



Royaume du Maroc
Ministère de l'Intérieur
Agence urbaine de Casablanca

*Travaux d'élaboration d'un nouveau plan
d'aménagement de la Commune Urbaine de
Casablanca*

Secteur de l'arrondissement de Hay Hassani



*Rapport préliminaire d'évaluation des projets présentés lors de
la session d'experts internationaux de Casablanca*

Seconde mission : organisation des travaux. Propositions des trois équipes d'experts. Rapport préliminaire d'évaluation des propositions des équipes.



Septembre
2006

SOMMAIRE

Présentation	p4
Introduction	p4
La problématique et les attentes des responsables locaux	p5
L'organisation du travail des équipes d'experts	p7
La constitution des équipes	p7
Les experts transversaux	p8
L'organisation de présentations complémentaires sur des thèmes spécifiques	p9
Première partie	
Les propositions des trois équipes d'experts	p10
Rapport équipe a : Anfaville la cite rayonnante	p11
Rapport équipe b : revalorisation du site de l'aéroport de Casa-Anfa	p28
Rapport équipe c : Casa-Anfa	p45
Deuxième partie	
Rapport préliminaire d'évaluation des propositions des équipes d'experts	p64
1. Composition du jury	p66
1.2. Le programme de la journée du jury	p66
2. Délibération du jury	p67
3. Avis du jury sur les différentes propositions	p68
3.1. Avis du jury sur le projet présenté par l'équipe A	p68
3.2. Avis du jury sur le projet présenté par l'équipe B	p69
3.3. Avis du jury sur le projet présenté par l'équipe C	p69
4. Complément à l'avis du jury apporté par les contributions des experts internationaux du jury ou de la session	
5. Complément à l'avis du jury apporté par des discussions sur des problèmes spécifiques	p71
5.1. Discussion sur l'échelle du site défini par les 2 200 m de la piste et du taxiway	p71
5.2. Discussion sur l'échelle et la stratégie de réalisation des espaces verts	p71
5.3. Discussion sur la thématique du développement durable	p72
5.4. Discussion sur le traitement de la piste en béton	p72
5.5. Discussion sur la volumétrie des constructions	p72
5.6. Discussion relative au réseau viaire	p73
ANNEXE 1 : LE SEMINAIRE DE PROSPECTIVE	p75
I. La planification stratégique d'Aménagement du Territoire M. Mohamed SOUAFI, Directeur de l'Aménagement du Territoire	p76
II. Le plan de développement stratégique et schéma directeur d'aménagement urbain de la Wilaya du grand Casablanca ; diagnostic et vision stratégique partagée M. Victor SAID, Architecte Urbaniste, Chef de Projet IAURIF	p82
III. Le Plan de déplacement urbain (PDU) M. Paul MARSAL, Chef de projet, BCEOM	p93
IV. Une mission de Conseil auprès du Wali M. Yves COUSQUER, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées	p101

V. La stratégie de développement économique du grand Casablanca M. Hamid Ben ELAFDIL, Directeur du Centre Régional d'Investissement de Casablanca p103

ANNEXE 2 : PRESENTATIONS POWERPOINT DES EQUIPES p107

Diaporama Equipe A p108

Diaporama équipe B p124

Diaporama Equipe C p136

Complément à l'avis du jury apporté par les contributions des experts internationaux du jury ou de la session p163

Note de M. Jacques MASBOUNGI p164

Note de M. Jean-Michel PAUMIER p172

Choix de croquis et de photographies p178

Présentation

Ce rapport correspond au rendu de la deuxième phase du contrat de sous-traitance conclu entre l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile de France et le groupement constitué par URBA 2000 et les Ateliers Internationaux de maîtrise d'œuvre urbaine de Cergy-Pontoise Ile de France concernant l'organisation d'une session d'experts internationaux en vue de l'élaboration de préconisations relatives à la stratégie de développement et au parti d'aménagement à retenir pour le site de l'ancien aéroport d'Anfa.

Un premier rapport, intitulé « *Cadrage général et définition du cahier des charges de la session d'expertise* » a été présenté aux responsables de l'Agence Urbaine de Casablanca en juin 2006. La version définitive a été remise le 14 juillet 2006.

Ce « *rapport préliminaire d'évaluation des projets présentés* » fait apparaître les aspects essentiels des préconisations de la session et ceux de chacun des projets proposés.

Il comporte deux parties :

- Les propositions de chacune des trois équipes d'experts, comprenant : le rapport final des travaux et les panneaux de présentation au jury.
- Une note présentant les conclusions du jury complétées par les points de vue émis ultérieurement par certains de ses membres, et par un certain nombre de contributions complémentaires.

Il est complété par une série d'annexes :

Une retranscription des interventions et des discussions du séminaire de prospective organisé pour préparer et cadrer le travail des experts.

Les supports de présentation des travaux des équipes sous forme de diaporamas.

Les notes complémentaires de deux experts : M. Jacques MASBOUNGI, sur le thème du développement économique ; et M. Jean-Michel PAUMIER, sur le thème des transports

Une sélection de photographies et de croquis.

Introduction

La mission consistait à organiser et à assurer la gestion d'une session de travail regroupant de 20 à 25 experts internationaux et marocains. Ces experts, appartenant à divers champs disciplinaires, devaient être sélectionnés pour leur expérience dans la pratique de l'élaboration collective pluridisciplinaire ou leur aptitude à cette pratique.

Le programme de travail a été conçu en plusieurs temps forts:

Une visite de site et un séminaire de prospective

La constitution de trois équipes, le travail en équipes et la formulation de propositions

La présentation des travaux des équipes à un jury international chargé d'analyser les propositions, d'en extraire les points forts et de les commenter.

La problématique et les attentes des responsables locaux

L'ouverture de la session, le matin du lundi 3 juillet a permis aux autorités marocaines d'exposer leurs points de vue sur le projet d'aménagement et d'exprimer leurs attentes de la session¹.

M. Mohamed KABBAJ, Wali du Grand Casablanca et Gouverneur de la Préfecture de Casablanca a rappelé que la décision royale de libérer, en vue de les aménager, les 400 hectares de l'emprise de l'ancien aéroport d'Anfa, situé en plein centre ville de Casablanca, constitue une opportunité exceptionnelle pour replacer Casablanca, qui a joué un rôle important dans la zone méditerranéenne, dans un contexte et dans une ambition internationaux.

Casablanca dispose d'un port et son aéroport constitue un « hub » entre l'Europe et l'Afrique et entre l'Amérique et le Moyen Orient. Cette position doit être exploitée dans la nouvelle donne internationale de la mondialisation dans laquelle le Maroc s'est déjà largement engagé en faisant plusieurs pas décisifs : la négociation en cours avec l'Union Européenne d'un accord spécifique qui, sans aller jusqu'à l'adhésion, dépasse la simple association ; la conclusion d'un accord de libre échange avec les Etats-Unis d'Amérique ; la signature d'accords de libre échange avec plusieurs pays arabes et africains.

M. le Wali a insisté sur la volonté du Maroc de capitaliser sur sa position géographique, consolidée par les traités internationaux conclus ou en négociation, pour jouer le rôle d'une plateforme d'échanges avec à la fois l'Amérique, l'Union Européenne, les pays arabes et l'Afrique.

¹ Outre les experts et les organisateurs, les personnalités participant à cette séance d'ouverture ont été :

M. Mohamed KABBAJ, Wali du Grand Casablanca et Gouverneur de la Préfecture de Casablanca.

Mme Fouzia IMANSSAR, Gouverneur, Directrice de l'Agence Urbaine de Casablanca

M. Mohamed SAJID, Président du Conseil de la Commune Urbaine de Casablanca

M. Mohamed CHAFIK BENKIRANE, Président du Conseil de la Région du Grand Casablanca

M Said HASBANE, Président du Conseil Préfectoral

M. Gilles BIENVENU, Consul Général de France à Casablanca

M Bertrand WARNIER, Président du Conseil Scientifique des Ateliers Internationaux

Cette volonté implique une réflexion sur la position de Casablanca dans tous les domaines. Avec l'aide de spécialistes de l'ESSEC, des études ont été réalisées pour identifier les « niches » dans lesquelles se situent les activités les plus compétitives puisqu'on se place dans une économie de compétition internationale. C'est là un défi pour Casablanca qui a orienté, depuis un demi siècle, toute son activité vers l'économie marocaine. Cette ambition économique suppose une profonde transformation du tissu industriel et un glissement de l'industrie vers les services. Le secteur du tourisme, pour lequel une convention a été signée avec l'Etat, est essentiel : les choix se sont concrétisés par un programme précis dans lequel les activités de congrès, conférences et expositions internationales prennent une place importante.

La troisième problématique évoquée par M. le Wali, a été celle de l'habitat, dans le cadre du Schéma Directeur d'Aménagement Urbain en cours d'étude : le SDAU doit non seulement répondre aux objectifs économiques qui ont été définis, mais aussi faire face au besoin de logements alors que la population de Casablanca, qui a une densité très forte, s'accroît de 50 000 personnes nouvelles chaque année et que la ville connaît un record absolu d'habitat insalubre.

Il a précisé que la session est une expérience nouvelle de réflexion collective sur une problématique complexe. Il a souligné que les trois équipes pourront travailler avec une liberté d'imagination et de création complètes, sans aucune contrainte. Il a mis l'accent sur les espoirs que les pouvoirs publics locaux ont mis dans cette expérience pour avancer dans leurs réflexions, et souhaité, lorsque la production des équipes sera livrée, pouvoir continuer à travailler pour définir de façon plus précise la manière dont ces idées pourront être exploitées.

Mme le Gouverneur, Directrice de l'Agence urbaine de Casablanca a expliqué que la phase de diagnostic du Schéma Directeur a été produite et que les études en cours portent sur les scénarios de développement qui devraient pouvoir être présentés en octobre ou novembre 2006 à l'ensemble des partenaires. Elle a estimé que, dans ce contexte, les préconisations qui résulteront de la session ont une importance particulière et pourront sans doute avoir une influence sur le schéma directeur.

M. le Président du Conseil de la Commune Urbaine de Casablanca a rappelé que la question de l'aménagement du site de l'ancien aéroport d'Anfa n'est pas nouvelle puisque ce projet correspond à une attente des casablancais depuis plusieurs décennies. Il s'est réjoui de la présence, dans les équipes, d'experts marocains de renom. Il a mis l'accent sur la nécessité de prendre en compte les problèmes de mobilité et de déplacement qui sont particulièrement aigus et auxquels le Plan de Déplacement Urbain, à l'étude depuis deux ans, tente d'apporter des solutions.

M. le Président du Conseil de la Région du Grand Casablanca a considéré que l'aménagement du site d'Anfa doit permettre de donner une identité nouvelle à la Région et il a invité les équipes à réfléchir à une vision d'ensemble. Il a mis l'accent sur le manque d'espaces verts dont souffre la zone et suggéré que les solutions d'aménagement du site d'Anfa puissent contribuer à le pallier.

L'organisation du travail des équipes d'experts

La version définitive du rapport de cadrage général et de définition du cahier des charges de la session d'expertise, rendu le 14 juillet 2006, décrit les concepts et méthodes appliqués à la situation de Casablanca. Il fournit le programme détaillé ainsi que la liste des experts et leurs curricula vitae. Voir pages 105 et suivantes).

La constitution des équipes

Trois équipes ont été constituées (A, B, et C) sur la base d'une proposition du Comité d'organisation et en concertation avec les experts. Chacune de ces équipes comportait 7 personnes.

EQUIPE A		
Dominique ALLA	Australie	Architecture, Urbanisme, Economie
Mohammed EL AOUNI	Maroc	Géographie, Urbanisme
Guy OBELE	Cameroun	Architecture Urbanisme Economie
Rachid EL OUZZANI	Maroc	Architecture Urbanisme Economie
Pierre PELLIARD	France	Ingénierie études urbaines
Alain SALLEZ	France	Economie Développement urbain
Robert SAMMUT	France	Aménagement, Développement économique, Transports
EQUIPE B		
Othman CHAOUI	Maroc	Economie, Commerce international
Mustapha CHOUIKI	Maroc	Géographie Urbanisme Aménagement
Jean DELLUS	France	Architecture Urbanisme
Hervé DESBENOIST	France	Ingénierie Urbanisme
Pascale MASCLE ALEMAND	France	Habitat, Urbanisme, politique de la ville
Abdelouahed MOUNTASSIR	Maroc	Architecture Urbanisme
Zoltan ROSTAS	Hongrie	Architecture Urbanisme Economie
EQUIPE C		
Chakib BENRAMDANE	Algérie	Architecture Urbanisme Sociologie
Julien BIRGI	France	Economie Développement urbain
Khalid EL OUZZANI	Maroc	Economie
Mina SAMI	Maroc	Architecture, Urbanisme, Aménagement
Vin HO VIET	Viet Nam	Architecture Urbanisme
Abderrahim SIJELMASSI	Maroc	Architecture, Urbanisme, Esthétique
Jean-Michel VINCENT	France	Ingénierie, transport, aménagement

La répartition des experts a été faite dans le respect de certains équilibres :

Répartition selon les nationalités

	EQUIPE			
	EQUIPE A	B	EQUIPE C	
EXPERTS MAROCAINS	2	3	3	8
EXPERTS FRANCAIS	3	3	2	8
EXPERTS INTERNATIONAUX	2	1	2	5

Les experts marocains ont été proposés par l'Agence Urbaine après consultation des ordres des architectes et de l'Université. Leur présence, en nombre suffisant, dans les différentes équipes, était importante, du fait de leur connaissance approfondie du contexte local et national, pour éclairer les autres experts. Leur participation a été très active et leur contribution particulièrement riche.

Chaque équipe a bénéficié de la participation d'un ou de deux experts internationaux : Equipe A, Australie, Cameroun ; Equipe B : Hongrie ; Equipe C, Algérie, Viet Nam.. Chacun de ces experts internationaux possédait un socle de culture française.

Les experts français étaient au nombre de trois dans les équipes A et B et de deux dans l'équipe C.

Répartition selon les domaines d'expertise

La totalité des experts avait une compétence forte dans le domaine de l'urbanisme. Mais toutes les disciplines qui composent cette branche étaient représentées : l'architecture, la géographie, l'économie, la sociologie. Plusieurs experts avaient une spécialisation dans le domaine de la mobilité et des transports, élément fondamental de la réflexion d'ensemble.

Les experts transversaux

Certains experts n'ont participé que de manière partielle aux travaux des équipes pour leur apporter, sur les thèmes dont ils sont spécialistes, un éclairage dans le contexte de l'aménagement des terrains de l'ancien aéroport d'Anfa. Ces experts transversaux ont également dialogué avec les autorités marocaines et ont apporté une contribution écrite.

Il s'agit de :

Jacques MASBOUNGI, Directeur Général délégué de la Société Anonyme d'Economie Mixte de Sophia Antipolis Côte d'Azur

Jean-Michel PAUMIER, Membre de la Commission transports et déplacements du Conseil Economique et Social d'Ile de France, et Vice Président du Conseil d'Administration de l'INRETS.

L'encadrement scientifique et la cohésion des travaux

Ils ont été placés sous la responsabilité :

Du Directeur Scientifique des Ateliers Internationaux de maîtrise d'œuvre urbaine de Cergy-Pontoise Ile de France, M. Bertrand WARNIER.

