

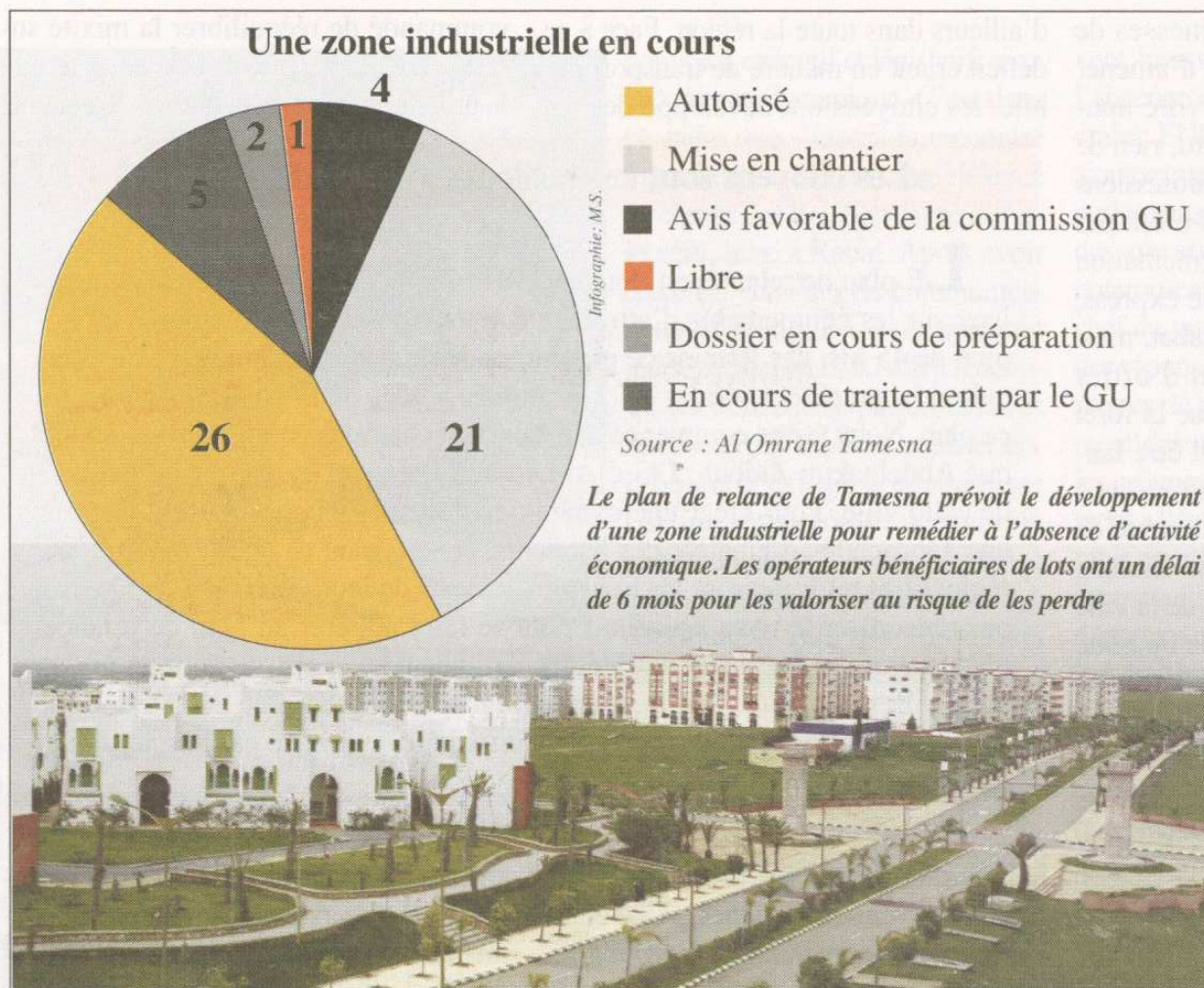
Villes nouvelles: Pourquoi le concept est un fiasco

- Déficit de connectivité, absence d'activité économique, plan d'aménagement inachevé...

