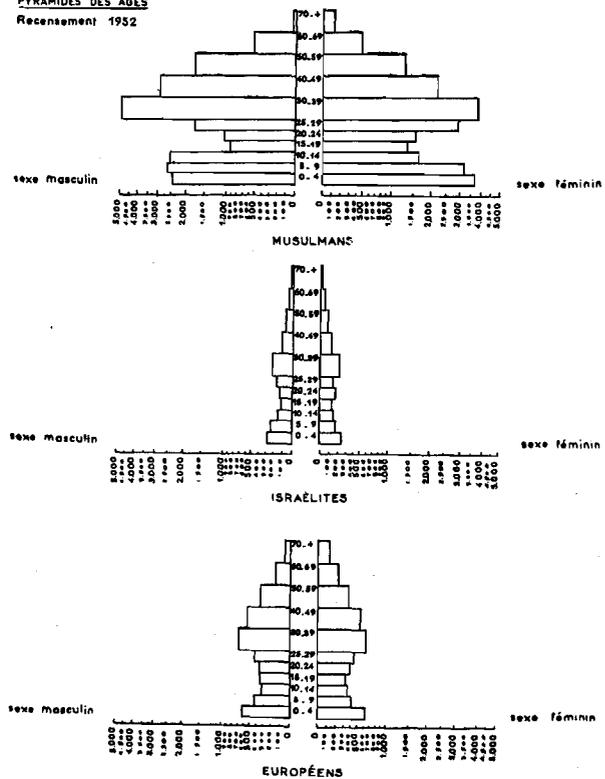
Hypothèse maxima :	Population totale marocaine 1957 .....	62.256	habitants
	Taux d'accroissement brut 15 pour mille .....	13.311	habitants
	Apport rural 1/3 .....	4.437	habitants
	Population totale européenne 1957 .....	8.480	habitants
	Population totale 1970 .....	90.028	habitants
Hypothèse minima :	Population totale marocaine 1957 .....	62.256	habitants
	Taux d'accroissement brut 25 pour mille .....	23.490	habitants
	Apport rural 1/3 .....	7.830	habitants
	Population totale européenne 1957 .....	8.480	habitants
	Population totale 1970 .....	103.600	habitants

d) Répartition et densité de la population : Le schéma du site de Kénitra, montre la répartition et la densité de la population. La population marocaine est surtout concentrée dans la médina, la nouvelle médina, et le secteur des Saknia ; ces trois secteurs sont situés à l'est du quartier militaire et de la forêt de la Mamora. Le secteur situé dans l'anse formée par le boulevard Moulay Youssef, et l'actuel quartier militaire comprend un fort pourcentage d'israélites. La population européenne occupe la presque totalité de la ville nouvelle, mais certains secteurs, le secteur d'immeubles du quartier « Val Fleury », et la cité de la colline, en particulier, ont eu la faveur d'une certaine fraction de la population marocaine de Kénitra (2.000 habitants environ). Autre trait à noter, qui a eu des effets sur la composition, comme sur le chiffre de la population marocaine locale, Kénitra a été jusqu'à ce jour, une ville de garnisons ; elle a compté de tout temps, au moins deux régiments de troupes marocaines. De 1912 à 1926, les troupes de la garnison figuraient dans les recensements ; à partir de cette date, jusqu'en 1940 elles n'y sont pas comprises ; puis, de nouveau jusqu'au recensement de 1947. Le recensement de 1952 ne comprend pas les militaires. Actuellement, et ceci depuis les changements d'ordre politique survenus au Maroc, la situation du secteur militaire tend à se transformer. Les troupes évacuent progressivement ce quartier, et, il est fort probable que les terrains seront remis sous peu, à leur propriétaire de droit, c'est-à-dire, aux domaines. Etant donné le développement constant de la ville, les services municipaux de Kénitra, s'emploient à faire admettre le principe de l'incorporation de cette zone dans le plan général d'aménagement. La création de quartiers-groupes dans le secteur central constituera un élément de liaison entre la ville nouvelle et la médina, et permettra la décongestion progressive des zones surpeuplées, au profit des zones faiblement peuplées.

e) Conclusion : L'accession du Maroc à un système d'économie internationale par la création de ports, a eu pour effet de concentrer les 2/3 de sa population urbaine, et par suite le 1/3 de sa population totale dans une zone littorale qui ne couvre que le 1/10 du territoire national. Le 1/8 de cette population (plus de un million d'habitants) est concentré entre Casablanca et Kénitra. La concentration des activités économiques sur la côte, et plus particulièrement entre Casablanca et Kénitra, résulte de plusieurs facteurs, dont le premier est d'ordre général, et consiste dans l'auto-accélération partout dans le monde, du développement des grands complexes urbains. Un deuxième facteur, est que l'industrie de ce pays, s'est généralement créée en étroite connexité avec les activités portuaires, et un troisième facteur du relief, qui, en ne permettant entre le sud et le nord qu'une communication côtière donne à cette artère une importance majeure. Les données géographiques, et économiques, étant ce qu'elles sont, et le résultat à ce jour, à certains égards du moins assez satisfaisants, nous pouvons



PYRAMIDES DES ÂGES  
Recensement 1952



chercher les divers moyens pouvant conduire à une meilleure distribution des activités. Casablanca représente la plus grosse concentration industrielle du Maroc. Cette concentration industrielle entraîne le plus gros afflux de population de toutes les villes de la côte (35 % de la population urbaine totale). Or, le coût par habitant, de fonctionnement des villes croît, lorsque la population dépasse un effectif optimum, estimé au Maroc à 50.000 âmes. Ajoutons à cela que la population ouvrière ne gagne rien à la congestion des métropoles, si ce n'est un surcroît de fatigue. Pour toutes ces raisons, il apparaît souhaitable une déconcentration de l'activité industrielle, et portuaire de Casablanca au profit d'un autre complexe. Les avantages fournis par cette déconcentration industrielle, se présentent sous plusieurs aspects :

1°) La création d'un nouveau complexe dans le nord du Maroc apporterait un équilibre dans la répartition de la population, dans la zone littorale.

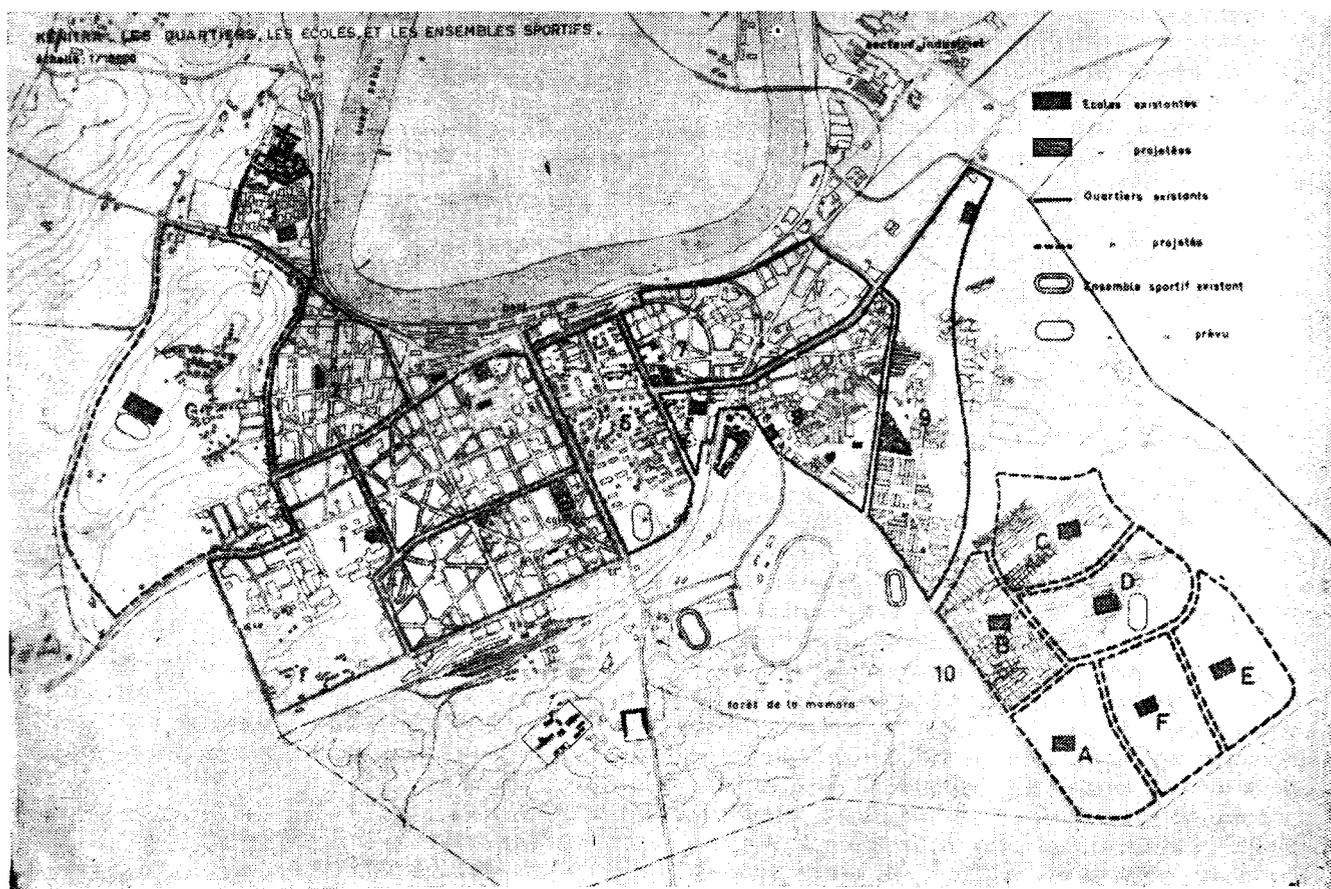
2°) La création d'une agglomération urbaine importante, présente un intérêt économique certain, du point de vue agricole, pour la région sur laquelle cette agglomération s'appuie. Les possibilités agricoles du Gharb seront, il va de soi, nécessairement développées par l'application de tout programme de développement économique, désormais inspiré d'un souci d'aménagement du territoire.

## 2. - L'Enseignement

a) **Généralités** : Le plan d'ensemble de la ville de Kénitra fait ressortir une répartition assez bonne des écoles ; en fait, si nous comparons cette répartition au schéma de densité de la population (planche 29), nous constatons que la zone est (Médina, et N<sup>lle</sup> Médina) est assez pauvrement pourvue en groupes scolaires. Cela provient surtout du fait que le pourcentage des élèves scolarisés était très faible, il y a quelques années chez les Marocains.

Aujourd'hui, l'évolution se fait sentir de plus en plus, à tel point que le service de l'Enseignement Musulman s'est trouvé dans l'obligation d'augmenter le nombre de classes en donnant deux séances de cours par jour. Sur le plan des statistiques, cette méthode présente l'avantage de grossir le pourcentage des élèves scolarisés, mais, ceci ne va pas sans porter un certain préjudice à l'enseignement en général. Il faut noter également le fort pourcentage d'élèves marocains fréquentant les écoles européennes de Kénitra.

Dans les dix principales villes du Maroc, pour l'année 55-56, 61.559 élèves marocains étaient inscrits dans les écoles primaires publiques, comptant 1.177 classes. Il y avait donc, une moyenne de 53 élèves inscrits par classe. Dans ces dix villes, d'après les données du recensement 51-52, le nom-



BULLETIN ECONOMIQUE ET SOCIAL DU MAROC

ETAT ACTUEL

	LES QUARTIERS La ville nouvelle	Superficie (en ha)	Population (nbre d'habit.)	Densité (hab. à l'ha)	LES ECOLES	D	Classes	Elèves
1	Quartier ouest .....	66,50	798	12	Ecole de la gare (garçons) ....	1	5	215
2	Quartier des entrepôts .....	43,20	1.296	30	Ecole de la ville haute (mixte) ..	2	12	580
3	Quartier de la colline .....	12,00	960	80	Ecole de la colline (mixte) ....	3	4 + 1 m.	188
4	Quartier de l'Hôtel de Ville ....	56,40	5.666	100	Ecole du port (mixte) .....	4	13 + 1 m.	511
5	Quartier de la gare .....	55,00	1.760	32	Ecole A. Briand (filles) .....	5	10 + 1 m.	414
	Superficie totale ....	<b>279,10</b>						
	Population totale ....		<b>10.480</b>					
	Densité moyenne ....			<b>38</b>				
	La médina							
7	Quartier médina I .....	47,30	8.614	182	Ecole israélite (mixte) .....	7 a	8	415
7	Quartier médina I .....	»	»	»	Ecole de la voie de 60 (mixte) ..	7 b	15 + 1 at.	1.060
8	Quartier médina II .....	53,90	14.624	271	Ecole professionnelle de garçons	8 c	16	1.050
8	Quartier médina II .....	»	»	»	Ecole professionnelle de filles ..	8 d	20 + 2 at.	1.350
9	Quartier n <sup>o</sup> médina .....	56,40	6.768	120	Ecole de la n <sup>o</sup> médina I .....	9	14 + 2 at.	1.430
	Quartier des Saknia .....	54,00	30.250	560	Ecole de la n <sup>o</sup> médina II .....	9	9	887
	Superficie totale ....	<b>211,60</b>						
	Population totale ....		<b>60.250</b>					
	Densité moyenne ....			<b>284</b>				

ETAT FUTUR

	LES EXTENSIONS La ville nouvelle	Superficie (en ha)	Population (nbre d'habit.)	Densité (hab. à l'ha)				
6	Quartier du centre (militaire) ..	25,00	5.000	200	1 école à prévoir .....			
G	Quartier du Val Fleury .....	141,80	7.000	50	1 école prévue .....			
	Superficie totale ....	<b>166,80</b>						
	Population totale ....		<b>12.000</b>					
	Densité moyenne ....			<b>125</b>				
	La médina							
A	Quartier de la cité des Saknia ..	28,60	7.150	250	1 école prévue .....			
B	Quartier de la cité des Saknia ..	20,60	5.150		1 école prévue .....			
C	Quartier de la cité des Saknia ..	29,00	7.250		1 école prévue .....			
D	Quartier de la cité des Saknia ..	32,30	8.075		1 école prévue .....			
E	Quartier de la cité des Saknia ..	26,80	6.700		1 école prévue .....			
F	Quartier de la cité des Saknia ..	25,80	6.450		1 école prévue .....			
	Superficie totale ....	<b>163,10</b>						
	Population totale ....		<b>40.775</b>					
	Densité moyenne ....			<b>250</b>				

bre d'enfants scolarisables était de 104.010. Le taux de scolarisation moyen était de 60 %.

b) **L'enseignement musulman :** La population marocaine de Kénitra compte 60.256 habitants. Le nombre d'élèves marocains (musulmans et israélites) fréquentant les écoles primaires de la zone Est est de 3.630. Il faut ajouter à ce chiffre, le nombre d'élèves marocains fréquentant les écoles primaires de la ville nouvelle, soit 1.144 élèves ; ce chiffre représente 60 % du nombre total des élèves fréquentant les écoles européennes.

Le pourcentage d'élèves scolarisés dépasse donc, actuellement 70 %, ce qui constitue une évolution certaine depuis 1955.

c) **L'enseignement européen :** La population européenne de Kénitra compte 8.480 habitants. Le nombre d'élèves européens fréquentant les écoles de la ville nouvelle s'élève à 825.

La ville de Kénitra dispose également d'un collège comptant un effectif de 960 élèves, dont 380 marocains.

#### d) Les zones d'extension :

**La cité des Saknia :** Cette cité disposera d'un nombre d'écoles en rapport avec le nombre d'élèves scolarisables de la population totale prévue. Dans chaque quartier de 7.000 habitants, une école est prévue pour 700 élèves scolarisables. Cette formule est certainement une des plus heureuses, car elle permet de réserver dans le centre de chaque quartier, un terrain d'une superficie de un hectare environ pour la construction d'un groupe scolaire, d'une garderie d'enfants, et d'un terrain de jeux.

**La nouvelle médina :** En plus de l'école existante, une école est prévue par le plan d'aménagement dans la partie nord du secteur, en bordure de l'autoroute projetée.

**Le quartier du Val Fleury et la cité d'urgence :** Dans ce secteur de villas, un ensemble scolaire est prévu, pour une population probable de 5.000 habitants, soit 500 élèves scolarisables. Pour l'instant, les enfants de ce quartier vont à l'école de la Colline (cité d'urgence), qui dispose de 4 classes, plus une maternelle.

#### e) Les ensembles sportifs de Kénitra :

**Terrains aménagés :** La ville de Kénitra dispose d'un ensemble de sports municipal, situé dans la forêt de la Mamora, en bordure est de la route de Monod. Cet ensemble sportif comprend : un hippodrome, une piste d'athlétisme, un terrain de foot-ball de compétition, un terrain de foot-ball d'entraînement, des jeux de basket-bal, de tennis et de volley-ball. Un autre ensemble sportif, à l'échelon scolaire, est situé également dans la forêt de la Mamora, mais en bordure ouest de la route

d'Aïn Sebaa. Un terrain de foot-ball situé dans le quartier de la Gare, et une piscine située dans l'ancien quartier militaire complète cet ensemble.

**Terrains prévus :** Un parc des sports est prévu dans le centre de la zone d'extension des Saknia, et un ensemble de sports est prévu dans la zone d'extension du Val Fleury.

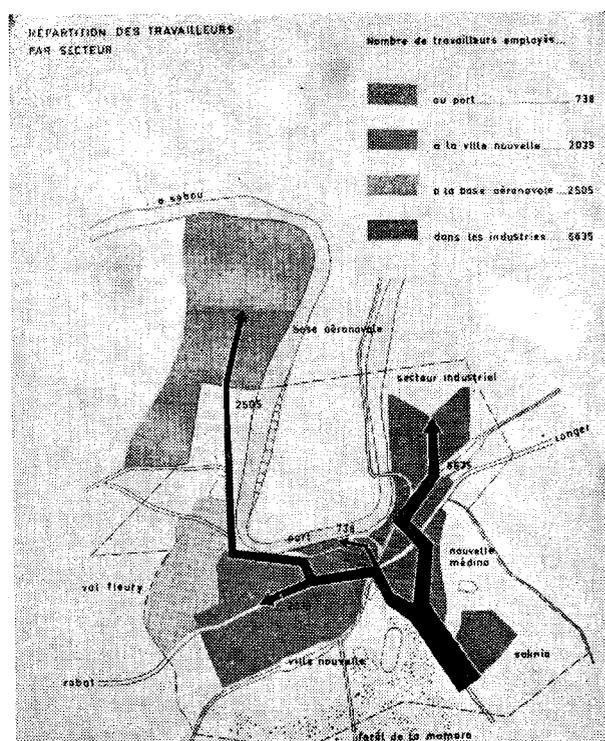
### 3. - Le travail

a) **Répartition des travailleurs par secteur :** Les lieux de travail de la population ouvrière de Kénitra peuvent être classés en quatre secteurs :

En premier, et par ordre d'importance, nous avons le secteur industriel, qui emploie 6.635 personnes ; viennent ensuite, la base aéronavale qui emploie 2.505 personnes, la ville nouvelle qui emploie 2.039 personnes, et le port qui emploie 738 personnes.

Parmi les personnes employées dans les industries, il faut considérer les ouvriers travaillant dans les usines, et les personnes employées dans les établissements n'ayant pas un caractère industriel, tels que les dépôts de carburants, les entrepôts de matériels, les entreprises de construction, les dépôts de liège, etc...

La base aéronavale de Kénitra (américaine et française), emploie un nombre important de personnes, mais, la situation de ces personnes est précaire, car il est possible que cette base militaire fasse l'objet d'une mesure d'évacuation, échelonnée sur un certain nombre d'années ; dans l'état actuel

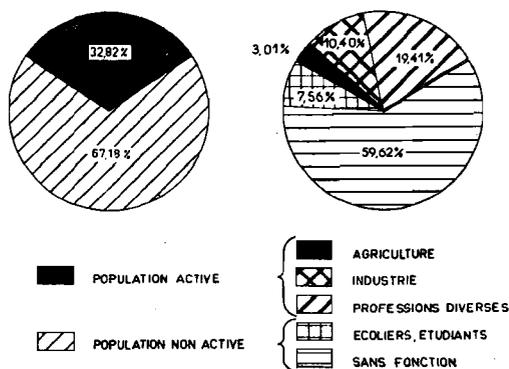


des choses, cette base militaire ne constitue pas une source de travail, sur laquelle la population ouvrière de Kénitra peut fonder des espoirs.

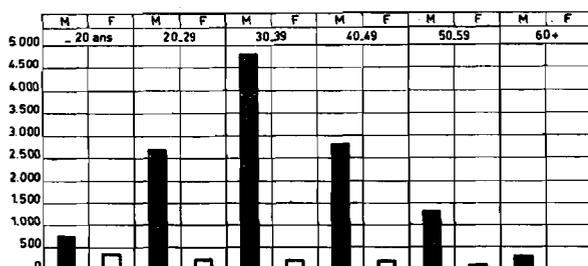
En troisième lieu, il y a la ville nouvelle avec les fonctionnaires occupant des postes dans les différents services administratifs de Kénitra, les employés des établissements privés à caractère industriel ou commercial, etc...