Du Chef de Projet, M. Francis AMPE, Ancien Directeur de l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole,

L'organisation de présentations complémentaires sur des thèmes spécifiques

Le travail en ateliers des équipes d'experts a démarré le mercredi 5 juillet et s'est achevé le samedi 15 juillet.

En marge de leurs travaux, les équipes ont pu bénéficier d'exposés spécifiques et de visites, susceptibles d'enrichir leurs réflexions :

- M. Olivier TOUTAIN, Architecte, Rabat
Les leçons de l'expérience de Bangalore, Inde
- M. Mohammed TOZI, sociologue à l'Université de Casablanca
Une photographie de la sociologie des casablancais
- Enfin, une visite architecturale du quartier Art Déco a été organisé par les architectes urbanistes de la revue « Labyrinthes ».

Première partie

Les propositions des trois équipes d'experts

ANFAVILLE

La cité rayonnante

RAPPORT EQUIPE A

Dominique ALLA
Mohammed EL AOUNI
Guy OBELE
Rachid OUAZZANI
Pierre PELLIARD
Alain SALLEZ
Robert SAMMUT

SOMMAIRE

PROPOS PRELIMINAIRE

1 – UN PROJET ATTRACTIF : LE RAYONNEMENT INTERNATIONAL DU MAROC

1-1 – Les sept jardins d'Anfa, le jardin andalou

1-2 – La cité scientifique : activités, enseignement et recherche tournés vers les technologies avancées

1-3 – Un ensemble de bureaux, de services et d'hôtels de grand standing

2 – UN PROJET METROPOLITAIN : LE RAYONNEMENT A L'ECHELLE DE L'AIRE URBAINE DE CASABLANCA

2-1 – Continuités et innovation dans le système de transports

2-2 – Un nouveau réseau viaire assurant les continuités du tissu urbain de Casablanca

2-3 – Les équipements culturels, fonctionnels et de loisir pour les besoins des Casablancais

3 – Un projet de développement durable : l'exemplarité d'Anfaville

3-1 – Les mesures d'ordre économique

3-2 – Les mesures d'ordre social

3-3 – Les mesures d'ordre environnemental

4– UN PROJET DYNAMIQUE : LA CONDUITE ECLAIREE DE LA PREVISION ET DE L'OPERATIONNALITE

5 – UN PROJET RENTABLE : L'EQUILIBRE FINANCIER DE L'OPERATION COMME IMPERATIF DE BASE

EN GUISE DE CONCLUSION

ANNEXE : Parti d'aménagement retenu en matière de composition urbaine

Propos préliminaire

Le site d'Anfa est emblématique pour Casablanca et le Maroc. Il l'est historiquement². A travers le projet d'aménagement, il peut et doit le rester, tout en répondant à des enjeux de portée internationale. Le site d'Anfa sera rayonnant.

Le site d'Anfa a aujourd'hui la particularité de s'étendre entre université et logements sociaux, entre bidonville et quartiers de villas. Des parcs d'activité et le technoparc ne sont pas loin, ainsi qu'un parc des expositions. Potentiellement, le site concentre tous les défis du Maroc moderne, s'agissant d'accomplir un acte majeur d'aménagement urbain et de réussir son insertion dans un contexte et un tissu urbain aux multiples facettes.

Le projet Anfa sera ancré dans un lieu mémorable. Plus que la tour de contrôle, le signe majeur du lieu est la piste, majestueusement déroulée au sol, comme une invitation à s'y poser. Dans son horizontalité, elle constitue un axe structurant majeur du projet.

Mais il s'agit d'un lieu désormais dépourvu de cette activité aéronautique dangereuse, nuisante et polluante, au milieu de la ville telle qu'elle s'étend aujourd'hui. C'est l'occasion formidable d'y développer un projet prenant le temps en considération, un projet de développement durable, second axe majeur.

Enfin, le site d'Anfa, pour exister dans sa fonction initiale, désormais absente, avait dû détourner le cours de l'eau et faire oublier l'oued. Le projet doit redonner à l'eau toute sa place, en partant du cours de l'oued, fut-il symbolique, en créant une trace nouvelle aux côtés de la piste, contrepoin d'adoucissement, capable de faire retrouver le chemin de la mer, intégrant au passage le petit lac de retenue des pluies d'orage.

L'eau servira ainsi de fil conducteur, tantôt curviligne, tantôt rectiligne, à la création des sept jardins d'Anfa, troisième axe structurant majeur du projet.

Anfa sera un lieu de vie et de rayonnement : y vivre, y travailler, y créer, mais aussi y flâner, s'y reposer, y rencontrer la nature et les hommes. Il s'agit donc de créer des emplois, des équipements, des logements, des services, en relevant ce défi évoqué plus haut de réaliser à la fois un lieu attractif de rayonnement international et un lieu de vie quotidienne, un lieu d'intelligence par ce qu'il sera en lui-même et dans son rapport avec ce que la ville lui a donné comme voisins proches ou moins proches.

1 – Un projet attractif : le rayonnement international du Maroc

Anfavielle, c'est une ambition forte. Cela implique le choix de réalisations emblématiques majeures qui en font un projet à la dimension du rayonnement

² Sans remonter à l'aéropostale ou au film de Curtiz, avec Humphrey Bogart et Ingrid Bergman, l'aéroport est le lieu de l'envol vers le reste du monde, la porte qui amène à la possible connaissance de la planète. C'est le lieu de l'atterrissage, la porte de la découverte d'une terre, d'un pays.

international du Maroc. Il s'agit de développer l'attractivité de la métropole casablancaise, sa capacité à attirer des investissements et cadres internationaux. Les éléments qui peuvent y contribuer sont donnés notamment par l'étude ESSEC-CRI et l'évaluation de la position compétitive de Casablanca qu'elle a permise : sont à renforcer les services et bureaux de grand standing, les services souhaités par les familles des cadres, dirigeants et techniciens, les enseignements supérieurs scientifiques (augmentation du taux de cadres et ingénieurs dans la population active), la diversification des activités par le développement des secteurs innovants et de haute technologie, l'amélioration de l'accessibilité externe de la ville et plus particulièrement du site d'Anfa. Comme une marque de l'ambition du projet, ces éléments s'insèrent dans un parti architectural et paysager remarquable.

1-1 – Les sept jardins d'Anfa, le jardin andalou

Il l'est d'abord par son parti d'aménagement architectural et paysager, ancré dans la mémoire du site aéroportuaire, tout en retrouvant la dimension oubliée de l'eau et des jardins : mise en valeur du lac et création d'un canal servant aussi de retenue des pluies d'orage. Les sept jardins d'Anfa prennent place dans le site autour du jardin de prestige qu'est le jardin andalou³, structuré en trois séquences et intégrant la piste d'atterrissage et le canal qui lui est parallèle. Le jardin andalou est ainsi un élément fort des grandes compositions urbaines de Casablanca, dans une homothétie parfaite du parc de la ligue arabe par exemple. Un quart des surfaces d'Anfa est consacré aux espaces verts et jardins. Ce seront des espaces ouverts sur la ville et sa population, ouverts aux visiteurs du monde entier venant dans les grands hôtels de la ville et d'Anfaviile en particulier. Certains jardins sont conçus au plus près des quartiers d'habitat social existants, le jardin des enfants par exemple, un des sept jardins d'Anfa.

1-2 – La cité scientifique : activités, enseignement et recherche tournés vers les technologies avancées

La présence de l'université en bordure du site d'Anfa est une opportunité majeure pour démarrer rapidement le développement d'activités, par la création de tout un potentiel d'accueil de PMI innovantes et d'entreprises de technologies avancées, permettant le prolongement des activités universitaires de recherche, la création de nouveaux laboratoires, etc. Il s'agit de favoriser l'émergence de petites entreprises, start-up, incubateurs, etc., l'implantation d'entreprises existantes à la recherche d'un immobilier adapté. Dans la même dynamique se situe la croissance de l'enseignement et de la formation des cadres et ingénieurs dont Casablanca et le Maroc ont besoin : grandes écoles scientifiques, nouveaux départements universitaires et centres de recherche, dans les domaines de l'électronique, l'aéronautique, les nanotechnologies, la biotechnique, éventuellement une école d'hôtellerie, des IUT et une grande école du cinéma (Cinécité est toute proche).

³ Outre le jardin andalou et ses trois séquences, se succèdent la diagonale du lien, le jardin de la découverte, le parc à thème et le jardin des enfants.

Des résidences pour étudiants sont créées dans la cité scientifique, notamment par la réaffectation des logements militaires libérés.

1-3 – Un ensemble de bureaux, de services et d'hôtels de grand standing

Le projet d'Anfa est ambitieux dans ce domaine.

- Des logements haut de gamme situés le long du grand jardin andalou et autour du golf de dix-huit trous
- Des hôtels quatre et cinq étoiles de trois cent chambres proches du jardin andalou et situés au carrefour de voies structurantes
- Des équipements de qualité comme la polyclinique, le lycée international, répondant à une forte demande, et un centre commercial puissant de 40000 mètres carrés, accueillant les meilleures enseignes nationales et internationales, notamment d'équipement de la personne et de la maison. Ce centre est réalisé dès la première phase du projet, suivant une conception contemporaine à ciel ouvert (tel le Fashion island à Irvine en Californie ou des exemples australiens).
- Des équipements sportifs de grande qualité sur la base de ceux déjà présents sur le site, valorisés par la création du golf finement paysagé. Ils comprennent tennis, cheval, natation, etc. Un accord devra être passé avec le CAF afin d'implanter une partie du golf sur quelques hectares peu utilisés du club.

2 – UN PROJET METROPOLITAIN : LE RAYONNEMENT A L'ECHELLE DE L'AIRE URBAINE DE CASABLANCA

Insérer un projet de plus de 400 hectares dans une agglomération suppose une extrême attention portée aux systèmes fonctionnels urbains, qu'ils soient de transports, de voiries ou d'équipements : innover et assurer les continuités sont les deux défis posés. Mais c'est aussi apporter un supplément d'âme et c'est à ce niveau que sont proposés les grands équipements culturels et de loisirs dont les Casablancais ont besoin, les lieux ludiques auxquels ils aspirent.

A ce stade de l'exposé, il est d'utilité de préciser un élément de la démarche suivie pour mettre au point le projet. Il a été distingué, en plus des investigations qui ont conduit à tenir compte de toute l'agglomération, **le périmètre d'étude et le périmètre opérationnel**. Ce dernier sera exposé plus loin. En ce qui concerne la notion de périmètre d'étude, il s'agissait, dans le temps limité imparti, de pouvoir apporter à la réflexion les éléments qualitatifs et quantitatifs caractérisant les quartiers et espaces environnant le site d'Anfa. Il s'agit principalement, en faisant le tour du site, des nouveaux quartiers d'habitat social au nord-ouest (le lac et la préfecture sont intégrés dans le périmètre opérationnel), les terrains vierges sur le plateau dans le prolongement de la piste au sud-ouest, les quartiers de villes au pied de ce plateau, l'université, les clubs sportifs et les quartiers à l'est du site, qui nous rapprochent de la ville et du centre. Mais il a fallu tenir compte aussi d'équipements importants comme le siège de l'OCP, le technoparc ou le parc des expositions, pour lequel a été prise l'option de l'étendre sur place, par la construction d'une tranche de 20 000 mètres carrés,

2-1 – Continuités et innovation dans le système de transports

Le projet Anfaville vient s'insérer dans le système de transport métropolitain mais il est aussi l'occasion d'innover ou de provoquer le démarrage dans la mise en service d'éléments nouveaux.

Les deux éléments forts du système métropolitain proches du site sont la ligne ferroviaire et l'autoroute urbaine. C'est au niveau de la gare de l'université, donc à une très faible distance de l'échangeur de l'autoroute urbaine, qu'est créé le grand pôle intermodal rebaptisé pour l'occasion Casasud-université. C'est une station ferroviaire proche d'Anfa et essentielle pour sa desserte. C'est un point d'échange à développer (parkings d'échanges) entre la voiture et le transport collectif. C'est un lieu de densification possible de la ville dont l'étude n'est pas approfondie ici car situé en dehors du site.

Casasud-université a vocation à devenir un nœud majeur du futur système de transport en commun du grand Casablanca. S'y croiseront, outre l'actuelle ligne de chemin de fer Marrakech-Casablanca, via l'aéroport Mohammed V :

- la première ligne de tramway de Casablanca, desservant les quartiers d'habitat et d'emploi au sud d'Anfa (Bouskoura, Sidi Maarouf, Nassim), puis le site lui-même en passant sur la voie du taxiway, reconvertie en l'un des boulevards structurants du site, parallèle aux jardins andalous. Le tramway dessert ainsi au plus près le jardin de la découverte, le parc d'attraction, la cité d'habitat de moyen standing, l'ensemble des jardins andalous et des logements et emplois qui le bordent, le secteur des grands équipements dont la polyclinique et le lycée international, et bien entendu, la porte de la mer, puis la porte de la ville et ses constructions emblématiques incorporant le grand théâtre. Le tramway poursuit ensuite son trajet vers le centre de la ville. La ligne ainsi construite, connectée au pôle intermodal Casasud-université, est le premier maillon d'un grand réseau de tramway pour l'agglomération.
- Une ligne de tram-train, transport à grande capacité suivant le tracé de l'autoroute urbaine, ligne de desserte transversale, à l'inverse des services actuellement existant, radiaux pour la plupart. C'est une ligne qui a l'avantage de relier entre eux beaucoup de ces services radiaux, offrant ainsi un système développé de correspondances sans qu'il soit besoin de passer par le centre de Casablanca. La ligne pourra être prolongée vers la future ville nouvelle de Zenata et Mohammédia.
- Une autre ligne de transport pourra desservir le site à terme, depuis l'aéroport Mohammed V. A court terme, dès le lancement du projet Anfa, le site sera desservi par un service de minibus à la demande allant de l'aéroport au centre ville, circulant sur l'autoroute de l'aéroport, sur une voie réservée pour sa desserte. Le service, organisé depuis l'aéroport, dessert les principaux hôtels d'Anfaville et du centre de Casablanca. Cette forme de transport direct, sans rupture de charge, est la condition d'un accès rapide des hommes d'affaires, dirigeants et universitaires à leurs bureaux, sièges, laboratoires ou hôtels.
- Peut être étudié également la possibilité de transport ferré développé par l'amélioration des fréquences des services urbains sur la ligne existante.

2-2 – Un nouveau réseau viaire assurant les continuités du tissu urbain de Casablanca

Le réseau viaire de Casablanca, développé depuis plus d'un siècle, est structuré en pénétrantes vers le centre et en rocades, tout en prenant l'ampleur géographique commandée par l'extension de la ville. Il a été mis en lumière le dessin de la patte d'oie, utilisé pour permettre cette amplitude. Le site d'Anfa est une tache presque vierge dans cet ensemble. Il a provoqué des nécessités de contournement, provoquant des engorgements, ou il a laissé des voies quasiment en impasse. Le système de circulation de la ville en pâtit aujourd'hui. Le principe retenu pour l'innervation du site d'Anfa doit permettre d'apporter des améliorations au système urbain, tout en assurant sa desserte interne. Ce principe est double : **assurer les continuités avec le réseau viaire existant et appliquer le dessin de la patte d'oie quand il entre dans le parti général d'aménagement du site.**

C'est ainsi, pour ne décrire que les grandes lignes, que sont créées :

- La continuité de la voie des préfectures, suivant le tracé général curviligne des jardins d'Anfa au sud du site.