- Le plan de relance de Tamesna n'a presque servi à rien

- Une étude préconise la suspension des logements sociaux

DIX ans après son lancement en 2006, Tamesna, la ville nouvelle près de Rabat, sur une superficie de 840 ha, n'a pas encore pris sa vitesse de croisière. Aujourd'hui, elle abrite 38.000 habitants contre une ambition d'atteindre à terme une population de 250.000. Le plan de relance, concocté il y a trois ans pour la replacer sur orbite, avec une enveloppe de 538 millions de DH, n'a pas totalement redressé la situation. Certes, certaines infrastructures sont achevées, notamment le centre culturel flambant neuf ou le parc



central, mais la dynamique n'a pas encore pris. Et pour cause, le péché originel de cette expérience réside dans sa conception. En effet, le projet a été initialement pensé selon la logique résidentielle, avec l'ensemble des fonctions publiques comme l'école, le dispensaire,... Résultat: des cités dortoirs édifiées à quelques kilomètres de Rabat pour Tamesna, et de Marrakech pour Tamansourt. Cependant, les initiateurs du projet n'ont pas accordé une importance capitale à la fonction de connectivité, décisive pour concevoir une offre convenable avec des liaisons performantes en transports communs.

Au lancement de ce projet, les responsables politiques avaient rivalisé d'in-



Villes nouvelles: Pourquoi

géniosité pour faire des promesses de construire des voies express, d'amener le train et le tram vers cette ville nouvelle. Plusieurs années plus tard, rien de concret n'est venu réaliser ces professions de foi. Aujourd'hui, les routes n'ont pas été élargies, en dépit de l'augmentation vertigineuse du trafic. La voie express, reliant cette ville nouvelle à Rabat, n'est pas encore terminée. L'appel d'offres pour le 3e tronçon, qui traverse la forêt de Maâmoura, vient à peine d'être lancé. Le paradoxe est que «Tamesna est à portée d'un échangeur de l'autoroute de contournement de Rabat», note Hicham Barra, directeur de la politique de la ville au ministère de l'Habitat. Or, la mobilité quotidienne reste un facteur de réussite, d'autant qu'une offre efficace de transport en commun est d'une urgence capitale à Tamesna où habitent principalement les couches sociales les plus défavorisées. Les rares autobus, vieilles carcasses de seconde main importées de Chine, ne remplissent plus leurs missions, comme

d'ailleurs dans toute la région. Face à ce déficit criant en matière de transport public, les citoyens ont développé des so-

commandé de rééquilibrer la mixité sociale et de suspendre, dans le court terme, la programmation de nouveaux logements

«Les citoyens sont les meilleurs avocats de leur ville»

LE plan de relance est doté de 538 millions de DH. L'idée est de focaliser sur les équipements d'attractivité, avec un pôle technologique, un hôpital de 45 lits, des terrains de proximité, des maisons de jeunes, des centres culturels, un parc central... «Nous sommes à 90% de la mise en chantier de ce plan. Nous avons commencé à réceptionner certains équipements», a indiqué Abdelhakim Zidouh, DG d'Al Omrane Tamesna, en charge du pilotage de cette ville. Pour créer une dynamique de la vie en société, il a misé sur une approche participative des habitants, concrétisant ce qu'il croit être une règle: «Les citoyens sont les meilleurs avocats de leur ville». Il a commencé par rencontrer le tissu associatif pour le faire adhérer au plan de relance. «Nous avons gagné en crédibilité. Ils participent au choix du mobilier urbain de la ville», a ajouté Zidouh, qui s'enorgueillit d'avoir créé des groupes de réflexion informels, avec un travail de proximité, couronné par l'organisation du festival de Tamesna. □

lutions alternatives: petites camionnettes Honda, tricycles, mobylettes... Une étude sur le repositionnement de la ville a re-

commandé de rééquilibrer la mixité sociale. Et pour cause, «la surreprésentation du social handicapé le développement de la ville et crée un climat de pau-

périsation inquiétante», note l'étude. Elle préconise d'attirer une population avec des revenus moyens. Cela passe par la mise en place de lotissements avec des lots de terrain pour l'auto-construction. Ce qui va attirer des ménages aux revenus plus importants, relançant ainsi l'activité économique locale.