Enfin, le port emploie un personnel en rapport avec son importance. La création d'un port à l'embouchure du Sebou apporterait une amélioration sensible de la situation des travailleurs de la ville de Kénitra. Il est toutefois permis de penser que cette amélioration n'irait pas sans quelques inconvénients. Il serait en effet nécessaire de créer une zone d'habitat à proximité des lieux de travail, c'est-à-dire à proximité du nouveau port. La création d'un centre ouvrier à Mehdiâ pourrait même freiner dans une certaine mesure, l'évolution de la ville actuelle de Kénitra. Mais la situation économique se trouverait renforcée par une activité portuaire plus grande, dont profiteraient la ville et la région.

#### STRUCTURES PROFESSIONNELLES POPULATION ACTIVE ET NON ACTIVE



GRAPHIQUE DE COMPARAISON PAR AGE (population active)



Aux chiffres énoncés ci-dessus (chiffres communiqués par l'inspection du travail de Kénitra), nous devons ajouter certaines catégories de travailleurs indépendants, tels que les artisans, les chefs d'entreprises industrielles ou commerciales, les commerçants, les personnes exerçant une profession libé-

rale, etc... Ces différentes catégories de travailleurs indépendants peuvent être groupés dans un cinquième secteur, secteur économique très important, si l'on considère qu'il concerne, pour une grande part, les cadres techniques (patronat) des divers autres secteurs.

Comment se répartissent, les activités des travailleurs de ce cinquième secteur :

1° Les chefs d'entreprises industrielles et commerciales comprenant :

Les industriels au nombre de .....	18
Les grossistes et demi-grossistes au nombre de .....	38
Les commerçants et entrepreneurs au nombre de .....	250
soit au total.....	306

2° Les artisans comprenant :

Les entrepreneurs au nombre de .....	11
Les artisans du bois, métal, textiles au nombre de .....	9
Les petits métiers au nombre de .....	170
soit au total.....	190

3° Les commerçants comprenant :

Les grossistes au nombre de .....	5
Les demi-grossistes au nombre de .....	12
Les petits commerçants au nombre de ..	1.464
soit au total.....	1.481

4° Les agriculteurs au nombre de .... 18

Ce chiffre ne concerne que les agriculteurs français domiciliés à Kénitra. Le service des Impôts ruraux de Kénitra n'a pas pu préciser le nombre d'agriculteurs marocains habitant la ville.

5° Les professions libérales comprenant :

Les médecins libres au nombre de .....	14
Les avocats au nombre de .....	4
Les professions diverses au nombre de ..	11
soit au total.....	29

Nombre de personnes assimilées à ce cinquième secteur : 2.024.

Dans le secteur de la ville nouvelle, le plus grand nombre des travailleurs est fourni par la catégorie des fonctionnaires des différentes administrations publiques de Kénitra, au nombre de 1.233, parmi lesquels nous dénombrons 826 Marocains, 380 Français, et 27 personnes de nationalités diverses. Ces renseignements ne comprennent pas les statistiques des formations hospitalières.

b) Quelques considérations : L'état récapitulatif des différentes professions exercées par les Marocains, nous amène à formuler quelques remarques, principalement en ce qui concerne la valeur de

cette main-d'œuvre, et son importance dans les catégories les plus représentatives. On notera tout d'abord qu'un chef de foyer sur deux est dockeur, portefaix, manoeuvre ou ouvrier non spécialisé. Ces catégories professionnelles forment, en effet 50 % de l'ensemble ; la grande masse des Marocains de Kénitra, étant d'origines rurales, sans aucune formation technique de base.

Fait important à signaler également, le nombre relativement élevé de petits commerçants, installés pour la plupart en Médina, et dont la majorité est formée de Chleuhs. Le pourcentage des femmes dans la population active est évalué à 1/3 environ du nombre des travailleurs ; ce chiffre est très important, si l'on considère que la majorité d'entre elles sont employées dans les familles européennes.

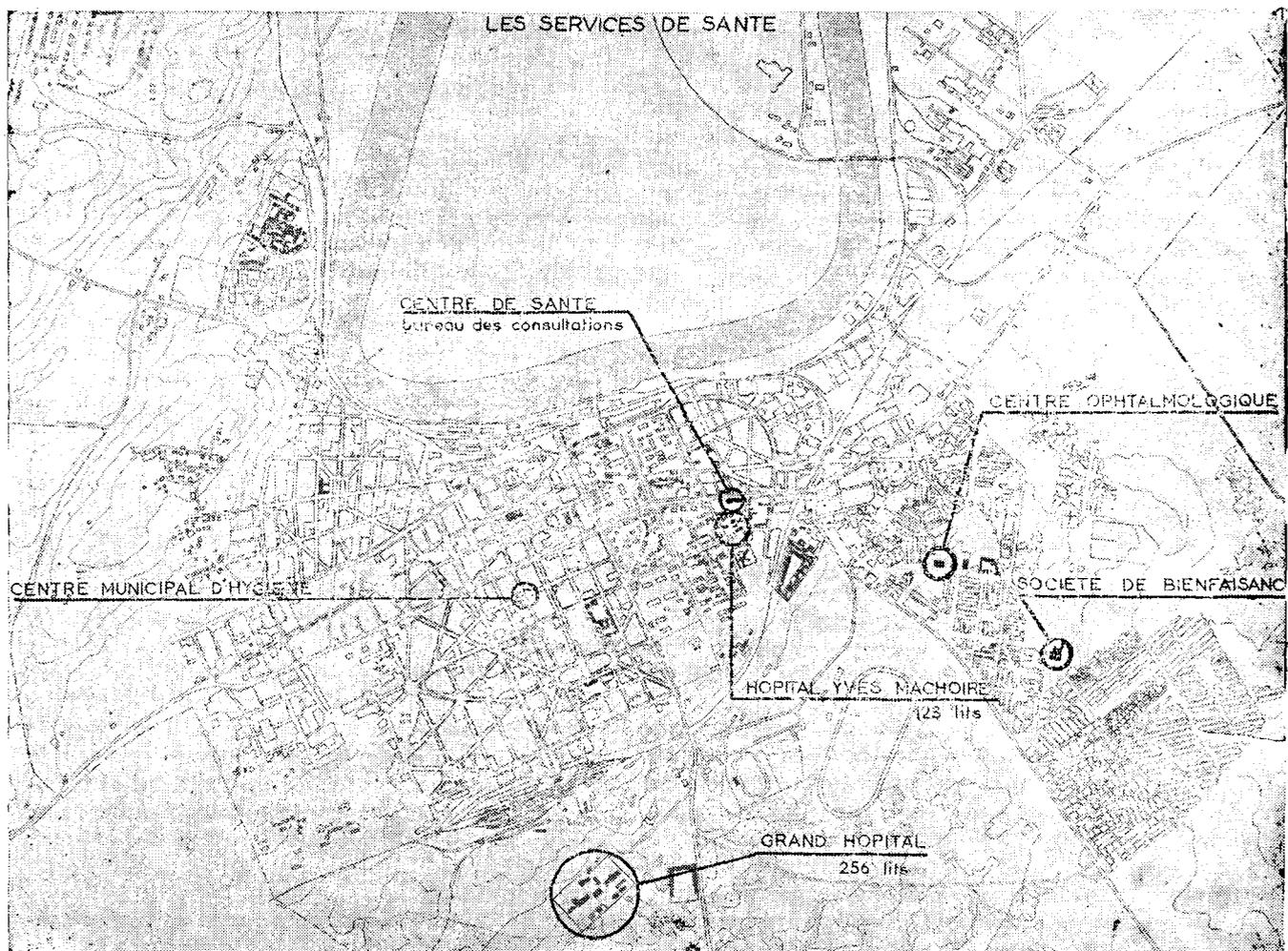
Le nombre des chômeurs est de l'ordre de 1.500 à 2.000. Ce chiffre est stationnaire par rapport aux années précédentes, avec tendance à la régression en été, et au début de l'hiver ; mouvement qui se manifeste principalement selon le calendrier agricole, pour les labours, les moissons et les vendanges.

#### 4. - La santé

a) **Caractéristiques de l'état sanitaire de Kénitra :**  
Du point clinique, l'état sanitaire de Kénitra présente les caractéristiques suivantes :

Le problème le plus épineux est la surveillance constante des populations du bidonville des Saknia, et des quartiers en dur de la Médina, où la densité est forte, et où les risques de contagion demeurent grands.

Cette surveillance et le dépistage des maladies y sont l'objet des soins attentifs du bureau municipal d'hygiène. Ce sont les fiévreux et les vénériens qui fournissent aux formations sanitaires locales le nombre le plus élevé de leurs consultants. Le paludisme dont la recrudescence se situe en automne, est bien moins répandu qu'autrefois ; il en est de même de la dysenterie, et des affections oculaires. Ces dernières restent cependant nombreuses en été, époque à laquelle la chaleur, la poussière, le sable, et les mouches favorisent leur développement.



Les ophtalmies granuleuses, les conjonctivites purulentes, le trachome sévissent durement. Pour citer un exemple en ce domaine, signalons que 20 % des enfants du bidonville d'Aïn Sebaa fréquentant l'école publique de la Nouvelle Médina étaient atteints de trachome en 1948.

Les cas de cécité, tout en étant moins nombreux que dans le Sud-Marocain, sont fréquents. La fièvre récurrente, qui apparaît en hiver, la typhoïde, la variole, le typhus exanthématique, la diphtérie sont plutôt rares ; par contre, les habitants de la Médina paient leur tribut à la tuberculose, aux maladies vénériennes, et surtout à la mortalité ; celle-ci est élevée, particulièrement dans les bidonvilles où vivent les gens les plus pauvres, mais aucune statistique valable n'a pu être établie sur ce point au cours de l'enquête, faute d'un contrôle administratif suffisamment serré des naissances et des décès.

**b) Organisation sanitaire et mesures prophylactiques :** Les médecins de l'administration chargés de veiller sur la santé de la Médina, et du bidonville sont au nombre de deux ; le médecin-chef du bureau municipal d'hygiène, et celui de l'Hôpital Yves Machoire. Le personnel du grand Hôpital de Kénitra soigne bien lui aussi les nécessiteux, mais principalement lorsqu'il s'agit d'interventions chirurgicales exigeant un matériel spécialisé, dont n'est point doté l'hôpital Yves Machoire.

L'action du bureau municipal d'hygiène est menée en milieu marocain par le médecin-chef et les trois auxiliaires de ce dernier, qui sont l'infirmier responsable du contrôle sanitaire de la Médina, l'infirmier du centre d'hygiène qui a la charge de l'épouillage, des désinfections à domicile, des étuvages, de la dératation, de la lutte antipalmodique, etc..., enfin l'infirmière qui assure le fonctionnement du dispensaire de prophylaxie de la Médina.

Un quatrième secteur (le centre ophtalmologique de la Nouvelle Médina) complète l'équipement sanitaire du bureau municipal d'hygiène de Kénitra.

Dans le domaine de la prophylaxie, les services de santé de Kénitra ont réalisé récemment de sérieux progrès grâce à des moyens financiers accrus et à l'emploi sur une grande échelle de nouveaux désinfectants et insecticides ; des vaccinations antityphique et antivariolique peuvent désormais être administrées sans restriction, et il en va de même pour la lutte antipaludique sous toutes ses formes.

Parallèlement, le dépistage de la tuberculose est activement poussé. Un groupe mobile spécialisé effectue chaque année une tournée en Médina de Kénitra, notamment dans les écoles. En dehors des missions de ce genre, le travail de base est assuré par l'hôpital Yves Machoire, qui procède à une moyenne de 200 examens radiologiques par mois, et par le bureau municipal d'hygiène, qui dispose d'une assistante sociale à cet effet.

Il existe par ailleurs à Kénitra, un comité local de la Ligue Marocaine contre la tuberculose, organisme qui coopère avec les services de santé, participe chaque année à la campagne du Timbre antituberculeux, distribue des secours aux personnes indigentes atteintes de la maladie, et a mis sur pied un service de vaccination B.C.G. pour les nouveaux-nés de la ville.

L'assistance médicale gratuite dont bénéficie la population marocaine de Kénitra est assurée par le bureau municipal d'hygiène, et surtout par l'hôpital Yves Machoire. Cette formation sanitaire comprend trois grandes salles avec lits, deux pour les hommes, et une pour les femmes, et un bloc central composé d'une salle de radio, d'un laboratoire, d'une salle de stérilisation, et de deux salles de consultation, une par sexe. Seules, comme nous l'avons vu plus haut, les petites interventions chirurgicales sont pratiquées dans l'établissement même.

Le personnel médical est constitué par le médecin-chef, huit infirmiers, dont certains sont spécialisés, et une infirmière sage-femme.

La caractéristique principale de cette formation sanitaire, est qu'elle a été conçue plutôt pour la consultation que pour l'hospitalisation, répondant en cela à la mentalité du Marocain d'origine rurale, qui vient volontiers demander conseil et soins au médecin, mais qui n'aime pas séjourner à l'hôpital dont les règles de vie sont par trop différentes de ses propres habitudes.

**c) Les œuvres d'assistance publique :** L'œuvre d'assistance accomplie par les services d'hygiène de Kénitra est complétée par celle des divers autres organismes, dont les plus importants sont la Goutte de Lait et la Société de Bienfaisance.

Ici, comme ailleurs au Maroc, la Goutte de Lait est une œuvre qui se dépense pour les 9/10 de son activité en faveur de l'enfance marocaine nécessiteuse, et qui combat avec bonheur la mortalité dans les milieux pauvres de la Médina, et dans le bidonville. Cette œuvre est surveillée du point de vue médical, par le médecin-chef de l'hôpital Yves Machoire ; une consultation a lieu chaque semaine au siège de l'œuvre, et s'adresse non seulement aux tout petits présentés par leur mère, mais également aux femmes en état de grossesse ; la santé des uns et des autres peut donc être suivie de près, et tous conseils utiles prodigués à temps aux mères ou femmes intéressées. Au surplus, les bienfaits de cette visite hebdomadaire sont prolongés, et étendus en profondeur par l'action de l'assistante sociale du bureau municipal d'hygiène, et par celle de la sage-femme marocaine diplômée de l'hôpital marocain, qui se rendent à domicile, auprès des femmes n'ayant pas l'habitude, ou la possibilité de venir elles-mêmes à la Goutte de Lait.

La Société de Bienfaisance, pour sa part, s'intéresse plus spécialement au sort des enfants et des

adultes dans le besoin. Elle collabore à la lutte contre la mendicité, et le vagabondage.

Cette organisation remonte à 1936. L'afflux considérable des miséreux du Sud en 1945, puis le sinistre de l'été 1946, ont amené l'administration à accorder une plus grande autonomie à la société, afin d'en obtenir un meilleur rendement. L'asile loge, nourrit et vêtit aujourd'hui en permanence une moyenne de 150 personnes par jour, ce qui représente 50 à 55.000 journées gratuites d'hébergement par an. En outre, du pain, de la farine, ou de la semoule sont distribués chaque jour gratuitement à 160 à 170 familles miséreuses du bidonville.

La société de bienfaisance a été naturellement amenée à se préoccuper du problème de l'enfance malheureuse et abandonnée; les enfants abandonnés, orphelins, ou en état de vagabondage qui circulent en ville sont ramassés par la police, ou par les chefs de secteur; un tri est opéré; les malades vont à l'hôpital Yves Machoire, puis à la Société de Bienfaisance après guérison. Les sous-alimentés sont directement acheminés sur le local de la société où ils subissent un examen médical de la part du médecin-chef de l'hôpital. Les enfants qui ont leur famille, sont admis dans les cantines scolaires de la ville, et leurs parents mis dans l'obligation de veiller sur eux, et de les envoyer à l'école. Quant aux autres, ils sont gardés à la société, et suivent les cours de l'école voisine, tant qu'un de leurs proches, ou une personne de confiance n'a pas accepté de les recueillir à titre définitif.

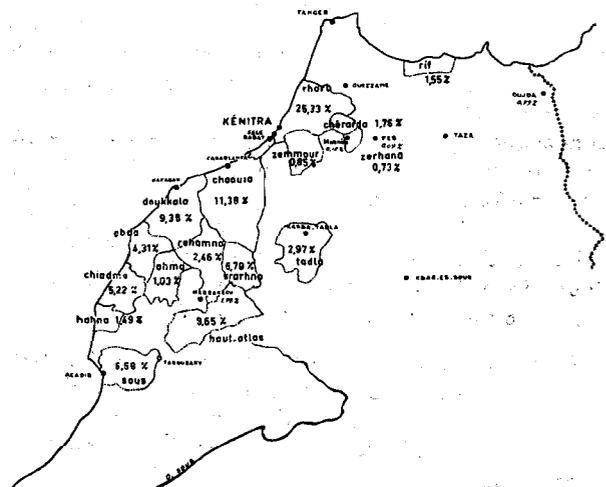
Conseillée et appuyée par les autorités et services administratifs de Kénitra, aidée financièrement par l'institution d'une taxe locale sur le sucre, et par les subventions importantes des services centraux de la Santé Publique, et de l'Entraide Marocaine, la Société de Bienfaisance Musulmane a rempli de façon très satisfaisante sa tâche envers les indigents et miséreux de la Médina et du bidonville de Kénitra.

### 5. - Origines ethniques de la population marocaine de Kénitra

a) Les premiers éléments de la population de Kénitra: Au début du Protectorat, les premiers éléments qui forment l'embryon de la population marocaine de Kénitra furent sans conteste les fassis (surtout des commerçants), attirés sans doute par l'activité du port, et favorablement impressionnés par l'essor de l'agglomération européenne. Avec eux, un grand nombre de familles des environs directs de Kénitra (familles rurales), vinrent s'installer, soit à proximité de l'actuel port, pour ceux qui étaient employés aux travaux du port; soit à proximité des établissements militaires, pour ceux qui étaient employés dans ces établissements. Par la suite, et au fur et à mesure des poussées enregistrées sur le plan urbain, comme sur le plan économique (port et industries), les besoins en main-

d'œuvre se faisant de plus en plus grands, l'effectif des gens qui sont à l'origine du développement de la Médina, et de son extension, provint tout naturellement des tribus rattachées au territoire de Port-Lyautey (Beni Hsen et Gharb). Ceci peut s'expliquer par le fait qu'à cette époque, dans la plaine du Gharb, on pratiquait encore une culture primitive, avec des moyens archaïques, et que les populations qui peuplaient ces régions étaient pauvres et dénuées de tout confort. Pour ces multiples raisons, la création d'un port, et d'une ville au débouché de leur région, fut une grande source d'espoir dans la recherche, bien naturelle d'ailleurs, de l'amélioration de leur niveau de vie. Parmi les gens qui ont aussi contribué au développement de la ville marocaine, il faut citer aussi les militaires qui servirent dès le début du Protectorat dans l'armée française. La plupart d'entre eux, au bout de quelques années de service, bénéficiaient de substantiels avantages, particulièrement sur le plan construction, ce qui leur permit d'assurer à leurs familles, une existence plus confortable, et de contribuer ainsi au développement de la Médina. D'où venaient-ils?... De toutes les régions du Maroc, mais les contingents les plus importants furent fournis par les gens de la montagne (Moyen Atlas et Atlas). d'un tempérament actif, intelligents, ces hommes s'adoptèrent facilement à leur nouvelle existence, et à la fin de leur carrière, beaucoup d'entre eux se fixèrent à Kénitra.

ORIGINES ETHNIQUES DE LA POPULATION MAROCAINE DE KENITRA



b) L'exode vers les villes: Troisième période de cette évolution, est la période la plus récente (guerre et après guerre). Nous assistons alors à un véritable exode des campagnes vers les villes, à tel point que la courbe du mouvement de la construction en médina, fut largement dépassé par la courbe de l'évolution démographique, et nous assistons à la fameuse création des bidonvilles,

exutoires naturels des villes surpeuplées. Les premières remarques qui s'imposent, quant à la création de ces bidonvilles, sont d'une part, l'absence complète de l'élément israélite, d'autre part son caractère presque exclusivement rural, des familles qui y vivent :

96,42 % d'entre elles sont en effet d'origines rurales, tandis que 3,25 % seulement sont d'origines citadines, et 0,33 % d'origine étrangère. Le plus fort effectif des chefs de foyer d'origine rurale, durant cette troisième période provient des tribus rattachées au territoire de Kénitra ; il s'élève à 26,33 % du total. Après eux, viennent, dans l'ordre d'importance, les chefs de foyers originaires des Chaouïa, 11,38 %, et des tribus sises entre Marrakech, et les crêtes du Haut Atlas, 9,65 %. Durement frappés par les mauvaises années agricoles de 1937-38, et de 1944 à 1946, ils étaient dans un grand dénuement à leur arrivée à Port-Lyautey. Quelques hardes, parfois un âne, constituaient tout leur avoir, et ils n'eurent d'autre ressource que de se monter une nouala au bidonville. Les Srarhna, 6,79 %, les Chiadma, 5,22 %, les Abda, 4,31 %, les gens du Tadla, 2,97 %, les Rehamna, 2,46 %, les Ahmar, 1,03 %, émigrés pour la même raison, connurent une situation analogue à Port-Lyautey. Le cas des Doukkala, 9,38 %, des Soussis, 6,58 %, et des Sharaoua, 5,07 % est un peu différent. Le mobile de leur venue, doit être recherché dans le déséquilibre constant qui existe dans leur pays d'origine entre le nombre des habitants et l'ensemble des moyens de subsistance mis par la nature à leur disposition. Intelligents, actifs, Soussis et Doukkala ne demeurent d'ailleurs pas longtemps en bidonville, où ils ne se plaisent pas, et ont tôt fait de se procurer un métier rémunérateur, et un gîte en ancienne médina. Les Soussis sont parvenus de la sorte, à se créer une position enviable dans le commerce local, et à jouer sur la place, un rôle économique, qui, pour ne pas être le premier, revêt pourtant une importance non négligeable. Quant aux Doukkala, ils se sont signalés, en particulier au cours de la dernière guerre, par leurs aptitudes et leur audace en matière de contrebande économique. La ville leur servait de relai entre la frontière espagnole, Casablanca, et le Sud.

