

Mastère spécialisé Integrated urban systems

Voyage d'études au Maroc 2015 et 2016

Les auditeurs du MSIUS effectuent un voyage d'étude durant leur année de cours au format en alternance. Ce voyage a eu lieu au Maroc en 2015 et 2016. L'objectif principal de ce voyage d'études était, entre autres, de savoir adapter leurs enseignements à un contexte donné. Ils ont visité 5 projets urbains en 2015 : l'implantation du tramway à Rabat-Salé, l'éco-cité de Zenata, Casa Anfa, la ville verte Mohammed VI et son campus universitaire, la ville nouvelle de Tamansourt et la région de Tanger en 2016, qui peut être vue dans son entier comme un gigantesque projet urbain et de développement. Ils ont eu de riches échanges avec les acteurs de ces projets urbains et tentent de vous en faire une modeste restitution dans ces articles. Vous souhaitant une bonne lecture !

Thierry Simoulin / Directeur MS IUS



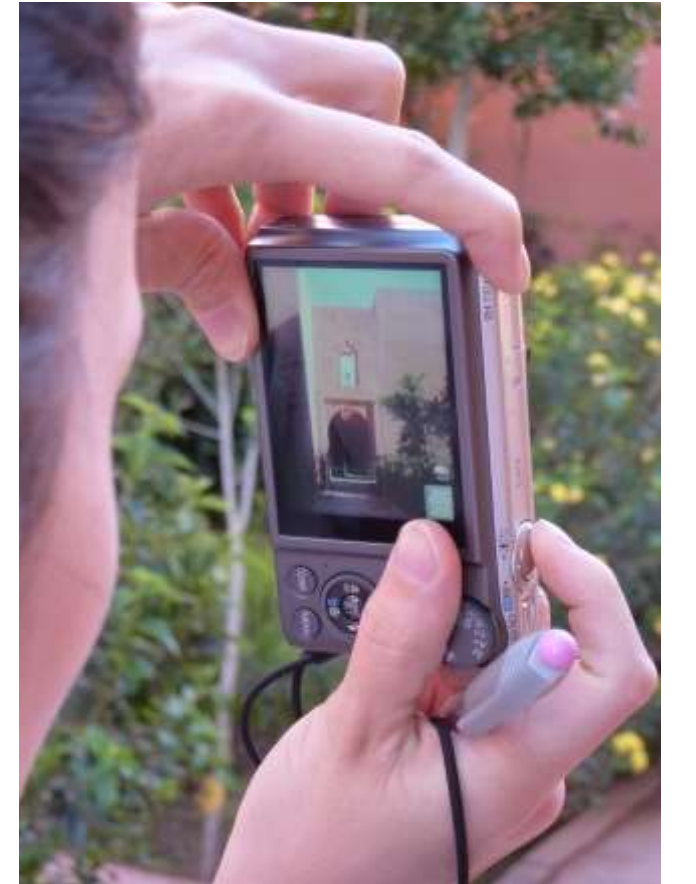
Les villes nouvelles au Maroc

Un taux d'urbanisation de plus de 60 %, 500 000 nouveaux citoyens par an, 1,25 % de taux de croissance démographique, des centaines de milliers de ménages habitant dans des bidonvilles... tels sont les chiffres témoignant de la forte pression exercée sur les villes marocaines. Le boom de l'immobilier a fait monter les prix au point de compromettre l'accession à la propriété de la toute récente classe moyenne. Or, pour la majorité des Marocains, la propriété est un objectif primordial.

La croissance démographique du pays combinée à un exode rural important a placé les centres urbains du pays dans des tensions en terme d'aménagement et de saturation des systèmes.

Confronté à ces 2 défis, les autorités locales ont fait du développement des territoires et de la maîtrise de l'expansion urbaine des priorités pour le pays. En 2004 est lancé un programme d'urbanisation visant à créer 15 villes nouvelles d'ici 2020, dont onze en périphérie des grandes agglomérations. La même année, le programme «Ville sans bidonvilles» voit le jour afin d'éradiquer le phénomène de l'habitat insalubre, qui représentait en 2011, 30 % des logements urbains.

Au cours de ce voyage, nous sommes allés à la rencontre des acteurs de ces activités en plein essor : celles du secteur de la construction et des projets urbains. Nouveaux tramways, nouveaux campus, nouvelles villes ! Nous sommes aussi partis à la rencontre de plusieurs grands groupes français implantés au Maroc et qui sont partenaires de cette formation : Alstom, Bouygues et d'autres qui ne le sont pas encore : Transdev, Suez, ainsi que de PME françaises. Mais c'est avant tout le dynamisme et les nombreuses compétences de l'économie marocaine qui nous ont séduits.



École nationale des ponts et chaussées

6 et 8 avenue Blaise-Pascal – F77455 Marne-la-Vallée cedex 2

Tél. +33 (0)1 64 15 30 00 - www.enpc.fr

ALSTOM



new energy solutions
EMRIX
FOR SMARTER CITIES



SOMMAIRE

Les villes nouvelles au Maroc

Rabat-Salé

Premier tramway *moderne* du Royaume

Sala Al Jadida

Ben Guerir

L'université Mohammed VI à Ben Guerir

The Green City of Ben Guerir

Ben Guerir, ville politique ?

Tamansourt

Une ville qui peine à décoller

La médina : retour vers le futur

Zenata

La bataille du foncier

L'appropriation par les habitants

Une prise en compte de l'existant

Une évolution des pratiques très rapide

La coopération Franco-Marocaine

Une coopération renforcée ?



Premier tramway *moderne* du Royaume.

Franck LENOIR / RABAT-SALÉ

Un écho à l'histoire

Il ne s'agit pas du premier tramway du Maroc. Le premier a été construit en 1917 à Rabat, déjà, et a fonctionné 13 ans. Mais la population de l'agglomération n'était que de 58 200 habitants (1926). La croissance démographique a complètement saturé les voies de transport (l'agglomération est passée de 1,3 à 2 millions d'habitants entre 2004 et 2010). Aussi en 2007, ont été lancés les travaux du Tramway Rabat-Salé.

Rabat et Salé sont séparées par le fleuve Bouregreg avec un point de franchissement principal au pont Moulay-Hassan. Véritable goulot d'étranglement, il a été détruit en 2012, au profit du tout nouveau pont Hassan II qui constitue le nouvel ouvrage d'art emblématique. Inauguré en 2011, le tramway constitue une clé du développement harmonieux de l'agglomération, sa colonne vertébrale. Il a donc été généreusement dimensionné, en site propre, donnant l'occasion unique de rénover complètement les rues avoisinantes, en revalorisant le foncier.

Un changement social

L'un des principaux défis du projet est l'adhésion des habitants. D'après le Plan de Déplacements Urbain de 2009 la part modale piétonne est de 66 %, celle du bus de 14 % et seulement 9 % pour les véhicules individuels. Les Marocains étant habitués à la marche, les zones d'influence de chaque station sont étendues. On ne peut pas calquer au Maroc une solution issue d'une ville française. Mais en dehors de ces adaptations du design, le vrai défi est de convaincre les futurs usagers de payer 6 dirhams (4dh au voyage en moyenne, compte tenu des formules d'abonnement) plutôt que de marcher gratuitement. Pour ce faire la qualité de service a été voulue très élevée : haut niveau de finitions, plancher bas intégral pour l'accès des personnes à mobilité réduite, rames climatisées, design intérieur soigné et uniformisé sur les 2 lignes. Ultime détail, l'intérieur des rames reprend le code couleur utilisé sur le plan de réseau (rouge ou bleu). Ce dernier dessert les principaux équipements (quartier universitaire, hôpitaux, administrations, centres-villes, gares routières et ferroviaires). 3 parkings relais sont aussi prévus pour inciter au report modal. Un centre de maintenance très moderne, que nous avons eu la chance de visiter, a été installé sur une superficie de 7 hectares et permet le contrôle en temps réel en contact direct avec les conducteurs. Ce projet a permis de développer une expertise locale en matière de tramway tant dans la phase de construction que d'exploitation.

Les résultats

Le succès est au rendez-vous. En 2014, le tramway a transporté quotidiennement en moyenne 120 000 personnes (l'objectif à terme est de 180 000) et son budget d'exploitation est à l'équilibre. Le tramway a fortement contribué à améliorer les espaces traversés, donnant une dynamique nouvelle à l'agglomération. Les usagers sont pleinement satisfaits (un fan club du tramway a même été créé sur Facebook), notamment par la ponctualité et le confort apportés, ce qui a généré des demandes d'amélioration des réseaux de bus. En ce sens, la collectivité travaille sur une tarif intégré bus tram et une réseau bus redéployé pour jouer la complémentarité.

Des défis subsistent, comme celui des embouteillages dans les rues mitoyennes qui imposent de réfléchir à l'articulation avec d'autres systèmes pour une transformation durable de la circulation en ville. D'ailleurs la société du Tramway de Rabat-Salé a annoncé l'extension de 20 km du réseau, qui devraient entrer en service en 2018.