L'autre handicap dont souffre Tamesna est lié à l'absence d'activité économique. Initialement, cette fonction n'a pas été prise en compte. Des années après son lancement, les responsables publics tentent de remédier à cette question, à travers la mise en place d'un plan de relance, qui prévoit le développement d'une zone industrielle sur une superficie de 17 hectares. Les bénéficiaires ont un délai de 6 mois pour valoriser leurs lots au risque de les perdre, souligne Abdelhakim Zidouh, DG d'Al Omrane Tamesna, en charge du pilotage de cette ville.

Le phasage urbain ne facilite pas les choses. La ville a prévu une zone de villas, des logements économiques et

Les autres expériences

■ Tamansourt fait du surplace



Situé à 17 km de Marrakech, sur une superficie de 1.198 ha, le projet prévoit la réalisation de 90.000 logements pour une population totale de 450.000 habitants. Aujourd'hui, cette nouvelle ville abrite 28.000 personnes. Comme la ville faisait du surplace, un plan de relance d'un montant de 1,35 milliard de DH a été élaboré. Cette enveloppe est destinée à financer la construction des équipements publics dont un campus universitaire. A cela s'ajoute notamment un hôpital, un complexe culturel, un parc central, 10 terrains de sport, trois centres de santé et autant de maisons de jeunes.

Initialement, il s'agissait d'une ville nouvelle pour offrir une alternative au développement du Grand Marrakech, tout en encourageant de nouveaux créneaux comme l'offshoring. Elle projetait d'amé-

nager des zones d'activité économique et d'artisanat. Sur ce dernier registre, des observateurs «imaginent mal Marrakech sans ses artisans, qui voudront continuer d'habiter à proximité de leur travail». Il est également question de la création d'un pôle de savoir à travers un complexe universitaire. Cependant, le contexte a changé. La crise des subprimes est passée par là. L'un de ses premiers effets a été la rétraction de l'immobilier de luxe à Marrakech. Cela a transformé la structure de la demande. Dans la ville ocre, l'immobilier a perdu de sa valeur et l'offre extra-muros n'attire plus grand monde.

■ Les atouts de Lakhyayta

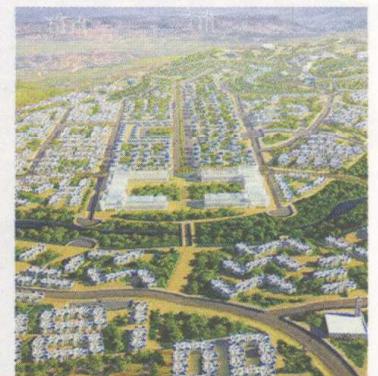


Ce projet est situé dans la commune de Had Soualem à 20 km au sud de Casablanca, sur une superficie de 1.713 hectares, répartis en deux pôles. Le nombre de

logements à terme s'élève à 58.000 unités pour une population de 300.000 habitants. Le coût global pour la réalisation de cette ville nouvelle s'élève à 34 milliards de DH dont plus de 4 milliards pour l'aménagement. La ville prévoit une zone industrielle de 176 ha et une zone logistique de 137 ha. «Dans la nouvelle logique de métropole, la tendance est de sortir de la ville les activités polluantes», indique Hicham Barra. Sa situation géographique, au carrefour de deux autoroutes, de l'aéroport de Casablanca, fait d'elle une plateforme logistique par excellence. Ce site est approprié pour accueillir les grands magasins ainsi que les activités de Derb Omar qui devra conserver les showrooms, mais transférer l'activité des grossistes à l'extérieur de la ville. Ces zones d'activité devraient créer 61.000 emplois directs. L'état d'avancement du projet fait apparaître que le foncier du pôle 1, qui s'étend sur une superficie de 364 ha, est totalement acquis, à l'exception d'une parcelle domaniale en cours. Le prix du terrain est estimé à 850 DH le mètre carré et la commercialisation très avancée, souligne l'opérateur public.

L'un de ses atouts est la proximité de Had Soualem qui lui garantit une main-d'œuvre, particulièrement pour les zones d'activité économique. Au niveau de ce pôle, l'état d'avancement des aménagements est à 82%. On compte 2.016 logements réalisés en plus de 3.935 en cours. A cela s'ajoutent 6 équipements publics terminés et 4 autres en cours.