Le processus d'implantation en ville des éléments ruraux est à peu près la même à Kénitra que dans les autres grands centres du Maroc. Les gens se rassemblent par région, et ainsi le dépaysement est moins brutal.

#### c) Liens et échanges avec les tribus d'origines :

Ces considérations sur le regroupement ethnique de la population, nous amènent à dire quelques mots des liens que les habitants de Kénitra, d'origine rurale, conservent avec leur tribu. Les Soussis sont à cet égard l'élément le plus curieux à observer. A l'instar des Djerbiens de Tunis, et des Mozabites du Tell algérien, ils maintiennent des relations suivies avec ceux des leurs demeurés au pays. Pour peu qu'ils en aient les moyens, ils confient leurs

boutiques à un parent, ou à un ami, et retournent au moins une fois l'an en tribu pour y passer deux ou trois mois. Un mouvement incessant de personnes, de fonds, de correspondance postale s'exerce ainsi entre le Sous et Kénitra. Après les Soussis, les ruraux qui ont le plus de relations suivies, quoique à un moindre degré, avec leur pays d'origine sont les Doukkala et les gens du Gharb. Les premiers s'apparentent avec les Soussis, tant par le motif de leur venue, surpopulation de leur territoire, que par leur vivacité d'esprit, et leurs dispositions naturelles pour le commerce. Quant aux gens du Gharb, la proximité de leur lieu d'origine, explique la fréquence de leurs échanges avec lui, et le fait qu'ils s'y rendent à toute occasion.

Au point de vue de leur valeur-travail respective, le classement peut s'établir comme suit : Qu'il soit ouvrier, artisan ou boutiquier, le chleuh est sans aucun doute le plus intéressant ; son rendement est comparativement élevé, sa valeur économique certaine. Viennent après lui, ses voisins du Haouz de Marrakech, puis les Haha, les Chiadma, les Abda, et les Ahmar. Les Shraoua sont de bons ouvriers, mais leur formation professionnelle est souvent longue et difficile. Les Srarhna et les Zemrane sont souples et persévérants ; les gens du Tadla plus résistants ; les Rehamna et les Chaouïa plus stables dans leur emploi. L'intelligence et l'esprit d'entreprise des Doukkala sont bien connus, et font d'eux un facteur très appréciable de l'activité économique de Kénitra. Quant aux Rharbaoua, qui à certains égards s'apparentent aux Doukkala, ils passent localement, pour constituer une main-d'œuvre souvent médiocre.

## 6. - L'administration municipale

### a) Mise en place d'un organisme administratif :

Sur le plan administratif, et plus particulièrement municipal, le développement de Kénitra a été de pair avec son essor démographique, portuaire et industriel. Dès les premières années, divers services à caractère urbain sont organisés sous l'autorité de Si El Maati Ben El Madani nommé Caid de la ville de Kénitra par dahir du 13 décembre 1913, et le contrôle d'un agent français qui remplit le rôle de chef des services municipaux. L'autonomie financière est reconnue à la cité et un budget municipal établi, dont le volume ne cessera de croître avec les années. Avant même des villes comme Marrakech et Oujda, Kénitra est érigée le 27 avril 1917 en municipalité, dotée à la même date d'un chef des services municipaux en titre, et d'une commission municipale mixte dont la composition, primitivement arrêtée au nombre de 18 membres (15 Français, 2 Marocains musulmans et 1 Marocain israélite) est portée par arrêté viziriel du 21 février 1944 au nombre de 23 membres (14 Français, 8 Marocains musulmans et 1 Marocain israélite). Par la suite, en raison de l'importance prise à la fois par

la ville de Kénitra, et par son arrière-pays, un arrêté résidentiel en date du 6 novembre 1920 crée la Région Civile du Gharb, dont le siège est fixé à Kénitra, et qui englobe la ville de Kénitra et les contrôles civils de Kénitra, de Mechra-bel-Ksiri, et de Petitjean. Enfin, un arrêté viziriel du 24 mai 1932 décide que la ville de Kénitra portera désormais le nom de Port-Lyautey. Cette date alliée à celle du 1<sup>er</sup> janvier 1940 qui vit le poste de Caïd transformé par dahir en poste de Pacha, devait conférer à la ville sa physionomie officielle d'aujourd'hui.

b) **Organisation administrative marocaine :** Le Maghzen est représenté à Port-Lyautey par un pacha qui est assisté pour l'administration de la ville d'un khalifa, d'un mohtasseb, et à un échelon inférieur, de chefs de quartiers (secteurs).

Le pacha et son adjoint sont à la fois administrateurs et juges. En tant qu'administrateurs, ils sont en rapport avec le chef des services municipaux ; dans l'exercice de leurs attributions judiciaires, ils collaborent par contre avec le commissaire du gouvernement chérifien. Le commissaire du gouvernement joue du reste un rôle important dans le cadre du règlement des affaires marocaines ; sa connaissance de la médina et de ses habitants comme sa présence quotidienne à la mahakma du pacha, située au souk tnine, l'ont amené tout naturellement à déborder de sa tâche purement judiciaire et à faire la liaison entre les différents services administratifs de la ville d'une part, les autorités maghzen et leurs administrés d'autre part. Les agents d'exécution du pacha sont les chefs de secteur (chioukh), leurs adjoints (moqaddemine), ainsi que les mokhaznis et assès de sa mahakma. Contrairement à leurs collègues de la plupart des médinas marocaines, ces agents qui sont des fonctionnaires de la municipalité ou de la direction des affaires chérifiennes, reçoivent un traitement mensuel fixe et peuvent faire l'objet d'avancement à l'intérieur du cadre auquel ils appartiennent.

Le territoire municipal est découpé en cinq secteurs :

Secteur I : Nord-Est de la ville ;

Secteurs II et III : Ancien pénitencier militaire, cités de la Société Foncière et de la municipalité ;

Secteur IV : Cité de l'O.C.H. et bidonville des Saknia ;

Secteur V : Ancienne médina, quartier militaire, et ville nouvelle.

Chacun de ces secteurs est tenu par un cheikh assité de deux moqaddemine.

c) **Nouvelle organisation municipale :** Dans l'organisation administrative nouvelle, le pacha a remplacé le chef des services municipaux à la tête de l'administration municipale. Le pacha est aidé dans ses fonctions par un conseiller technique.

A la différence de l'ancienne organisation marocaine, le pacha et son adjoint ne cumulent plus les fonctions d'administrateurs et de juges. Depuis l'instauration du nouveau régime, il y a un tribunal dans chaque ville, et les fonctionnaires attachés à ces tribunaux sont des juges dépendant directement du ministère de la Justice ; le pacha a donc actuellement des fonctions qui s'apparentent beaucoup plus aux fonctions de maire, qu'aux fonctions de juge qu'il avait auparavant.

L'application des plans d'urbanisme incombe au chef du service des plans de ville en liaison avec l'ingénieur municipal. Les problèmes intéressant la bonne marche du port, ses extensions incombent à un ingénieur du port.

Les centres et douars ruraux situés à l'intérieur du cercle de Kénitra ont leur représentant (super-caïd) à Kénitra. L'administration de chacun de ces centres incombe à un caïd, en liaison avec le super-caïd ; à l'image des pachas, les caïds ne cumulent plus les fonctions d'administrateurs, et de juges. Les fonctions de juge incombent dans chaque centre à un délégué-juge, qui est en général un stagiaire. Quant au ministère de la Santé Publique, il continue à assurer la bonne marche de leurs différents services (centraux et détachés), comme par le passé.

## E. — LES CIRCULATIONS

## 1. - La circulation urbaine

a) La circulation à l'intérieur des quartiers : On distingue à Kénitra deux types de quartier. Premièrement, les quartiers qui ont fait l'objet de plans d'aménagements avant 1945, tels les quartiers qui forment la ville nouvelle, la Médina I et II ; également ceux, qui ayant fait l'objet d'un plan d'aménagement plus récent, sont restés de conception classique, tels les quartiers qui forment la nouvelle médina et son extension.

Deuxièmement, les quartiers qui ont fait l'objet d'un plan d'aménagement plus récent, tels le quartier du Val Fleury, et les quartiers qui forment la cité des Saknia.

A l'intérieur de ces différents quartiers, les principes de circulation ne sont pas comparables. La ville nouvelle, par exemple, a un tracé de voirie très classique. Le pourcentage de la surface de la voirie, comparé à la surface construite est de l'ordre de 37 %, mais les voies ne sont pas différenciées, ce qui provoque un déséquilibre dans la circulation. A côté de voies surchargées, il y a des voies absolument désertes, sans aucune fonction.

La Médina, par contre, bien que présentant certaines analogies avec la ville nouvelle, a un réseau beaucoup plus différencié. Les voies intérieures au quartier sont trop étroites pour assurer aux véhicules une circulation aisée, ce qui permet aux piétons de se déplacer en toute quiétude.

Les nouveaux plans d'aménagement ont fait l'objet d'études plus intéressantes. Les voies n'ont pas les mêmes fonctions. La cité des Saknia, par exemple, a une liaison habitat-médina, et une liaison habitat-industrie, qui sont toutes deux des voies de grande circulation ; les voies secondaires entourent les unités de voisinage sans les pénétrer, et les voies tertiaires les desservent.

Le secteur industriel, qui a bénéficié d'un plan relativement moderne, a été conçu de manière à permettre aux lots d'être desservis aussi bien par voie ferrée que par route.

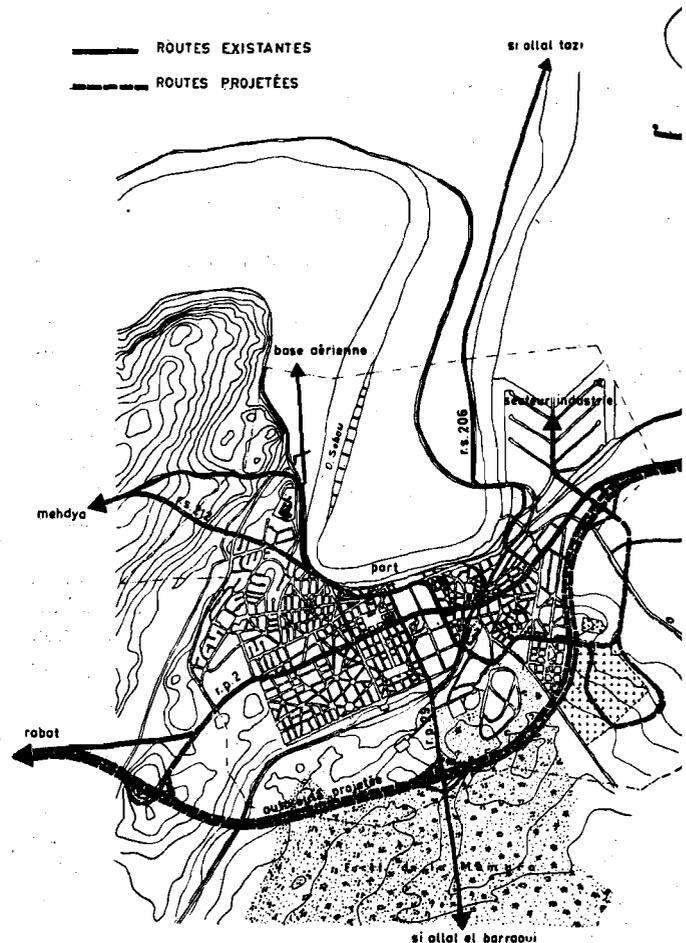
b) Les voies commerçantes : C'est en bordure des voies les plus passagères que le commerce s'est d'abord implanté. Les abords de la route principale n° 2, ont toujours été considérés comme des emplacements de choix ; pourtant on constate une évolution du commerce local vers les zones les plus calmes des quartiers. L'avenue Foch, le boulevard du Capitaine Petitjean à partir de l'avenue Foch, les abords de l'Hôtel de Ville jouissent de plus en plus de la faveur des commerçants.

En médina, on constate la même évolution. En dehors de la R.P. 1, et de la route d'Aïn Sebaa, qui

sont toutes deux des voies de grande circulation, les voies intérieures apparaissent aujourd'hui beaucoup plus favorables à l'installation du commerce.

## LES GRANDES CIRCULATIONS URBAINES

— RUTES EXISTANTES  
- - - RUTES PROJÉTÉES

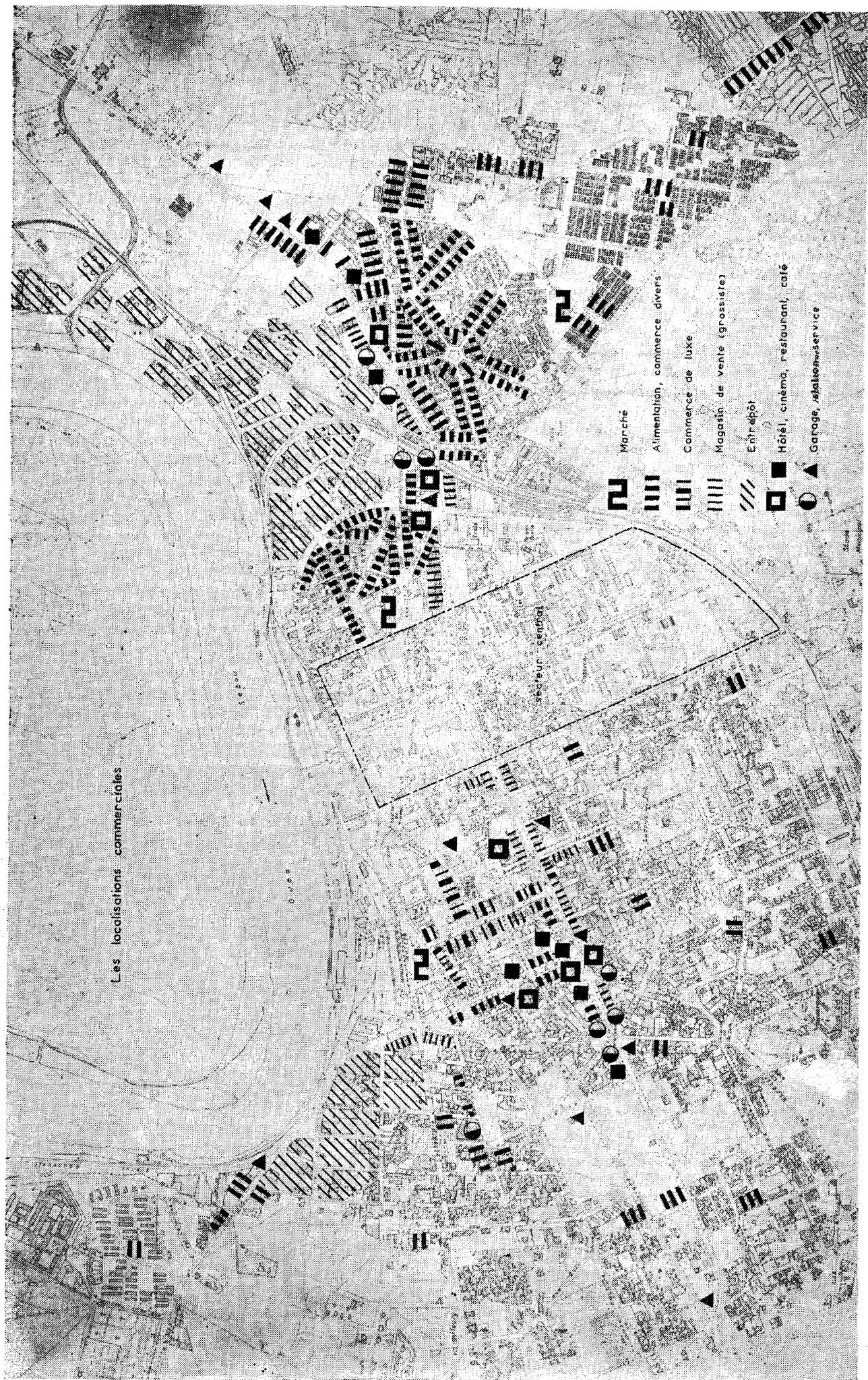


c) Les liaisons : zones d'habitat - secteurs de travail : A part la circulation intéressant chaque quartier, et les liaisons entre les quartiers, il y a les voies empruntées chaque jour par les personnes se rendant à leur travail.

Si l'on se reporte au schéma de répartitions des travailleurs par secteurs (pl. 64), on constate que les voies les plus fréquentées par les hommes de travail à l'intérieur de la ville de Kénitra sont :

1° les voies reliant la zone d'habitat (médina et son extension), au secteur industriel ;

2° les voies reliant la zone d'habitat, à la base aérienne ;



Les localisations commerciales

- Marché
- Alimentation, commerce divers
- Commerce de luxe
- Magasin de vente (grossiste)
- Entrée
- Hôtel, cinéma, restaurant, café
- Garage, relations-service

3° les voies reliant la zone d'habitat, à la ville nouvelle ;

4° les voies reliant la zone d'habitat, au port.

La liaison habitat-industrie est assez complexe du fait, premièrement, de la traversée de la R.P.2 ; deuxièmement, qu'aucune voie directe n'a jamais été prévue par les plans d'aménagements. La zone d'habitat des Saknia, par contre bénéficiera d'une liaison directe, qui évitera les secteurs habités, empruntera un passage-pont sur l'autoroute, pour aboutir au secteur d'habitat. Beaucoup d'ouvriers rejoignent le lieu de leur travail à bicyclette, mais il y a une forte proportion de piétons, la médina n'étant pas très éloignée du secteur industriel.

Dans la liaison habitat-base aérienne, les ouvriers employés dans cette base, empruntent la R.P.2 sur une assez longue distance, ce qui, aux heures de pointe complique singulièrement la circulation dans la traversée de la ville. Les liaisons habitat-ville nouvelle, et habitat-port apportent également un supplément de complication à la circulation sur la R.P.2.

## 2. - La circulation interurbaine

a) **Son importance :** La circulation la plus importante est celle se faisant sur la R.P.2 (route de Rabat à Tanger) jusqu'à l'embranchement de celle-ci avec la R.P.3 (route de Fès) ; c'est la seule possible pour se rendre de Rabat à Tanger. A la circulation intérieure de la ville de Kénitra, il faut donc ajouter un fort pourcentage de voitures venant de l'extérieur.

Autre circulation importante, la R.S. 212 de Kénitra à Mehdia. Cette route est empruntée par de nombreuses personnes travaillant à Kénitra, et habitant à Mehdia. Beaucoup de véhicules militaires empruntent également cette route.

La R.S. 29 de Si-Allal-el-Barraoui (Monod) à Kénitra est empruntée surtout par les camions transportant les minerais extraits dans la région de Meknès, à Kénitra, où ils sont embarqués à destination des pays acheteurs. Bien que le tonnage soit important, le transport des minerais n'est pas un facteur susceptible d'augmenter dans une très grande proportion, le trafic routier.

### b) Relations de Kénitra avec son arrière-pays :

A cheval sur la route de Casablanca à Tanger, cette ville communique par les voies les plus courtes avec le Sud et le Nord du Maroc ; elle est à 42 km de Rabat, 130 km de Casablanca, et 244 km de Tanger. Au point de vue de la pénétration vers l'intérieur, sa situation n'est pas moins favorable. Son réseau routier, qui la relie aux principaux centres économiques, comprend les artères ci-après :

Au Nord : la route Kénitra-Ouezzane (130 km). D'Ouezzane partant vers le Nord, une route touristique qui relie ce centre à Chichaouen et à Ceuta. Une autre route touristique relie Ouezzane à Fès.

Vers l'Est : une route très importante met Kénitra en communication par Sidi-Kacem, et le col de Zegotta, avec Fès (163 km), par Sidi-Slimane avec Meknès (133 km).

Vers le Sud : une route également très importante relie Kénitra à la route principale n° 1, de Casablanca à Oujda, par Meknès et Fès.

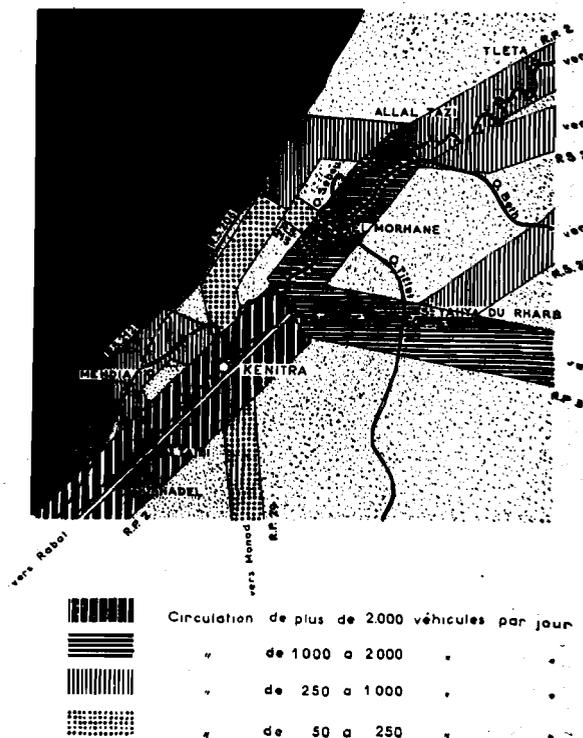
Ces deux grandes villes d'une importance capitale pour l'avenir du port du Nord, sont, l'une et l'autre des centres routiers remarquables.