- La prolongation de l'ancienne route d'El Jadida, desservant le site du nord-est au sud-ouest, et croisant la voie des préfectures, permettant l'accès aux cités sportives, aux logements et hôtels de standing et au golf, ainsi qu'à tout le complexe de la cité scientifique et aux universités.

- La diagonale de la porte de la mer, venant se greffer et traverser même les jardins andalous et les voies qui le bordent, et se déployant vers le boulevard Sidi Abderrahman, permettant la création au passage dans la cité de l'air, du septième jardin d'Anfa, le jardin des trois éléments, coulée verte sur la diagonale.

- Les voies bordant le jardin andalou, épine dorsale interne du site, réhabilitant le taxiway, voie d'accueil du tramway.

Enfin, la voirie créée à Anfaville fera toute la place nécessaire aux transports collectifs par la création de voies réservées.

2-3 – Les équipements culturels, fonctionnels et de loisir pour les besoins des Casablancais

Les équipements d'agglomération sont les bienvenus à Anfaville. Ils sont faits pour tous les Casablancais. Outre ceux cités au chapitre précédent, notamment le golf, le lycée international, le grand centre commercial, la polyclinique, le site va accueillir les équipements culturels et de loisirs majeurs que sont le grand théâtre, le parc d'attraction ou parc à thème, la cité universitaire internationale dans les bâtiments de la Royal Air Maroc désaffectés, la cité du cinéma, comportant à la fois des espaces de production et un multiplexe de salles de projection moderne. Cet équipement complète l'armature de Casablanca dans ce domaine, après l'ouverture de celui de la corniche.

3 – UN PROJET DE DEVELOPPEMENT DURABLE : L'EXEMPLARITE D'ANFAVILLE

Le développement durable d'Anfaville doit permettre aux générations actuelles de mieux vivre, et aux futures de bénéficier des conditions de vie et d'emploi des pays

riches dans un environnement assaini dont les éléments physiques naturels auront été ménagés.

C'est dans la complémentarité des actions et le souci d'agir dès l'origine dans le sens de la durabilité économique, sociale et environnementale que réside l'exemplarité du projet d'Anfaviile.

3-1 – Les mesures d'ordre économique

Au plan économique, on l'a vu, le système d'enseignement supérieur orienté vers les sciences de l'ingénieur, apportera sa contribution aux emplois de demain. Mais c'est la masse des emplois offerts, de 82 000 à 112 000 à terme, et de 32 000 à 52 000 dès la fin des 6 ans de la première phase, qui assure l'emploi à toutes les catégories de la population active. Ces emplois se retrouvent dans la Cité scientifique avec les PMI innovantes, les incubateurs et pépinières d'entreprises, mais aussi dans les emplois de bureau, des services, de l'off-shoring, de l'hôtellerie et du tourisme, dans le commerce, la santé et le cinéma.

En effet, une cité du cinéma trouve sa place sur les terrains et dans les hangars militaires aussi remarquables par leur dimension, que par le témoignage d'une architecture monumentale et aérienne en béton. Les plateaux de cinéma seront ouverts au public et complétés par un espace d'animation à l'instar d'Universal Studios à Los Angeles. Cette Cité du Cinéma, voisine d'un Multiplex, offrira de nombreux emplois de toutes natures.

3-2 – Les mesures d'ordre social

Au plan social, on tient à ce que les populations actuelles des grandes opérations immobilières qui entourent le site, les familles des anciens constructeurs de l'aéroport habitant le bidonville Schneider et la Cité de l'Air, enfin les nombreuses populations de l'habitat intermédiaire créé sur le site d'Anfa, trouvent les conditions de vie, de confort et l'environnement préservé d'une ville modèle.

Le cadeau royal de sa Majesté Mohammed VI, s'étend ainsi aux populations pauvres et moyennes du site.

A ce titre, les familles du bidonville, héritières de la mémoire du site sont maintenues sur place. Une partie d'entre elles, 160 ménages, participe avec l'aide d'architectes urbanistes à la conception et à la reconstruction de l'habitat. Des aides en nature (matériaux, peinture) ou des aides financières leur sont attribuées à cet effet. L'espace public recomposé à partir de la trame viaire aérienne fait l'objet d'un financement prioritaire. Les 328 autres familles sont relogées dans des immeubles collectifs bâtis sur la frange nord de la Cité de l'Air, constituant **la Médina Verte** : la trame viaire convergeant vers la mosquée est systématisée pour donner naissance à une nouvelle Médina verte qui accueillera les habitants actuels, mais aussi les nouvelles familles. La Médina verte allie les principes de la maison arabo-musulmane des médinas organisées autour d'un patio, avec les ouvertures donnant sur les rues et ruelles bordées d'arbres comme dans la médina ancienne de Casablanca. Les maisons sur 2 à 3 niveaux, accueillent 4 à 6 familles.

Un aspect essentiel du projet social d'Anfaviille réside dans la volonté d'apporter aux populations riveraines du projet les équipements dont elles manquent cruellement. C'est ainsi que dès la première phase sont programmés des espaces verts accueillant des aires de jeu pour les enfants et les plus grands (Jardin andalou, jardin des enfants), mais aussi des écoles, des collèges, des commerces de première nécessité, de l'habillement, de l'électroménager, une polyclinique et des pharmacies, un bureau de poste et une nouvelle mosquée.

Le financement des équipements publics à la charge de leurs administrations de tutelle est allégé de leurs charges foncières. Ce financement est entièrement assuré par l'équilibre global de l'opération. Cet aspect des choses participe du don royal. Ces équipements servent aussi les nouveaux habitants des logements intermédiaires localisés en bout de piste : 1280 à 2520 logements et dans la Cité de l'Air : 1260 logements.

3-3 – Les mesures d'ordre environnemental

Au plan environnemental, le projet d'Anfaviille se distingue par **la gestion intelligente de l'eau** et les **économies d'énergies**.

L'oued Bouskoura peut connaître de fortes crues génératrices d'inondations rendant de nombreux terrains au nord-ouest impropres, jusque aujourd'hui, à la construction. Ce risque est surmonté d'une part par la canalisation maçonnée et à l'air libre des berges de l'oued et d'autre part, par la création d'un bassin de rétention prenant la forme d'un long canal évasé tout le long du jardin andalou. Ce canal constitue un élément majeur du paysage de la tradition des jardins musulmans parcourus par l'eau (Taj Mahal, Fès...).

Les économies d'énergies résultent de trois aménagements originaux. Le transport en site propre, autobus articulé puis **tramway**, limite l'usage de l'automobile et les émissions de gaz polluants. Le **centre commercial à ciel ouvert** évite les dépenses d'énergie et limite les émissions de chaleur à l'extérieur des centres commerciaux enfermés dans une « boîte » avec air conditionné.

Enfin, tout est mis en oeuvre pour capter l'énergie solaire et récupérer la chaleur dans la conception technique des immeubles et des bâtiments publics.

L'ensemble des mesures environnementales est l'objet d'une charte de haute qualité reprenant ces points essentiels et s'imposant aux promoteurs et propriétaires de toutes les nouvelles constructions, qu'elles soient publiques ou privées.

4– UN PROJET DYNAMIQUE : LA CONDUITE ECLAIREE DE LA PREVISION ET DE L'OPERATIONNALITE

Le projet ANFAVILLE est un projet complexe et d'une grande envergure. Il ne pourra se réaliser sans une autorité forte, la conduite éclairée de la prévision et de la programmation et une conduite efficace du processus opérationnel.

Le projet ANFAVILLE est nécessairement un projet partenarial. Il est composé de parties publiques, destinées à le rester dans la gestion, d'autres parties concédées, donc placées sous gestion privée, et enfin de parties placées entièrement sous la responsabilité d'instances privées, ce qui suppose que celles-ci disposent d'un contexte porteur susceptibles de donner confiance aux investisseurs.

La conduite du projet est donc à penser au minimum à deux grands niveaux :

Celui de la conduite politique et technique, qui non seulement assurera la direction du projet mais fera de sorte que toutes les parties institutionnelles publiques concernées soient coordonnées et associées à la mise en œuvre. Cela relève d'une instance de type conseil d'administration d'un établissement public d'aménagement ou équivalent.

Celui de l'association des partenaires privés ou associatifs concernées de près par l'opération, soit au titre de concessionnaire ou investisseur potentiel, soit au titre de grand voisin, tels les clubs sportifs ou l'université. Cela relève d'une instance du type conseil consultatif des partenaires.

Au conseil d'administration sera adjoint éventuellement un conseil de coordination de toutes les administrations concernées par un aspect important du projet.

Le projet sera segmenté en **trois grandes phases d'environ six ans chacune** qui se succèdent dans un processus dynamique, la réalisation de certains équipements d'une phase justifiant souvent la continuation d'éléments de programme dans la phase suivante. Un tel projet complexe ne peut pas se réaliser en dix ans, et sans doute pas en quinze. La durée de dix-huit ans, trois phases de six ans chacune paraît adéquate au regard de la nécessité de gérer la complexité, à la fois spatiale et temporelle.

5 – UN PROJET RENTABLE : L'EQUILIBRE FINANCIER DE L'OPERATION COMME IMPERATIF DE BASE

Le projet Anfaville a été conçu selon deux hypothèses de programmation, correspondant à deux partis différents de densification. L'hypothèse 1 est celle d'un projet moyennement dense, mais très réaliste du point de vue de la capacité d'absorption du marché de la métropole casablancaise. Par exemple, la base concernant les bureaux en blanc est d'écouler 40 000 m² par an, soit un tiers environ de la capacité de la métropole. Pour les logements, la base est d'environ 2 500 logements par an, répartis entre moyen et haut standing.

L'option proposée pour le projet n'est pas cette hypothèse H1. En effet, le parti d'aménagement permet une densité plus élevée en certains points stratégiques du site comme les abords du jardin andalou. L'hypothèse H2 a donc été construite par une densification une fois et demie plus élevée que dans l'hypothèse H1 pour les bureaux en blanc et l'ensemble des logements, dans le respect, au niveau de la forme urbaine, de l'épannelage général du site (hauteurs maximale de R+7 à R+9 le long du jardin andalou).

La réalisation du projet sur la base de cette hypothèse H2 suppose qu'une forte priorité soit donnée au développement du projet ANFA dans l'agglomération, de manière à ce qu'il absorbe une proportion plus forte des potentialités de construction de Casablanca. C'est avec l'hypothèse H2 que la probabilité d'avoir une opération financièrement équilibrée est la plus forte bien entendu. C'est un impératif de base. Le don royal permet la remise gratuite des terrains aménagés pour la réalisation des équipements publics, notamment les équipements de proximité des quartiers populaires environnants actuellement déficitaires et ceux liés aux réalisations du site. Le don du terrain pour un équipement doit être accompagné d'un accord de type contractuel garantissant la réalisation effective de l'équipement dans un délai fixé qui devra être court (moins de cinq ans).

L'hypothèse H2 conduit à réaliser environ 10 500 logements pour près de 53 000 habitants, et plus de 1 500 000 m² de bureaux et activités pour environ 110 000 emplois.

Il s'agit d'une programmation devant s'étaler sur 18 ans. Le phasage a été étudié de manière à ce que les rentrées de ventes de charges foncières soient fortes dès la première phase. Ceci suppose de lancer très rapidement la viabilisation des certaines parties du site (voir chapitre précédent) et d'engager des fonds publics pour lancer l'opération. Le remboursement de ces fonds publics sur les recettes de l'opération sera programmé dans le temps, de manière à respecter l'objectif d'une opération financièrement équilibrée.

Le parti en hypothèse H2 laisse espérer un volume de ventes de charges foncières global de plus de 6 milliards de dirhams. Ce chiffre est la base d'un bilan prévisionnel d'opération pour lequel les dépenses devraient être calculées, quitte à ce qu'il y ait des allers et retours dans l'adoption d'un bilan prévisionnel global.

Un bilan prévisionnel par grande phase sera établi, la première phase des trois permettant de dégager le tiers des ventes de charges foncières. A la veille de la fin de la première phase, le bilan global de l'opération et le bilan prévisionnel de la deuxième phase seront réactualisés en fonction des réalisations réelles de la première phase et des éventuelles réorientations de certaines options du parti d'aménagement. La même chose entre la deuxième et la troisième phase.

Le projet ANFAVILLE est très ambitieux et s'étale nécessairement sur une durée importante. Son adaptation en cours de route est inéluctable. Le schéma global établi au départ est un guide un repère, plus que l'image finale qu'il faut absolument atteindre. Il comporte néanmoins des objectifs stratégiques qui doivent être tenus au cours du temps à moins d'une révision essentielle du projet en cours de route. Ces objectifs stratégiques sont exposés en début de rapport. Ils sont la base d'un dispositif d'évaluation de l'opération, dispositif à activer avant même la fin de la première phase. C'est au prix de cette démarche de suivi et d'évaluation que les meilleures chances seront données au projet de se réaliser.

EN GUISE DE CONCLUSION

Le projet ANFAVILLE est conçu, c'est une de ses ambitions, pour apporter une valeur ajoutée de grand standing à la ville, mais aussi pour accueillir des populations des classes moyennes, en plein développement au Maroc et pour rattraper les retards d'équipements des quartiers d'habitat social environnants. Le don royal est un don à l'ensemble de la population marocaine. Celle-ci sera invitée, le jour où le projet sera adopté, à une immense fête sur le site en grande partie encore vierge de constructions, lui signifiant que son aménagement sera un acte des responsables casablancais en sa faveur.

ANNEXE : PARTI D'AMENAGEMENT RETENU EN MATIERE DE COMPOSITION URBAINE

La structuration générale de la composition urbaine proposée est dirigée et organisée **autour de l'axe de la piste et du taxi – way** lesquels sont conservés comme éléments identitaires du site, mais transformés dans leurs usages. Ils constituent en quelque sorte la **trame directrice de l'aménagement**.

Sont également conservés quatre des grands bâtiments en superstructure que sont les **hangars des avions militaires**, témoignages de l'architecture « militaro – industrielle » du siècle dernier

Les principales caractéristiques et les éléments du site pris en compte

Deux autres éléments ont été pris en compte dans la composition urbaine :

- le caractère de zone inondable du site ;
- le réseau viaire existant.

Le site, relativement plat et situé à une altimétrie moyenne de 45 à 60 mètres, est répertorié **zone inondable** du fait de la proximité de l'oued Bouskoura. Cette situation a conduit à proposer une solution de **bassin de rétention** prenant la forme d'un **canal**, longeant la piste et renforçant ainsi son caractère structurant de trame urbaine.

L'autre facteur important, fondateur de la structuration urbaine, est lié à l'existence d'un **réseau viaire** assez développé qu'il convient de compléter pour irriguer le site et permettre à la voirie secondaire proposée de s'y greffer selon le dessin des mailles urbaines proposées. Il s'agit pour le réseau primaire :

- de réaliser le tronçon manquant de la **route des préfectures** et d'assurer ainsi une continuité d'itinéraire d'orientation nord-sud ;
- de rétablir le tracé de la route **d'El Jadida** interrompu par la construction de l'aéroport.

Ainsi serait confirmée la vocation de cette voie, l'avenue Omar El Khayame, comme grande pénétrante radiale d'accès au centre ville, au même titre que la route de l'aéroport.