■ Chrafate ne prend pas



Ce projet, à proximité de Tanger, s'étale sur une superficie de 770 ha. Il prévoit la construction de 30.000 logements pour une population à terme de 150.000 habitants. Le coût global de réalisation s'élève à 17 milliards de DH dont 2,4 milliards consacrés à l'aménagement. Cette ville nouvelle vise à accompagner le développement industriel de la région en relation avec le port TangerMed, et en s'adossant à un parc industriel de 350 ha dédié au secteur automobile, avec 30.000 emplois directs et indirects attendus. Toutefois, «Chrafate ne semble pas prendre. Le développement de l'axe Tanger-Tétouan est tel que l'offre en logements n'est pas saturée. Même le social dans la ville du détroit est disponible», rappelle Hicham Barra. □

le concept est un fiasco

sociaux, mais à des endroits dispersés. «Une erreur, car la mixité sociale ne se construit pas à l'échelle d'une ville, mais d'un quartier, d'un lotissement... Dans le cas d'espèce, la ville a une apparence de désert urbain, avec des bouts d'habitat dispersés et, au milieu, une grande superficie vide, donnant le sentiment d'inachevé. Il aurait fallu développer ce projet de manière modulaire, avec les multiples fonctions», déplore Hicham Barra. Selon lui, le schéma national d'aménagement du territoire prévoit la création d'une quinzaine de villes nouvelles, mais sans fixer l'implantation géographique. Il s'interroge sur la pertinence de continuer dans la création des villes nouvelles. «Il faudrait peut-être développer les petits centres qui n'ont pas attendu les pouvoirs publics pour s'étendre», dit-il.

Problème d'image

Ainsi, l'euphorie de départ a été de courte durée, suivie d'une douche froide dès les premières années. Tout le monde s'accorde à affirmer que le modèle de partenariat public-privé adopté pour la réalisation de cette ville n'a pas donné les fruits escomptés. Dix ans après son lancement, «seules 60% des unités programmées ont été soit achevées ou en cours de réalisation», indique une étude de repositionnement initiée par le groupe Al Omrane. Dans ce total, la domination des logements économiques et surtout sociaux est écrasante. Avec 83% des unités achevées, la surreprésentation du social est incontestable. «La population la plus active vient de la résorption de l'habitat insalubre. Cette image, liée aux bidonvilles, n'a pas été un élément d'attractivité», soutient Hicham Barra. Voilà, le mot est lâché: l'image s'est progressivement dégradée. Pis, cette dégradation a été amplifiée par les effets négatifs des affaires de Général Contractor Maroc (GCM) et la société malaisienne Hidayat, deux promoteurs immobiliers qui avaient failli à leurs engagements. Ils avaient baissé les rideaux et pris la poudre d'escampette, avec les avances des clients. Après une procédure judiciaire sur plusieurs années, le groupe Al Omrane a fini par récupérer le dossier pour trouver des solutions aux réservataires des deux entreprises défaillantes. Un guichet unique a été mis en place pour identifier les réservataires victimes. L'opération d'identification continue, particulièrement dans les milieux des MRE. Abdelhakim Zidouh rappelle que «toutes ces personnes victimes deviennent nos clients, avec le même produit et le même prix». Malgré les efforts de l'opérateur public de régler ce problème, des victimes de la société malaisienne Hi-

daya ont organisé dernièrement un sit-in de protestation devant le Parlement pour exiger l'accélération du processus de règlement. En tout cas, ces deux affaires qui avaient défrayé la chronique, ont éclaboussé les autres opérateurs plus sérieux.

Les potentiels acquéreurs ont donc levé le pied à cause d'une perte de confiance dans le projet global. Au-

jourd'hui, plusieurs chantiers sont à l'arrêt et des sociétés de promotion immobilière internationales ont mis la clé sous la porte.

Un autre élément qui fausse les desseins d'Al Omrane, l'ouverture à l'urbanisation du foncier situé à l'extérieur du périmètre de Tamesna. Ces dérogations de construction d'immeubles, accordées par les pouvoirs publics, représentent une

concurrence déloyale aux opérateurs à l'intérieur de la ville, constate Abdelhakim Zidouh. Pour lui, il fallait accorder des protections pendant une période de 20 à 25 ans, dans le cadre d'une stratégie de développement et d'aménagement du territoire. □

Mohamed CHAOU