A Fès aboutit la route de Taza, qui met cette ville à 289 km de Kénitra, alors qu'elle à 305 km de Nemours.

De Meknès, part la route Meknès-Midelt, qui assure un trafic considérable, dû aux exploitations forestières et minières du Moyen Atlas.

Midelt, lieu de passage obligatoire de la majeure partie du trafic du Tafilalet, peut être considéré, comme faisant partie de l'arrière-pays de Kénitra,

IMPORTANCE DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE INTERURBAINE



Nota - La circulation la plus importante est celle de la Route principale. L'auto-route projeté tend donc à décongestionner cet axe au profit de la circulation urbaine.

débouché qui l'emporte de 100 à 130 km sur Casablanca, le plus avantage de ses concurrents. Sur la route du Sud vient se greffer à Azrou, celle de Khénifra, chef-lieu du pays zaïan qui se trouve à 278 km de Kénitra, alors que par Tadla-Oued-Zem, il est à 335 km de Casablanca.

A ce réseau principal, il convient d'ajouter les nombreux chemins de colonisation, qui desservent les fermes de l'arrière-pays de Kénitra.

Au point de vue liaisons ferroviaires, Kénitra se trouve relié directement à tous les centres du Maroc dotés du chemin de fer. Par contre, le réseau ferroviaire à voie normale de son hinterland est moyen. Les produits d'importation et d'exportation sont véhiculés à l'aide de camions, dont les tarifs sont toujours plus élevés que ceux des voies ferrées.

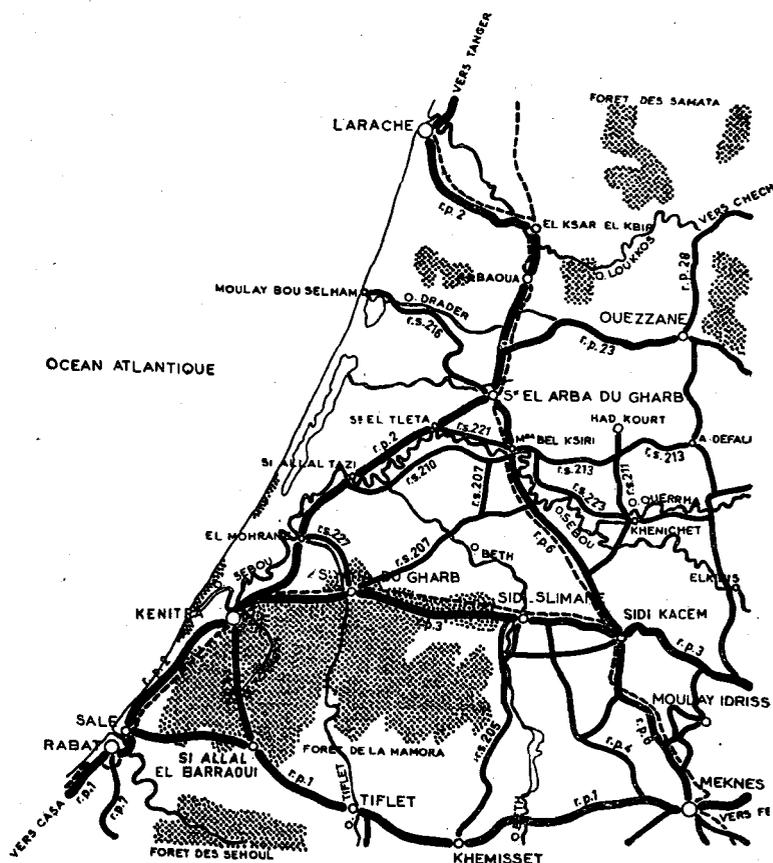
### 3. - Conclusion

L'étude de la circulation à l'intérieur de la ville de Kénitra, fait ressortir la traversée de l'agglomération d'Est en Ouest par la route principale n° 2.

Cette voie est très importante du fait de sa double fonction. En plus de sa fonction de voie urbaine à grande circulation (liaison entre la ville nouvelle et la Médina), c'est le passage obligé des voitures se rendant de Rabat à Tanger, ou vice versa.

La construction de l'autoroute rendrait à la R.P.2 sa fonction véritable, et permettrait aux automobilistes désireux de ne point s'arrêter à Kénitra, d'éviter la ville.

LES CIRCULATIONS A TRAVERS LE GHARB



## F. — LE PORT

## 1. - Développement du port de Kénitra

a) L'équipement portuaire : Jusqu'à l'avènement du Protectorat, l'Empire Chérifien ne disposait sur l'Atlantique que de quelques rades foraines, à Fédala, Anfa (Casablanca), Mazagan, Safi, Souirah (Mogador), et Sainte-Croix (Agadir), ou de hâvres en rivière aux accès difficiles, Larache sur le Loukos, Méhédyà à l'embouchure de l'oued Sebou, et Rabat-Salé, sur le Bou-Regreg. L'outillage de ces ports était rudimentaire, sinon inexistant. Le trafic s'opérait uniquement par aconage, au moyen de barcasses à l'aviron faisant la navette entre les navires mouillés en rade et la côte, dans des conditions aléatoires, lentes et souvent périlleuses. Aucun de ces médiocres établissements n'était, de loin, en mesure de satisfaire aux exigences de la navigation et du commerce maritime modernes.

L'équipement portuaire fut une des premières tâches qui s'imposèrent d'urgence, dès que la France eut pris pied au Maroc.

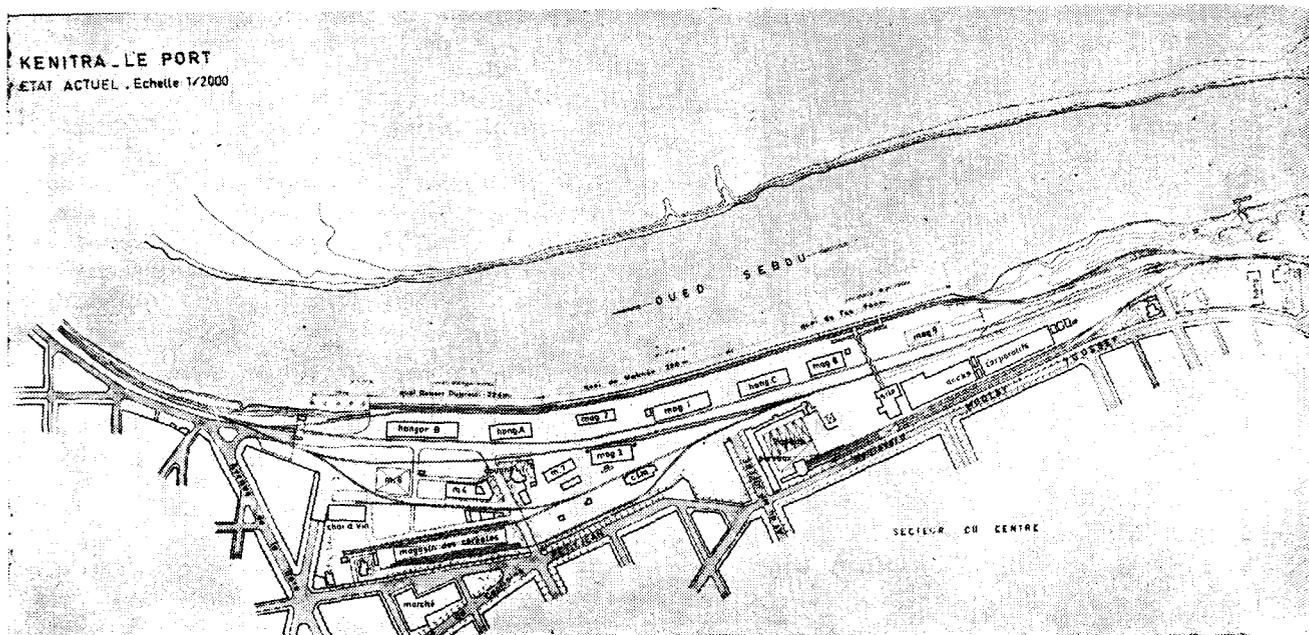
Kénitra fut ouvert au commerce le 1<sup>er</sup> janvier 1913 ; à partir de cette date, l'essor de ce port devint prodigieux. Un grand programme de travaux fut établi, dont la réalisation, entreprise dès la fin des hostilités, se poursuivit méthodiquement pendant vingt ans. L'objet en était d'obtenir, en premier lieu, tant sur la barre du Sebou que sur les seuils séparant Méhédyà de Kénitra, un chenal ayant son plafond à la cote — 3, au-dessous des plus basses mers.

La pièce maîtresse de l'œuvre à accomplir consistait dans la construction à l'embouchure de deux

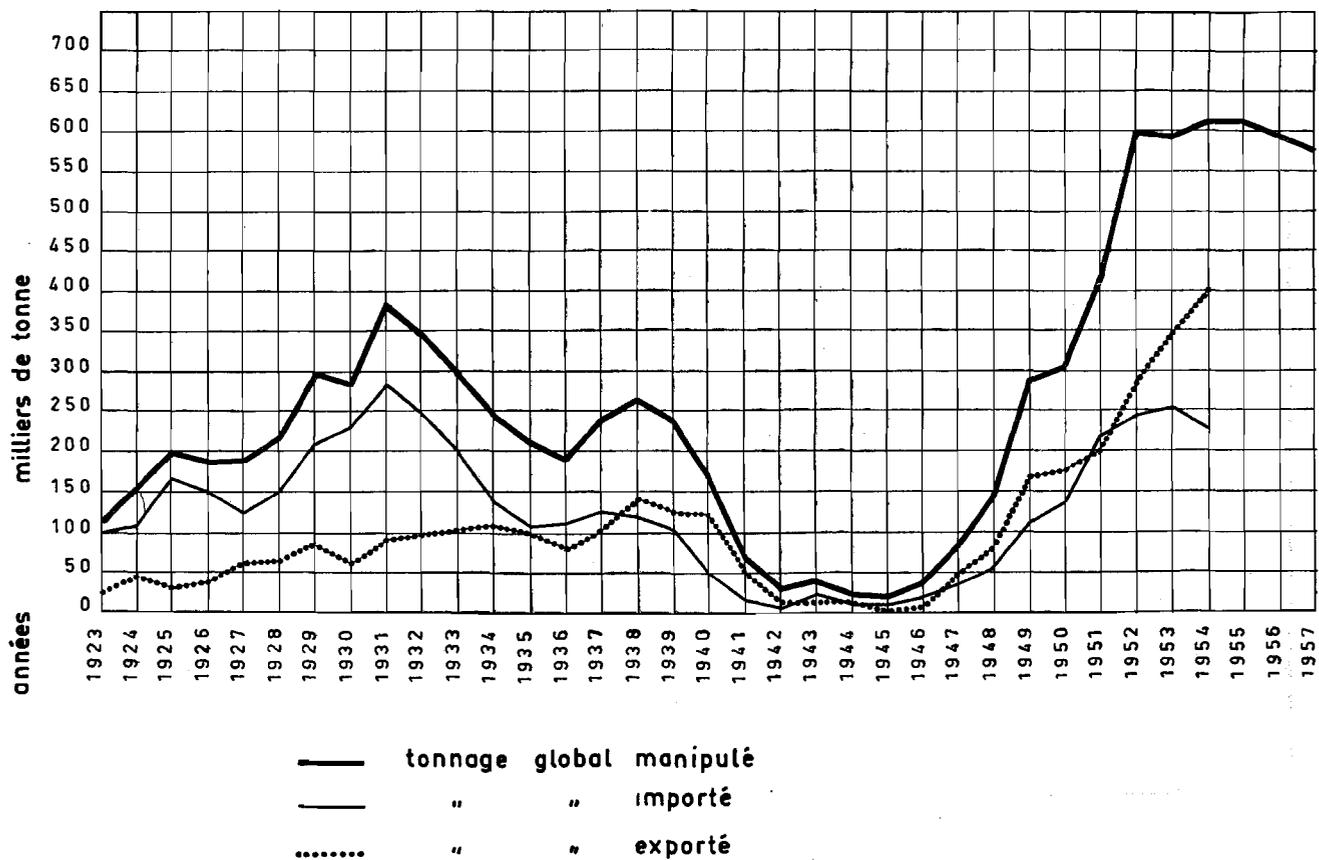
jetées courbes concentriques, destinées à donner aux courants de marée la vitesse et la force nécessaires pour entraîner les sables vers le large, hors du chenal. Les résultats escomptés ne tardèrent pas à se faire sentir. En novembre 1926, le fleuve ainsi endigué, perça le seuil de la barre dont la cote s'abaisa brusquement de — 1,70 à — 3,20 pour s'améliorer encore par la suite, et se stabiliser à la cote — 4. Conséquence naturelle, et d'une importance primordiale, le nombre des jours de « barre impraticable » tomba de 100 à 30 jours par an.

Pour accroître la cote des fonds sur le parcours Mehdià-Kénitra, le cours inférieur du Sebou fut régularisé par la construction d'épis transversaux, et de digues longitudinales, selon la technique classique appliquée à l'amélioration des fleuves à marée. Des dragages sur les seuils principaux, et des rescindements de coudes complétèrent l'action des ouvrages de rectification. Le chenal intérieur put être abaissé jusqu'à la cote — 2,70, acquise en 1937.

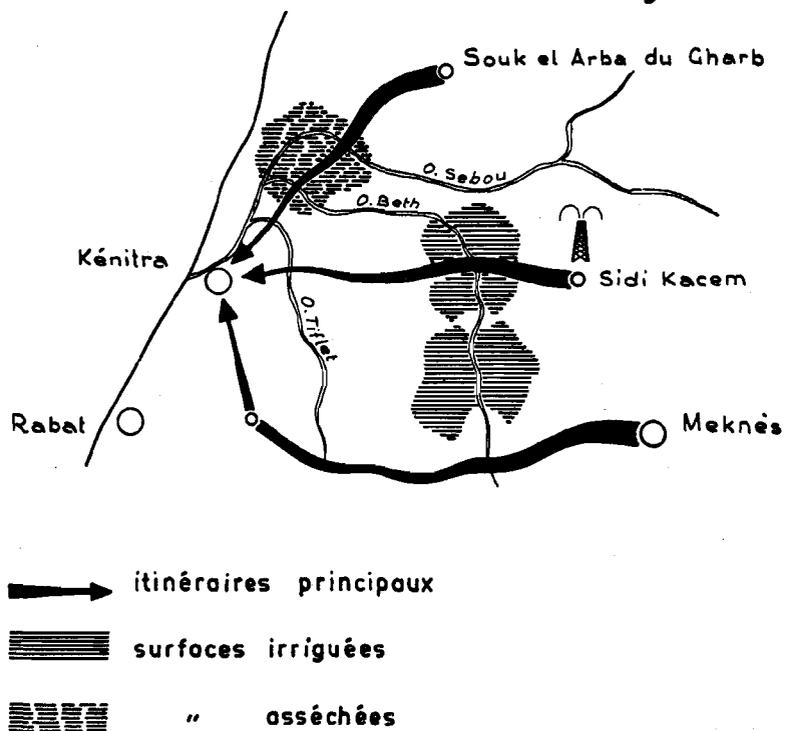
Le port de Kénitra devint ainsi accessible à tout navire de moins de 100 mètres de long, calant de 4,30 à 5,50, selon le coefficient de la marée. La navigation de nuit en rivière, inaugurée en 1927, entra dans la pratique courante en 1931. Parallèlement aux travaux d'amélioration des accès se poursuivirent l'équipement et l'outillage du port, qui dispose actuellement d'une longueur de 744 mètres de quais affectés au trafic général, dotés de 12 grues roulantes de 3 à 6 tonnes, et desservis par 13 hangars et magasins représentant une surface couverte de 13.000 m<sup>2</sup> que complètent 40.000 m<sup>2</sup> de terre-pleins.



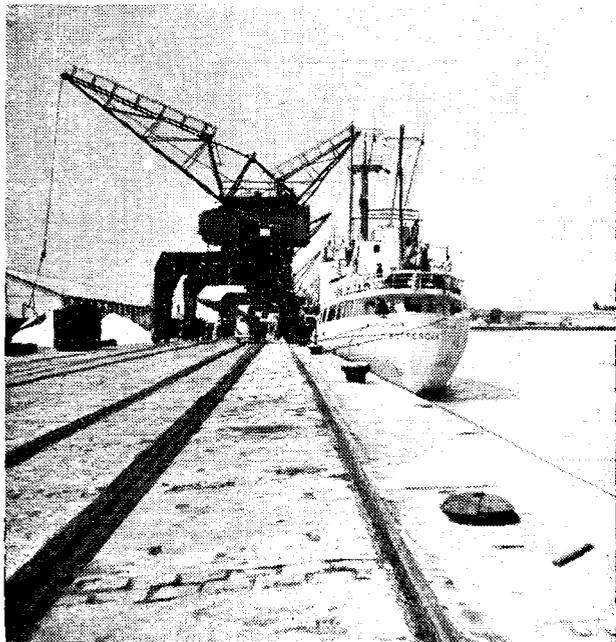
Évolution du trafic des marchandises depuis 1923



Exportation des produits du Gharb et des régions de Fès et de Meknès



L'engin le plus important de l'outillage portuaire est un silo d'embarquement des céréales d'une capacité de 60.000 quintaux, construit en 1933, permettant le chargement des navires à la cadence de 400 tonnes à l'heure. Cette installation est complétée par un silo de stockage de même capacité.



*Le port (chargement d'un bateau)*

b) **La fonction commerciale :** Si le tonnage des navires, d'après M. G. Hersent, est symptomatique de l'intensité du mouvement maritime, le tonnage des produits manipulés est beaucoup plus significatif de l'activité réelle des ports dans leur fonction essentielle qui est de transborder les marchandises du navire au véhicule terrestre ou fluvial, et inversement.

Le mouvement commercial du port de Kénitra a suivi depuis 1914, une progression régulière jusqu'en 1931. Cette progression est à peu près analogue à celle du mouvement maritime. L'année 1920 fait apparaître un accroissement de 48 % sur la précédente et marque une date mémorable dans les annales de Kénitra. Ce port conquiert avec 97.700 tonnes, dont 58.800 aux importations, le deuxième rang parmi les ports de la zone française, place qu'il n'a cessé d'occuper depuis 1921 avec 160.264 tonnes, dont 145.400 aux importations. Au cours des années 1922-23, un léger fléchissement se produit, mais il est de courte durée. Dès 1925, l'ensemble du tonnage atteint 204.497 tonnes et 276.600 tonnes en 1929, dont 78.800 pour les exportations. 1930, année de crise, ne provoque qu'un faible fléchissement dû à la diminution des exportations ; les importations continuent à pro-

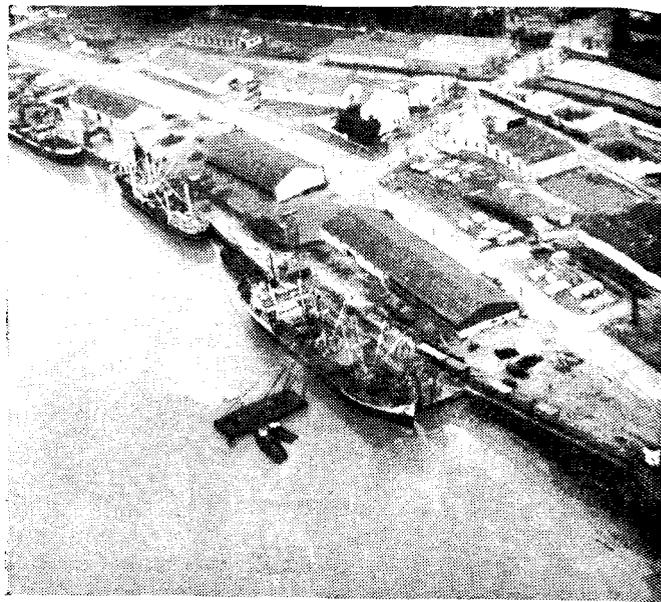
gresser de 20 % sur l'année précédente. En 1931, malgré la situation économique mondiale, Kénitra enregistre sur 1930, un accroissement de 45 %, et approche 400.000 tonnes. Son tonnage représente 14,5 % du mouvement commercial des ports du Maroc.

La crise mondiale, à laquelle l'arrêt des grands travaux d'équipement de l'arrière-pays vint ajouter son effet fâcheux, eut pour conséquence inévitable de freiner l'essor du port du Sebou, dont les importations fléchirent de 209.000 tonnes en 1931 à 108.000 tonnes en 1936. Les exportations, au contraire, continuèrent leur mouvement ascendant dépassant 100.000 tonnes, grâce à l'appoint d'éléments nouveaux, vins, minerais de plomb, témoins encourageants de la richesse des régions desservies.

Dès 1937, la courbe des tonnages manipulés se relevait pour atteindre 270.000 tonnes en 1938, dont 102.000 tonnes de produits agricoles à l'exportation. La guerre vint interrompre ce redressement du trafic. Une chute brusque, déclenchée en 1940, s'accrut jusqu'en 1945, où le tonnage des marchandises manutentionnées tomba au chiffre insignifiant de 18.000 tonnes, le plus faible enregistré depuis l'ouverture du port.