Sources : Société du Tramway Rabat-Salé - Dossier de présentation de la société / Maghress - Tramway Rabat-Salé : les usagers s'en accommodent, 17 aout 2011 / Agence d'Aménagement de la Vallée de Bouregreg - Livre « Tramway Rabat-Salé un regard sur l'avenir ». Présentation officielle de l'histoire de la construction du tramway de Rabat-Salé / O-Maroc, Reda Benkhadra - Tramways au Maroc : une histoire hors du commun, 19 juin 2014 / Usine nouvelle - La ville de Rabat vote une première extension du tramway lance en 2011, 2 mars 2015 / Centre Régional d'Investissement - Le tramway de Rabat-Salé / La nouvelle Tribune - Le tramway Rabat-Salé, passionnément..., 10 juin 2011 / Facebook - Tramway Rabat Salé Fan Club

Sala Al Jadida

Hanane LEMSIEH / RABAT-SALÉ

Salé a, malgré sa position stratégique et son port, longtemps été marginalisée. Son urbanisme est devenu anarchique. Après l'indépendance, Salé devint une ville dortoir principalement pour les fonctionnaires de la capitale. En 1995, sa Majesté le Roi Hassan II a souhaité une nouvelle ville entre Salé et Rabat, Sala Al Jadida (la nouvelle Salé), principalement pour reloger les habitants des bidonvilles de la capitale. En 2000, la ville nouvelle a été édifiée sur un terrain de 200 hectares, offert gracieusement par le Roi et la livraison a eu lieu en 2005. En 2007, la zone industrielle Technopolis a été lancée, et la première tranche de 107 hectares inaugurée en 2008 par sa Majesté le Roi Mohammed VI.

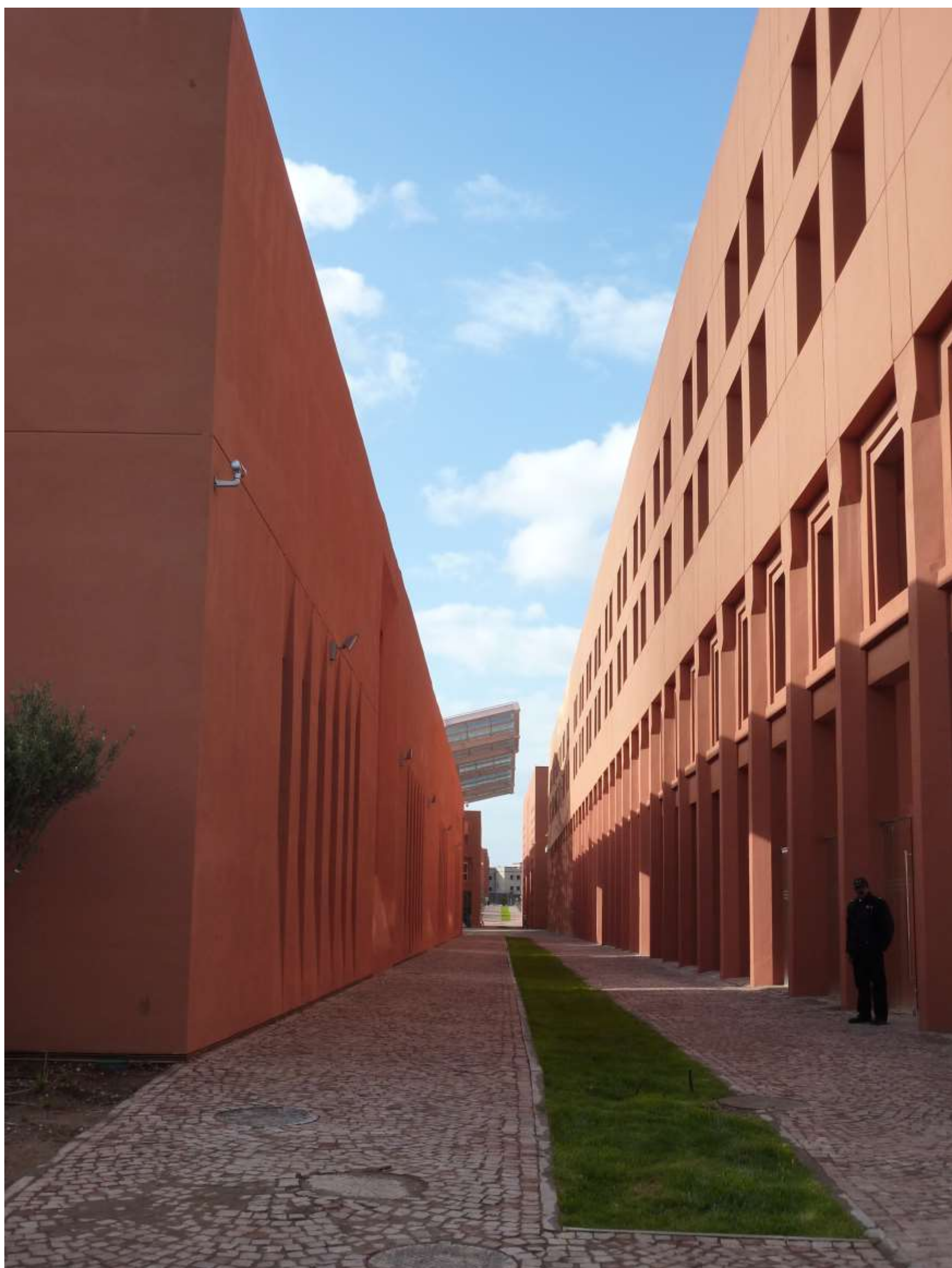
Aujourd'hui la ville compte 200 000 habitants mais reste dépendante de Rabat et Salé en raison d'un manque d'équipements. Sala Al Jadida souffre aujourd'hui de plusieurs absences d'infrastructures et d'une insuffisance de moyens de transports en commun. La création de Sala Al Jadida, mal reliée au noyau déjà existant de Salé, semble incomplète, la nouvelle ville souffre de nombreux problèmes sociaux, logistiques et identitaires.

L'extension du Tramway Rabat-Salé est un premier pas qui va faciliter la mobilité vertueuse avec ces deux centres urbains bien dotés en équipements. La création d'espaces de loisirs, et la construction de nouveaux équipements de proximité permettront aussi de renforcer un sentiment identitaire des habitants.

Sources : *Telquel - Sala Al Jadida, dans l'antichambre de Rabat, 23 juillet 2014 - Citations/critiques de Mohamed*

Ben Guerir

La Ville de Ben Guerir se trouve au Maroc dans la région de Marrakech-Tensift-Al Haouz, à 72 km de la ville de Marrakech, à moins d'une heure des deux plus grands aéroports du pays. La ville se trouve sur un axe principal reliant de l'est à l'ouest du Royaume les villes d'El Kelaa des Sraghna et de Safi, et du nord au sud les villes de Casablanca et de Marrakech. Ben Guerir est connue pour sa production de phosphate et la présence de la plus grande base militaire marocaine.



L'université Mohammed VI à Ben Guerir

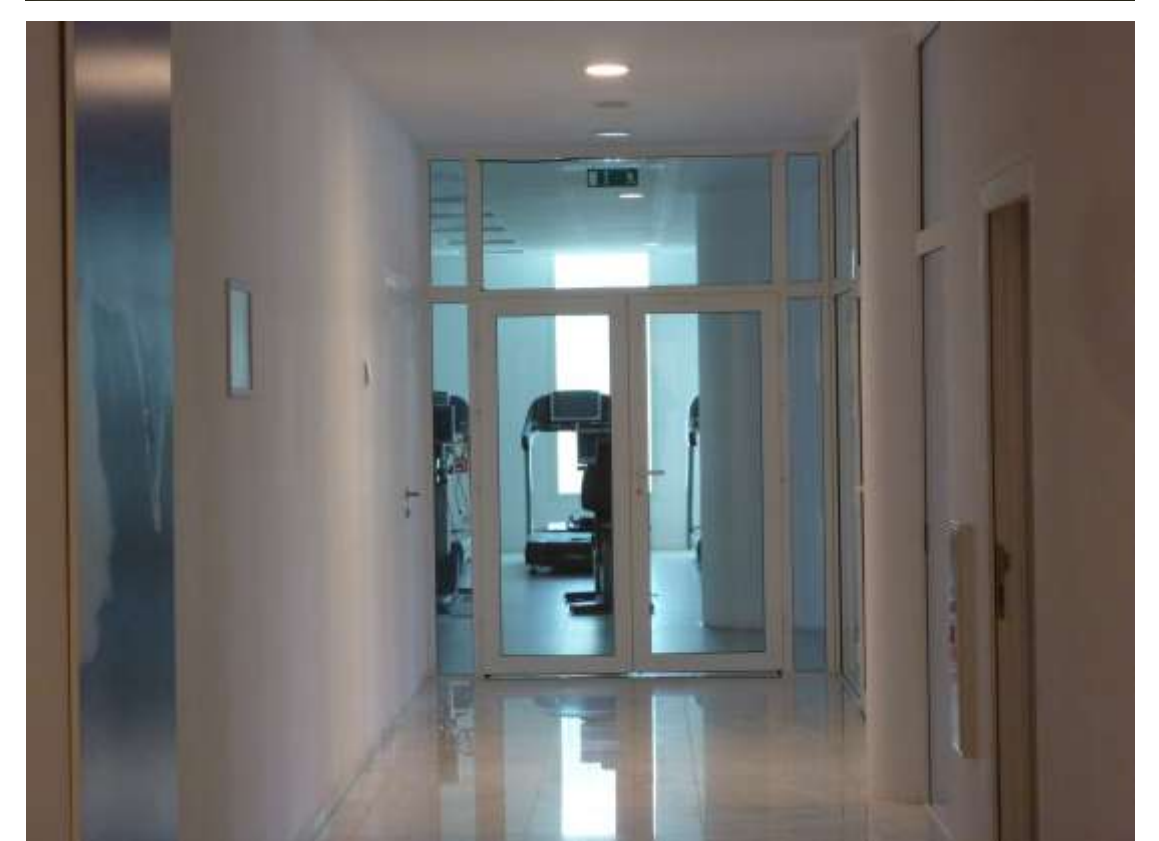
Leila NDOME / BEN GUERIR

Dans le cadre du plan villes nouvelles au Maroc, Ben Guerir est un laboratoire national où l'office Chérifien des Phosphates (OCP) prototype ses démarches futures. Cette future ville verte s'impose comme l'une des plus innovantes (et certainement la mieux financée), autour d'un nouveau modèle urbain de développement durable. Au programme : architecture d'avant-garde et infrastructures adaptées, modes de gestion innovants, services urbains écologiques, espaces de verdure qui placent la nature au cœur du projet.