Le concept retenu en matière de composition urbaine

Un vaste espace central planté, lieu de promenade et d'aménité

De part et d'autre de la piste et sur toute son étendue, il est proposé de réaliser un aménagement de type « **Jardin Andalou** », **planté, végétalisé**, parcouru par le canal et constituant ainsi une « coulée verte » autour de laquelle se développe l'urbanisation. La piste donne ainsi naissance à un parcours de « Ramblas », bordé d'immeubles et d'hôtels de niveau R+7 à R+9, complétés d'équipements, l'ensemble structurant l'épannelage du site, à l'image de la composition adoptée pour le Parc de la Ligue Arabe.

Lieu de promenade, de rencontre, de **brassage des populations** qui y vivent, y résident ou y travaillent, les ramblas et les jardins constituent en quelque sorte le « poumon » du site, son principal espace de respiration et d'échange pour les populations des zones denses de l'ouest : Oulfa, Hay Hassan...mais aussi celles des villas des quartiers Beauséjour et Oasis, mêlées aux populations d'étudiants.

Un tel lieu de convivialité a ses exigences tant en matière de qualité du bâti et des espaces ouverts : terrasses de café, fontaines, jet d'eau...que de **mobilier urbain** favorisant l'échange et la civilité.

Un espace ponctué à ses extrémités par des signes forts alliant marocanité et modernité

A ses extrémités, cet axe majeur de la composition urbaine est ponctué de réalisations monumentales servant de référence à l'identification de ce site d'exception :

Au nord, la porte d'entrée de la ville érigée en promontoire, au point de convergence des axes de pénétration vers le centre, se présente sous forme d'une **porte monumentale**, ouverte et décalée dans son axe vers la mosquée Hassan II ;

A l'autre extrémité, s'érige une **géode** également monumentale, signifiante de l'existence d'un parc à thèmes.

Pour compléter le dispositif, une deuxième porte d'entrée, tournée vers la mer, marque la convergence de la voirie longeant les immeubles, au sud du « Jardin Andalou » avec la ligne de tramway empruntant le taxi – Way et la grande diagonale reliant le site à la mer par le boulevard Ahderahmane et se prolongeant jusqu'au campus des Universités.

Des équipements au service d'une ambition mêlant tradition et modernité

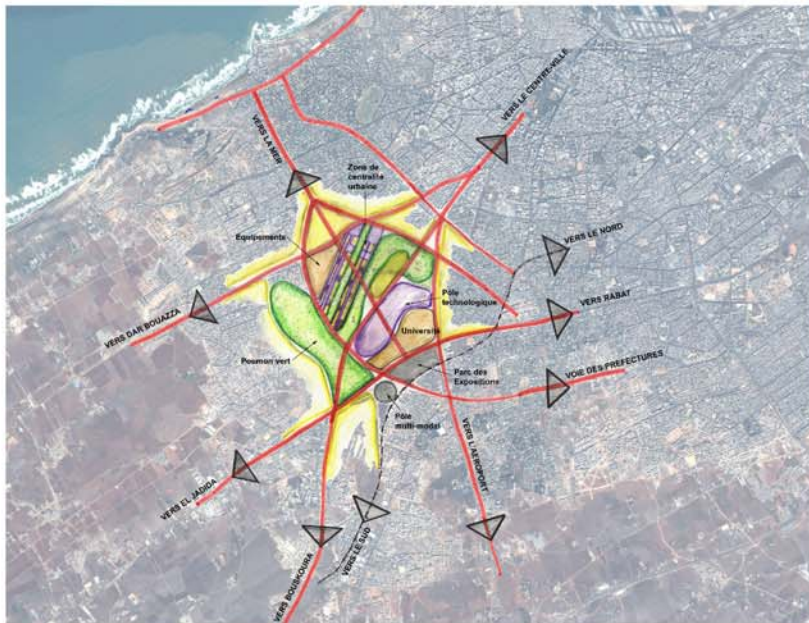
Dans la partie sud du site, perpendiculairement à l'axe principal de composition du « jardin andalou », se trouve implanté, au centre d'un arc de verdure, un « **parc à thèmes** » accolé à un « **jardin de la découverte** » qui réalise vers l'est, une sorte de continuité avec un « **parc technologique** », prolongeant le campus universitaire, véritable incarnation de la **modernité** qui gouverne l'esprit de cette partie du lieu.

A l'extrémité ouest de l'arc de verdure il est proposé d'aménager en continuité du parc à thèmes, un « **jardin des enfants** » au contact du bassin de la falaise (qu'il conviendrait d'aménager en base de loisirs) et de la Préfecture.

Enfin, pour compléter cet « ensemble vert » agrémenté d'eau, **un golf**, en synergie avec les clubs sportifs existants, trouve sa place dans cet ensemble d'exception au caractère emblématique d'une ambition nouvelle, à la mesure du **cadeau royal** fait à la ville de Casablanca.

ANFAVILLE, CITE RAYONNANTE : CONCEPTS

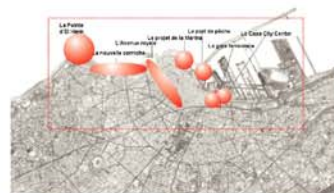
PRINCIPES DE COMPOSITION D'UN PROJET DE DEVELOPPEMENT DURABLE ATTRACTIF, RAYONNANT, DYNAMIQUE ET EQUILIBRE



PARTI D'AMENAGEMENT



LES GRANDS PROJETS URBAINS DE CASABLANCA



LES GRANDS PROJETS STRUCTURANTS DE CASABLANCA



LE SITE - UNE OPPORTUNITE EXCEPTIONNELLE

UN PERIMETRE ELARGI



PERIMETRE D'ETUDE ET PERIMETRE OPERATIONNEL

UN NOUVEAU RESEAU VIAIRE ASSURANT LES CONTINUITES DU TISSU URBAIN



TRAME VIAIRE EXISTANTE



TRAME VIAIRE PROPOSEE

CONTINUITES ET INNOVATIONS DANS LE SYSTEME DE TRANSPORTS



CREATION DE TRANSPORTS EN SITE PROPRE



RESEAU INTERNE DE TRANSPORTS

PARTI D' AMENAGEMENT



1

Anfaveille
LA CITE RAYONNANTE

A pour ANFA
Associations de
Nouveaux Amateurs
de l'Architecture
de l'Urbanisme
de l'Environnement
de l'Énergie
de l'Économie
de l'Éducation

ATELIERS DE MAÎTRISE D'ŒUVRE URBAINE
CASABLANCA, MAROC, 17 juillet 2006

LE PROJET : PLAN-MASSE

PLAN MASSE ILLUSTRE

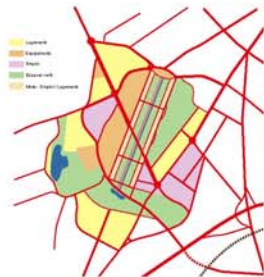
ECHELLE 1:5000



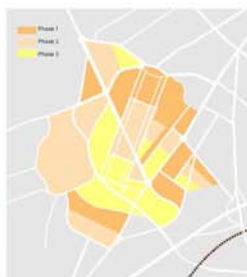
UNE PROGRAMMATION PRIORITAIRE DANS L'AGGLOMERATION



DECOUPE DES ILOTS



VOCATION PROGRAMMATIQUE DES ILOTS



UN PHASAGE DYNAMIQUE ET COHERENT

OBJET	SURFACES	QUANTITES
Logements	1 212 000 m ² + 66 000 m ² chambres étudiants	10572 log ^{ts} (52660h) + 3 300 chambres étudiants
Bureaux, activités	1 515 000 m ²	106750 emplois
Autres activités	26 ha environ 130 000 m ²	1 000 emplois
Hôtels, commerces	154 000 m ² dont 40 000 m ² parkings	2 700 emplois
Equipements	123 500 m ²	23 équipements (1000 emplois) dont théâtre, lycée international
Ecoles, universités	48 000 m ²	6 000 étud ^{nts}
Total Constructions	3 182 500 m²	Total emplois : 111450
Espaces verts	118 ha 7 jardins + golf + parc à thèmes	

SYNTHESE PROGRAMMATION - Hypothèse 2

2

Anfaville
LA CITE RAYONNANTE

A pour ANFA

ANFA pour ANFA

ANFA pour ANFA

ANFA pour ANFA

ATELIERS DE MAITRISE D'OEUVRE URBAINE
CASABLANCA - MAROC 17 Juillet 2006

REGARDS SUR LES ELEMENTS FORTS DU PROJET

CITE DE L'AIR ET BIDONVILLE SCHNEIDER

"La Medina Verte"

OPERATION PILOTE



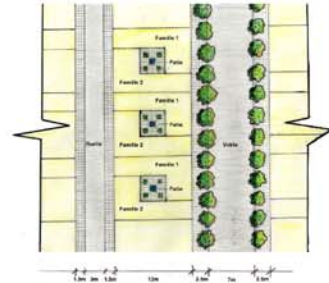
TRAME VIAIRE EXISTANTE
1:5000



TRAME VIAIRE PROPOSEE
1:5000



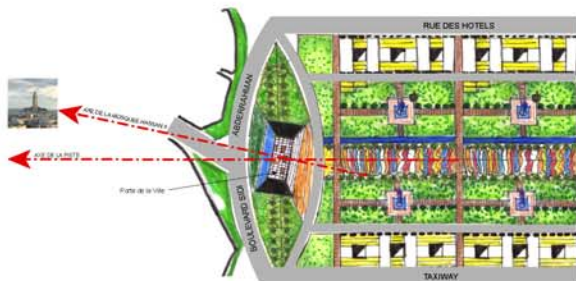
AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS
1:2000



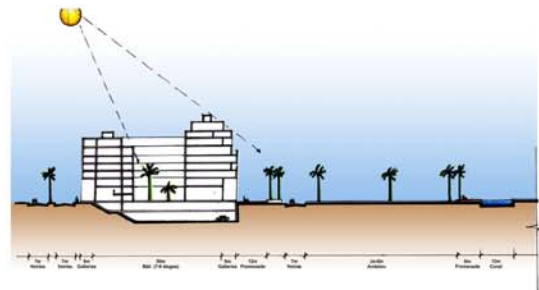
CONFIGURATION POSSIBLE D'HABITAT
1:200

LA PISTE D'ATTERISSAGE

"Les Jardins Andalous et la Porte de la Ville"



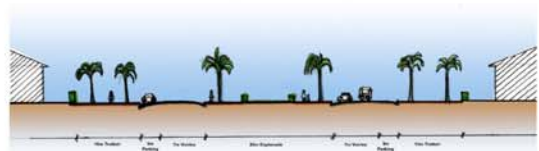
PLAN DES JARDINS ET VOIES
1:2000



COUPE TRANSVERSALE DES JARDINS ET VOIES
1:500



JARDIN ANDALOU - AMBIANCES



COUPE TRANSVERSALE DE LA DIAGONALE
1:500

LE PARTI D'AMÉNAGEMENT

"Notre Vision pour Anfa"



3

Anfaveille
LA CITE RAYONNANTE

A pour ANFA

Projet de développement urbain

Projet de développement urbain

Projet de développement urbain

Projet de développement urbain

ATELIERS DE MAÎTRISE D'ŒUVRE URBAINE
CASABLANCA - MAROC - 17 Juillet 2006

REVALORISATION DU SITE DE L'AEROPORT DE CASA – ANFA

RAPPORT EQUIPE B

CHAOUI Othman
CHOUIKI Mustapha
DELLUS Jean
DESBENOIT Hervé
MASCLE - ALLEMAND Pascale
MOUNTASSIR Abdelouahed
ROSTAS Zolt

SOMMAIRE

1 - Les déterminants de la nouvelle vocation du site

2- La nouvelle vocation du site

2 – 1 - Les nouvelles fonctions du site

2 – 2 - Positionnement du site

2 – 3 - L'identité du site

3- Une proposition visant la revalorisation et l'intégration

3 – 1 - Les objectifs

3 – 2 - Les composantes structurantes

3 – 3 - LES COMPOSANTES DU PROJET

4- Développement et stratégies

4 - 1 - Premières estimations de capacités

4 – 2 - Phasage et principes d'itération

4 – 3 -Processus opérationnel

5 - Des recommandations

5 – 1 - Les mesures d'accompagnement

5 – 2 – Les précautions

CONCLUSION

1 - Les déterminants de la nouvelle vocation du site :

Le choix de la nouvelle vocation du site de l'aérogare Casa – Anfa et de ses futures composantes doit tenir compte de :

- 1- 1 La nature du site qui limite les possibilités qu'il offre en matière d'urbanisation : risques d'inondations, instabilité du sol, pollution des sols. . .
- 1- 2 Les composantes actuelles du site qui comportent de nombreux bâtiments à caractère patrimonial : bâtiments administratifs, hangars en voûtes de béton armé. . .
- 1- 3 L'environnement du site qui se caractérise par :
 - de forts contrastes entre des quartiers résidentiels à faibles densités à l'Est (Oasis, Mandarona , California . . .) et des quartiers à fortes densités à l'Ouest (Hay Hassani et Oulfa) ;
 - la faiblesse des liaisons et des transitions entre les différentes composantes de cet environnement ;
- 1- 4 Les tendances lourdes qui traversent l'espace casablançais, notamment le redéploiement des fonctions centrales vers le Sud, le long du boulevard Abdelmoumen, et celui d'Anfa, ainsi que le développement d'une centralité périphérique au Sud de la ville, autour de différents pôles : le Technopark , le centre d'affaire de Sidi Maarouf, le centre administratif de Hay Hassani ;
- 1- 5 Les besoins de la ville qui deviennent de plus en plus pressants notamment en matière d'équipements publics et que dicte la mise à niveau nécessaire au repositionnement de Casablanca sur le plan national et international,
- 1- 6 La problématique de l'environnement à Casablanca qui se pose de plus en plus avec acuité, et impose à ne pas rater l'occasion qu'offre ce site pour réduire les risques environnementaux, et inscrire les dynamiques qui traversent Casablanca dans une vision de développement durable.

2- La nouvelle vocation du site :

2 – 1 - Les nouvelles fonctions du site :

- **restructurer et renforcer** la centralité périphérique en formation dans le Sud de Casablanca, en servant de support pour une nouvelle articulation entre le centre administratif Hay Hassani, l'université, le centre d'affaires, le technopark , les installations sportives et récréatives, et le futur Casa – Shore. Ce qui permettrait à Casablanca de renforcer ses structures d'accueil en matière d'investissements étrangers ;
- **doter le Grand Casablanca** d'un pôle tertiaire polyfonctionnel différent de l'hyper centre , s'inscrivant dans les tendances lourdes en cours, apportant la complémentarité nécessaire au fonctionnement de l'ensemble de l'espace urbain, et basé sur les nouvelles technologies et les activités tertiaires à forte valeur ajoutée ;

- **agréments et équiper** la partie sud de la ville, tout en assurant son ouverture sur l'ensemble de l'agglomération et sur l'hyper centre. La vocation à donner à ce site doit permettre aux équipements mitoyens de s'affermir davantage : université, infrastructures sportives exploitées par des clubs... , et valoriser le patrimoine immobilier et architectural existant.