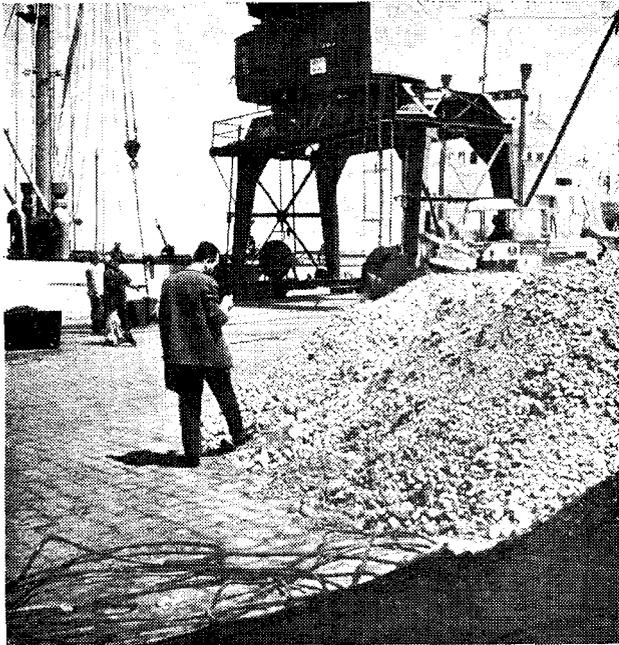
Néanmoins, une reprise de l'activité portuaire s'amorça en 1947, avec un tonnage manipulé de 82.000 tonnes, pour s'affirmer en 1948, avec un trafic de 143.500 tonnes, dont 80.000 à l'exportation.

Cette reprise de l'activité portuaire de Kénitra après la guerre, fut vraiment prodigieuse. Elle dépassa en quelques années le chiffre record établi en 1931, pour se stabiliser à partir de 1952, et atteindre son plafond en 1955, c'est-à-dire 630.000 tonnes de marchandises manipulées. A la différence



*Le port (les quais)*

du trafic d'avant-guerre, ce sont les exportations qui l'emportent sur les importations, et cette poussée ne fait que s'accroître depuis 1951. Ceci est dû principalement au fait, qu'avant la guerre, Kénitra recevait pour une grande part du matériel d'équipement; cette ville qui dispose aujourd'hui d'un port équipé, et d'un arrière-pays riche, en grande partie aménagé, voit ses échanges avec l'étranger se solder par une forte poussée de ses exportations.



Le port (minerais du Moyen Atlas)

Kénitra joue également comme port pétrolier, un rôle particulier qui mérite d'être souligné. Il reçoit, soit par importation directe, soit par citernes après transbordement à Fédala, presque tous les produits pétroliers destinés au Nord marocain. Le trafic des hydrocarbures a dépassé 40.000 tonnes en 1937, représentant sensiblement le tiers des importations. L'activité du port pétrolier a fatalement été considérablement réduite pendant les années de guerre; elle tend à se relever depuis 1943. Un terre-plein spécial de 35.000 m<sup>2</sup> est affecté au lotissement pétrolier que dessert un appontement particulier.

c) **L'avant-port de Ménédy** : Pour compléter les installations du port intérieur de Kénitra, et faire face à tous les besoins d'un trafic grandissant, on a commencé l'aménagement d'un avant-port à Ménédy, près de l'embouchure du Sebou. Cet avant-port sera accessible aux navires de 7,50 de tirant d'eau.

Les quais situés dans l'anse des charpentiers, auront une longueur de 240 mètres, et permettront de créer 8 hectares de terre-pleins.

L'avant-port de Ménédy sera plus spécialement affecté aux trafics pétrolier, charbonnier et minier, et utilisé pour alléger certains navires avant leur remontée à Kénitra. Il pourra aussi être touché par de plus gros navires qui viendront y chercher un complément de fret (fruits et primeurs, par exemple), et y débarquer des marchandises pressées ou périssables, même des voyageurs. Son équipement devra être réalisé en conséquence : grues à bennes preneuses pour le charbon, pipes-lines pour le déchargement des pétroles et bitumes, grues électriques ordinaires pour les marchandises diverses, réseau de voies ferrées, terre-pleins pour les charbons, magasins pour les marchandises et terrains pour les installations pétrolières.

Le système portuaire Kénitra-Ménédy bénéficiera de tous les avantages inhérents aux ports de rivière. Ces avantages consistent entre autres dans une sécurité relativement plus grande que dans les ports maritimes, et surtout dans la facilité des aménagements intérieurs, et des extensions futures.

Dans le port fluvial, la sécurité est complète par tout temps, tandis que dans les ports côtiers construits avec emprise sur les mers à marées, le ressac gêne souvent les opérations, et la solidité des ouvrages de protection reste soumise à de dures épreuves. Mais, ce qui fait réellement, au point de vue nautique, la supériorité du port de rivière, sur le port côtier, c'est qu'il dispose normalement d'une surface d'eau très étendue, qui pour le port côtier doit être réalisée à grands frais par emprise sur l'Océan ou par creusements dispendieux précédés d'expropriations coûteuses. C'est ensuite la possibilité d'étendre facilement les ouvrages fixes du port : bassins, cales sèches, quais et terre-pleins, qui exigent des superficies de plus en plus vastes.

Sous ce rapport, Kénitra est d'autant plus favorisé, qu'avant sa création, les terrains n'ayant qu'une très faible valeur, la réalisation des ouvrages a été des plus faciles, et ceux-ci pourront s'étendre sans difficultés le long des rives du Sebou.

d) **Possibilités d'avenir** : Grâce à la technique d'amélioration ou de construction des voies d'accès aux ports intérieurs, et surtout grâce à la création d'avant-ports, les ports fluviaux peuvent actuellement être rendus accessibles aux plus grands navires de voyageurs ou de marchandises, tout en conservant leurs avantages de ports maritimes intérieurs, avantages particulièrement appréciables pour les marchandises pondéreuses sur le transport desquelles ils rendent possibles des économies sérieuses.

Seon G. Hersent, on peut prévoir le temps où la plupart des points d'eau favorables entre les ports intérieurs anciens et la mer seront utilisés par des installations d'accostage et de débarquement. C'est l'estuaire tout entier qui deviendrait ainsi une sorte de vaste établissement maritime entraînant une conjugaison étroite, et pour ainsi dire continue,

entre les ports extérieurs et intérieurs. Grâce à ce système portuaire, l'établissement maritime pourra profiter, à la fois, de tous les avantages du port côtier avancé que lui procure le fret des voyageurs, et des marchandises riches attirés par l'avant-port, et de ceux du port intérieur fluvial où abondent les marchandises les plus variées, mais en général, plus pondéreuses, qu'on trouve en moindre quantité dans le port côtier. De sorte que les navires sont assurés de trouver dans ces ports, le tonnage qui leur est nécessaire pour un chargement complet, ou à titre de complément de fret ; et ils n'hésitent pas à s'y arrêter de préférence, voire à s'y ravitailler et y entreposer les marchandises devant changer de ligne maritime. C'est en cela que les ports intérieurs qui, au début, sont des ports à fonction uniquement régionale, plus tard, industrielle, finissent par avoir une fonction commerciale parfois très importante.

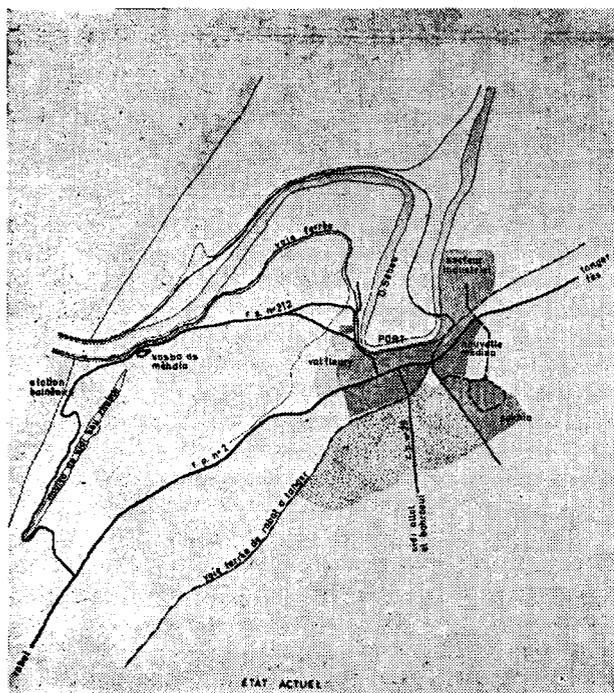
A l'exemple de certains ports intérieurs français (Bordeaux, par exemple), Kénitra pourrait voir son avant-port de Méhédia se développer le long de la rive gauche de l'oued Sebou en direction de Kénitra. Les vastes étendues situées entre la voie ferrée et l'oued pourraient être utilisées pour l'installations des entrepôts et des industries. Le système portuaire Kénitra-Mehdia ainsi constitué, pourrait,

toutes proportions gardées, profiter des mêmes avantages que ceux qui sont inhérents aux ports conjugués des vieux pays.

La situation de cet ensemble portuaire sur la côte atlantique, à 130 km au Nord de Casablanca, à 200 km au Sud du Cap Spartel, lui vaudra d'être le premier grand port marocain, le plus rapproché du détroit de Gibraltar, l'un des principaux carrefours de routes maritimes du monde entier. Cet avantage pourra se révéler éminemment favorable au développement de son trafic en général, et à sa qualité de port de relâche en particulier. Certains navires croisant à Gibraltar pourront être amenés à fréquenter Kénitra en raison de la proximité relative du détroit, pour y prendre un complément de fret, ainsi que cela a lieu pour les ports atlantiques français, où les navires étrangers, surtout ceux de l'Europe septentrionale, devant toucher des ports lointains, viennent souvent terminer leur chargement.

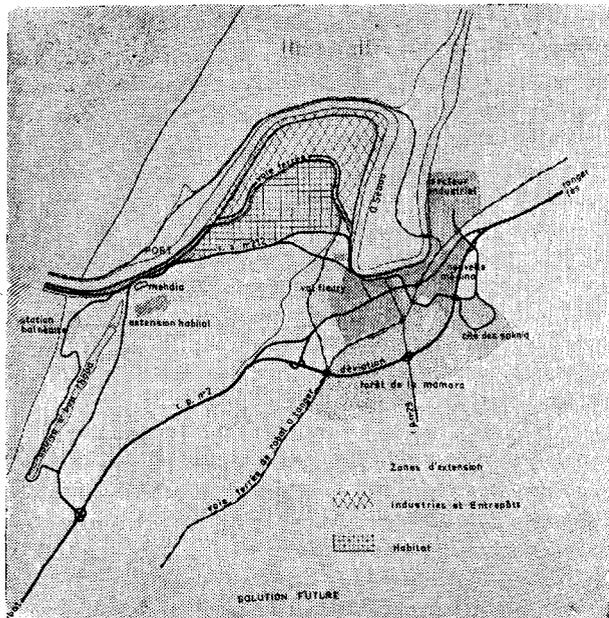
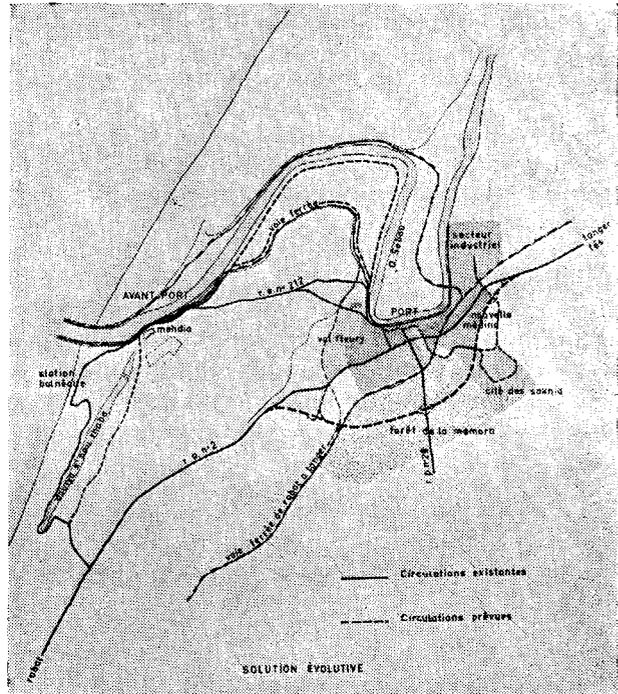
Kénitra-Mehdia « grand port fluvial » aura derrière lui, incontestablement l'arrière-pays le plus vaste, le plus riche, le plus peuplé, et devra jouer un rôle primordial dans l'économie générale du Maroc.

## KENITRA



a. - **Etat actuel.** - Le port actuel peut recevoir des navires permettant l'accostage de navires d'un tirant d'eau de 4,30 m à 5,30 m. Il comprend 774,00 m de quais formant 9 postes d'accostage. Le quai pétrolier situé en amont du port du commerce ne peut recevoir que des navires de faible tonnage.

b. - **SOLUTION ÉVOLUTIVE.** — Avant-port à Mehdiya permettant l'accostage de navires d'un tirant d'eau de 8,00 m à 9,00 m. Les navires de faible tonnage continuant de remonter le Sebou jusqu'à Kénitra.



c. - **SOLUTION FUTURE.** — Nouveau port à Mehdiya permettant l'accostage de navires de toutes catégories. Les quais du port actuel, ainsi que les zones d'entrepôts de Kénitra rentrant dans le cadre du nouveau plan d'aménagement.

## G. — RESSOURCES AGRICOLES

## 1. - Ressources agricoles du Gharb, et possibilités d'installation d'usines de transformation dans la région, et à Kénitra

## a) Aspects généraux de l'agriculture dans la région du Gharb, et les régions limitrophes.

La grande masse des agriculteurs du Gharb est représentée par les Marocains autochtones dont, récemment encore, la presque totalité constituait ce que l'on est convenu d'appeler « l'agriculture traditionnelle marocaine ». C'est en effet une constatation essentielle pour la compréhension de l'économie agricole du Gharb que de souligner la coexistence de cette « agriculture traditionnelle », et d'une « agriculture moderne » de types radicalement différents.

L'observation des faits, et l'expérience permettent de dire quel est le milieu rural marocain qui vit de l'exploitation de la terre et du cheptel, dans un cycle à prédominance d'économie familiale vivrière fermée, et dans lequel la tenue foncière agricole, très émiétée, n'a bien souvent d'autre signe distinctif que la personne du fellah qui en vit. Cette « agriculture traditionnelle » se caractérise par l'emploi de moyens de travail rudimentaire, et par les techniques culturales et d'élevage les plus extensives, qui laissent la production animale et végétale sous l'entière dépendance des variations d'une climatologie essentiellement capricieuse.

Il résulte de cet état de choses que la masse des fellahs cherche essentiellement dans l'œuvre de production, l'obtention des produits nécessaires à l'entretien de la vie familiale, telle qu'elle est ordonnée dans ce cadre d'habitudes millénaires, plutôt que les accroissements de productivité qui lui permettraient d'élever son niveau de vie.

Il découle d'une telle orientation de la production :

1° que le souci de la rentabilité y est généralement négligé à partir du moment où les besoins matériels inhérents à un niveau de vie limité sont satisfaits.

2° que les moyens financiers eux-mêmes, nécessaires à l'accroissement de la productivité, font défaut ; ceci étant une conséquence directe de l'économie de production ainsi pratiquée, et qui apparaît comme un interdit jeté à tout progrès.

A côté de l'agriculture traditionnelle, et la stimulant activement par l'exemple de ses résultats souvent remarquables, « l'agriculture moderne » introduite par les colons européens, et spécialement par les agriculteurs français, a œuvré, à la tête

du progrès agricole de ce pays, dans le cadre de l'économie d'échanges, avec ses exploitations fortement individualisées, en employant méthodiquement et scientifiquement les moyens et les techniques les plus récents, sans cesse améliorés.

En premier lieu, ces agriculteurs européens ont réalisé sur leurs exploitations avec le concours des services de recherche, l'indispensable mise au point des techniques sans lesquelles tous autres progrès auraient été rendus impossibles.

En second lieu, leur exemple, et celui de leur réussite, ont joué auprès de la masse des fellahs, le rôle d'un ferment, qui a réalisé progressivement une non moins indispensable maturation des esprits, au terme de laquelle le terrain s'est trouvé suffisamment préparé pour permettre à l'administration d'intervenir directement avec des moyens de plus en plus larges pour provoquer une rapide promotion de l'agriculture traditionnelle autochtone.

Cette évolution est entrée dans sa phase active depuis la fin de la guerre ; elle se manifeste maintenant par un puissant mouvement de modernisation, mouvement qui a touché un certain nombre d'agriculteurs marocains. D'autres sont au stade de la culture dite « améliorée », caractérisée par l'abandon de l'antique araire, et le recours à la charrue à versoir, à la herse, à la houe à cheval, et dans bien des cas par la substitution de la faucheuse ou même de la moissonneuse à la faucille. La comparaison de la manière dont les deux types d'agricultures « traditionnelle » et « moderne » se partagent la production agricole, souligne l'importance des répercussions de la coexistence de ces deux agricultures sur l'économie agricole du pays, et celle de l'évolution qui se réalise de l'une à l'autre. Les 4/5 de la production sont entre les mains du milieu rural autochtone ; la production de l'agriculture traditionnelle échappe pour la plus grande part aux grands circuits commerciaux ; ses produits sont, ou bien consommés, ou bien utilisés sur les lieux mêmes de production, ou enfin livrés directement à la consommation sur les marchés du voisinage immédiat.

Une petite partie de cette production entre cependant dans le courant commercial, par l'intermédiaire de petits commerçants ramasseurs, ou des « sociétés coopératives agricoles marocaines » qui collectent sur les souks les produits que les fellahs y apportent au fur et à mesure de leurs besoins de trésorerie. Au contraire, la quasi-totalité de la production du secteur moderne de l'agriculture marocaine (européens et marocains) est commercialisée le plus rapidement possible, par l'intermédiaire des coopératives agricoles, et du commerce pour l'approvisionnement des grands marchés intérieurs de consommation, ou pour l'exportation.

## 2. - Principales ressources agricoles

a) **Les céréales** : L'agriculture occupe dans l'économie marocaine une place à tous égards primordiale, aussi bien du point de vue social, que des divers points de vue économiques : revenu national, absolu et relatif, alimentation, ou mouvements commerciaux.

La base de la production agricole du Gharb est la production céréalière.

Au point de vue surface, le blé dur se situe en tête, avec une moyenne de 180.000 ha (15.000 ha pour les agriculteurs européens). Avec 150.000 ha (10.000 ha pour les européens), l'orge vient ensuite. Le blé tendre s'étend actuellement sur 65.000 ha (2/3 en culture européenne). Il est à prévoir que les emblavures iront progressivement en augmentant du fait que les Marocains consomment de plus en plus régulièrement de blé tendre.

L'avoine compte 20.000 ha (1/6 chez les Marocains); les fellahs l'apprécient de plus en plus pour la nourriture de leurs animaux (grain et paille), en remplacement de l'orge.

L'alpiste se rencontre surtout dans la plaine du Gharb (15.000 ha), fréquemment et volontairement mélangé avec du blé dur.

Enfin, le seigle, peu exploité (300 ha), dont la paille longue et souple, est très appréciée par les maraîchers pour la confection de brise-vents.

Pour les céréales de printemps, le sorgho vient le premier, avec 50.000 ha, presque totalement effectués par les Marocains.

Les 35.000 ha consacrés au maïs sont presque exclusivement cantonnés sur la côte.

Le millet s'inscrit pour 15 à 20.000 ha annuelles.

D'une façon générale, et dans une certaine mesure, les superficies réservées aux céréales de printemps varient chaque année, et restent fonction du déficit cultural consécutif à un automne plus ou moins favorable aux ensemencements d'hiver. La moyenne s'établit à 100.000 ha environ.

Dans ce groupe, une mention spéciale doit être réservée au riz; dernier né dans la région, puisque sa culture ne remonte qu'à 1949, année au cours de laquelle les premières rizières ont couvert dans le Gharb, une soixantaine d'hectares, entrepris à Si-Allal-Tazi, et Sidi-Slimane. Les résultats culturaux furent très encourageants, et ont eu pour incidence la multiplication rapide des « clos », qui passèrent de 620 ha en 1950, à 5.000 ha en 1956, répartis dans les secteurs des Ouled Aneur, de Si-Allal-Tazi et de Sidi-Slimane. Les rendements moyens en paddy, atteignent des chiffres de l'ordre de 40 à 50 quintaux. La production en paddy a atteint en 1956, 230.000 quintaux pour 5.000 ha réellement productifs; elle est présentement conditionnée dans une rizerie coopérative installée, en 1951 à Si-Allal-

Tazi; en outre, quatre usines privées situées à Kénitra et près de Sidi-Slimane sont entrées en fonctionnement récemment.

Si du point de vue cultural, le problème rizicole doit évoluer rapidement vers des solutions satisfaisantes, il n'en est pas de même pour la commercialisation du produit industrialisé, dont le débouché sur place reste malgré tout, assez limité, puisque le pays ne consomme actuellement et en moyenne que 2.500 à 3.000 tonnes annuelles.

Sans tenir compte des rizières non encore recensées dans les statistiques, les céréales d'automne et de printemps occupent au total, 550.000 ha dont 60.000 pour les Européens.

b) **Les légumineuses** : Dans cette catégorie, représentant en tout 60.000 ha, les fèves occupent la première place avec 16.000 ha, dont les 3/5 pour les Marocains. En culture européenne, la févète appréciée comme engrais vert dans les plantations d'agrumes, et pour sa graine utilisée dans l'alimentation du bétail, se répand rapidement, car elle offre l'avantage de pouvoir être récoltée à la moissonneuse-batteuse. Elle constitue aussi un excellent préparé pour les céréales qui lui succèdent; viennent ensuite, les pois de semence et de casserie, avec 15.000 ha, en sensible régression chez les agriculteurs européens en raison d'affectation parasitaires.