Elle accueillera, ou plutôt, sera construite autour de l'université Mohammed VI polytechnique, qui constituera un fleuron national de l'enseignement supérieur et de la recherche, offrant un cadre agréable et valorisant pour les étudiants, les enseignants, les chercheurs et les hôtes de passage. De statut privé et à vocation internationale, l'établissement proposera aussi l'incubation de projets innovants et une école de management industriel. Ce campus de 23 ha comprend des résidences étudiantes (dont certaines déjà construites que nous avons visitées), un hôpital, une clinique, des établissements de tourisme, d'une maison de la culture et du cinéma, des infrastructures sportives et de loisirs, une centaine de villas, et des commerces de proximité. Sera également mis en place un lycée visant à former dans des conditions d'excellence des jeunes étudiants boursiers sur concours réservé aux classes défavorisées, dans le cadre d'une convention signée en 2014 entre le ministère de l'éducation nationale et l'OCP.

En choisissant un site semi-aride, les concepteurs du projet ont pris un risque élevé en voulant démontrer qu'on peut faire la ville autrement dans un cadre de vie écologique. Son couplage avec l'université polytechnique Mohammed VI lui donne une originalité structurelle et fait d'elle un espace dédié au savoir et à l'innovation.

Sources : Challenge - La nouvelle ville de Ben Guerir, la première ville verte en Afrique, 17 juillet 2014 / Telquel Enquête. Le miracle Ben Guerir, 22 décembre 2012.



Ben Guerir



Ben Guerir, ville politique ?

EMIR DRAHSAN / BEN GUERIR

La ville verte Mohammed VI, limitrophe de Ben Guerir, laisse une place d'importance à l'écologie et au développement durable dans sa stratégie de développement. Il est intéressant de noter que par rapport aux autres pays du Maghreb, le Maroc est le pays qui suit de plus près les changements dans le monde en matière de l'écologie et ce grâce à cette volonté au plus haut niveau

L'Office Chérifien des Phosphates (OCP) gère une des plus grandes sources de richesse du pays, le phosphate, et est implanté depuis plusieurs décennies à Ben Guerir, sans réelles interactions avec la ville ancienne qui est restée une bourgade de moyenne importance. Dans le cadre de sa politique de restauration écologique des sites de production minière, l'OCP a élaboré ce projet de ville nouvelle.

Une université avec des ambitions internationales avec un aménagement qui permette d'attirer à la fois les étudiants et les professeurs de grande qualité est au cœur du projet urbain. Tout est en train d'être pensé autour d'un cadre de vie moderne en contraste avec l'ancienne partie de la ville. Une nouvelle population près de 90 000 habitants est attendue dans la ville nouvelle d'ici 2020.

Il est fréquent de voir ce type de stratégie de développement urbain imaginé autour de la création d'un équipement majeur, ici une université. En même temps, nous pouvons observer sur de nombreux sites dans le monde les effets néfastes d'une telle approche si elle n'est pas élaborée en lien avec le territoire environnant.

Le développement durable utilise certes les technologies dernier cri, en terme de panneaux photovoltaïques ou recyclage des eaux usées et déchets par exemple, mais il nécessite surtout une approche globale et participative. Il serait efficace d'intégrer les habitants de Ben Guerir dans une optique de lien social et économique. Par la consultation des collectivités locales, des associations et des habitants de la ville, la ville universitaire peut devenir un exemple cohérent de développement urbain durable au Maroc.

Il y a énormément d'efforts déployés pour faire de ce projet la ville verte exemplaire du Maroc, mais en cette phase initiale du projet, nous n'avons pas entendu dans les conférences mention de dispositions spéciales sur la gouvernance et l'implication des citoyens. Les moyens financiers de l'OCP sont un atout indéniable, mais sont-ils suffisants pour un plan de développement innovant dans ses dimensions sociales et politiques qui ne soit pas cantonné à une approche techniciste, et donc malheureusement peut-être un peu limitée, de l'écologie ?

Sources : OCP - Villes vertes / Challenge - Le Roi lance la cite verte Mohammed VI à Ben Guerir, 10 novembre 2012 / L'Économiste - L'OCP accélère son projet "ville verte", 12 novembre 2012

The Green City of Ben Guerir

Hanadi WAFA / BEN GUERIR

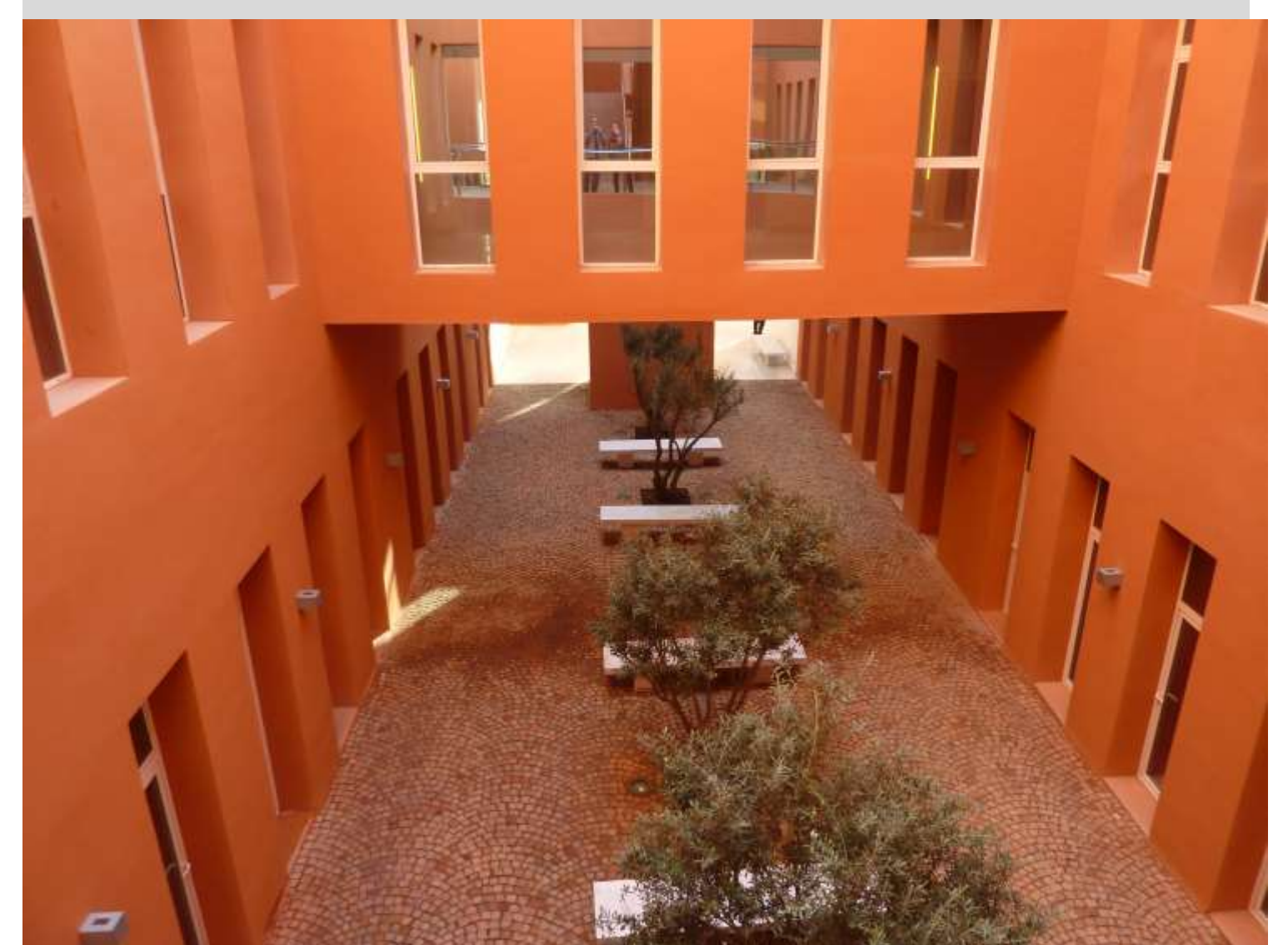
The new green city of Ben Guerir blends modernity and sustainable development, adjacent to the already existing city of 100,000 inhabitants. It is perfectly located 30 minutes from Casablanca and Marrakech, ideally located close to major roads, and connected with Safi and Beni Mellal. It is also at close proximity to two of the largest international airports in the kingdom, Casablanca, Nouaceur and Marrakech.

