

Casablanca/Plans d'aménagement

Les homologations accusent du retard

- Sur les 34 plans, 20 sont opposables
- 5 nouveaux documents d'aménagement homologués en 2014

IL faudra patienter encore pour voir l'ensemble des plans d'aménagement de Casablanca homologués. Le processus d'adoption des 34 plans d'aménagement (PA) prend du retard. Au lieu de juin 2014, ces plans ne seront finalement prêts que fin 2014 au meilleur des scénarios, assure un cadre de l'Agence urbaine de Casablanca (AUC). En somme, 20 plans d'aménagement sur un total de 34 sont aujourd'hui opposables (ayant franchi la phase d'enquête publique). Concrètement, 17 documents ont été homologués, contre 12 au début de l'année (cf. édition du 26 décembre 2013). Les cinq derniers plans homologués cette année concernent les zones de Lahraouiyine (pu-



blié au BO du 20 janvier 2014), Mers Sultan, El Fida et Aïn Sbaâ et Roches Noires (BO du 5 mai 2014). Parmi les 12 PA homologués ayant franchi toutes les étapes de validation, figurent notamment ceux de

Hay Hassani, My Rachid, Sidi Othmane, Ben Msik, Sbata, Aïn Chock, Sidi Bernoussi, Mohammedia... Les prochains sur la liste d'attente sont Maârif et Ben Yekhléf (en cours d'homologation) ou encore Ouled

Azzouz (au niveau de la commission centrale)



Huit autres PA ont été examinés par le comité technique local (CTL). Ils concernent notamment: Tit Mellil, Sidi Hajaj Oued Hassar, Echchallalate, Ouled Saleh, Bouskoura, Sidi Moumen, Aïn Harrouda et Hay Mohammadi. Le reste des PA (six) est en cours de finalisation pour envoi au CTL, affirme le service en charge de l'aménagement à l'AUC.

En tout, les 34 plans d'aménagement de Casablanca devraient être opposables d'ici la fin de l'année, sachant qu'un plan d'aménagement commence à produire ses effets dès que la phase d'enquête publique est clôturée. □

Aziza EL AFFAS



Casablanca/Plans d'aménagement

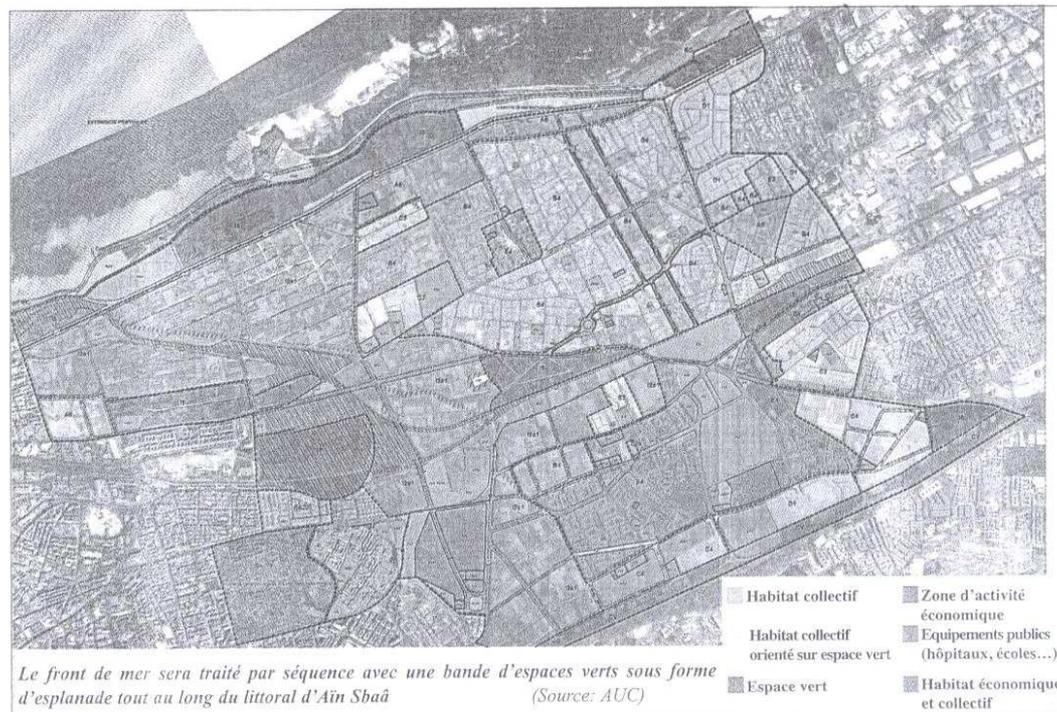
Aïn Sbaâ récupère enfin sa façade maritime