Les lentilles couvrent 1.500 ha. Parmi les espèces printanières, on relève 25.000 ha, consacrés aux pois chiches, principalement exploités par les fellahs, qui en font un usage courant dans leurs mets traditionnels.

Les Européens, du fait de l'épuisement occasionné au sol par cette légumineuse, lui préfèrent, généralement les haricots qui, peu connus en grande culture il y a vingt ans, s'inscrivent actuellement pour 4 à 5.000 ha, localisés en particulier dans les secteurs fertiles de Khénichet et de Sidi-Kacem.

c) **Les plantes industrielles** : Evaluées à 800 ha en 1927, leur superficie s'élève maintenant à près de 50.000 ha.

Le groupe le plus important est celui des oléagineux, fortement encouragés et soutenus par les pouvoirs publics, en vue d'assurer le ravitaillement local en corps gras, alimentaires et industriels.

En tête se place le lin, avec une moyenne de 10 à 12.000 ha. Une part de la production se traite dans une usine de Kénitra, mais la plus grosse quantité s'exporte vers la France, où la graine marocaine, qui possède une haute teneur (40 %) en huile d'excellente qualité, est recherchée par les industriels.

Le tournesol qui couvre 6 à 7.000 ha, a surtout été entrepris par les Européens dans des terrains très divers.

Le carthame même, de création locale, bien adapté aux terres fortes, tient, avec 1.000 ha, une place honorable.

D'autres espèces ont été récemment introduites : le colza, l'arachide, qui réussit parfaitement dans les terres souples ; le pavot, qui se répand lentement, et qui devrait constituer une culture industrielle à double fin intéressante, les capsules contenant de la morphine, et les grains possédant une teneur élevée en huile alimentaire.

Enfin, le ricin qui jouit d'un regain d'actualité par suite de l'emploi de son huile pour la fabrication du nylon. Un groupe métropolitain a entrepris 2.000 ha de cultures directes sur l'ensemble de la région.

Pour les textiles, le coton couvre chaque année 200 à 300 ha dans le périmètre de Sidi-Slimane, Sidi-Kacem. La variété employée est une sélection marocaine à longues soies, qui donne entière satisfaction pour la confection des fils fins et résistants.

Le ramie a fait l'objet de concluantes expériences culturales et de traitement industriel à Souk-el-Tleta-du-Gharb, de même le chanvre.

Dans cette catégorie des fibres longues, il convient de citer l'hibiscus cannabinus dont les essais expérimentaux ont fait ressortir l'abondante production brute, et la rusticité.

Enfin, une société française a envisagé la plantation d'une sisoleraie de 1.000 à 1.500 ha dans les terres légères de Moulay Bouselham. Cette réalisation assurerait le ravitaillement local en ficelle de lieuse. De plus, les résidus industriels pourraient fournir de l'alcool.

Depuis quelques années, les cultures de tabac s'étendent, pour atteindre 1.500 ha.

La culture des plantes à essence, qui rencontre au Maroc un climat très propice, s'est développée. C'est ainsi que, pratiquement nulles en 1927, les superficies atteignent actuellement, plus de 850 ha, dont 450 pour le seul géranium rosat, cultivé dans les sols légers, avec une production totale estimée à 2.500 kg d'essence.

La menthe poivrée, réservée aux terres fortes de l'hinterland irrigué, compte 300 ha, produisant 10 tonnes d'essence.

On relève en outre, 35 ha de rosiers à parfum (Tiflet), 25 ha pour le bigaradier de Nice (Dar-Bel-Hamri), 25 ha pour le jasmin (Khémisset et Quezzane), le reste se partageant entre la tubéreuse, la sauge, le pyrèthre, l'anis vert ; la distillation de toutes ces espèces s'effectue dans des ateliers particuliers, sauf pour la menthe, qui est traitée, par un certain nombre de planteurs de Sidi-Kacem, par une coopérative rattachée à la Tabacoop.

Autour de Sidi-Yahia-du-Gharb, d'importantes superficies sablonneuses et souvent malsaines, ne constituant auparavant que de médiocres parcours, ont été valorisées, dès 1923, par la plantation d'arbres industriels, qui couvrent 15.000 ha. Exploitées dès leur dixième année, ces forêts fournissent, notamment en ce qui concerne les acacias, un tanin très apprécié des corroyeurs locaux, et surtout, un tonnage élevé en bois d'œuvre et de chauffage, sans oublier le charbon de bois, traditionnellement et abondamment utilisé dans chaque foyer marocain. Pour l'eucalyptus, on évalue la production moyenne en bois à 5 tonnes par an et par ha.

Pour la prochaine période décennale, le programme doit atteindre 25.000 ha supplémentaires, ce qui, avec les 15 à 20.000 qui vont être entrepris dans la partie sud de la Mamora, porterait en 1960, l'ensemble de la forêt artificielle à 65.000 ha.

En plus des usages précités, l'eucalyptus intéresse au premier chef, la fabrication de la cellulose et de la rayonne. Une usine nouvellement construite à Sidi-Yahia-du-Gharb, absorbe actuellement près de 100.000 tonnes de bois.

Le Maroc est un très consommateur de sucre, et l'on a souvent songé à produire sur place une partie du tonnage élevé qu'il est dans l'obligation d'importer. Bien que les avis soient assez partagés au sujet de la culture betteravière en vue de la production sucrière, il n'est pas douteux que cette plante soit en mesure de fournir au Maroc, une part de l'alcool dont il a besoin.

A Kénitra une distillerie privée traite chaque année, les racines provenant de quelques centaines d'hectares de cultures réparties dans le Gharb.

C'est également dans le Gharb (Mechra-Bel-Ksiri) que des industriels français pensent monter une sucrerie de betterave, en passant par le stade expérimental et intermédiaire de l'alcool. Il semble bien que la qualité des terres, et celle de l'eau conviennent parfaitement à cette industrie nouvelle, dont l'établissement se justifie tant du point de vue agricole qu'économique.

d) **Cultures fourragères et élevage :** De tout temps, l'élevage a été l'une des principales branches de l'activité agricole de cette région, notamment dans le Gharb, où les merdjas (en voie d'assèchement) constituent une réserve fourragère de première importance par les espèces qu'elles portent. Le troupeau compte actuellement 1.500.000 ovins, 600.000 caprins, 380.000 bovins, 140.000 équidés, et 25.000 porcins.

La surcharge abusive des parcours naturels, et la vaine pâture, l'érosion pluviale et même éolienne, l'extension progressive et inquiétante des cultures annuelles, le drainage des merdjas, tous ces faits ont amené un amenuisement très rapide des res-

sources naturelles en fourrage, faiblement compensées par les parcours en forêt, et les cultures fourragères ; ces dernières représentent 6.000 ha, dont 360 seulement pour les Marocains, qui possèdent cependant la plus grosse partie du cheptel.

Les fourrages artificiels se répartissent en cultures permanentes et annuelles avec, pour les premiers la luzerne (400 ha), les plantes xérophytes (150 ha) qui jouissent d'une vogue nouvelle, et enfin le cactus même (20 ha de plantations irrégulières).

Pour les fourrages annuels, les légumineuses représentent 1.200 ha, 200 pour le bersim, auxquels il convient d'ajouter 300 ha d'espèces diverses.

On relève par ailleurs, plus de 3.000 ha de graminées récoltées en vert (avoine : 1.200 ; maïs : 150 ; orge : 650 ; sudan-grass : 400 ; seigle : 250 ; et sorgho sucré : 50).

Les mélanges de type vesce-avoine s'inscrivent de leur côté, pour 400 ha, et les betteraves demisucrières également pour 400, tandis que les grandes surfaces, par la culture artificielle, régénèrent ainsi, qualitativement, et quantitativement, leurs parcours soumis au système de la rotative et du pacage. Dans ce même esprit, des essais sont en cours pour la reconstitution de pâturages complètement dégradés de la zone sablonneuse de Moulay Bouselham.

Ce chapitre exige d'être complété par quelques indications générales concernant l'élevage. Spécialisés dans l'élevage bovin, le Gharb et les Zaër produisent des animaux de grande taille. Les Zemmour, pays accidenté, ont des bœufs plus petits, mais rustiques et de très bonne qualité. On y élève en outre, et plus spécialement des moutons et des chèvres.

Les bovins du Gharb sont de teinte foncée ; c'est la race brune de l'Atlas, très voisine des taureaux espagnols. Ces bêtes, robustes et ardentes au travail, ont toutefois une conformation médiocre pour la boucherie.

Bien que plus spécialement vouée à l'élevage des bovins, la région possède cependant un important cheptel ovin. Deux races peuvent être facilement différenciées ; celle des Beni-Aksen, vivant dans les « tirs » et les « hamris », voire même dans les terrains marécageux. Les animaux de cette race, assez mal conformés pour la boucherie compensent largement ce désavantage par la qualité exceptionnelle de leur toison.

La race montagnarde des Zemmour et d'Had-Kourt produit une laine de moins bonne qualité, mais sa conformation pour la boucherie s'avère, par contre, bien meilleure.

Le croisement des bovins et des ovins marocains avec les races européennes a permis d'obtenir de très bons sujets, mais la réussite de cette opération reste conditionnée par l'amélioration de la nourriture, et des parcours.

e) **Cultures légumières** : Par sa climatologie particulière, le littoral se prête bien à la culture légumière. Sa douce température régnant sur la côte rarement soumise aux gelées blanches, la nature légère des sols se réchauffant facilement, la copieuse pluviométrie, la richesse en eau douce du sous-sol, constituent en effet, autant de facteurs qui contribuent à la réussite de tous les légumes dits de « primeurs ».

En plein hiver et à proximité du rivage, sont dressées des lignes parallèles de roseaux, sorte de haies sèches arrêtant les embruns ; puis, à bonne exposition, et sous des abris légers de paille, végètent, dans d'excellentes conditions, des pieds de tomates, dont l'écoulement est assuré sur la Métropole (200 ha sont en roulement permanent).

La pomme de terre se cultive pour l'exportation vers l'Angleterre et la France, dès les mois de mars et d'avril, et se classe, par ses prix relativement élevés, obtenus grâce à sa précocité, parmi les spéculations horticolas les plus lucratives (250 ha lui sont annuellement réservés).

Mis en végétation dès septembre, par des irrigations massives, l'artichaut livre ses capitules à la consommation courant décembre, et, pendant les mois suivants, sur les marchés locaux ; mais il sera bientôt, étant donné l'importance des surfaces qu'on lui consacre (200 ha) de plus en plus, un légume d'exportation.

Le haricot vert en aiguilles fait l'objet de cultures intensives (50 ha) en vue, également de l'exportation.

De même, le petit pois, avec ses variétés classiques, apparaît autour de la Noël, et a fait l'objet d'envois rémunérateurs sur la Métropole. Il représente 500 ha, et reste, le plus souvent entre les mains des Marocains qui l'écoule sur place.

Prochainement, l'asperge doit devenir une spéculation importante. Pour l'instant, elle en est encore à ses débuts, avec une cinquantaine d'hectares pleins de promesses par la qualité des produits obtenus.

On consacre aux cultures champêtres (oignons, melons, pastèques, fèves, carottes, navets, choux, etc...) de grosses surfaces qui, en plus du marché local, assurent, dans certains cas, l'approvisionnement d'usines de conserves. En outre, des maisons spécialisées passent annuellement des contrats avec des particuliers qui se livrent, pour leur compte, à des cultures de porte-graines.

Le maraîchage s'inscrit pour une superficie totale de 11.000 ha environ, dont 4.000 effectués avec le secours de l'irrigation.

f) **Arboriculture fruitière** : Le verger régional composé en grande partie d'agrumes, aussi bien sur la côte qu'à l'intérieur, représente 11.000 ha. La plus grosse part est constituée par des variétés précoces, clémentines, puis d'oranges de saison

(sanguine ovale, double fine, navel sanguine), et enfin des tardives (Valencia Late, Vernia).

Les écarts, provenant des stations de triage et d'emballage, servent à l'alimentation locale, et le surplus absorbé par les usines fabriquant des jus de fruits ou des boissons gazeuses. Une réglementation sévère, instituée par l'Office Chérifien de Contrôle et d'Exportation, préside à la bonne présentation et à la qualité des produits exportés. Ces mesures assurent aux fruits marocains une renommée quasi-mondiale et solidement établie.

Certains types locaux (Moulay-Bouchta-Zrira), issus de pépins, possèdent de précieuses qualités gustatives qui en font de véritables crus très estimés par les « notables » de Fès, en particulier.

La région de Rabat, dont la production globale a été évaluée à 100.000 tonnes en 1952, présente une vocation agrumicole réelle se manifestant chaque année par un rythme accéléré des plantations, dont le total atteint la moitié environ de celles de l'ensemble du Maroc.

Essence particulièrement bien adaptée au pays, l'olivier compte environ 1.200.000 pieds en production, dont 800.000 pour le cercle d'Ouezzane, où les peuplements sont presque entièrement en possession des fellahs.

La production très irrégulière oscille, suivant les années de 6.000 à 35.000 tonnes.

Pour parer à l'effondrement des prix, il a été créé plusieurs coopératives oléicoles.

Les multiples chantiers de taille et de greffage vont entrer bientôt dans une phase de rentabilité, et il en résultera, prochainement, une véritable résurrection de cette richesse naturelle qu'est l'olivier, par trop négligé jusqu'à présent.

On dénombre un million environ de figuiers en production, répartis sur l'ensemble de la région. Consommés sur place à l'état frais, les fruits peuvent en outre, être séchés pour l'exportation.

Dans un rayon d'une cinquantaine de kilomètres de la mer, l'amandier donne d'assez bons résultats ; sur 70.000 arbres, 60.000 sont menés en plantations régulières par les européens.

A l'heure actuelle, l'abricotier semble trouver une ère de prospérité, les usines de conserves s'intéressent, de plus en plus, à la fabrication des oreillons en boîtes, de fruits de luxe, à la pulpe, à l'eau ou sirop, et aux confitures. Les plantations actuelles atteignent une centaine d'hectares.

Dans les jardins traditionnels, les grenadiers voisinent avec les agrumes (55.000 sujets environ).

Le pommier compte près de 300 ha, répartis aussi bien en milieu européen que marocain.

Les plus récentes statistiques officielles indiquent 15.500 ha de vigne en plantations régulières, et 2.100.000 pieds, pour les plantations irrégulières.

A part quelques 200 ha, réservés à la consommation du raisin frais, le vignoble européen surtout complanté en variétés de cuve pour la fabrication de vins et d'apéritifs, dont il n'est plus besoin de vanter la qualité, se trouve, actuellement, en pleine reconstitution et évolution. Les hybrides producteurs directs, se font une place importante, dans le vignoble en cours de réalisation pour la seule raison qu'il permet d'éviter les frais de greffage et les coûteux traitements pendant la période végétative. Il semble qu'en dehors des boissons fermentées habituelles, un large débouché soit ouvert à la production de la vigne par la fabrication d'hygiéniques et toniques jus de raisin, très goûtés des marocains.

**g) Coopératives industrielles et agricoles :** Dans le cadre de cette étude, il paraît utile de signaler les excellents résultats, obtenus dans de nombreux domaines par la coopérative, base fondamentale et rationnelle de toute agriculture progressive dans un pays en plein essor. Sans entrer dans les détails, concernant les coopératives agricoles, il convient toutefois de les mentionner, et d'en indiquer les principales caractéristiques :

Un dock-silo à Kénitra d'une capacité de 160.000 quintaux, dont 60.000 en cellules, et comptant 250 adhérents. Un dock-silo à Sidi-Kacem, et un dock-silo à Mechra-Bel-Ksiri.

Trois coopératives de motoculture (Sidi-Slimane, Ouezzane, Sidi-Kacem), équipées avec du gros matériel de traction pour les travaux profonds.

Deux usines de conditionnement et de vente d'agrumes : l'une à Sidi-Slimane (S.I.C.O.P.A.) qui a traité en 1951, plus de 11.000 tonnes de fruits, et qui compte 48 adhérents, la seconde (P.A.K.) à Mechra-Bel-Ksiri : 7.000 tonnes et 20 adhérents.

Quatre tabaccop, à Khénichet, Mechra-Bel-Ksiri, Sidi-Slimane et Sidi-Kacem.

Une coopérative de ventes et d'achats à Kénitra (676 sociétaires européens et 24 marocains), avec un volume de transaction correspondant à une somme de 110.000.000 F (engins, aliments de bétail, produits chimiques, insecticides, habillement, semences de pommes de terre, ciment, etc...).

Deux coopératives vinicoles, à Sidi-Slimane (C.O.V.I.N.S.I.) d'une capacité de 36.000 hl pour 250 adhérents européens ; à Souh-el-Tleta-du-Gharb (C.O.V.I.T.A.) ; 20.000 hl actuels et 50.000 à venir (10 adhérents). Deux autres sont en création à Mechra-Bel-Ksiri et à Khénichet.

Une coopérative marocaine agricole (S.C.A.M.) à Kénitra-Banlieue, avec une activité correspondant à 60.000 quintaux de céréales et de graines diverses.

Quatre huileries coopératives, toutes édifiées sur le cercle d'Ouezzane, pouvant travailler en une année de fonctionnement normal, 8.000 à 9.000 tonnes d'olives.

Enfin, la société coopérative agricole de rizerie (S.C.A.R.I.) à Si-Allal-Tazi, créée en 1950, et comprenant 38 adhérents. Sa capacité de stockage et de conditionnement peut atteindre 100.000 quintaux de paggy, soit 50 à 55.000 quintaux de riz commercial.

Dans le domaine des industries agricoles et en dehors des coopératives que nous venons de voir, il existe un nombre important d'usines de conditionnement et de transformation, dont les principales installées pour la plupart d'entre elles à Kénitra sont les suivantes :

Une amidonnerie (Amidex Générique) qui traite les grains de maïs pour en extraire l'amidon et certains sous-produits (germes et huile). Sa capacité d'absorption atteint 60 tonnes par jour.

Une fabrique d'engrais, qui procède au broyage du phosphate naturel, et à la fabrication de mélanges pour la fertilisation des cultures.

Une usine (Deville), qui distille la betterave à sucre en vue de la production d'alcool, possède une capacité d'absorption de 10 à 12.000 tonnes de racines.

La région compte une trentaine de stations de conditionnement d'agrumes, avec les coopératives, traitant au total et annuellement plus de 65.000 tonnes de fruits.

Pour la vigne, la récolte se vinifie dans 85 caves, y compris les coopératives qui groupent ensemble 400.000 hl de cuverie.

**h) Conclusion :** Pour clore le tour que nous venons de faire des principaux caractères qui marquent l'économie du Gharb, et les grandes branches de production qui s'y intègrent, il importe de souligner quelques particularités :

Après avoir été largement exportateur de blé et de céréales secondaires jusqu'en 1939, la région du Gharb a connu à partir de 1945 jusqu'en 1952, une période de déficit chronique pour les céréales panifiables, et une réduction sensible de ses facultés d'exportation de céréales secondaires. Ce n'est que depuis 1953, que le marché céréalier a eu tendance à retrouver pour quelques temps, certains aspects de son équilibre premier.

Pour les fruits et légumes, la production permet non seulement d'alimenter un courant d'exportation, mais encore subvient à une consommation intérieure en constant développement, à la fois signe et facteur d'une heureuse amélioration du niveau de vie des populations.

En ce qui concerne les pommes de terre, le Gharb ne peut faire face à ses besoins.

Consommateur de sucre, il n'en produit pas, ce qui est toujours la source de graves difficultés. Il convient toutefois de signaler les essais encourageants de culture de betteraves sucrières faits dans la plaine du Gharb. Ces essais ont apporté la preuve que la création d'une grande usine de traitement des betteraves, à Kénitra ou dans le Gharb, est une opération parfaitement rentable.

La production du riz est, par contre, largement assurée, laissant un appréciable excédent exportable de riz de luxe.

La production des oléagineux est déficitaire, mais la production va en s'améliorant sans cesse.

La production textile, également très inférieure aux besoins, est, ou bien entièrement utilisée sur place, c'est le cas du chanvre et du sisal, ou bien exportée dans le cas du coton.

Du côté de la production animale, si celle-ci couvre les besoins intérieurs en ce qui concerne la viande et les œufs, elle ne peut satisfaire qu'une faible partie de la consommation de produits laitiers.

Dans le cadre de ces particularités, nous devons rappeler que la promotion de l'immense secteur traditionnel de l'agriculture marocaine au stade d'évolution de l'agriculture moderne doit demeurer l'objectif majeur de la politique agricole du Gharb.

Si le développement de la production agricole qui doit en résulter est susceptible dans une large mesure d'être absorbé par l'accroissement de la consommation qui accompagne toute élévation du niveau de vie, il est vraisemblable, il est même nécessaire, pour que le Gharb puisse accroître sa capacité d'échanges avec l'extérieur, que les excédents exportables se trouvent amplifiés et multipliés.

## H. — DES PROJETS D'AMENAGEMENTS

## 1. - Développement de la ville

a) **Généralités** : Le surprenant rythme d'accroissement de Kénitra, est dû à l'introduction brutale d'une économie moderne dans un pays à économie de type médiéval.