It is the first project in the African continent of its kind; it will offer ecological spaces, appropriate infrastructure, social life and a framework that will guarantee well-living for different social and culture population, where the university of Mohammed VI is the highlight, the beating heart of the green city of Ben Guerir. The university includes several schools offering various courses in industrial management, engineering, agriculture, green technologies and sustainable development among others. It will provide a residential area for students, teachers and researchers with an area of 23 hectares including villas, leisure centers, shops and other facilities that enhance its attractiveness.

The objective of this new city is to be committed to enable and establish a new urban model based on aspects that respect the environment and promote sustainable development. This project impacts the kingdom both nationally and internationally; through this project, Morocco wants to differentiate itself academically and ecologically in the international context.

The university will provide a level of education, research and development that will embrace promising and creative projects, allowing skilled Moroccans to participate and expand this area. It aims to attract students and professionals and create desirable conditions that include superior urban infrastructure and amenities, full public services, connectivity, competitive living price and leisure in the Moroccan context, at the same time it aim to capture the heritage, proportions, beauty and climate suitable materials of Moroccan architecture.

Sources : Challenge - La nouvelle ville de Ben Guerir, la première ville verte en Afrique / YouTube - Université Mohammed VI Polytechnique de Ben Guerir - HD



Tamansourt

Marrakech, ville touristique et attractive, connaît une importante croissance urbaine avec 160 000 nouveaux habitants sur les dix dernières années, atteignant plus de 1,2 million d'habitants. La ville de Tamansourt (la ville victorieuse). Cette dernière située à une dizaine de kilomètres de Marrakech, est un ambitieux projet d'aménagement sur 1932 hectares à terme, et vise l'installation de 300 000 habitants dans 90 000 logements. Pour un budget de 3,6 M€ elle a été confiée à l'office Al-Omrane.



Une ville qui peine à décoller

Firas EL BAHLOUL / TAMANSOURT,

Tamansourt ne vise pas de nouveaux modes de construction ni une architecture moderne. Au contraire, elle reprend le modèle de l'habitat traditionnel marocain. Nous y trouvons du logement social sous 2 formes : parcelle à partager pour deux familles ou appartement dans un immeuble collectif, et du logement économique sous 2 formes aussi : maison à patio dans la Medina et villa.

Une ville fantôme ?

Dix ans après son lancement, Tamansourt n'attire toujours pas suffisamment d'habitants. Censée représenter un programme pilote et faire école dans le pays, Tamansourt est aujourd'hui souvent décrite comme une ville fantôme. En effet malgré les énormes efforts de la société Al-Omrane, qui ont permis la construction de 80 % des logements prévus, 4 écoles primaires, 2 collèges et 2 lycées, la ville ne compte que 55 000 habitants avec un taux de vacance proche de 50 %. Le maillon faible de Tamansourt semble être un manque d'équipements publics et de services (banque, administration, hôpital...) ainsi que l'insuffisance de l'offre de transport urbain : Tamansourt est desservie par une seule ligne de bus à partir de Bâb Doukkala à Marrakech et avec une fré-

quence d'un bus par heure. Pourtant le site de Tamansourt présente un très grand potentiel environnemental grâce à sa topographie plate, ses larges voiries, un plan de mobilité douce (marche, vélo) et une réserve foncière importante. Son taux d'ensoleillement élevé (340j/an), et sa pluviométrie faible (250mm/an) en font cependant un site relativement aride.

La relance par le campus de l'UCA

Pour relancer le projet, la société d'aménagement prévoit d'installer un campus universitaire dans cette ville afin de donner un nouveau souffle à Tamansourt. En effet l'université Caddy Ayyad cherchait à rapprocher ses différents sites de Marrakech et va installer sur 165 ha ses 60 000 étudiants répartis dans 3 écoles d'ingénieurs, 4 facultés et une cité universitaire pour 2021. Ce campus de fait va lancer l'activité économique de la ville.

Mais la création d'un campus en bordure du site actuel, légèrement excentré, ne risque-t-elle pas de créer deux villes parallèles, alors qu'il est tout à fait possible d'intégrer totalement l'université et la ville de par les disponibilités foncières, et d'héberger les étudiants dans les nombreux immeubles vacants ? La vacance importante est un frein financier de premier ordre puisque ces logements déjà construits ne génèrent pas de loyers mais restent à entretenir.

Pousser un peu plus l'ambition

Les contraintes physiques de la ville en font un lieu favorable au développement de technologies innovantes autour des énergies renouve-



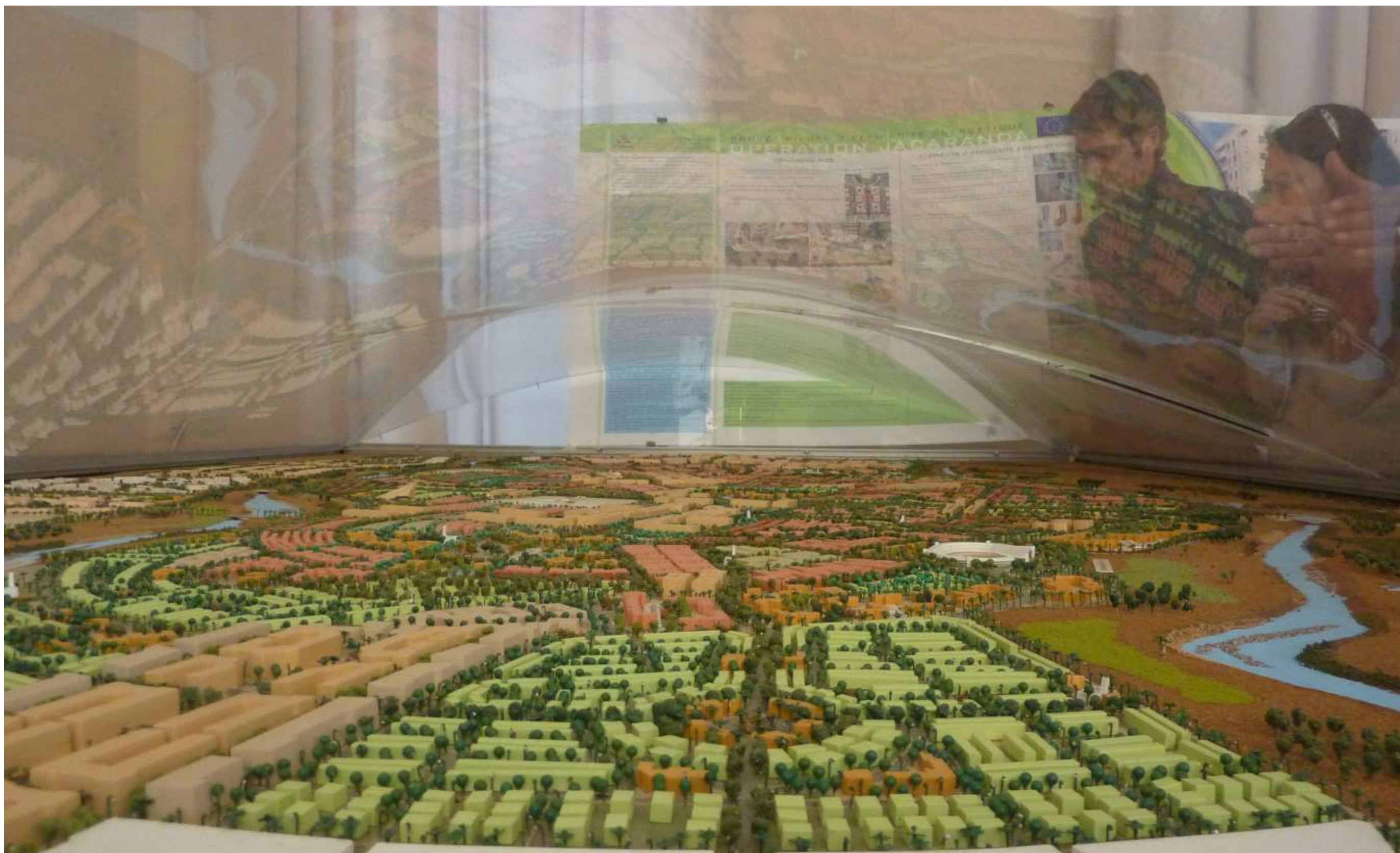
lables, de l'eau et des déchets. Intégrer par exemple des systèmes de récupération et de recyclage des eaux usées et pluviales réduira la consommation d'eau, parfois jusqu'à 50 %. Utiliser un traitement micro-local des eaux usées permettrait l'irrigation dans les espaces verts (parc, jardins) à consommation égale. Enfin mettre en place un système de tri, collecte et traitement de déchets qui permettrait valorisation énergétique et recyclage amènerait une réduction de la masse de déchets produits, qui éviterait de surcharger les équipements de traitement de Marrakech, tout en initiant la création de nouveaux emplois non délocalisables.