2 – 2 - **Positionnement du site:**

La vocation recherchée s'inscrit dans la droite ligne du positionnement de Casablanca en tant plaque tournante nationale et internationale, en faisant de ce site un pôle différent de l'hyper centre, et des polarités véhiculées par les grands projets retenus pour Casablanca.

Il s'agit donc d'en faire le futur moteur du grand pôle tertiaire allant de la préfecture Hay Hassani à Casa shore, en passant par l'université, le technopole et le centre d'affaire Sidi Maarouf.

La requalification du site de l'aérogare d'Anfa, doit être conçue en tant que projet mobilisateur pour le Grand Casablanca :

- sur le plan régional, en tant qu'opportunité de redynamisation du partenariat public / privé,
- sur le plan national, comme moyen de conforter la fonction métropolitaine qui est celle de Casablanca,
- sur le plan international, ce projet est à même de renforcer l'image de Casablanca en tant vitrine du Maroc moderne.

2 – 3 - **L'identité du site :**

Le futur pôle s'inscrit dans une vision stratégique visant le renforcement du **corridor technopolitain** de la route de l'aéroport, reposant sur les activités tertiaires à forte valeur ajoutée à travers l'association de la culture, les services, la recherche , la haute technologie, et la détente.

Cette identité technopolitaine sera adossée à un mariage harmonieux entre un patrimoine architectural associant la mémoire du lieu à des visions audacieuses.

Cette identité aura trois dimensions :

- une dimension métropolitaine reposant sur la plus importante concentration des activités tertiaires à forte valeur ajoutée, et sur la fonction de pôle d'échanges, à l'échelle métropolitaine ;
- une dimension nationale passant par l'articulation aux structures de commandement de la capitale économique du Maroc,
- une dimension internationale adossée aux réseaux, aux marchés, et aux investissements étrangers auxquels sera connecté le technopolitain.

3 - Une proposition visant la revalorisation et l'intégration

3 – 1 Les objectifs

Il s'agit de créer un pôle de renouveau urbain visant à :

- Appuyer les tendances lourdes en matière de polarité urbaine ;
- Valoriser le patrimoine du site, notamment le potentiel paysager, en l'inscrivant dans l'action de mise à niveau de Casablanca, en vue d'un nouvel positionnement sur la plan national et international;
- Créer un espace de nouvelles interactions entre la recherche, la culture et l'entreprise, et partant contribuer au développement de la culture entrepreneuriale ;
- Offrir les conditions de travail et d'échange les plus diversifiées et les plus innovantes et les lieux de convivialité nécessaires aux acteurs économiques et sociaux ;
- Asseoir les bases du développement de nouvelles compétences et de nouvelles structures de promotion des activités et de l'emploi ;
- Rassembler sur un même site les conditions nécessaires pour l'organisation de manifestations et de rencontres internationales, pour le lobbying, l'exposition, et le partenariat , conformes aux standards internationaux ;
- Contribuer à la promotion de l'activité touristique, en renforçant les structures d'accueil de la ville, en matière de tourisme d'affaires et de loisirs ;
- Doter le Grand Casablanca d'équipements de prestige et de structures technologiques , scientifiques, culturelles et touristiques performantes, à même de lui donner le dynamisme d'une métropole de rang mondial.

3 – 2 - Les composantes structurantes :

- **La composante structures** se focalisera autour d'équipements publics à caractère culturel et technologique, à travers l'association des activités recherche – développement et manifestations – communication ;
- **La composante verte** qui doit introduire une transition entre les différentes fonctions affectées au site, et entre ces dernières et son environnement. Sa fonction en matière de détente et de loisirs exige une multiplication des espaces de distraction verdoyants et valorisants ;
- **La composante communication** fera de ce site un lieu d'échanges et de rencontre. Il s'agit de créer un espace de détente et d'animation, en multipliant les possibilités d'attraction et de convivialité.

3 – 3 Les composantes du projet :

Une Cité Internationale pour Casablanca : forme contemporaine d'une vocation historique d'Anfa « *porte du Maroc sur le Monde* »

- **Un réseau de grands parcs** (total 80 ha) comme armature du projet :

- **un parc de représentation** à l'entrée du site, aménagé linéairement dans les traces de l'aéroport et longé par le tramway, le « parc des 3 continents »,
- **un parc actif thématique** parallèle au parc des 3 continents, dédié à la promotion des savoirs (équipements ludiques et pédagogiques, lieux d'animation thématiques) en lien avec les activités culturelles, universitaires et technologiques développées au sud et à l'est (Cf. parc de la Villette à Paris),
- **un jardin de nature** au cœur des quartiers résidentiels, fortement paysagé sur 30 ha. Dans l'axe de la piste aéroportuaire, une promenade chemine le long du jardin puis se prolonge jusqu'à un belvédère au point haut de la colline, marqué d'une tour légère métallique donnant à voir le grand paysage du site urbain casablancais jusqu'à l'océan ;

- **Un ensemble d'équipements de rayonnement national et international**, dans une composition architecturale linéaire posée sur la piste de l'aéroport, et « signant » la nouvelle dimension du site d'Anfa : « **la Galerie** » se développe dans un espace, modulable et modulaire, de 900 m de long pour 50 m de large et 3 niveaux, d'accès totalement public grâce à un rez-de-chaussée très transparents constituant une extension naturelle des parcs actif et des 3 continents :

- **muséographie** : *musées de la culture marocaine, de l'urbanisme et de l'architecture de Casablanca, musée de l'air, musée de la création artistique contemporaine marocaine, centre des technologies...*
- **scènes et loisirs** : *auditorium ou théâtre, galeries d'exposition, espaces aménagés pour les festivals, cinémas...*
- *conservatoire de musique...*

- **Un pôle dédié à la culture et aux créateurs** imbriqué dans le parc actif et se prolongeant au sud :

- « **l'Esplanade des créateurs** », espace d'accueil de programmations événementielles de plein air (4ha) : *festivals de musiques et concerts (le boulevard des jeunes musiciens), représentations théâtrales, manifestations festives...*
- **une Cité des Arts** installée dans les hangars aéroportuaires reconvertis : *ateliers d'artistes, accueil de manifestations culturelles couvertes, galerie d'expositions artistiques, ateliers de libre expression...*
- **une salle de concert (auditorium)**, posée sur le parc actif, au point de convergence de grandes perspectives visuelles,
- **une grande bibliothèque régionale** jalonnant le boulevard des Préfatures au droit d'une station de tramway ;

- **Un quartier tertiaire de haut niveau** en front du parc des 3 continents, dédié en priorité aux activités à forte valeur ajoutée (biotechnologies, nanotechnologies, infotechnologies, design industriel...). Souligné par trois tours - signaux de grande hauteur (R+20) posées sur un ensemble d'îlots à

R+5, il constitue une vitrine du projet en position de proue vers la ville. La façade du quartier sur le parc des 3 continents, longée par le tramway, est animée de commerces de luxe, en rez-de-chaussée ;

- **Un quartier hôtelier, de restaurants et d'animation** développé sur la façade sud-ouest du quartier tertiaire en vis-à-vis du parc actif. Un grand hôtel occupe la troisième tour-signal du quartier tertiaire, dressée devant la Galerie des Equipements.

1. Le pôle de l'intelligence, au sud et sud-est du parc actif :

- **un quartier de l'enseignement supérieur** (universités et grandes écoles publiques et privées) en extension des sites universitaires existants le long de la RN1 ;
- **un quartier de la vie universitaire et étudiante**, agrégeant les équipements de vie des étudiants autour de l'Esplanade des Créateurs, intégrant les logements militaires reconvertis en résidence pour les étudiants et les chercheurs (maison des hôtes), et fonctionnant avec les plateaux et clubs sportifs ;
- **des quartiers dédiés à la recherche et aux transferts de technologies** (laboratoires, entreprises), imbriqués dans les quartiers d'enseignement supérieur (synergies avec les laboratoires et grandes écoles), et en extension arrière du quartier tertiaire ;
- **le parc d'activités du pôle d'échanges Casa-Facultés** au sud :
 - déployé depuis l'échangeur de la Route d'El Jadida jusqu'aux limites du programme résidentiel Nassim (dont le périmètre pourrait être réduit),
 - réservant une capacité d'extension de la gare de Casa-Facultés (voire de création d'une gare TGV nationale),
 - relié à terme au parc d'activités de Sidi Maârouf (par le boulevard des Préfectures) ou le site de Casa-Shore (par une future pénétrante en projet) : par la réalisation de boulevards en projet (boulevard des Préfectures, future pénétrante desservant Casa-shore), et par le prolongement possible à terme du tramway,
 - offrant des conditions d'accueil favorables pour un nouveau parc des Expositions (20 ha) très bien desservi par un carrefour d'accès direct sur la RN1, et par une possible desserte tramway.

2. Des quartiers habités parachevant les quartiers de logements existants au nord et à l'ouest du site (6.000 à 7.000 logements) :

- **Un quartier urbain collectif** aménagé entre la voie des Préfectures et le parc des 3 continents, sur l'actuel site de Royal Air Maroc. Construit sur une trame de rues ouvrant les quartiers Oulfa sur les parcs, le secteur complète l'armature urbaine de ces secteurs : polarités commerciales de quartiers, équipements publics de services aux habitants, places, squares...Ce quartier offre un panel diversifié de types d'habitat : social, moyen et haut standings, locatif ou en accession.

Le pôle administratif de la Préfecture d'Hay Hassani est relié aux parcs par des cheminements et des liens visuels.

Les bâtiments du siège de la Royale Air Maroc sont reconvertis pour l'accueil d'un équipement de service aux populations riveraines (équipement hospitalier).

Le front résidentiel sur le parc, fortement architecturé et ordonnancé sur toute sa longueur (depuis la Grande Ceinture jusqu'à la rue El Laimoun au sud du site) est destiné à des programmations de standing : immeubles R+6, couronnés de modules habités en duplex équipées de grandes terrasses paysagées. Des coupures vertes et des rues végétalisées assurent des transparences vers le parc.

- Dynamisée par cet environnement positif, **la cité de l'Air** bénéficiera de conditions favorables pour un renouvellement résidentiel et une réhabilitation urbaine. *Le traitement du bidonville Schneider pourra être géré dans le cadre du projet grâce aux disponibilités foncières dégagées tout autour du site permettant le relogement in situ (tout au moins au sein du quartier) des habitants actuels, tout particulièrement sur l'ancien centre de la météorologie nationale.*
- Autour du parc de nature, les quartiers pavillonnaires sud-ouest sont complétés par des programmes **d'habitants intermédiaires et des petits collectifs** posés dans la verdure, composant une frange très végétalisée du parc.

4- Développement et stratégies

4-1 - Premières estimations de capacités

	<i>emprise</i>	<i>densités</i>	<i>capacités</i>
--	----------------	-----------------	------------------

LA CITE INTERNATIONALE	170 ha		170 ha
Réseau des parcs (pour rappel, plateaux sportifs : 60 ha)	87 ha		87 ha
Galerie des équipements	5 ha		100.000 m²
Autres grands équipements	55 ha		55 ha
Tertiaire supérieur (dont quartier hôtelier)	23 ha	COS de 2	300.000 m²

LE PÔLE INTELLIGENCE	74 ha		74 ha
principe possible de répartition			
Quartier des Universités	24 ha		
Quartier de la vie étudiante	20 ha		
Quartiers Recherche et Technologies (pour rappel, campus existants : 76 ha)	30 ha		

PARC ECO DE CASA-FACULTES	100 ha		100 ha
foncier économique	75 ha		75 ha
réserve extension pôle d'échange	4 ha		
réserve accueil Parc des Expositions	20 ha		

LES QUARTIERS HABITES	64 ha		7200 logements
(... dont équipements et services associés)			
Habitat collectif	53 ha	120 log/ha	6300 logements
Habitat intermédiaire	11 ha	80 log/ha	880 logements
(plus habitat collectif du quartier Oulfa : (simulation requalif. cité de l'Air et Schneider :	6 ha	120 log/ha	720 logements)
	31 ha	80 log/ha	2480 logements)

Illustration des capacités possibles de la galerie des équipements

Galerie des Equipements Culturels

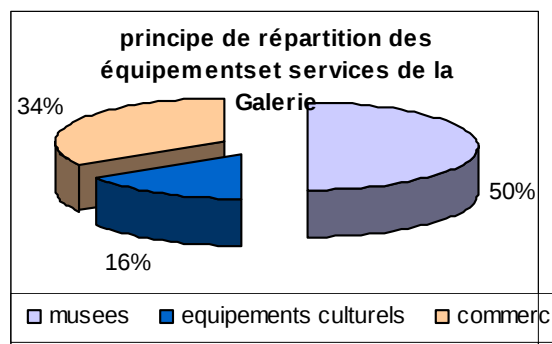
pour references

	SU m2	SHON m2	cout MDhs
musees			
	11		
1 culture marocaine	500	23 000	414,0
	1		
2 de Casablanca	400	2 000	24,0
	7		
3 aéronautique	500	10 000	112,0
	1		
4 du cinéma	500	2 500	33,0
	4		
5 des inventions (enfants) de la technologie	125 5	5 500	83,6
6 moderne	400	12 000	240,0

55 000

equipements culturels			
	3		
A salle des spectacles	600	8 000	144,0
médiatheque spéc.	4		
B technol.	000	10 000	140,0

commerces			
	4		
a restaurants	200	6 000	76,8
	3		
b cafés	400	4 000	48,0
	8		
c libraries/disques/vidéos	400	12 000	158,4
	12		
d boutiques divers	750	15 000	165,0



4-2 - Phasage et principes d'itération

Développement dans l'espace

Stratégie de la (re)conquête du site

1° phase (pénétration): ouverture du site sur la ville par la ligne de tramway et les réseaux urbains, et une programmation événementielle donnant l'occasion aux Casablancais de s'approprier le site ; en parallèle, lancement des premiers programmes de logements, en greffe sur les quartiers existants

2° phase (prise des lieux clefs): lancement des programmes moteurs : équipements phares en cœur du site (dont jardins 1^{ère} tranche) impulsés par l'Etat et les collectivités, équipements à partir de l'Université : partenariat recherche et développement

3° phase (arrivée en masses): association des partenaires et investisseurs privés : quartier tertiaire de haut niveau, programmes économiques et services (hôtellerie, bureaux...)

4° phase (installation): développements parallèles publics / privés : équipements, jardins (2^{nde} tranche)

5° phase (exploitation): exploitation – gestion – développement continu

Production des logements en continu.

Développement dans le temps

Sur 10 ans :

- t0 + 3 ans pour calage des grandes orientations du projet, études préalables et techniques, mise en œuvre de la politique de gestion des enveloppes foncières
- t0 + 5 ans pour la mise en service du tramway (sur l'itinéraire complet), et les premiers programmes résidentiels (moyen standing)
- t0 + 7 ans pour la livraison des premiers équipements publics (publics – privés) phares
- t0 + 10 ans pour le commencement de l'exploitation des programmes privés (tertiaire supérieur, habitat de standing) et l'amorce d'une dynamique de rentabilité sur le site.

4-3 -Processus opérationnel

Institutions

- renforcer l'autorité technique et opérationnelle existante :
 - o en la dotant de capacités d'action (techniques, juridiques, financiers, fonciers) exceptionnels pour assurer le pilotage du projet, le suivi et la cohérence des opérations
 - o en élargissant son champ d'action aux opérations nécessaires au lancement du projet (tram – voirie – aménagement des jardins ...)
 - o en lui confiant la maintenance et la gestion qualitative des quartiers du projet au fur et à mesure de leur réalisation.
- s'appuyer sur un bureau spécialisé en développement PPP (Partenariat Public Privé).