• Création d'une promenade avec vue sur l'océan

• Objectif: alléger la pression sur la corniche d'Aïn Diab

PARMI les documents d'aménagement les plus attendus figurent ceux de Aïn Sbaâ et Roches Noires. Et pour cause, il s'agit d'une zone à forte vocation industrielle et résidentielle. En effet, la part occupée par l'industrie atteint 485 hectares, soit 36% de l'ensemble du territoire de Aïn Sbaâ. Avec tout ce qui s'en suit comme difficultés de maîtrise des zones industrielles, des unités à risques et des friches industrielles. Ces anciens tissus industriels seront remis à niveau et reconvertis prioritairement en activités tertiaires, bureaux et commerces. D'ailleurs, le tertiaire est en nette progression, avec l'implantation de plusieurs entreprises de services dans le centre de Aïn Sbaâ.

Et pour renforcer l'attractivité touristique, il est prévu de requalifier l'ensemble du front de mer. Le quartier Aïn Sbaâ sera caractérisé par une nouvelle vocation liée à la nouvelle génération d'activité liée à la mer (recherche halieutique, pêche, industrie des bateaux...), en profitant d'une main-d'œuvre qualifiée et d'un historique industriel bien ancré. Certaines zones d'habitat, souvent bien situées, présentent des signes de vieillissement et de délabrement assez avancé. Le renouvellement de ces quartiers existants permet d'en améliorer



Le front de mer sera traité par séquence avec une bande d'espaces verts sous forme d'esplanade tout au long du littoral d'Aïn Sbaâ (Source: AUC)

liorer la qualité de vie et requiert la mise en place d'un processus intégré.

Pour le rééquilibrage de l'est avec l'ouest de Casablanca, une nouvelle centralité sera développée sur l'axe majeur depuis la préfecture d'Aïn Sbaâ vers l'océan (Beausite, gare ferroviaire, préfecture). Cette centralité est une opportunité pour ouvrir une façade urbaine sur l'océan et étoffer la centralité d'Aïn Sbaâ (équipements, parcs, etc.). Sachant que l'arrondissement

Aïn Sbaâ, qui tourne le dos au littoral, ne profite pas de sa façade maritime. Sur une bande côtière d'environ 5 km, l'espace est occupé de manière anarchique: industries, bidonvilles, dépôts, construction vétustes, maisons en ruine... La présence d'industries et de multiples collecteurs de rejets au bord de la mer, sans traitement préalable, crée des conflits d'usage et empêche l'émergence des activités de loisirs et de tourisme balnéaire. Il ne faut pas non plus

oublier les friches, usines et entrepôts qui bloquent l'accès à la mer sur toute la zone allant de la porte n°4 du port entre la zone des Roches Noires et Aïn Sbaâ. Difficile de déloger des unités qui sont là depuis le début du siècle dernier, date de la création des premières zones industrielles dans le quartier. En tout cas, il est prévu de renforcer l'accessibilité à la mer avec la création d'une promenade avec vue sur mer. Cette option pour la façade est du littoral consiste à réaménager l'ensemble entre la route côtière et l'océan avec de larges ouvertures sur la mer, des perspectives, des accès et des parkings. Cette ouverture à la mer sera certainement favorisée par le projet de dépollution du littoral de Casablanca qui sera opérationnel fin 2014, notamment avec la mise en service de la station d'épuration de Sidi Bernoussi (cf. édition du 16 mai 2014). Avec sa façade maritime, cette plage pourrait permettre le développement d'un tourisme local qui réduira la pression sur Aïn Diab et permettra par la même occasion le développement d'autres activités commerciales. Par ailleurs, le territoire d'Aïn Sbaâ ainsi que les zones limitrophes vont profiter de la mise en place d'un campus universitaire, de l'extension de l'hôpital Mohammed V ainsi que de la création d'un parc à l'endroit des dépôts des hydrocarbures au sud, sur la grande ceinture pour enlever les dangers de ces dépôts dans un site d'habitat (Dar Lamane). □