Le Maroc, dès aujourd'hui, nous l'avons constaté durant nos visites, a les compétences et probablement les ressources économiques pour mettre en œuvre ces dispositions « smart », et ainsi briller dans l'excellence environnementale au niveau mondial. Il est intéressant de noter que nous ne sommes pas dans le domaine high-tech, mais bien dans une organisation intelligente de systèmes historiques maîtrisés. Préparer l'évolution de Tamansourt grâce à un « smart campus », vers des organisations qui répondront au mieux aux besoins du futur ne ferait-il pas de Tamansourt la première smart city du Maghreb, intelligente sans recours exclusif aux technologies ?



Vue d'un roof top sur la ville de Tamansourt

Sources : L'Économiste - Tamansourt ne séduit toujours pas, 16 janvier 2015 / La Vie Eco - Ville nouvelle de Tamansourt : 80 villas livrées mais sans eau ni électricité, 7 septembre 2009 / L'Économiste - Villes nouvelles Tamesna et Tamansourt bientôt sauvées ? 15 août 2013 / Blog de Rol Benzaken / Ouest France Entreprises - Vannes. Les stations Opuntias recyclent l'eau du foyer à domicile, 4 février 2013 / ActInnovation - Airdrop Irrigation : un système qui récupère l'eau de l'humidité de l'air, 11 novembre 2011 / Pays de Fayence - Pour une meilleure compréhension du problème des déchets, 19 novembre 2009



Tamansourt

Médina : retour vers le futur

Ilham ZBADI / LES MEDINAS

Les agglomérations marocaines se caractérisent par leur structure duale : elles comprennent la ville ancienne, la médina, et la ville nouvelle européenne. Parler des médinas, alors que le but même de ce voyage était de découvrir les « villes nouvelles au Maroc », quelle folle idée me direz-vous ! C'est en me baladant dans les dédales des ruelles désertes de la médina de la ville nouvelle de Tamansourt, qu'une question me vint à l'esprit : pourquoi ce retour en arrière ? Ainsi, cette article est l'occasion pour moi de porter un regard nouveau sur mon pays, riche des enseignements du MS IUS,

symptomatique du déclin de ces formes urbaines, très souvent dressées en « ville-musée » avec toute l'inertie et rigidité que le terme peut représenter.

Modèle urbain médinal

Une ville durable, c'est avant tout une ville capable de se maintenir dans le temps : la médina, malgré les crises qui l'ont touchée, reste-là dressée face au temps. Non seulement la médina comprend les composantes de base de la ville durable, mais elle présente des concepts avant-gardistes. L'architecte et urbaniste Marc Gosse, en prône « l'écosystème [...] abouti entre nature et urbanisation », son « économie d'énergie par la limitation de la mobilité polluante des automobiles et la densité du bâti », en opposition à « un modèle urbain générique porté par l'ultralibéralisme moderniste mondialisé, qui génère la destruction de l'environnement, du lien social et de la diversité culturelle », le ton est posé.

L'architecture dans la médina est certes séduction : l'esthétique du style arabo-andalou, ce jeu de clair-obscur, de calligraphie, de couleurs et de sons stimule tous les sens, mais l'architecture est avant tout bioclimatique : les murs avec leur épaisseur et la disposition intelligente des fenêtres permettaient de dompter le soleil, tantôt chaleur, tantôt matière/lumière, et d'en disposer ainsi intelligemment selon les saisons. La qualité des matériaux employés permettait une bonne isolation. Les plantes disposées au cœur de la maison permettaient de réguler l'humidité de la bâtisse.

Enfin, l'architecture n'est pas ségrégative, car les habitations des plus démunis côtoyaient celles de la classe moyenne et des populations plus aisées (respectivement petite, grande *Masriya* et *Riads*) et partageaient la même typologie architecturale. On peut parler d'une réelle « pratique de l'égalité de statut entre personnes et représentations symboliques spatiales ». Cet archétype architectural commun se caractérisait par un patio central autour duquel s'organisaient les autres fonctions de la maison.

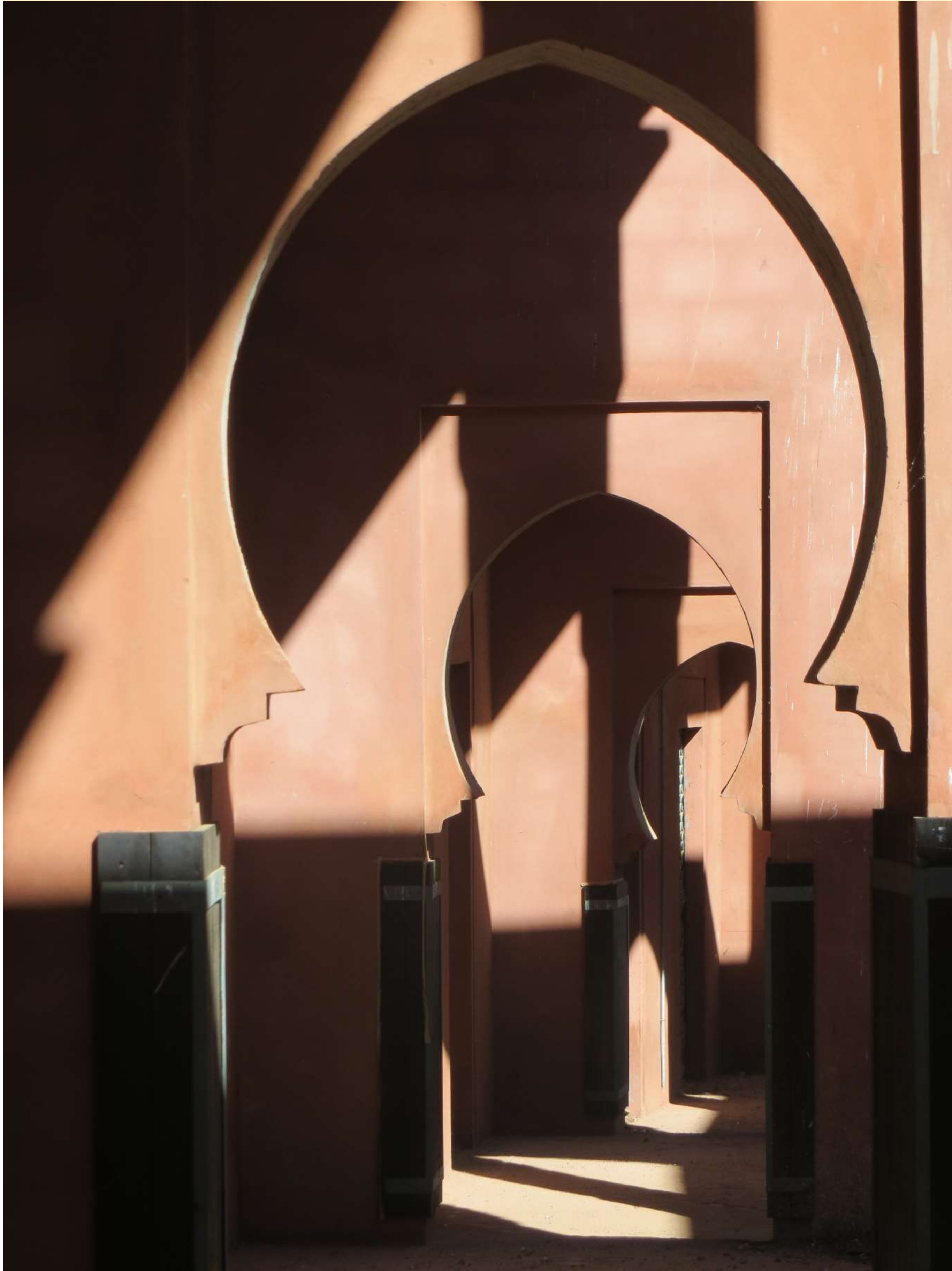
Gestion des ressources et circuit court

Les remparts délimitant la médina ne sont pas non plus complètement imperméables et permettent des échanges avec les cultures vivrières agricoles aux alentours. Cela rendait possible l'existence de circuits courts d'économie car la ville se nourrissait principalement des productions des zones rurales contiguës, assurant cohésion sociale, égalité et gestion conviviale de l'espace. Cette densité importante, l'étroitesse des ruelles favorisent indéniablement les rencontres et les échanges sociaux.

Les premières formes d'agriculture citadine, ce concept en vogue qui investit nos jungles en béton, apparaissent déjà à l'époque. En plus de ces potagers, les populations aisées possédaient des lopins de terres agricoles à l'extérieur de la médina, les *Jnanes* dont ils ouvraient les portes aux tailleurs, forgerons et commerçants moins fortunés pour leurs balades de fin de semaine (*Nzaha*). C'est là une des nombreuses manifestations de la *twiza*, acte spontané de solidarité de la communauté envers les plus nécessiteux.