Equipements

Des éléments catalyseurs d'une dynamique positive et fédérateur de l'aménagement urbain

- 3 réseaux de transport à l'échelle de l'agglomération (tram train, tramway, trame viaire),
- 3 grands jardins,
- 3 grands ensembles d'équipement (culture, tertiaire, enseignement / recherche).

Financement

- financement multi partenarial public État / Région / Ville : réseaux, habitat, gestion du quartier...
- financement mixte public privé : équipements culturels, universitaires et résidences étudiantes et des chercheurs
- financement privé : programmes tertiaires, sites de recherche et développement (R&D), dans le cadre de cahier des charges contractuelles urbanistiques et de gestion des sites.

5 - Des recommandations

La présente proposition ne peut prendre pleinement son sens et sa fonctionnalité qu'en étant accompagnée d'un certain nombre de mesures et de précautions :

5 – 1 - Les mesures d'accompagnement :

L'articulation interne future du site et son intégration à la polarité métropolitaine du sud de Casablanca, et à l'ensemble de l'agglomération nécessite :

- la multiplication des connexions au réseau des transports en commun,
- l'ouverture de la gare ONCF des facultés sur l'ensemble de son environnement,
- la desserte du site par tramway est fortement recommandée pour faciliter la connexion avec l'hyper centre, et multiplier les échelles d'accessibilité et d'attractivité ;
- Le positionnement international du nouveau corridor technopolitain se doit d'être soutenu par une offre immobilière et des espaces publics de qualité ;
- Les conditions de réussite du corridor technopolitain résident dans la mise en place d'unités de recherche – développement de haute qualification, une forte implication des entreprises et de l'université, un accompagnement et un soutien des pouvoirs publics ;
- Eriger la cité internationale , par sa position et sa forme, en lieu symbolique et représentatif de la qualité et du positionnement du nouveau pôle ;

- La valorisation du site passe également par le choix d'un mobilier urbain de haute qualité ;
- Une composante façade verte bâtie (R + 6) avec aménagement de terrasses paysagères sur les attiques, s'impose ;
- Une composante façade verte dans la partie sud du site, en greffe sur les quartiers existants, avec des collectifs posés sur la verdure et des traitements de rues très végétalisés, sont nécessaires ;
- La démarche de valorisation du site doit s'inscrire dans une dynamique de développement durable ;

5 – 2 – Les précautions :

La requalification du site qui est en elle même une recherche de solutions aux problèmes de la ville ne doit pas être à l'origine de nouveaux dysfonctionnements. Pour ce :

- Les habitants de la cité de l'air et du bidonville Schneider sont à reloger dans le cadre d'opérations de relogement à réaliser en rapport avec la requalification du site, en vue de faire de cette opération une autre occasion de réduction des inégalités socio – spatiales ;
- La vocation tertiaire du site et sa dimension internationale incitent à éviter la programmation d'ensembles résidentiels à fortes densités.
- La programmation d'une dizaine de grands projets pour Casablanca, incite à éviter la concurrence entre ces projets et de rechercher le maximum de complémentarité entre eux,
- Il est souhaitable de procéder à une programmation progressive et flexible du site, afin de pouvoir répondre aux demandes qui pourraient émerger sous l'effet du développement du nouveau pôle ;
- Un cahier des charges s'impose pour éviter de perdurer les chantiers et le gèle des terrains.

CONCLUSION

La ville jouit aujourd'hui d'une opportunité unique de disposer d'une disponibilité foncière qui ne se répétera pas de sitôt. Ce site ne peut pas répondre à tous les besoins de la ville mais se positionne plutôt comme un nouveau pôle complémentaire à l'existant et se propose de répondre à un certain nombre d'exigences pour le développement futur de la ville.

Il se donne une vocation de noyau central de communication au niveau des transports, de la culture et du développement des emplois.

Dans le réseau futur des transports publics, Casa-Anfa sera connecté au centre ville par une ligne directe de tramway et vers les quartiers Nord-Est par une ligne longitudinale de transport rapide du type Train Tram le long du tracé actuel de l'autoroute urbaine.

Le réseau arrime le site de Casa-Anfa aux autres extensions potentielles de la ville ainsi qu'aux pôles économiques tertiaires ou industriels existants ou en cours de constitution.

Cette position offre au Grand Casablanca une opportunité de choix de localisation pour des équipements de prestige dont il aura besoin et qui ne trouveraient pas place au cœur de la ville.

Elle offre également des conditions favorables à une synergie croisée entre les ressources d'un « pôle de l'intelligence » et de la création et le milieu économique et industriel national et international dans la ligne du programme « Emergence ».

L'identité nouvelle du site et la capacité du projet à fédérer les énergies sont à même de contribuer à placer Casablanca au rang des grandes métropoles mondiales.

Le site "Casa-Anfa" dans la ville aujourd'hui une histoire urbaine récente



1 - Casablanca avant 1900

8 km à vol d'oiseau entre la médina et Casa-Anfa.



2 - Casablanca en 1917, le plan Prost

Une trame de grands boulevards circulaires et rayonnants.



3 - la ville du SDAU 1986

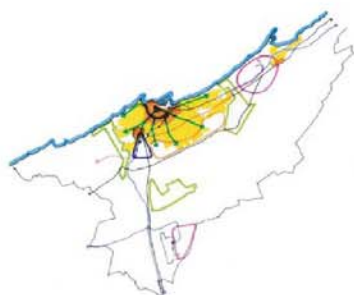
La trame urbaine d'origine s'élargit et se déploie le long de la côte.



4 - le site naturel

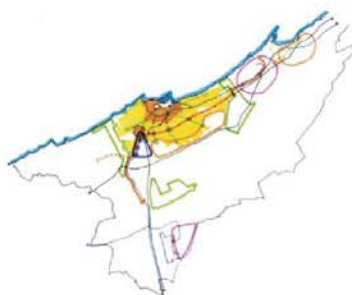
Le site "Casa-Anfa" dans la ville de demain

Pour son développement futur, la ville se dote d'un réseau maillé de transports en commun



1 - le tramway

Un tramway sur les grands boulevards pour assurer les liaisons centre - périphérie; distances courtes (15 à 20 km)



2 - le train-tram

Un train-tram sur le trajet de l'autoroute urbaine pour assurer les liaisons transversales et relier les grands pôles d'emplois en cours de développement; distances longues (25 à 40 km)



3 - le lien entre le centre ville et le pôle transport

Le site de Casa-Anfa jouit d'une localisation privilégiée sur un axe majeur du développement de la ville.

Des programmes d'exception pour un site d'exception

singularisant Casa-Anfa des autres sites à enjeux et grands projets en cours à Casablanca (les opérations de front de mer, la ville nouvelle de Nouaceur, le pôle industrialo-logistique de Zenata).



1	2	3	4	5
6	7	8		9

- 1 - Lyon, Cité internationale, R. Piano
- 2 - Lyon, Cité internationale, R. Piano
- 3 - Bilbao, musée Guggenheim, F. Ghery
- 4 - Bilbao, musée Guggenheim, F. Ghery
- 5 - Marseille, esplanade du J4, Y. Lion
- 6 - Barcelone, tour de bureaux, J. Nouvel
- 7 - Berlin, la chancellerie, A. Schütz
- 8 - Lucerne, centre culturel, J. Nouvel
- 9 - Marseille, Musée des civilisations, R. Riccio

Aujourd'hui, pour exister sur le plan international, les grandes métropoles se dotent d'équipements de grand rayonnement catalyseurs de grands projets urbains.

Des enjeux pour le site de Casa-Anfa

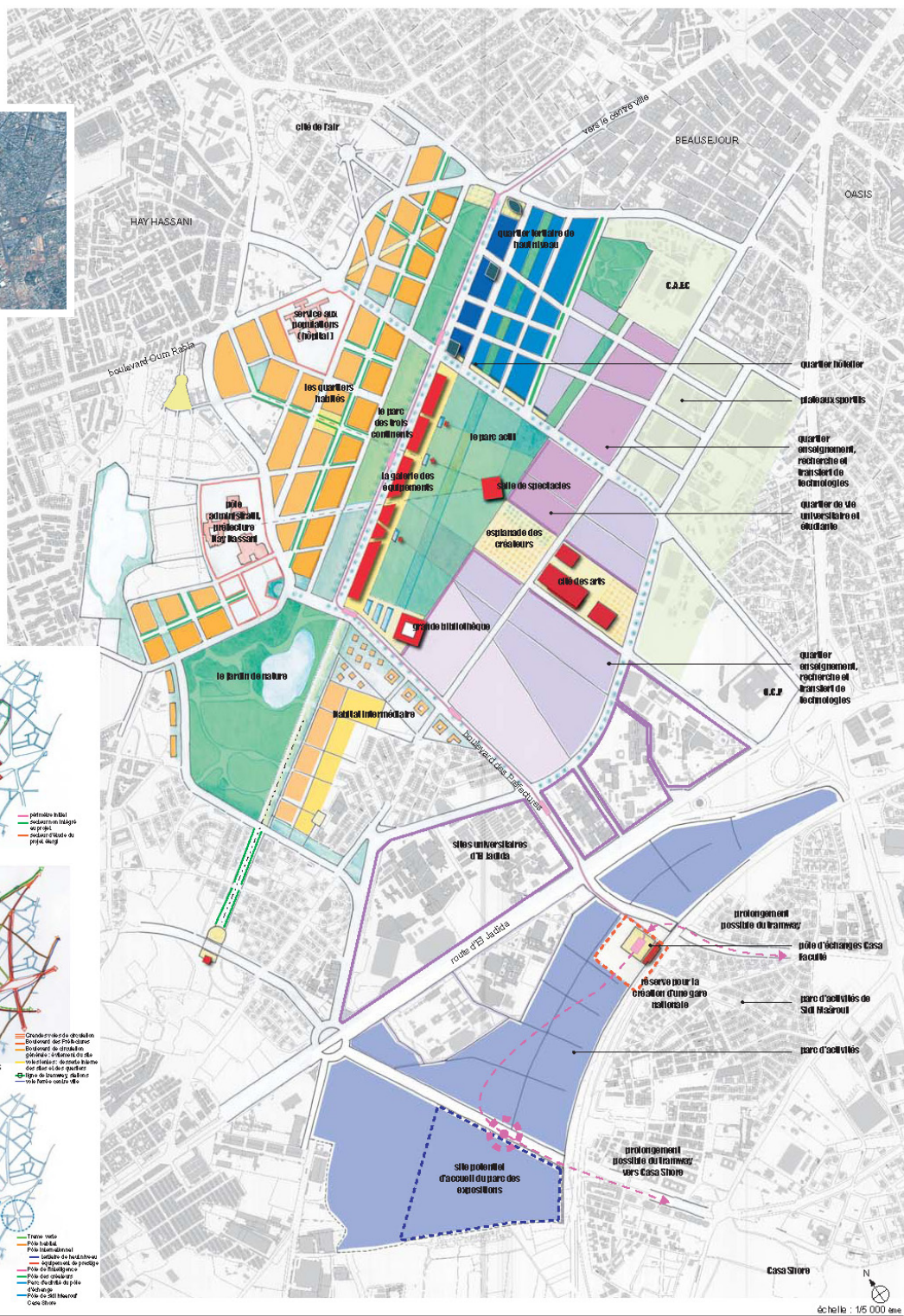
- La Promotion scientifique et les transferts de technologie
- Des créations et des échanges culturels
- La détente et les loisirs thématiques
- L'accueil d'un habitat de qualité lié aux activités du site

**Une ambition pour le site de Casa-Anfa :
Contribuer à placer Casablanca au niveau des grandes métropole mondiales**



Casa-Anfa, porte de Casablanca sur le monde

1



Casa-Anfa, un projet fédérateur d'ambitions

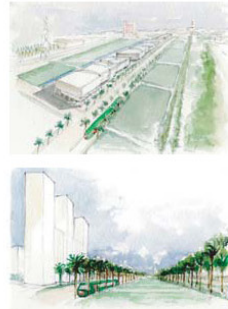
2

Une cité internationale pour Casablanca



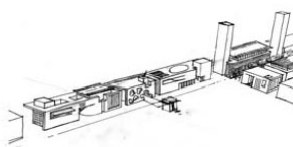
Un réseau de grands parcs (total 80 ha) comme armature du projet :

- un parc de représentation à l'entrée du site, aménagé linéairement dans les traces de l'aéroport et longe par le tramway, le "parc des 3 continents",
- un parc **saïf thématique** parallèle au parc des 3 continents, dédié à la promotion des savoirs (équipements ludiques et pédagogiques, lieux d'animation thématiques) en lien avec les activités culturelles, universitaires et technologiques développées au sud et à l'est (C1, parades la Ville à Paris),
- un **jardin de nature** au cœur des quartiers résidentiels, fortement paysagé sur 20 ha. Dans l'axe de la piste aéroportuaire, une promenade se prolonge jusqu'à un belvédère au point haut de la colline, marque d'une tour légère dominant à voir le grand paysage du site urbain Casabenhavil jusqu'à la Grande Mosquée et l'océan.



Un pôle de grands équipements

- un ensemble d'équipements de rayonnement international, dans une composition architecturale linéaire posée sur la piste de l'aéroport, et "signant" la nouvelle dimension du site d'Anfa ;
- "la **Galerie**" se développe dans un espace, modulable et modulaire, de 300 m de long et 3 niveaux, d'axes publicitaires à un **escalier-chaussée** très transparent, lien entre les parcs ;
- **muséographie** : musées de la culture marocaine, de l'architecture et de l'architecture de Casablanca, musée de l'air, musée de la création artistique contemporaine marocaine, centre des technologies ;
- **salles et lodges** : auditorium, théâtre, galeries d'exposition, espaces aménagés pour les festivals, cinémas, conservatoire de musique ;
- **services d'accompagnement** : commerces thématiques liés à la fonction culturelle et à l'animation du lieu (restaurants, cafés, librairies, galeries d'art) strictement limités en termes de surfaces ;
- un pôle dédié à la culture et aux créateurs imbriqué dans le parc actif et se prolongeant au sud ;
- "l'**Eplanade des créateurs**", espace d'accueil de programmations événementielles de plein air (4ha) : festivals de musiques et concerts (le boulevard des jeunes musiciens), représentations théâtrales, manifestations festives ;
- une **Cité des Arts** installée dans les hangars aéroportuaires reconvertis : ateliers de création et de design, accueil de manifestations culturelles ouvertes, galerie d'exposition artistique, ateliers de libre expression ;
- une **salle de concerts**, posée sur le parc actif ;
- une **grande bibliothèque régionale** ;



- un quartier tertiaire de haut niveau en front du parc des 3 continents, dédié en priorité aux activités à forte valeur ajoutée (biotechnologies, nanotechnologies, infotechnologies, design industriel, ...) ;
- **Souligne par des tours-signal de grande hauteur (R+20)** posées sur un ensemble d'îlots plus bas (R+7), il constitue une vitrine du projet en position de proue vers le centre ville. La façade du quartier sur le parc des 3 continents, longe par le tramway, est animée de façades commerciales ;

- un quartier hôtelier et d'animation développé sur la façade sud-ouest du quartier tertiaire en vis-à-vis du parc actif. Un grand hôtel occupe une tour-signal du quartier tertiaire, dressée devant la Galerie des Équipements ;

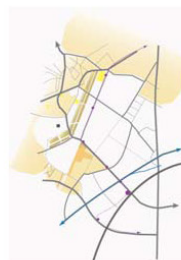


le pôle de l'intelligence



- un quartier de l'enseignement supérieur (universités, classes préparatoires et grandes écoles dont écoles d'ingénieurs, publiques et privées) en extension des sites universitaires existants le long de la route d'El Jadida ;
- un quartier de la vie universitaire et étudiante, agrégeant les équipements de vie des étudiants autour de l'Eplanade des Créateurs, intégrant les logements mitoyens reconvertis en résidence pour les étudiants et les chercheurs ;
- des quartiers "recherche et technologies" (laboratoires, entreprises, pépinières et start-ups), implantés dans les quartiers d'enseignement supérieur (proches avec les laboratoires et grandes écoles), et en extension antérieure du quartier tertiaire ;
- le parc d'activités du pôle d'échanges Casa-Facultés :
 - déployé depuis l'échangeur de la Route d'El Jadida jusqu'aux limites du programme résidentiel Nasam,
 - réservant un potentiel d'extension du pôle d'échanges des Facultés,
 - relié à terme au parc Chahid de Sidi Mokrane et au Casa-Shore : par des boulevards en projet, et le prolongement possible du tramway,
 - offrant des conditions d'accueil favorables pour un nouveau parc des Expositions (20 ha),

des quartiers habités



- Un quartier urbain collectif aménagé au site de Royal Air Maroc. Le secteur complète l'armature urbaine des quartiers d'Orifs (polarités commerciales, services aux habitants, places, squares...) et offre un panel diversifié de types d'habitat : social, moyen et haut standing, locatif ou en copropriété. Les bâtiments du siège de la Royale Air Maroc sont reconvertis pour l'accueil d'un équipement de service aux populations iveraines (équipement hospitalier).