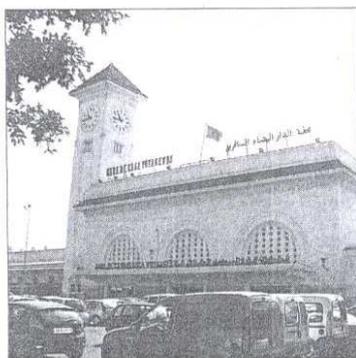
Roches Noires: Ces friches industrielles à revaloriser

• Les zones logistiques doivent être reconverties

• Nouvelle centralité au niveau de la gare Casa-Voyageurs

ENFIN un avenir urbain pour le quartier Roches Noires. Ce territoire, d'abord du protectorat et mitoyen à Ain Sbaâ, est caractérisé par une forte présence du secteur industriel. D'ailleurs, il a accueilli dès les années 1920 le 1er quartier industriel conçu par Eugène Lendrat.

Vu la localisation de l'arrondissement près du centre-ville, la reconversion des espaces accueillant des industries est inévitable. D'abord en raison des difficultés de certains secteurs industriels anciens, tels que l'agro-alimentaire. Ensuite, en raison de la forte demande sur le foncier au centre-ville pour la construction d'immeubles.



Le schéma privilégie l'orientation vers un rééquilibrage de l'est de Casablanca. L'aménagement du territoire de l'arrondissement doit retrouver une nouvelle centralité, autour de la gare Casa-Voyageurs (Ph. Archives de L'Economiste)

Les anciens espaces n'attirent plus de nouveaux investissements en raison de leur saturation, d'une part, et du prix élevé des terrains encore non valorisés ou en friche, d'autre part.

Dans l'arrondissement Roches Noires, le nombre des friches industrielles est très élevé. Une étude devrait d'ailleurs délimiter leur nombre et permettre de disposer d'une vision à long terme pour mieux gérer la reconversion des terrains vers des projets en relation avec l'évolution des activités tertiaires. Le coût de telles opérations et le montage financier devraient aussi être évalués. «Ce plan d'aménagement reste plutôt flou concernant ces friches et l'usage qui peut en être fait», commente Abderrahim Ouattas, président de la commune de Roches Noires.

Afin de résoudre le problème de risques industriels, le plan d'aménagement recommande un inventaire des établissements à risques et la définition des points de danger.

Dans ce quartier, situé entre deux voies ferrées, l'évolution de la logistique va entraîner un départ des zones de dépôt au profit d'autres usages. L'extension du centre-ville va modifier l'identité du quartier et entraîner une certaine mixité au bénéfice du logement. La restructuration de la zone logistique du quartier devrait donc faire l'objet d'une attention particulière.

La zone située en face du port et de part et d'autre du boulevard Pasteur est en majeure partie occupée par des activi-

tés de production industrielle et d'entrepôt liées au port dont certaines sont importantes (ONT, dépôts de containers trans-marins...). La restructuration de cette zone en délocalisant les activités à risques s'impose. La dynamique économique de l'arrondissement sera plutôt réorientée vers le tertiaire et l'industrie de haute technologie.

Dans le cadre de l'orientation vers un rééquilibrage de l'est de Casablanca, l'aménagement du territoire de l'arrondissement

doit retrouver une nouvelle centralité, autour de la gare Casa-Voyageurs.

Les quartiers d'habitation les plus anciens de cette zone sont situés entre le port et la gare. Ils sont traversés par les grandes artères menant vers le centre-ville, à savoir: avenue Mohammed V, avenue Pasteur, boulevard Moulay Ismail, boulevard Emile Zola ... Le renouvellement urbain de ce tissu doit être programmé dans les années à venir. □

A. E.