Enfin, la médina a réussi là où la plupart des villes d'aujourd'hui ont failli (conjoncture géopolitique a part) : des relations apaisées entre des citoyens de confessions religieuses différentes. Le *mellah*, quartier juif, faisait partie intégrante de la médina. Nombreuses sont les anecdotes témoignant de la capacité de la médina à faire vivre ensemble. La médina jouissait d'une structure politique équilibrée entre centralité et pouvoir local. En effet, elle bénéficiait d'une forme de démocratie locale, la « *Jemmaa* » (*collectivité*), groupe de notables désignés par les populations en charge de gérer les affaires courantes et de jouer le rôle d'intermédiaire avec les représentants du sultan (le Pacha, caïd.).

Une ville durable c'est aussi une ville capable de conserver son identité et mettre en avant la richesse de son patrimoine. Ainsi la médina s'est dressée comme un rempart



face à la colonisation et à l'effacement de l'identité marocaine. L'artisanat marocain et les métiers ancestraux comme les tanneurs de cuir à Fès, lui doivent leurs survivances. À ce sujet, l'artisanat profitait aussi des circuits courts (le magasin est aussi le lieu de production).

La « ville européenne » sonne le glas

La notion de ville nouvelle, apparait au début du XXe siècle avec l'arrivée du protectorat. C'est la ville moderne qui s'oppose au passé supposé inerte. L'émergence de ce modèle sonne le glas de la médina : une réelle hémorragie a lieu, les populations les plus aisées préférant habiter ces nouveaux quartiers, ou ils pouvaient côtoyer les riches étrangers et un mode de vie plus moderne. L'exode rural massif finit d'achever l'équilibre de la vieille ville, donnant lieu à une réelle paupérisation et aurification : la médina perd son âme et son équilibre ; s'en suivront des années de délabrement et de négligence de la part des autorités.

Face aux énormes pressions sur les villes, l'explosion de l'habitat informel (bidonvilles), le Maroc entreprend en 2004 un vaste programme de construction de villes nouvelles. Avec les mêmes maux (congestion, pollution, détérioration du lien social) qui gangrèment les plus grandes métropoles. Très souvent satellites, ces villes s'inspirent très rarement des principes de base de la ville durable précités : manque d'équipements publics, manque de mixité fonctionnelle. S'il est vrai que la ville de Tamansourt a reconstitué une médina sur une petite portion du projet, ne s'agit-il pas là d'une simple opération vitrine à dessein promotionnel ? En réalité le projet dans son intégralité aurait-il dû s'inspirer du modèle médina ? Les détournements, les transformations informelles opérées par les occupants des habitats sociaux attestent de l'inadaptation de cette typologie de construction à leurs besoins, et au manque de concertation avec cette tranche de la population.

Vers une réconciliation ?

La volonté d'intégrer des médinas dans les nouveaux projets d'aménagement est une tendance. C'est aussi le cas du grand projet d'aménagement de la vallée de Bouregreg. La volonté du Maroc de concevoir sa ville intelligente de demain est réelle. L'enjeu pour lui est de ne pas céder à la tentation du mimétisme, en reproduisant des modèles occidentaux non adaptés voire obsolètes, mais de capitaliser sur les avancées technologiques pour concevoir son propre modèle urbain : un compromis entre tradition et modernité. Il semble ainsi primordial de responsabiliser les citoyens, et de les mettre au cœur de la conception de la ville. Moins de dirigisme, plus de concertation entre toutes les parties prenantes, cela devrait donner lieu à des projets urbains pérennes et éviter les manquèments constatés à Tamesna ou encore à Tamansourt.

Enfin, on parle très souvent « d'exporter » les modèles européens de ville intelligente, comme si la ville était un énième produit industriel. À cette volonté « d'exporter » devrait se substituer une volonté de collaboration et enrichissement mutuel, en instaurant un dialogue horizontal entre les différentes formes urbaines et conceptions de la ville d'hier et de demain.

Sources : Blog Carfree, Marcel Robert - La Medina, ville du futur, 9 avril 2011 / ENS - Qu'est-ce que la ville durable ? / Archimedia, Marc Gosse - La médina, modèle urbain pour le XXIe siècle ? / Ludovic Philippon - Le développement durable dans l'habitat méditerranéen : Introduction à une réflexion d'ordre social / Jordi Peralta - Tannerie Chouwara

de comprendre pourquoi la ville marocaine d'aujourd'hui s'est autant éloignée de son passé, et ce qu'elle pourrait y retourner prendre.

Un peu d'histoire

Les premières formes du modèle marocain de la médina (médina (المدينة) signifie « ville » en arabe) remontent au temps des conquêtes arabo-musulmanes en terre berbère, désignant ainsi la première forme de mode de vie citadine, en opposition à celui des populations autochtones qui habitaient les montagnes de l'Atlas ; elle opposait également un mode de vie sédentaire à un mode de vie nomade. Les remparts de la médina, en plus de jouer leur rôle militaire, servaient également à séparer le monde civilisé, i.e. l'espace urbain, du monde rural. La médina, c'est donc à l'époque le moyen de centraliser le pouvoir politique et les échanges économiques et culturels. Chaque dynastie choisissait son chef-lieu, où les prouesses architecturales et techniques étaient le moyen de témoigner de sa puissance. Sa structure se caractérisait par la centralité du religieux avec une mosquée au cœur de la ville, et autour de laquelle se succédaient des couches concentriques des différentes fonctions de la ville, de la plus pure à la plus impure. S'il est vrai que le Maroc abrite mille et une médinas, la plus emblématique reste néanmoins celle de Fès, dont l'évolution semble assez

Cette forme d'architecture a « l'envers », aux façades tournées vers le cœur de la maison, était propice au partage. Les *derbouzs*, couloirs de circulation irrigant la maison participaient à l'optimisation de ces flux.

Densité et mixité fonctionnelle

Le tissu urbain de la médina est d'une fascinante complexité et harmonie. La médina suit en effet une « organisation dense d'une constellation d'habitations tissée par l'interstice des rues et ruelles et l'idée d'une progression dans les parcours et les échelles de l'espace public, commun, vers le lieu de l'intime, l'habitation ». La médina présente une densité urbaine exceptionnelle (jusqu'à 3 000 habitants par hectare à Fès contre 250 à Paris intramuros) et ce sans implantation de tours infinies ou tout se perd. S'il est vrai que les remparts ont avant tout été conçus à des fins militaires, cette ceinture délimitant la ville a, dans un sens, limité une forme d'étalement urbain préservant les terres agricoles aux alentours. La médina concentrait en son sein nombreux lieux de rencontre favorables à la création d'un lien social fort ; la mosquée (entre musulmans), le Hammam, ou encore *Soucia* (place commerciale au cœur de la médina), *Kissaria* (groupement de magasins de même produits), lieux d'échange avec les habitants d'autres confessions ainsi que les commerçants de passage dans la ville.



Zenata

La ville nouvelle de grandes villes et poumons économiques du emploi. Le projet vise aussi à promouvoir le tourisme dans la région, offrir des plateaux de bureaux et renforcer le pôle économique et industriel de Mohammedia, Zenata peut aussi profiter de la présence de triel de Mohammedia-Zenata. Le Maître d'ouvrage est délimitée au Nord par l'Océan Atlantique, à l'Ouest par la SAMIR, la raffinerie de pétrole, à l'Est par le quartier Sidi Bernoussi, au Sud par la sente une énorme réserve foncière stratégique à ment de la ville de Zenata (SAZ), qui a été fondée RP 35 et s'étend sur une superficie de 2 000 ha même d'absorber beaucoup de pression urbaine en 2006 pour porter ce projet phare, en assure environ. Territoire en plein essor qui va donner du grand Casablanca. Le pilotage et le développement. Lors de notre naissance à l'une des premières Eco-Cités marocaines, au cœur d'un bassin de 11 millions d'habitants où vit 1 Marocain sur 3, cette ville nouvelle bénéficie de la proximité avec les deux plus



La bataille du foncier

Mohammed ASSOUSS / ZENATA

La ville nouvelle se trouve confrontée à de nombreux problèmes de libération du foncier, dus aux contraintes liées au régime de la propriété, à la multitude des statuts fonciers et à l'occupation illégale du domaine public. Bien que les travaux connaissent un avancement notable, il reste beaucoup à faire pour épurer le foncier, qui a un rôle primordial dans le financement de l'infrastructure urbaine.

L'occupation du domaine public est un phénomène qui n'exclut presque aucune région au Maroc. Le projet de ville nouvelle à Zenata a été déclaré d'utilité publique en 2006 ; l'expropriation qui en découle a concerné les 1 124 ha sur 1 660 ha constituant l'assiette foncière destinée au projet. 105 ha restent toujours occupés par les bidonvilles, et des cabanons en bord de mer.

Les cabanons : un cas complexe.

Normalement, les cabanons doivent être implantés sur la base d'une autorisation temporaire et être construits avec des structures légères pour faciliter leur démantèlement. Selon la loi, les intéressés sont autorisés à occuper ces logements uniquement durant la période estivale, entre juin et septembre. Cependant, les 640 cabanons du site ont tous été construits en dur sur le domaine privé de l'État. Ils ont en effet été illégalement (en connaissance de cause ou non ?) construits soit pour servir de résidences, secondaires voire principales. En 2014, le recensement indiquait un nombre de 653 ménages << propriétaires >> de cabanons. Aujourd'hui, en 2015, environ 80 ménages sont des résidents

permanents. Les occupants des cabanons, qui se sont organisés en association, contestent le montant des indemnités et refusent d'évacuer les lieux. Le dossier est en justice conformément à la procédure d'expropriation en vigueur.