- Le front résidentiel sur le parc, fortement architectural, est destiné à des programmations de standing : immeubles R+6, couronnés de modules habités en duplex équipés de grandes terrasses paysagées. Des coupures vertes et des murs végétalisés assurent des transparences vers le parc.

- Dynamisée par cet environnement positif, la cité de l'Air bénéficiera de conditions favorables pour un renouvellement résidentiel et une réhabilitation urbaine. Le traitement du lotissement Schneider pourra être géré dans le cadre du projet, grâce aux disponibilités foncières de ce site qui permettraient le regroupement au Sud du site au nord du quartier des habitants actuels, tout particulièrement sur l'ancien centre de la météorologie nationale.

- Autour du parc de nature, des programmes d'habitat intermédiaire et des petits collectifs posés dans la verdure, composent une frange très végétalisée du parc et complètent les quartiers pavillonnaires du sud-ouest.



estimation de capacités

mise en oeuvre

Développement dans l'espace

- 1^{re} phase (pénétration) : ouverture du site par la ligne de tramway, le réseau urbain, et une programmation événementielle permettant l'appropriation du site par les Casablançais ; en parallèle, lancement des premiers programmes de logements en grille sur les quartiers existants
- 2^{de} phase (financement des programmes moteurs) : équipements phares en cœur du site (pont jardins, îlot franchisé) impulsés par l'Etat et les collectivités, Université, partenariat recherche et développement
- 3^{de} phase (arrivée en masse) : association des partenaires et investisseurs privés : tertiaire de haut niveau, programmes économiques (résidence, bureaux...)
- 4^{de} phase (maturation) : développements parallèles publics / privés : équipements, jardins (2nde tranche)
- 5^{de} phase (exploitation) : exploitation / gestion / développement continu Production des logements en continu.

Développement sur 10 ans

- 10 + 3 ans : calage des grandes orientations, études préliminaires et techniques, mise en œuvre de la politique de gestion foncière
- 10 + 5 ans : mise en service du tramway (sur itinéraire complet), et premiers programmes résidentiels (moyen standing)
- 10 + 7 ans : livraison des premiers équipements phares
- 10 + 10 ans : commencement de l'exploitation des programmes privés (tertiaire supérieur, habitat de standing) et amorce d'une dynamique de rentabilité sur le site.

processus opérationnel

Institutions

- renforcer l'autorité technique et opérationnelle existante ;
- en la dotant de capacités d'action techniques, juridiques, financières, foncières exceptionnelles pour assurer le pilotage du projet,
- ou en élargissant son champ d'action aux opérations nécessaires au lancement du projet (tram - voirie - aménagement des jardins - ...)
- ou en lui confiant la maintenance et la gestion qualitative des quartiers du projet au fur et à mesure de leur réalisation.
- s'appuyer sur un bureau spécialisé en développement PPP (Partenariat Public Privé)

Equipements

- Des éléments catalyseurs d'une dynamique positive et fédératrice de l'aménagement urbain
- 1 réseau de transport d'agglomération (tram train, tramway, tram vélo),
- 3 grands jardins,
- 3 grands ensembles d'équipement (culture, tertiaire, enseignement / recherche).

Financement

- financement multipartenarial public Etat / Région / Ville : réseaux, habitat, gestion du quartier.
- financement mixte public-privé : équipements culturels, universitaires et résidences étudiantes et des chercheurs
- financement privé : programmes tertiaires, sites de recherche et développement (R&D), dans le cadre de cahiers des charges contractuelles urbanistiques et de gestion des sites.

Casa-Anfa, l'ambition d'un projet fédérateur des énergies, se positionnant comme un nouveau pôle complémentaire à l'existant et qui offre :

- une opportunité de choix de localisation pour des équipements de prestige
- des conditions favorables à une synergie croisée entre plusieurs ressources
- un réseau de transport arrivé au centre ville et aux autres pôles économiques et résidentiels du Grand Casablanca



Z. Rostas / N. Desbenoit / M. Chouiki / O. Chaoui / J. Dellus / P. Mascle-Allemand / A. Mountassar
Atelier Internationaux de Maîtrise d'Œuvre Urbaine de Cergy-Pontoise / Cession de Casablanca - Anfa / juillet 2006

3

CASA – ANFA

RAPPORT EQUIPE C

BENRAMDANE Chakib
BIRGI Julien
EL OUAZZANI Khalid
HO VIET Vinh
SAMI Mina
SIJELMASSI Abderahim

SOMMAIRE

ORIENTATION

I. LE CONCEPT

II. UN LIEU D'INTELLIGENCE ÉCONOMIQUE

1. ESPACE DE DEVELOPPEMENT DES INSTITUTIONS DE FORMATION ET
DES CENTRES DE RECHERCHE

2. ESPACE DE DEVELOPPEMENT D'ENTREPRISES INNOVANTES

3. PERTINENCE DE L'OFFRE CASA ANFA

4. SYNERGIES ET DYNAMIQUES

III. DÉPLACEMENTS

1. Tendances lourdes et limite structurelle

2. Une anomalie emblématique

3. Une desserte RER pour une métropole internationale

4. Le pôle d'échange intermodal d'Anfa

5. Une métropole internationale forte de l'intégration de ses composantes

IV. COMPOSITION URBAINE ET SCHÉMA DES STRUCTURES

1- TROIS ÉLÉMENTS FORTS À ARTICULER

2- UN PROGRAMME ET UNE DYNAMIQUE À LOGER

3- COMPOSITION URBAINE

4- LE PÔLE INTERMODAL ET LA CENTRALITÉ DU SITE

5- Les Avenues

V. Le schéma des structures

VI. IMAGE ET ATTRACTIVITE DU SITE CASA ANFA

VII. ÉLÉMENTS POUR UNE STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT ET DE FINANCEMENT

1 - La maîtrise foncière

2- Le montage

3- Quelques chapitres du cahier des charges

4- Engagement des parties

5- Gouvernance du site, transparence et visibilité internationale:

ORIENTATION

Vous avez une ambition: Faire entrer Casablanca dans le club des métropoles internationales.

Cette ambition a un ticket d'entrée, à définir.

Nous allons essayer d'y contribuer en repérant un certain nombres de seuils à franchir, d'idées à travailler, de ruptures à gérer.

Mais avant toutes choses, nous souhaitons vous dire que ce qui différenciera Casablanca des autres métropoles, c'est son identité, sa culture, sa marocanité. Le reste est affaire de techniques, avec lesquelles nous allons maintenant vous ennuyer.

Quelques incontournables, sous formes de mots clés :

Atouts, risques, moteur économique et social, déplacements, image, stratégie de développement, de maîtrise foncière et de financement.

Et en guise d'introduction, un atout majeur et deux risques qui ont gouverné notre réflexion.

Casablanca est une ville pleine de trésors cachés, bouillonnante de projets, reliés par de larges avenues, véritable patrimoine urbain à préserver et valoriser, sans équivalent dans le bassin méditerranéen.

Cet atout court deux risques :

- Traiter Anfa comme un îlot de prospérité indifférent à son environnement économique et social, comme un projet de plus.
- Défigurer peu à peu la ville, à coup de dénivelés de carrefour, pour satisfaire la multiplication prévue des besoins en déplacements.

C'est pourquoi nous nous sommes évertués à penser Anfa dans Casablanca, Casablanca, dans Casablanca, - Rabat et Casablanca, Rabat dans le Maroc.

Cette orientation a gouverné notre réflexion.

I. LE CONCEPT

Casa Anfa, lieu ouvert d'intelligence économique et sociale, décuplant la capacité de Casa, riche de ses énergies:

irrigué par des moyens de transport puissants, à l'échelle des ambitions, facteur de cohésion sociale entre tous les casablancais.
satisfaisant les attentes des générations actuelles et futures,
accueillant, maîtrisé, "séducteur".

Pour illustrer ce concept, nous vous proposons d'énoncer quelques idées-forces, concrètes, que nous reprendrons par thèmes, dans un deuxième temps.

Un lieu d'intelligence économique demande une concentration de matière grise:

Les besoins en université et grandes écoles de Casa sont de 60 000 étudiants. Nous proposons d'en localiser 20 000 sur le site, venant s'ajouter aux 30 000 existants

Technopark, Casa shore et l'OCP font partie du site et sont l'amorce de la masse critique d'ingénieurs nécessaires au futur pôle de compétitivité, à développer sur le site. Cette amorce est insuffisante; aussi nous réservons à la formation, à la recherche-développement et à l'emploi la majorité de l'espace urbanisable : 165 ha

L'accessibilité demande un traitement à plusieurs échelles:

Une troisième grande gare dans le site, pôle intermodal donnant accès au réseau national, branché sur l'aéroport international, et irriguant Casa par deux anneaux de tramway. Ces anneaux passent par et relient entre eux, l'aéroport, le Maroc les quartiers résidentiels denses, les grandes fonctions urbaines et les grands projets en développement. En retour, cette desserte en transport en commun puissante ouvre Anfa sur Casa et sur le monde; elle décuple sa capacité d'attraction

Un lieu d'intelligence sociale demande accessibilité, accueil et services pour tous:

Des équipements culturels, à l'échelle du grand Casablanca, générateurs de rêves, d'ambitions, de plaisirs de vivre: cité scientifique, théâtre de plein air, médiathèque.

La plus grande mixité, mêlant habitat, entreprises, catégories socioprofessionnelles, équipements, en façade sur l'espace central mais aussi dans les différents secteurs du site, mettant en évidence jusque dans les formes urbaines l'intégration et la diversité du tissu social.

Une place pour les micros entreprises, sas entre l'économie informelle et les PME-PMI, lieu de toutes les initiatives, assistées autant qu'elles le souhaitent par un accompagnement adapté.

Un lieu satisfaisant les attentes des générations actuelles et futures demande à s'inscrire dans la durée:

Implanter une part d'habitat, de commerces, d'équipements de proximité, rayonnant sur le grand voisinage, à même de contribuer à son évolution.

Ne pas tout urbaniser tout de suite, mais permettre une grande souplesse d'évolution et de montée en charge, suivant un schéma de structure robuste aux évolutions inévitables.

Ne pas vendre le site par morceaux ou en bloc mais en conserver la propriété à l'Etat, la maîtrise à long terme, tout en constituant une offre foncière sécurisée pour les preneurs.

Un espace vert majeur pour Casablanca:

Anfa offre l'opportunité de combler le manque d'espaces verts de ce quart sud-est de la ville, d'offrir un poumon vert à Casablanca. Le site permet aussi de chaîner le lien vert à la mer, d'assurer une continuité de parcours, fût-il pris sur les avenues, d'Anfa à Sindibad, mais aussi vers Bouskoura et à travers le boulevard des Préfectures vers l'Est.

Un espace vert de 110 ha au linéaire et au déploiement permettant la plus grande variété d'activités d'ambiances et d'agréments, pour ceux qui y travaillent, qui y vivent, qui y viennent.

Ce lieu ouvert d'intelligence économique et sociale, se doit d'être à la hauteur du Don Royal fait aux casablancais et au Maroc.

Nous proposons maintenant d'en décrire quelques aspects.

II. UN LIEU D'INTELLIGENCE ÉCONOMIQUE

Notre proposition est de faire du site de Casa Anfa un pôle scientifique et technologique pouvant constituer, un « levier de compétitivité », un moteur de développement économique de la Région:

Un pôle de valorisation du potentiel scientifique et technologique orienté vers les nouvelles technologies et les activités tertiaires à forte valeur ajoutée

Un pôle complémentaire dans ses fonctionnalités avec les 3 autres pôles de développement qui sont Casa Shore, la technopole de l'Aéroport de Nouasser et le Parc technologique de Bouskoura, pouvant ensemble constituer à l'avenir un véritable pôle de compétitivité de la Région du Grand Casablanca

Naturellement, comme dans tous les pôles mondiaux, tous les emplois ne seront pas High tech, mais nous nous attacherons à décrire ici cette part high tech.

Nous avons fondé notre approche sur deux grands principes :

Le premier principe est une déclinaison territoriale de notre concept de base qui est de faire de « Casa Anfa, un lieu d'intelligence économique et sociale ».. Nous considérons que nous avons grâce à ce site, une occasion unique de créer ce maillage territorial tant souhaité, cette fertilisation croisée entre les ressources académiques et scientifiques d'une part et du milieu industriel d'autre part.

Le Deuxième principe, nous estimons que dans sa déclinaison territoriale, ce haut lieu d'innovation, doit pouvoir contribuer à la mise en œuvre des grandes orientations socio économiques du Royaume, à savoir :

La stratégie industrielle telle que définie par le « Programme Emergence »

La politique du tourisme à travers « la Vision 2010 »

Le Programme Nationale de promotion de l'Auto Emploi « Moukawalati »

Partant de ces deux principes directeurs, nous proposons un aménagement spatial de ce site composé d'une part, d'espaces dédiés à la formation et à la recherche et, d'autre part, aux entreprises.

1. ESPACE DE DEVELOPPEMENT DES INSTITUTIONS DE FORMATION ET DFES CENTRES DE RECHERCHE

L'importance que nous accordons à l'espace « Formations et Recherche/Développement » découle de données environnementales et de tendances palpables :

une démographie et une évolution des effectifs suite à la généralisation du primaire qui vont se traduire par un triplement des effectifs de l'Enseignement Supérieur à l'horizon 2015.