Cité, où les fonctions économiques sont primordiales, les quartiers de la ville nouvelle se sont développés en bordure même du port.

Les quartiers de la ville indigène sont venus se greffer à la ville nouvelle, dans sa partie Est, c'est-à-dire à la limite du secteur militaire.

Contrairement à Casablanca, où l'imbrication des quartiers européens et marocains a toujours été la forme de développement de la grande cité marocaine, la différenciation des quartiers est un des faits marquants de la ville de Kénitra.

Pour les villes du Maroc, Lyautey avait décidé, avec un louable souci de respecter les coutumes marocaines, que les villes nouvelles européennes devaient s'installer à distance des villes marocaines. Si le respect des mœurs était valable, la négligence des problèmes économiques l'étaient beaucoup moins. En effet, la main-d'œuvre marocaine participait à l'économie nouvelle, et le dynamisme de celle-ci ne pouvait manquer de modifier l'économie attardée du Maroc, en l'entraînant dans son sillage, et par là même, de tendre à unifier les habitudes, et certaines façons de vivre dans le monde d'une commune économie.

Mais il faut remonter à la fondation de Kénitra, pour comprendre comment cette ville a pris forme, et s'est développée.

Après que le Général Lyautey ait donné ordre de créer un port à cet emplacement de l'oued Sebou, les travaux d'établissement d'une base militaire furent entrepris. Le port de Kénitra ayant été ouvert au commerce le 1<sup>er</sup> janvier 1913, la ville européenne, et le quartier militaire se développèrent au même rythme, et, dans un mutuel souci de profiter au maximum des avantages offerts par la création du port. La création d'un lotissement indigène à l'est du quartier militaire, ne fut que la conséquence plus tardive de cette activité économique, qui vit la nécessité de faire appel à la main-d'œuvre locale, se faire de plus en plus urgente et importante.

L'accumulation de capitaux investis dans des réalisations auxquelles Marocains et Européens participèrent chacun à des stades déterminés de la hiérarchie technique, pouvaient être considérées comme le moteur de la création des volumes bâtis. Puissant moteur également, l'évolution démographique consécutive aux besoins en main-d'œuvre, besoins eux-mêmes liés aux réalisations capitalistes.

Accumulation de capitaux, et démographie, les deux facteurs s'interpénètrent.

Il peut, à la limite, y avoir création de volumes bâtis sans capitaux, mais volumes bâtis bien précises. Ce sont les bidonvilles qui ont eu pour moteur unique le rythme d'accroissement accéléré de la démographie marocaine de Kénitra, il ressort deux types de phénomènes, les uns liés à l'implantation des volumes bâtis, les autres liés à leur développement.

b) **Phénomènes liés à l'implantation des volumes bâtis** : En ce qui concerne l'implantation de la ville européenne, il faut d'abord remarquer la dispersion des efforts de création des volumes bâtis. Les raisons de cette évolution peuvent se trouver dans le prix des terrains plus bas à la périphérie de la zone construite. Au fur et à mesure que la ville s'agrandit, les terrains situés au-delà de la zone construite, dans les zones non aménagées, sont d'un prix relativement bon marché, par rapport aux terrains non construits du centre. Il s'ensuit un accroissement des ventes dans les lotissements de la périphérie à l'intention de construction, au détriment des terrains constructibles des zones mieux situées.

Ce phénomène d'implantation de la ville européenne, qui est un phénomène général aux villes du Maroc, pèse lourdement sur le budget des municipalités.

Les problèmes de voirie et d'équipement se posent pour chacun de ces lotissements, et chaque fois la municipalité se trouve dans l'obligation de réaliser les travaux d'autant plus coûteux qu'ils sont plus éloignés du centre.

Le fait remarquable beaucoup plus que l'installation périphérique, est l'impuissance de l'administration devant ces lotissements déguisés et illégaux.

Autre fait à noter : les secteurs d'entrepôts situés à proximité du port, qui s'intègrent dans les zones d'habitations, favorisant ainsi l'éloignement des constructions à usage d'habitations et de commerce, du centre de la ville.

Contrairement à la ville européenne, la médina et son extension n'a pas connu cette dispersion de l'effort due pour une grande part à la spéculation ; en effet, dans cette zone les terrains ont toujours été d'un prix relativement bas, et les lots imposés de petite superficie, les classes laborieuses marocaines ne bénéficiant pas des mêmes possibilités d'achat que les Européens. Depuis l'indépendance, la situation s'est passablement modifiée ; de plus en plus on assiste en ville marocaine au phénomène de la dispersion des constructions due à la spéculation sur les terrains. La réalisation de la cité des Saknia tend à réduire les effets de la spéculation, particulièrement en Nouvelle Médina, où beaucoup de terrains sont encore libres. Malgré

tout, la dispersion des efforts de construction n'aura jamais la même importance qu'en ville européenne, la zone d'extension du secteur Est limitée par les zones inondables et la forêt de la Mamora, n'offrant en fait qu'une surface utilisable réduite.

c) **Phénomènes liés au développement** : Il est bien évident que la ville, tant européenne que marocaine s'est développée principalement en bordure de la route principale n° 2 de Rabat à Tanger. Avant de s'infiltrer vers l'intérieur des quartiers, le commerce a également pris naissance sur cette voie de grand trafic ; l'évolution de celui-ci se fait à présent vers l'intérieur des zones construites du centre, principalement à proximité de l'Hôtel de Ville, et des grands centres d'activité de la ville nouvelle, et de la Médina.

Ces remarques semblent laisser entrevoir sans préjuger, d'autres types d'organisation des centres commerciaux à une époque où le développement de l'automobile populaire se dessine de façon ferme.

Elles sont à retenir sur un plan plus général pour le centre des villes sans préjuger également d'une organisation rationnelle et hiérarchisée de la circulation dans les quartiers.

Sur le plan du développement de la construction dans les différentes zones de la ville, on assiste actuellement à une poussée des constructions de type économique dans les quartiers de faible densité de la ville nouvelle. Kénitra voit ainsi les vides des zones plus spécialement destinées aux secteurs de villas se combler.

Cette évolution ne va pas sans inconvénient ; c'est ainsi que l'Etat (service de l'habitat) profitant du prix relativement peu élevé des terrains dans le quartier du Val Fleury a acheté une parcelle de 1,20 he de superficie pour y édifier des immeubles de type économique. Il est vraisemblable que les terrains environnant ce groupe d'habitations bénéficieront d'une plus-value, et verront leur prix augmenter, par un phénomène analogue à l'augmentation des prix à la périphérie des zones construites. Ainsi, nous voyons se réaliser des constructions dans des zones de volumes bâtis volontairement limités.

De cet examen critique des faits, un certain nombre de réflexions plus générales peuvent être énoncées :

1. - La dispersion des volumes bâtis, conséquence de la spéculation, et des plus-values foncières paraît de règle dans une ville neuve en régime de capitalisme libéral.

2. - D'importants ensembles bâtis sont réalisés dans les villes neuves à la périphérie de la ville considérée à un moment donné, parce que les terrains sont meilleur marché, moins morcelés, et non soumis à des manipulations successives comme dans la partie centrale de la ville.

3. - a) L'installation de volumes bâtis même précaires, engagé définitivement l'avenir, le grou-

pement humain formé ne pouvant plus être déplacé sans grosses difficultés.

b) L'administration se trouve le plus souvent impuissante devant ces développements, quel que soit l'outil légal dont elle dispose.

4. - La réalisation de volumes bâtis non conformes au caractère ou à la destination de la zone considérée, amène une plus-value sur les terrains environnants, parce que cette réalisation montre de manière tangible :

a) Les possibilités de construction dans la zone considérée.

b) Le point de départ d'un groupement humain.

L'exemple de Kénitra nous a paru pouvoir donner des sujets de réflexions sur les modes de développement de cette ville.

Le centre de la ville qui doit être ce qu'elle doit avoir de plus achevé, doit pouvoir nous fournir également quelques renseignements concernant son expansion, mais avant d'examiner ce qu'est le centre de Kénitra, il importe de savoir quelles sont les caractéristiques de la ville, et à quel type de ville, Kénitra peut correspondre.

d) **Caractéristiques de Kénitra** : D'une manière générale, quel rôle joue cette ville ?

Elle assume d'abord sa fonction portuaire !... Débouché pour les produits du Gharb, et les minerais du Moyen Atlas, cette ville devient un élément de drainage vers laquelle convergent toutes les circulations importantes.

Sa fonction portuaire qui assure la richesse de son arrière-pays, a ouvert à cette ville des possibilités d'équipement industriel, donc de travail.

Source d'espoir pour ces hommes contraints depuis des siècles à une vie misérable ; mais il faut bien reconnaître qu'il y a disproportion, entre les possibilités de travail offertes, et l'importance de sa population.

Max Sorre dans ses « Fondements de la géographie humaine », fait l'analyse de la puissance d'expansion dans les villes d'origine européenne :

« Points de lumière et de civilisation dans des contrées neuves, elles attirent ceux qui ont fait une fortune rapide. Parmi les nouveaux venus, beaucoup s'y arrêtent parce que dans leur patrie, ils étaient des urbains sans vocation rurale, ou bien parce que la mise en valeur du pays, de caractère extensif, réclame peu de main-d'œuvre. Ainsi s'accroît la disproportion entre l'économie des centres urbains, et le vide des campagnes. Les premiers jouent un rôle prépondérant dans la formation de la conscience nationale. Mais leur dimension même imprime au tableau démographique des pays neufs, un caractère de provisoire, d'inachevé, pour tout dire d'un mot, de « précaire » (Max Sorre).

Au Maroc, cette disproportion existe :

Années	Population totale (nombre d'habitants)	Population urbaine	
		Villes de plus de 8.000 habitants (nombre d'habitants)	% de population urbaine
1921.....	4.333.800		env. 10
1926.....	4.894.100	566.360	11,6
1931.....	5.364.800	786.900	14,7
1936.....	6.245.200	1.001.600	16,1
1951-52 ...	8.004.000	1.882.746	22,7

Ces descriptions situent bien l'aspect général des fonctions de l'agglomération de Kénitra. C'est une ville de port, une cité mercantile et industrielle. C'est aussi malgré la concurrence de Rabat, capitale administrative, un point de civilisation avec ses écoles, son collège, ses clubs, etc...

## 2. - Le centre de la ville

a) **Degré d'occupation de l'espace urbain :** L'étude d'un centre de ville peut, et doit se faire à partir de plusieurs critères qui peuvent se résumer très généralement par le « degré d'occupation de l'espace urbain » (Max Sorre) qui conditionne plus ou moins directement le dessin du plan, la densité de chaque îlot, son taux d'éclaircissement, le coefficient de la surface libre et des espaces verts par rapport à l'espace bâti. La caractéristique de l'habitat urbain est de se développer dans les trois dimensions de l'espace. Or, toutes les villes du Maroc, comme beaucoup de villes de création coloniale, sont des villes basses.

Kénitra ne faillit pas à la tradition ; le grand nombre de constructions à rez-de-chaussée, ou ne dépassant pas un étage sur rez-de-chaussée, surprend. Celles-ci pénètrent même jusqu'au cœur du centre. Beaucoup d'immeubles, vestiges du passé, ou quelquefois plus récents, abritent des activités économiques suffisamment rentables (commerces, garages, entrepôts, ateliers, etc...), pour que les propriétaires peut-être également un peu timorés, ou manquant de capitaux, n'aient pas cherché à améliorer leurs profits, soit en surélevant, soit en reconstruisant après démolition. Rez-de-chaussée, terrains nus, immeubles élevés semblent répartis au hasard, sans groupement bien individualisé.

L'ensemble de la ville nouvelle est desservi par un réseau de voirie bien ordonné, mais non différencié ; en dehors des grandes circulations qui sont

en général surchargées, toutes les autres circulations sont des voies « à tout faire » : dessertes commerciales, dessertes de quartiers, itinéraires inter-quartiers, parkings, passages de piétons, carrefours multiples, etc... Toutes ces voies, font que le pourcentage de la surface de la voirie par rapport à la surface de l'agglomération est de l'ordre de 37 %.

b) **Faits remarquables :** La dispersion de l'habitat européen sur plus des deux-tiers de la surface urbaine accroît peut-être le confort de certains quartiers, mais elle allonge considérablement le réseau des services publics. On aurait pu penser qu'on gagnerait au moins quelques espaces verts. Il n'en est rien. Il n'existe actuellement, malgré la dilution extrême des habitations, qu'une proportion infime d'espace vert par rapport aux besoins des habitants. Cette situation est particulièrement ressentie en ville marocaine. Tous les espaces actuellement destinés à l'extension immédiate de la ville sont lotis.

D'autre part, cette ville que la logique aurait voulu ouverte sur l'oued, s'est délibérément tournée vers l'intérieur, c'est-à-dire sur la route principale n° 2, qui en forme pour ainsi dire l'axe principal. Nous ne dénigrons pas l'importance de cette voie, en tant que circulation urbaine, ni son influence sur le développement de la cité, mais il est bien évident que l'éclatement du centre de la cité sur le Sebou apporterait à cette ville un élément important dans sa composition d'ensemble, et un espace à la mesure de son importance ; d'autre part, les vastes espaces dépendant du port, et classés « zones d'entrepôts », retrouveraient leur vraie fonction dans le cadre du nouveau plan d'aménagement.

L'ensemble administratif « Services Municipaux - Services de Kénitra cercle », est le centre géographique de l'agglomération. Cet ensemble bénéficie d'un tracé harmonieux, bien que d'inspiration classique. La voie centrale reliant ces deux bâtiments est traitée en large plate-bande gazonnée. La place

de l'Hôtel de Ville resta longtemps une place sèche, puis fit l'objet d'aménagements discrets (bassin central avec plantations basses sur le pourtour, bouquets d'arbres dans les angles de la place); mais il est bien évident que cette place administrative aux proportions heureuses, n'a jamais bénéficié d'une étude préliminaire très poussée. La place de France, qui est le vaste terre-plein situé devant les services de Kénitra-cercle, est d'un tout autre aspect; sa position légèrement surélevée par rapport à la place de l'Hôtel de Ville, ses plantations de platanes, donnent à cette place un aspect de grandeur et de calme tout méridional, et offrent un bel angle de vue en direction de l'Hôtel de Ville.

En dehors de cet ensemble administratif, très central, l'analyse des influences réciproques des volumes bâtis, et leur conséquence sur le développement de ceux-ci, nous a conduit à constater la faible hauteur des constructions en général, l'anarchie de la répartition, et du groupement. Nous avons vu, également, que le tracé et l'organisation de la voirie ne correspondaient pas aux besoins de la ville. Forts de ces éléments, nous avons été amenés à repenser le problème de l'aménagement du centre de Kénitra, et plus particulièrement de l'ancien quartier militaire, en lui donnant une structure et une orientation en rapport avec sa nouvelle destination.

c) **Les possibilités de réalisation d'un quartier-groupe dans le centre de Kénitra:** C'est à notre avis, la période actuelle (période de transition), qui offre le plus de chance d'aboutir à un résultat positif dans la réalisation du projet et de l'aménagement de ce secteur. La plupart des constructions qui occupent ce secteur sont vétustes. La partie réservée aux plantations dans le plan d'aménagement, est constituée presque uniquement de baraques datant du début du protectorat, et pratiquement hors d'usage; toutes ces constructions sont d'ailleurs noyées dans la verdure, arbres très beaux, d'essences très diverses, qui font de ce quartier un véritable parc. Pour cette raison, nous avons envisagé la construction d'immeubles suffisamment hauts, de manière à libérer le sol, tout en maintenant une densité normale. A l'intérieur du quartier, la primauté serait donnée à la circulation des piétons. Le quartier ne serait pas sectionné par des circulations mécaniques, mise à part la R.P.2, qui elle, traverse toute la ville. Les voies de grande et moyenne circulation (liaisons entre quartiers, voies commerçantes) seraient rejetées sur le pourtour du quartier. Dans le quartier même, les voitures n'auront accès que par un certain nombre de pénétrations, aboutissant à de petites places organisées pour le stationnement des voitures. Par cette application du principe des circulations différenciées, nous avons réduit au minimum les longueurs de voirie, dont l'entretien représente de lourdes charges pour les municipalités.

#### Descriptions des divers aménagements prévus à l'intérieur du quartier-groupe :

1. - Nombre d'étages prévus :	
a) Immeubles orientés .....	7 étages sur rez-de-chaussée
b) Immeubles-tour .....	9 étages sur rez-de-chaussée
2. - Nombre total d'appartements prévus .....	2.750 appartements
3. - Population prévue (à raison de 4 personnes par logement) ..	11.000 personnes
4. - Surface totale du quartier (y compris la zone verte, et le parc des sports) .....	56 hectares
5. - Surface du quartier-groupe .....	32 hectares
6. - Densité à l'hectare (dans les limites du quartier-groupe) ....	350 habitants à l'hectare
7. - Surface totale de la voirie (y compris les parkings) .....	8 hectares
8. - Pourcentage voirie - quartier-groupe .....	25 %
9. - Surface du parc des sports .....	11 hectares
10. - Surface de la zone verte .....	13 hectares
11. - Nombre de parkings prévus :	
a) A l'intérieur du quartier-groupe .....	550 parkings
b) En bordure du commerce .....	365 parkings
12. - Nombre total de parkings prévus .....	915 parkings
soit 1 parking pour 3 foyers	

Ce quartier-groupe conçu pour une population de 11.000 habitants environ, comprend 4 unités vicinales de 2.750 personnes, comprenant chacune un terrain de jeux d'enfants, et une garderie. Une

école est prévue pour l'ensemble du quartier. Les rez-de-chaussée des immeubles situés en bordure de la route de Si-Allal-el-Barraoui sont destinés à recevoir du commerce. Le parc central et le terrain de sport sont étudiés à l'échelle de la ville.

d) **Particularités dans l'aménagement des quartiers-groupes** : Le principe d'aménagement des cités par réalisations de quartiers-groupes, a déjà reçu une application intéressante dans le cadre de la construction de la cité des Saknia.

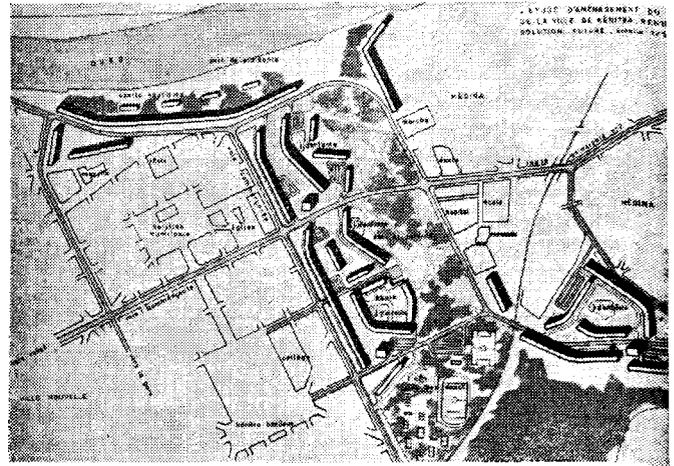
Dans cette cité, un premier quartier-groupe de 8.000 habitants étudié par le service de l'urbanisme, et réalisé par le service de l'habitat, permet de faire le point, et de comparer les différents résultats obtenus.

1. - Sur le plan de la construction : Si la réalisation de groupes d'immeubles est plus coûteuse au départ, que la construction d'habitations à rez-de-chaussée, il est indiscutable que cette solution présente de réels avantages sur le plan de l'équipement et de la voirie ; d'autre part, l'immeuble est conçu pour une durée plus grande, et son entretien est moins onéreux que l'entretien de l'habitation à rez-de-chaussée, parce qu'il représente une surface au sol moins grande. Il est donc possible d'affirmer, que dans le temps, la construction d'immeubles est plus rentable que la construction d'habitations à rez-de-chaussée.

2. - Sur le plan de l'aménagement : Dans le cas des constructions par trames horizontales, l'expérience a prouvé que les habitants de ces types de logements deviennent des ennemis de l'aération, et de l'ensoleillement ; la principale raison en est que les propriétaires, ou les locataires de ces habitations construisent dans les patios des pièces destinées à être sous-louées à d'autres personnes. Cette solution, si elle leur permet d'arrondir dans de notables proportions, leur pécule en fin de mois, présente le gros inconvénient d'être la principale cause de maladies dues au manque d'ensoleillement et d'hygiène.

Dans l'immeuble orienté, la disposition intérieure des pièces peut difficilement être modifiée, et la bonne orientation du bloc permet en général d'obtenir un ensoleillement maximum des pièces habitables. Autre avantage non moins intéressant,

l'immeuble permet de libérer le sol, tout en maintenant une densité normale, et dans le cas de l'aménagement du secteur central, il ne s'agissait pas seulement de trouver une solution théoriquement séduisante, mais bien une solution pratiquement réalisable en tenant compte surtout de la belle variété de plantations qui couvrent l'ensemble du secteur, et lui donnent une originalité toute particulière.