Le relogement des bidonvillois

La Société d'Aménagement de Zenata envisage le relogement de 7 000 ménages en vue de résorber l'habitat insalubre. Le programme de relogement concerne les habitants des bidonvilles mais aussi des résidents qui travaillaient dans les fermes historiquement implantées sur le territoire et qui ne disposent pas de propriété foncière ni immobilière.

Cette opération consiste en la proposition d'appartements d'une valeur de 250 000 dirhams l'unité, sur une superficie de 60 à 70 m² moyennant une participation des bénéficiaires de l'ordre de 100 000 dirhams, le reste est complété par le Fonds Social de l'Habitat (FSH).

Les bénéficiaires peuvent recourir à des prêts dans le cadre du programme Figari, moyennant un apport personnel de 20 000 dirhams. Certains habitants des bidonvilles, même s'ils ont l'autofinancement nécessaire, veulent bénéficier d'une subvention gratuite et refusent de verser leur quote-part. Aujourd'hui, malgré toutes les facilitations accordées, la population cible proteste toujours et refuse toute solution proposée pour libérer les lieux.

Sources : Société d'Aménagement Zenata / Agence Urbaine de Casablanca / L'Économiste - Ville nouvelle de Zenata : le foncier totalement acquis, 18 décembre 2013 :

Villes nouvelles au Maroc : une évolution des pratiques très rapide

Naoufal RHOU / TAMANSOURT ET ZENATA

Durant 50 ans d'indépendance, le Maroc a connu une croissance urbaine d'une moyenne de 4 % par année, ayant pour effet de doubler le nombre de citoyens. En comparaison, la moyenne internationale est aux alentours de 2,5 % sur cette même période.

Cette croissance s'est opérée de manière déséquilibrée. L'industrie s'est développée grandement sur une partie limitée du pays, notamment au sud et au nord de Casablanca sur une bande côtière de 140 km, qui recense aujourd'hui les deux cinquièmes de la population urbaine. L'urbanisation chaotique a généré des saturations paralysantes pour les grandes agglomérations.

Des coopérations ciblées

Tamansourt a vu le jour sous la direction d'un unique acteur, qui ne peut pas jouer le rôle d'un écosystème complet à lui tout-seul. Aujourd'hui, au Maroc, la conception de la ville s'opère selon une démarche plus systématique et intégrée rassemblant tous les acteurs de la ville. La Société d'Aménagement de Zenata n'a ordonné le lancement de son programme d'habitat qu'après 4 ans d'études en éco-conception (une des premières villes en Afrique axée sur le développement durable).

La réflexion menée a été similaire à l'Approche Environnementale de l'Urbanisme de l'ADEME (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'Énergie) en France. Elle a débuté par un état des lieux environnemental, social et économique en s'appuyant sur une démarche aussi transversale et pluridisciplinaire que possible : mise en place d'un agenda 21, partenariats avec l'Agence Française de Développement et le Ministère de la santé, appels à manifestations d'intérêts... Et aussi des concertations et négociations avec les habitants.

Cela reflète un niveau d'ambition sans précédent au Maroc. Le recours à des expertises internationales ciblées a réduit l'incertitude et l'ambiguïté du projet de développement durable et le début de concertation l'a ancré dans le territoire. Ces dispositions, qui peuvent paraître incomplètes pour des pays plus procédurés comme la France, sont un signe très positif témoignant des avancées du pays dans un des métiers les plus complexes qui soit, et dans un contexte de développement très représentatif des défis qui attendent l'ensemble de la planète.

Sources : Ademe, Réussir la planification et l'aménagement durables, guides méthodologique / R. Escallier, Université de Nice - La croissance urbaine au Maroc, 1972 / Gaillot Didier, Waaub Jean-Philippe - Aide à la décision pour l'aménagement du territoire : méthodes et outils / Catin Maurice, Cuenca Christine, Kamal Abdelhak - L'évolution de la structure et de la primatie urbaine au Maroc / Haut-commissariat au plan - Statistiques sur la croissance de l'urbanisation au Maroc / Banque Mondiale - Données de la banque mondiale - Statistiques sur la croissance mondiale de l'urbanisation.



Zenata

L'appropriation par les habitants

Ingrid CHEUNG / ZENATA

Le projet Zenata s'inscrit dans le programme « Ville sans bidonvilles ». Aujourd'hui, 50 000 habitants y sont déjà présents, dont 7 000 ménages soit près de 30 000 personnes réparties dans 17 bidonvilles. Or le projet, d'utilité publique reconnue, nécessite l'expropriation de ces populations, qui se voient proposer différents types de compensation, notamment un « relogement » ou un « recasement ».



De nombreux ménages restent réticents et insatisfaits par rapport aux propositions de compensation, qui leur demandent une contribution financière. Ils souhaiteraient plutôt bénéficier d'un logement gratuit. De plus, en ayant accepté le relogement, des dérives existent. Lors de notre visite, on nous a par exemple relaté des cas où certaines familles acceptent le relogement, mais le sous-louent et continuent de vivre dans un bidonville.

Néanmoins, malgré des abus, la SAZ ne souhaite pas aller à la confrontation et essaie de trouver des solutions dans l'intérêt de la paix sociale. Dans le cas des cabanons par exemple, elle propose des compensations financières voire même des logements à valeur de remplacement aux résidents. Pour les résidents permanents des cabanons ayant peu de moyens et pour lesquels la compensation financière ne suffirait pas, un relogement est aussi proposé.

Cet exemple de projet de ville nouvelle marocaine montre encore une fois les difficultés liées aux réalités du terrain qu'il est essentiel de prendre en compte et auxquelles il faut s'adapter. Il convient de rester vigilant quant aux dérives existantes, tout en essayant de comprendre d'où elles viennent et comment les résoudre. Pour cela, il me semble que des phases de dialogue, de consultation, de concertation sont nécessaires tout au long du projet et cela, dès la phase amont. Une cellule d'accompagnement social, ainsi qu'un travail avec des associations locales ont d'ailleurs été mis en place afin d'assurer l'adhésion des populations pouvant bénéficier du relogement.

Mieux comprendre les habitants, proposer voire de Co-construire les solutions les plus adaptées, tout en tenant compte d'une certaine urgence liée au contexte d'urbanisation croissante et rapide : quoi de mieux pour une meilleure appropriation du projet par les habitants ?

Sources : [L'économiste](#), Les cabanonniers refusent de déménager, 19 janvier 2012, Ville nouvelle de Zenata, l'acquisition du foncier entièrement verrouillée, 30 novembre 2011, Casablanca / ville sans bidonvilles, le programme sera bouclé en 2014, 28 janvier 2014 / [Le Matin](#) « Zenata, une éco-cité qui équilibre le Grand Casablanca », 10 novembre 2011 / [Usine Nouvelle](#) - Zenata : la ville nouvelle de Casablanca aux ambitions écolos - 14 mai 2013 / [La Vie Éco](#) Maroc : des villes nouvelles pour rééquilibrer le développement urbain - le 14 août 2014, Villes sans bidonvilles : l'envers du décor, 9 septembre 2014



Une prise en compte de l'existant

Chloé FRIEDLANDER / ZENATA

Sur le site officiel de l'Eco-cité de Zenata, "l'implication" et la "participation des citoyens" sont mis en avant par l'aménageur, ce qui distingue Zenata d'autres projets urbains durables. Par ailleurs, si Zenata est qualifiée de ville nouvelle, elle est en fait implantée sur un territoire déjà peuplé. Le village, les parcelles agricoles (vivrières) et plusieurs groupes de bidonvilles et douars (habitat informel construit en dur) font vivre le territoire depuis des décennies.

L'aspect participatif du projet d'Eco-cité, fortement mis en avant dans la communication de l'aménageur, est compris comme une dimension essentielle du développement durable. Dans quelles mesures l'implication des habitants est-elle réellement mise en œuvre, de la conception à la gestion urbaine ?

L'implication citoyenne

C'est un signal fort de la part des décideurs d'accorder une telle place à la démocratie participative. Au-delà de l'aspect politique, la participation des habitants dans la réalité du fonctionnement des villes aujourd'hui est un sujet central de la gestion urbaine.

En France, la volonté d'impliquer les habitants dans l'appropriation de l'espace public est venue avec la politique de la ville. Les grands ensembles construits après-guerre pour répondre à la crise du logement ont rapidement montré leurs limites : détérioration du cadre de vie, du lien social, du sentiment de sécurité, et ghettoïsation. Si la solution miracle n'existe pas, le constat lui est clair : des habitants acteurs de leur quartier garantissent une vie de quartier positive, des relations sociales apaisées et un environnement mieux respecté.

L'implication des habitants à Zenata met-elle en place les bases nécessaires à un tel fonctionnement ? L'aménageur nous a rapporté 3 cas de conflits. Leur analyse répond en partie à nos questions.

Le refus des bidonvillois

L'opposition forte au relogement et au type d'habitat proposé aux bidonvillois enseigne au moins une chose : ce qui a été conçu sans les bidonvillois n'a pas été réapproprié. Un mouvement de protestation a même émergé : hisser le drapeau marocain sur son toit signifie le refus de quitter le bidonville. Les drapeaux étaient nombreux. Pourquoi refuser un logement qu'on vous offre ? D'abord, parce que les bidonvillois ne veulent pas payer de loyer ou de factures d'eau, d'électricité... Ensuite, ils affirment préférer leur mode de vie plus convivial que celui offert par les grands ensembles, anonyme et individualiste.

L'aménageur, malgré les réunions d'information, les campagnes de négociation, n'a pas su "faire avec" les habitants. Si le cœur y était, pourquoi un tel échec ? D'abord parce que l'implication des habitants peut prendre une infinité de

formes. Ici, l'information et la négociation n'étaient visiblement pas suffisantes. La pomme de discorde est d'ordre économique et culturel. Le travail d'implication aurait dû porter sur la forme d'habitat en lien avec un mode de subsistance informel.

Le conflit des cabanons

La zone est stratégique pour Zenata et les enjeux financiers tant pour l'aménageur que pour les propriétaires pèsent lourds. Le conflit est juridique. D'un côté les cabanonniers : au fil des ans, la valeur immobilière des cabanons est devenue équivalente à des biens légaux. Jamais les autorités ne s'étaient manifestées au sujet de ces demeures clandestines. En ce sens, ils se battent pour faire reconnaître que le silence est une approbation tacite qui aurait dû conduire à la régularisation de leurs biens. De l'autre côté, l'aménageur fait valoir son droit d'exproprier sans contrepartie, se rapportant au cadastre. Le conflit est encore en cours. D'un point de vue extérieur, les négociations semblent aboutir à une solution gagnant-gagnant avec des indemnités basées sur la valeur des travaux réalisés et non sur la valeur immobilière. Puisque la SAZ va payer les coûts de construction, faut-il nécessairement tout détruire ? La conservation et la réhabilitation partielle du patrimoine existant, que nous avons visité et qui ne manque pas de charme désuet, donnerait un atout de caractère au projet, totalement neuf sinon.

L'agriculture vivrière

Les activités agricoles sur le territoire de Zenata ont un rôle social et économique fondamental. Les habitants ont un savoir-faire local et l'agriculture vivrière fait partie de leur mode de vie. C'est exactement ce que les grandes villes du monde entier cherchent à redévelopper, comme à Vancouver (les fermes Lufa), à Paris (les jardins partagés), à Singapour (l'agriculture verticale). L'agriculture durable et urbaine a non seulement des atouts pédagogiques et environnementaux, mais elle est de plus en plus considérée comme un enjeu stratégique pour la sécurité alimentaire. L'implication des habitants consisterait ici à tenir compte de leur mode de vie et de leur savoir-faire pour l'intégrer au projet de ville durable au bénéfice de tous. L'inscription de l'implication des habitants aux priorités du projet, n'a pas véritablement pris corps dans le projet de ville durable, ni dans la conception, ni dans la mise en œuvre du projet.

Profiter des erreurs faites ailleurs

Les trois exemples précédents montrent à quel point l'implication des habitants est stratégique. Tout comme en France, le manque d'expérience des acteurs traditionnels de l'aménagement dans le domaine de la participation a mené à des opérations inefficaces, voire contre-productives. Conduire un projet de ville « hors-sol » fait courir le risque d'exclure les actuels habitants, de créer des tensions entre anciens et nouveaux arrivants, et d'entraîner une ségrégation entre les différents groupes. Le manque de lien social et de mixité engendre la dégradation de certains quartiers en France. L'absence d'appropriation de l'espace public a aussi un coût social et économique. C'est pourquoi il faut encourager la formation et la diffusion d'une expertise pour l'animation d'une gouvernance partagée. Pour que les villes de demain fassent véritablement corps avec leurs habitants car ce sont bien eux qui font la ville.

Sources : Société d'Aménagement de Zenata / Usine nouvelle - Zenata, la ville nouvelle de Casablanca aux ambitions écolos, 14 mai 2013 / Medias24 - La ville nouvelle de Zenata tient à son pari de création d'emploi, 24 juin 2015 / Morocco on the Move - Zenata Eco City / CSTB - Le statut et l'enjeu politique de la gestion urbaine, 2007 / CSTB - La participation des usagers à la conception des projets urbains, 2006 / CSTB - L'amélioration de la gestion urbaine : un enjeu majeur du développement urbain durable, 2007

La coopération Franco-Marocaine

Vers une coopération renforcée pour la ville durable ?

Emilien MAUDET, Hélène BARBET / L'OFFRE URBAINE FRANCAISE AU MAROC

« Promouvoir, à l'international, une ambition partagée d'un développement urbain durable ». Tel est l'objectif de Vivapolis, la marque de la ville durable à la française. Au cours de cette semaine à la découverte des grands projets des villes marocaines, nous avons été attentifs à l'environnement dans lequel évoluent les entreprises françaises au Maroc.

Un contexte propice...

Pays de plus en plus ouvert vers l'extérieur, le Maroc a un volume d'échanges commerciaux internationaux important : une quarantaine de milliards d'euros par an. Véritable porte d'entrée pour l'Europe vers le marché africain, sa stabilité politique lui confère un atout précieux. Depuis de nombreuses décennies, la France jouit d'une position de partenaire historique de ce Royaume. Elle était jusqu'en 2011 en première place avec une part de marché de 18 % des échanges extérieurs, soit près de 7,5 milliards d'euros ! Encore aujourd'hui, la France est le premier bailleur de fonds bilatéral du pays. 62 % de l'aide publique étrangère reçue provient de l'hexagone. 750 filiales d'entreprises françaises au Maroc, parmi lesquelles 36 entreprises du CAC40, œuvrent au développement du pays.

Un contexte ouvert à tous

Depuis la fin 2012, l'Espagne a devancé la France. La concurrence internationale est au rendez-vous avec les États-Unis, l'Arabie Saoudite et la Chine.

Les groupes français rencontrés ont aussi développé des positions dans les grands projets urbains, avec des collaborateurs marocains sous contrat local pour prendre le relai des expatriés français. :

- Autour de la filière du tramway (Rabat et Casablanca), où Alstom vend ses modèles, Colas construit les lignes, et où l'exploitation est assurée par Transdev (Rabat) ou RATP (Casablanca).
- Autour de la filière des opérations complexes, où Bouygues Construction s'est positionnée sur certains des plus grands projets (mosquée, grands bâtiments tertiaires, grands hôtels, ambassades, hôpitaux...).
- Autour de l'immobilier, où Bouygues Immobilier s'est positionné sur de grands immeubles d'habitation haut de gamme, et des bureaux d'études sur des expertises techniques spécifiques. Par exemple sur la conception environnementale, ou l'agence Franck Boute travaille sur les villes nouvelles de Casa-Anfa et de Zenata.

Un retour d'expérience utile

Les villes nouvelles construites ces dernières années ont été vécues comme un échec : véritables villes dortoirs ayant des quartiers entiers presque inhabités et juxtaposant les bidonvilles, ces projets n'ont pas rejoint les attentes. Compte-tenu des difficultés similaires rencontrées en France quelques décennies plus tôt, l'expertise de nos entreprises serait-elle utile à l'administration marocaine ? Possiblement, d'au-



tant plus que l'ANRU a globalement réussi les opérations de rénovation urbaine des 2 dernières décennies.

Selon l'Ambassade de France et la CFCIM, les offres urbaines intégrées ne se prêtent pas à la segmentation des marchés publics du Royaume, (comme en France avec l'organisation silotée des collectivités !). Pourtant une nouvelle Eco-cité est en création dans la Province du Grand Casablanca et devrait accueillir 300 000 habitants et 100 000 emplois. La politique de la ville s'appuie sur socle réglementaire en plein développement ainsi que des initiatives fortes telles que le projet « Villes sans Bidonvilles » à horizon 2020, mis en place en 2004 et un programme Code d'Efficacité Énergétique des Bâtiments (CEEB) doté de 30 millions de dollars, lancé sur 4 ans depuis 2010.

La CFCIM qui a déjà créé deux parcs industriels situés dans la région du Grand Casablanca, à Bouskoura et à Oued Salah héberge prioritairement des entreprises non polluantes, créatrices d'emploi et s'appuyant sur le tissu local. Elle prend aussi en compte les répercussions de la création de tels parcs en termes de création et besoin de logement, ainsi qu'en desserte en transports.

Pour un démonstrateur Franco-Marocain

La proximité de nos pouvoirs centraux est un atout majeur, mais aussi la coopération décentralisée,

entre collectivités directement. La pertinence de nos offres intégrées pour les villes nouvelles Marocaines se construira grâce à un partenariat étroit. La nécessité d'avoir un démonstrateur emblématique en France semble une évidence, mais un défi reste à relever : qu'il soit adapté aux problématiques des pays émergents. En effet les enjeux sont différents. Smart city, énergies renouvelables et protection de l'environnement en France, exode rural, proximité d'industries lourdes en plein développement, raréfaction de l'eau et parfois insalubrité au Ma-