### 3. - Des grands ensembles

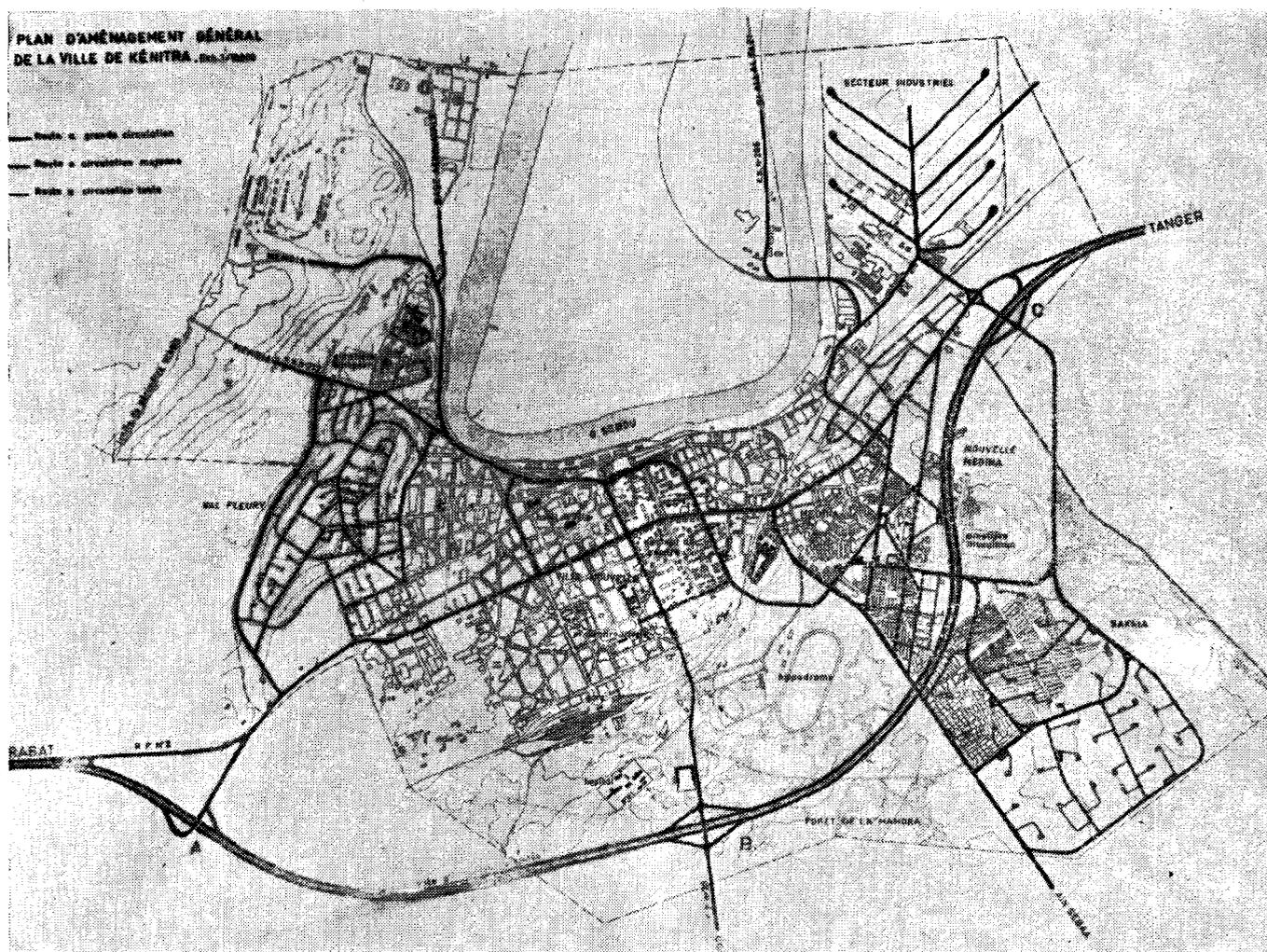
a) **Plan général d'aménagement de la ville** : Si l'étude des quartiers, se base sur une certaine conception de la vie appliquée à une cellule sociale, l'étude de l'aménagement d'une ville, est liée aux problèmes économiques, sociaux et démographiques de l'ensemble du pays, et se transcrit en prévisions de surfaces d'extension, et en quartiers organisés à l'intérieur de mailles de grandes circulations.

1. - Superficie totale de l'agglomération de Kénitra dans les limites du périmètre urbain .....	2.623 hectares
2. - Population totale actuelle (1957) .....	70.736 habitants
3. - Densité de population à l'hectare dans les limites du périmètre urbain .....	27 habitants à l'hectare
4. - Superficie de l'agglomération (surface bâtie) .....	491 hectares
5. - Densité de population dans les limites de la surface bâtie ..	144 habitants à l'hectare
6. - Surface totale de la voirie existante, et des espaces libres publics	181 hectares
7. - Densité surface voirie - surface totale bâtie .....	37 %
8. - Superficie totale de l'agglomération (y compris les plans d'extensions) .....	821 hectares
9. - Population totale prévue en 1977 sur l'ensemble de l'agglomération, en supposant que la densité de population à l'hectare reste la même .....	118.224 habitants

Si l'on regarde le plan de Kénitra dans son état actuel, on s'aperçoit que la ville s'est développée en éventail, suivant en cela le dessin de la boucle du Sebou. Un seul appendice déformant apparaît au Sud-Est de la ville, le douar Saknia, symbole de la croissance inconsidérée, et non réglementée des bidonvilles aux abords des villes. La ville de Kénitra, vu son potentiel d'activité, aurait dû normalement être contenue dans les limites fixées

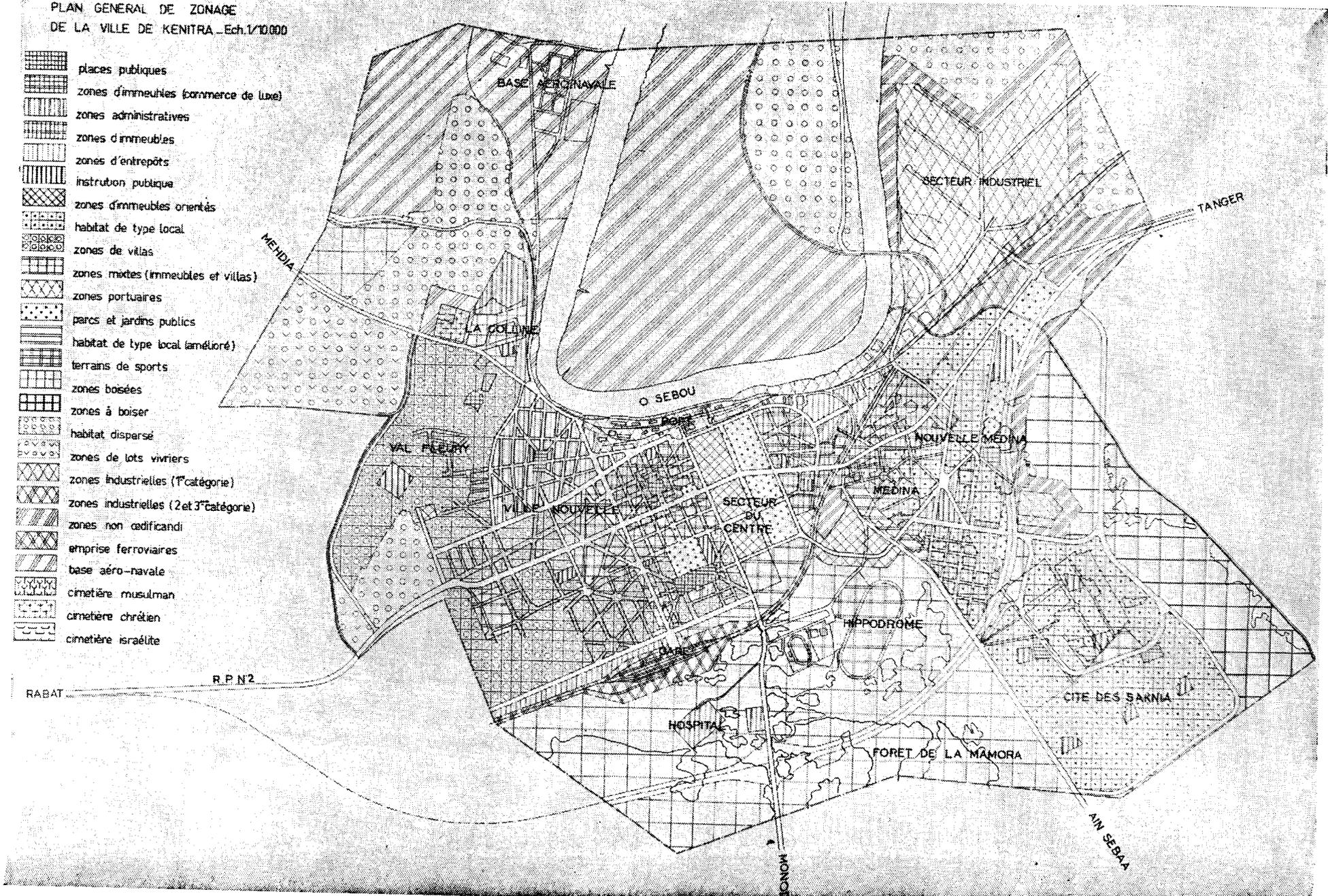
par l'autoroute d'évitement ; malheureusement, jusqu'à ce jour, aucune ville marocaine ne peut s'enorgueillir d'avoir pu freiner d'une façon efficace, ce mouvement d'exode rural.

On peut admettre que la ville évoluera désormais dans ses limites actuelles, les terrains disponibles étant suffisants pour une période d'au moins quinze années.



PLAN GENERAL DE ZONAGE  
DE LA VILLE DE KENITRA - Ech. 1/10 000

-  places publiques
-  zones d'immuebles (commerce de luxe)
-  zones administratives
-  zones d'immuebles
-  zones d'entrepôts
-  instrution publique
-  zones d'immuebles orientés
-  habitat de type local
-  zones de villas
-  zones mixtes (immeubles et villas)
-  zones portuaires
-  parcs et jardins publics
-  habitat de type local (amélioré)
-  terrains de sports
-  zones boisées
-  zones à boiser
-  habitat dispersé
-  zones de lots vivriers
-  zones industrielles (1<sup>re</sup> catégorie)
-  zones industrielles (2 et 3<sup>e</sup> catégorie)
-  zones non cedificandi
-  emprise ferroviaires
-  base aéro-navale
-  cimetière musulman
-  cimetière chrétien
-  cimetière israélite



Au point de vue circulation, la liaison entre l'autoroute, et les différentes circulations urbaines s'effectuerait par des nœuds routiers à deux niveaux.

Le nœud routier A assurera l'entrée et la sortie des véhicules en direction de Rabat ; le nœud routier B assurera principalement le passage des véhicules arrivant de Fès et Meknès par Si-Allal-el-Bahraoui ; le nœud routier C assurera la liaison de la cité des Saknia au secteur industriel, ainsi que l'entrée et la sortie des véhicules en direction de Tanger et de Fès.

La réalisation de l'autoroute permettra de rendre à la R.P. n° 2 dans sa traversée de la ville, sa véritable fonction, c'est-à-dire celle de liaison urbaine entre la Médina et la ville nouvelle. Autre réalisation intéressante, la liaison directe de la Nouvelle Médina avec la ville nouvelle par le secteur du centre ; cette voie permettrait de soulager le trafic sur la R.P. n° 2.

L'intérêt du nouveau plan d'aménagement réside principalement dans le fait, qu'il autorise la création d'un secteur dense d'habitations et de commerce dans le centre même de la ville, tout en conservant à ce secteur son caractère d'espace vert qui lui est propre ; celui-ci très sobrement aménagé permettrait de conserver une liaison entre la forêt de la Mamora et la boucle du Sebou, les quais du port actuel devenant accessibles aux piétons. Cet ensemble constituerait par le fait, un magnifique promenoir à l'échelle même de la cité. Ce secteur qui marque la limite entre la zone de forte densité, et la zone de faible densité, deviendrait également un élément de liaison entre ces deux zones, tout en laissant à chacune d'elle son caractère particulier.

Par sa vaste étendue, et son bon emplacement, le secteur industriel est assuré de pouvoir remplir sa fonction de longues années durant ; il peut en tout cas s'étendre facilement bien au-delà des limites imposées par le plan d'aménagement, sans s'interférer dans une quelconque zone d'habitat, et sans nuire à l'esthétique de la ville.

**b) Conclusion : Vocation économique de Kénitra et de son arrière-pays :** Débouché naturel de la plaine du Gharb et des riches régions agricoles s'étendant jusqu'à Taza, plaque tournante d'un faisceau de voies intérieures qui drainent une vaste partie du Maroc, la ville de Kénitra a pu devenir un centre important, parce que les eaux tranquilles du Sebou ont tenté les navires, et permis leur remontée jusqu'à ce point reculé, pour y déposer leur cargaison.

Situé à 17 km de l'embouchure, il présente l'inconvénient de certains ports en rivière, qui est la limitation du tirant d'eau, et de la longueur des navires. Les calaisons réduites, conduisent la plupart des navires fréquentant le port, à compléter leur

chargement dans un port en eau profonde comme Casablanca ; ce port connaît pourtant un certain encombrement, à tel point, que l'on a souvent préconisé, de décentraliser son trafic maritime, en le détournant sur les ports de Safi et de Kénitra. D'autre part, le port de Kénitra est particulièrement bien placé pour les exportations d'agrumes, et de primeurs, mais les difficultés de son accès en hiver, lui enlèvent, au profit de Casablanca, un tonnage important de ces produits.

L'évolution de la ville de Kénitra est donc liée, d'une part, à la création d'un complexe portuaire Kénitra-Mehdya, d'autre part, à la mise en valeur de l'arrière-pays.

Dans le chapitre précédent, nous avons analysé les possibilités d'aménagement de l'oued Sebou, et les avantages que la ville pourrait en retirer sur le plan économique. Nous nous efforcerons, en conclusion, de mettre en lumière la formule à dégager pour la mise en valeur de l'arrière-pays.

Dans le territoire de Kénitra, on doit distinguer la partie Est (Béni-Malek de l'Est et Chérarda), et la plaine alluviale couramment appelée « Le Gharb ».

La première mamelonnée est vouée à la culture « bour », à de rares exceptions, et, il n'y a pas lieu d'y prévoir des travaux d'importance dépassant le cadre local. Par contre, un effort public et privé d'aménagement s'est déjà manifesté sur la partie la plus intéressante que constitue la plaine.

Le Gharb est caractérisé par un accès d'eau en hiver, et un manque quasi-total en été. Le problème qui se pose est donc avant tout, un problème d'hydraulique agricole qui devra tendre simultanément à l'assainissement et à l'irrigation.

La seule solution à laquelle le Gouvernement s'est rallié, est celle des grands barrages de retenue sur les principaux affluents :

- Barrage sur l'oued Beth ;
- Barrages envisagés sur les autres affluents de la rive gauche du Sebou ;
- Barrages sur le Sebou, et sur l'Ouerrha.

La réalisation de ces grands travaux entraînera l'investissement de capitaux importants, et ce fait doit amener une exploitation aussi rationnelle qu'intensive des terrains vivifiés, de manière à répondre à un triple but :

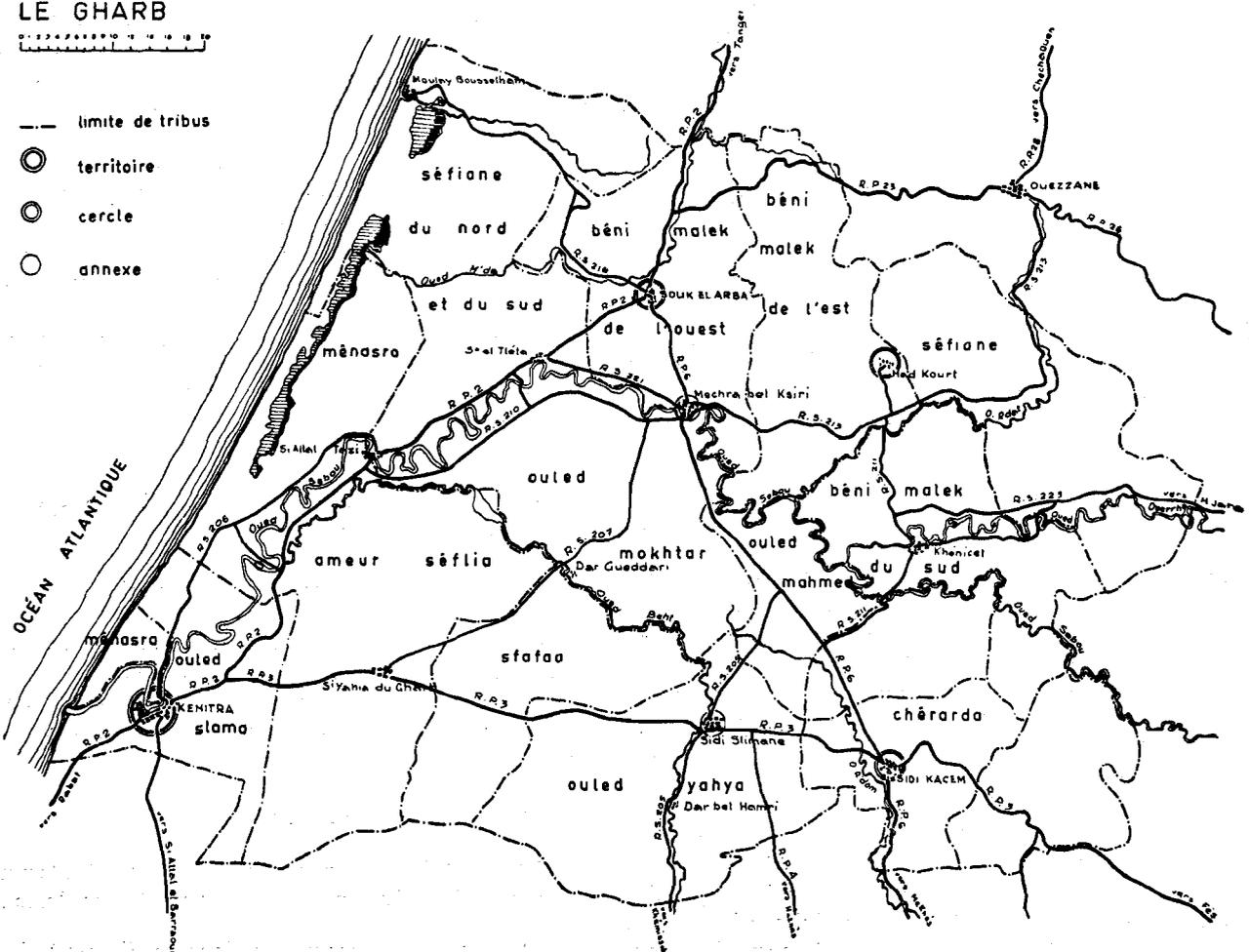
- 1° Rentabilité de l'opération.
- 2° Contribution appréciable au ravitaillement du pays, dont la population s'accroît rapidement.
- 3° Production accrue de denrées d'exportation.

L'augmentation de la richesse agricole du Gharb doit entraîner parallèlement le développement de nombreuses industries de transformations ou de traitements des récoltes, et des diverses productions, qui amèneront insensiblement au fur et à mesure de leur création, une modification de l'état démographique en provoquant l'immigration de main-d'œuvre nouvelle et de corps de métiers satellites.

Ce n'est donc que par la mise sur pied d'un plan d'ensemble de mise en valeur du Gharb, que l'on tirera le plus grand profit des importantes ressources hydrauliques du Nord Marocain pour le plus grand bénéfice d'une ville et d'un port en voie d'extension, et d'une région que toutes les compétences agricoles, s'accordent à reconnaître comme étant l'une des meilleures, sinon la meilleure, de toute l'Afrique du Nord.

H. NESPOLA  
Urbaniste D.I.U.A.

LE GHARB  
0 2 4 6 8 10 12 14 16 18 20



## BIBLIOGRAPHIE

- H. TERRASSE  
Histoire du Maroc des origines à l'établissement du protectorat français  
*Editions Atlantides — Casablanca 1947.*
- DESPOIS  
L'Afrique du Nord  
*Paris. P.U.F. — 1949*
- R. COINDREAU  
La casbah de Ménédy  
*Les éditions La Porte — Rabat 1945*
- R. COINDREAU  
Le port de Ménédy  
*Extrait de la « Revue Maritime » — Avril 1939*
- R. COINDREAU et CH. PENZ  
Terres lointaines - Le Maroc  
*Extrait de la Revue « Géographie Marocaine » — Juillet 1938*
- D. VALERO  
Petite histoire des ruines portugaises au Maroc  
*Casablanca 1952*
- CARCOPINO  
Le Maroc romain  
*Editions Gallimard - 9<sup>me</sup> éd. — Paris 1943*
- J. EYQUEM  
Les ports de la zone française du Maroc  
*Edition Heintz — Alger 1933*
- COIDAN  
Enquête sur Port-Lyautey  
*Rabat 1950*
- J. HONNORAT  
Etudes de la démographie urbaine au Maroc  
*s. l. — 1948 — pet.*
- A. JEANNETTE  
Aperçu géologique sur la région de Port-Lyautey  
*Rapport n° 270/S.E.G.M. — Rabat 1951*
- Direction de l'Agriculture, du  
Commerce et des Forêts  
Atlas monographique marocain - Le Rharb  
*Rabat 1948*
- Société d'études économiques,  
sociales et statistiques  
Bulletin économique et social du Maroc  
Annuaire marocain des statistiques  
*Juil. 1952 — Mars 1954 — Juin 1956 — Oct. 1957 — Janv. 1958 — Mars 1958*
- Ville de Port-Lyautey  
Rapport général des Services Municipaux  
*Année 1947 - 1952*
- Ministère des Travaux Publics  
Service de l'Aménagement du  
Territoire  
Les problèmes de la répartition du peuplement au Maroc  
*Rabat 1956*