Des nouveaux besoins en formation susceptibles d'être générés par la mise en œuvre en du Programme « Emergence » et de la politique touristique « Vision 2010 ».

Aussi, estimons-nous qu'il y a lieu d'envisager dans le site un important développement des équipements universitaires pouvant offrir une large gamme de formations dans les métiers de l'Offshoring, de l'informatique et du Tourisme.

Le projet prévoit l'extension du campus universitaire actuel pouvant accueillir 20.0000 étudiants supplémentaires. Il comportera
des Grandes Ecoles et Instituts de formation d'excellence,
des Ecoles Doctorales,
des Centres et des Laboratoires de Recherche,
des incubateurs et des pépinières d'entreprises.

Cet espace devra répondre aussi aux exigences des étudiants et les professeurs en matière de logement, de terrains de sport, de services, d'équipements culturels de loisirs, etc.,

2. ESPACE DE DEVELOPPEMENT D'ENTREPRISES INNOVANTES

S'agissant de l'espace dédié aux entreprises, il répondra aux attentes des Entreprises, Grandes et PME dans les domaines des nouvelles technologies, de la logistique, de la télécommunication et de la communication. Cet espace présente trois spécificités :

1ère spécificité :

Il devra disposer d'une logistique performante à même de drainer vers Casablanca, en complémentarité avec Casa Shore, un important segment de l'Offshoring et de la sous traitance informatique internationale et accompagner ainsi la mise en œuvre de la stratégie économique du Royaume;

L'objectif demeure de renforcer l'axe tertiaire qui se dessine entre l'Aéroport et le Centre de Casablanca et de conforter la position de la ville comme territoire d'accueil des investissements étrangers.

2ème spécificité :

Les locaux, tant en terme de superficie, d'équipement que de coût devront être adaptés aux moyens des PME. Nous pensons que ce site devrait cibler de manière importante les PME et les micros entreprises pouvant assurer le démarrage d'environ 3000 PME (soit 10% des 30.000 PME visées par la Promotion de l'Auto emploi par le programme National « Moukawalati ». Il devra aussi canaliser l'important investissement des MRE.

3ème spécificité :

Le développement du site doit être articulé autour d'un noyau central comportant la structure de pilotage, les équipements et les services communs.

Le site devra disposer Services performants aux entreprises:

des services et d'infrastructures selon les meilleurs standards de qualité et de coût

Des télécoms de premier ordre et des coûts conformes aux destinations les plus compétitives

Banques et Capital Risque, Cabinets de Conseil/Études, CRI, Chambres de Commerce.

3. PERTINENCE DE L'OFFRE CASA ANFA:

Le projet constitue une alternative au principal handicap actuel à la création d'entreprise qui est l'indisponibilité de locaux à des prix abordables par les PME.

L'offre de locaux à des prix accessibles conjugué à l'important dispositif prévu par le programme Moukawalati tant dans les domaines de formation, d'accompagnement au démarrage que de financement peut constituer un très fort catalyseur de la création d'entreprise et de l'emploi.

Avec ce dispositif, Casa Anfa est à même de drainer environ 10.000 entreprises et assurer, à termes, la création de 60.000 emplois.

En termes de positionnement, Casa Anfa devra se positionner par rapport à Casa Shore en ciblant principalement les PME orientées vers le marché national, et offrant des locaux à des prix largement inférieur assurer, bien sur tout en assurant des équipements, des locaux et des services de qualité.

4. SYNERGIES ET DYNAMIQUES:

Un pôle bénéficiant d'une grande une synergie consécutive à la proximité tant géographique que culturelle entre personnes, entreprises et Centres de Recherche. Cette proximité Université Entreprise aura pour conséquence de contribuer au changement des mentalités de la communauté académique (professeurs et des étudiants) et professionnelle (dirigeants et cadres d'entreprises). Elle facilitera la participation des entrepreneurs aux formations et les interventions des professeurs et des étudiants en entreprises. Cette proximité est à même de provoquer une véritable révolution des mentalités.

Un pôle irrigué par des échanges et une circulation fréquente et répétée des hommes et des savoirs; Une formidable dynamique de création de produits nouveaux pourra ainsi naître de la rencontre par exemple d'un thésard et d'un laboratoire industriel, entre un laboratoire et un marché, entre un capital risqueur et un chercheur etc.,

Nous en attendons l'émergence d'un cercle vertueux où l'excellence académique et la dynamique entrepreneuriale se renforceront mutuellement en attirant et en gardant les meilleurs ressources tant humaines que physiques. pour un meilleur rayonnement de Casablanca tant au niveau national qu'international.

III. DÉPLACEMENTS

1. Tendances lourdes et limite structurelle :

Deux énoncés lourds et des tendances lourdes :

1- L'actuel réseau de transport collectif par bus est incohérent. Les solutions sont identifiées. Il paraît utile de passer à l'acte.

2- L'actuel réseau de transport ferre est inadapté à la desserte urbaine, à son développement, à l'ambition internationale.

Sa redéfinition est structurante.

2. Une anomalie emblématique :

Au vu des flux l'actuelle desserte n'est pas homogène : 800 voyageurs entre l'aéroport et casa centre pour 12000 voyageurs arrivant à l'international.

Cette anomalie pointe le doigt sur le déficit de cohérence du service de transport multimodal, porte à porte, sur les deux segments ferroviaires et urbains :

- Côté ferroviaire, un réseau de gares et de liaisons ferroviaires insuffisants ; mais un fort potentiel d'amélioration de la desserte régionale, à infrastructure quasi constante.
- Côté urbain, une cohérence à organiser avec le réseau de bus ;

3. Une desserte RER pour une métropole internationale

- Le tronçon urbain ferre central est saturé. La création d'une gare au sud de Casa est incontournable. Nous considérons la localisation de cette gare comme un atout maître à court terme et à long terme.

- Moyennant un changement de matériel roulant sur une infrastructure en bonne état et électrifiée les liaisons régionales peuvent être hissées à la hauteur de l'ambition internationale :

Anfa-aéroport en un 1/4heure,

Aéroport-Rabat en 1heure,

Casa port-Rabat en 3/4heure

Dans ce schéma de desserte nous vous proposons de localiser la gare sud de Casa dans Anfa même.

4. Le pôle d'échange intermodal d'Anfa :

L'atout maître n'est pas une gare mais un pôle intermodal d'échange qui permet de brancher les dessertes ferrées nationales et régionales sur un double anneau de tramway irrigants les zones denses, les grands projets, les grandes fonctions urbaines de Casa.

5. Une métropole internationale forte de l'intégration de ses composantes

Cette irrigation de Casa n'est pas une infrastructure de déplacement parmi d'autres, elle rend accessible et lisible les trésors cachés de Casablanca, les grandes fonctions métropolitaine de Casa ; elle renforce les spécialisations urbaines fait fonctionner la métropole comme un tout plus forte de l'intégration de chacune de ses composantes en bipôle avec Rabat.

6. Un lieu à l'accessibilité exceptionnelle, externe et interne

- Cette structuration des transports donne à Anfa une accessibilité exceptionnelle : l'aéroport en une demi-heure, Rabat à une heure.

- Le lien Anfa-Technopark-Casa shore illustre la complémentarité des fonctions permises : la formation, recherche-développement, créations d'entreprises et services aux entreprises d'Anfa s'appuie sur et sert les autres activités de Casa.

- La concentration de matières grises essentielles au moteur économique et sociale est facilement accessible

- L'axe Anfa centre de Casa, commun aux deux ligne de tramway, à deux effets :

Le port, la médina, le quartier art-déco, la marina à 20mn

Les 2,5 Km d'un bout à l'autre du site d'Anfa, soit une demi-heure à pied, sont ramenés à l'échelle du piéton.

IV. COMPOSITION URBAINE ET SCHÉMA DES STRUCTURES

1- TROIS ÉLÉMENTS FORTS À ARTICULER :

- L'espace vert central, son axe visuel du belvédère à la grande mosquée; ses racines proches sont constituées par le plan d'eau, les espace sportifs, le bois de l'O.C.P, les espaces les jardins de l'université, le belvédère; ses racines longues sont constituées de l'oued Bouskoura, la zone rurale, le parc Sindibad, le parc de la Ligue arabe.

- Le pole intermodal, le réseau de tramway, et la centralité correspondante.

- Le réseau primaire d'avenues, à créer ou élargir, dans la continuité des avenues de Casa, et une ponctuation de parkings publics.

2- UN PROGRAMME ET UNE DYNAMIQUE À LOGER:

Au sein de ces éléments structurants :

- Le programme dédie 110 ha aux espaces verts, 50 ha à la formation recherche développement, 110ha à l'emploi, 50 ha à l'habitat, 20ha aux équipements métropolitains, 20ha aux commerces. Ces éléments ne sont pas des zones monofonctionnelles.

- La mixité fonctionnelle et sociale est essentielle. Elle nivelle par le haut. Certains éléments de programme font levier.

La première phase s'appuie sur

- une utilisation permanente des constructions de qualité, tels certains locaux de maintenance militaires, pour les PME-PMI les laboratoires de recherche, les 20.000m² d'extension du parc des expositions.

- des utilisations provisoires de certaines autres constructions, pour les activités susceptibles de muter, micro entreprises notamment.

- l'allocation d'emprises pour des équipements de proximité à même de satisfaire les besoins des quartiers voisins, de les faire évoluer, d'établir une symbiose entre le site et son voisinage immédiat;

3- COMPOSITION URBAINE:

L'axe symbolique et visuel de ce site, tourné vers la Grande Mosquée est matérialisé par quatre points forts:

- A la hauteur du Belvédère, par un amphithéâtre de plein air ; le mur de scène fait limite côte terre et adosse la terrasse sur le site; de part et d'autre des restaurants et sur la place, des kiosques, animent l'espace ainsi délimité. Un point haut, à l'arrière de l'amphithéâtre lie visuellement l'axe vers l'océan et les champs de Bouskoura.

- A la hauteur du contact du site avec la ville, boulevard Yacoub El Mansour, par un bâti matérialisant la porte d'entrée au fond d'une place. La place est bordée de commerces, de terrasses de cafés, de cinémas; elle est largement plantée de palmiers en écho à la place de la fraternité.

- Entre ces deux points, la centralité du site, autour du pôle intermodal, est marquée par une place à la dimension équivalente à celle des Nations Unies. Le pôle en occupe l'un des côtés, la Préfecture d'Aïn Chock l'autre; elle est dessinée par des rangées d'arbres dans l'espace vert qui laissent passer visuellement l'axe central, mais contiennent et mettent en scène l'espace ainsi défini. Ces rangées d'arbres assurent un parcours vert, des jardins de l'université au plan d'eau, qui se prolonge d'un côté jusqu'à l'océan et Sindibad et de l'autre vers l'oued Bouskara et casa shore via le boulevard des préfectures.

- Un quatrième point, perpendiculaire à l'espace vert central achève sa ponctuation et son séquençement; il relie le bois de l'OCP, les espaces sportifs et l'espace vert central au boulevard Oum Er Rabia.

Dans l'ensemble du site, en façade sur l'espace vert central comme au long des avenues et des rues, une mixité habitat, logement, catégories sociales, équipements sera mise en oeuvre, garantissant diversité et lien social.

Au-delà de l'amphithéâtre, en direction de Dar Bouazza, le cheminement vert pourrait s'ouvrir sur le rural comme vers l'Est, selon des modalités appropriées.

4- LE PÔLE INTERMODAL ET LA CENTRALITÉ DU SITE:

Le pôle intermodal articule trains grandes lignes, RER, tramways et bus urbains. 6 voies à quai constituent la gare, potentiellement de 500m de long pour préserver une capacité TGV; une station de tramway de l'anneau Est du tramway est aménagée, en parallèle à ces quais, sur une centaine de mètres de long, pour permettre un stockage tampon de régulation de l'anneau de tramway; au delà, et toujours en parallèle, une avenue large et plantée est bordée par une série d'arrêts d'autobus, sur le même linéaire de 100 mètres. Le passage d'un mode de transport à l'autre est

ainsi organisé pour être confortable et lisible. Une autre station de tramway, sur l'anneau Ouest, est aménagée en façade de la gare, au débouché du quai transversal.

Des commerces pour les voyageurs grandes lignes ainsi que pour les employés qui rentrent chez eux animent l'espace et ses alentours.

Autour de la place de la gare, le quartier concentre les fonctions centrales du site: services aux entreprises, pépinières, structures d'accompagnement, centres d'affaires, hôtels, commerces et restaurants, structure de développement du site, logements pour étudiants, chercheurs et cadres de passage, résidences principales en continuité avec les logements existants, des équipements publics de quartier.

5- Les Avenues:

le réseau primaire d'avenues, à créer ou élargir, s'appuie sur le réseau existant en périphérie du site et vient le mailler pour constituer une trame urbaine:

- il boucle la voie des Préfectures depuis la route d'El Jadida jusqu'à celle de Hay Hassani, à travers le site, en longeant le pôle intermodal.
- il s'appuie sur les pistes de l'aérodrome et notamment la principale, allongée à - ses deux extrémités.

-il reprend les tracés anciens pour compléter la trame viaire.

Outre l'accessibilité en voiture, ce réseau d'avenues a vocation à accueillir également le réseau de bus urbain, articulé sur et adossé à la desserte de transports en communs lourds.

2 000 places le long des avenues ainsi que des parkings au sol sont répartis sur le site. La taille et la forme des parkings ponctuant le site sont arrêtées de façon à permettre ultérieurement leur construction sur plusieurs niveaux, en sursol ou en sous-sol, au fur et à mesure de la progression du développement. Au total, 15 000 places pourront ainsi être bâties selon un schéma de circulation cohérent.

Les avenues sont traitées largement et plantées, à l'image de celles de la ville. L'avenue Sidi Abderahmane et le Boulevard des Préfectures reçoivent un traitement particulier en faveur du piéton et un paysagement assurant la continuité du parcours vert jusqu'à l'océan. L'avenue Yacoub El Mansour reçoit également une plantation généreuse, suivant le tracé de l'axe principal des tramways, et jusqu'au port.

V- Le schéma des structures:

Il reprend les principaux éléments forts, leur articulation, les vocations dominantes des espaces et les règles de mixité, le tracé des infrastructures de transport et le traitement des avenues.

Il intègre le grand avenir et réserve notamment la possibilité de poursuivre en souterrain la ligne de Casa-port jusqu'au site et vers le sud, avec un agrandissement du pôle intermodal en sous-sol, sous les espaces généreux de la place de la gare.

VI. IMAGE ET ATTRACTIVITE DU SITE CASA ANFA

Penser l'urbanisation du site de Casa Anfa, c'est postuler une nécessaire attractivité soutenue par une image forte, capable de susciter l'adhésion de tous et tout particulièrement des citoyens.

Comment par cet acte d'aménagement contribuer à corriger l'image négative qu'offre par certains aspects la ville de Casablanca , comment renforcer ses potentialités et créer de nouvelles opportunités en réponse aux ambitions de développement, d'ouverture et de modernité ?

Il s'agit de créer en particulier:

Un pôle d'excellence pour tous.

Un cadre urbain et environnemental de qualité.

Un lieu de production et de vie incontournable, une sorte de porte d'accès à la ville de Casablanca.

Un poumon pour la ville permettant d'engendrer un souffle nouveau dans le sens du dynamisme économique et du brassage social.

Un contrepoids à l'intérieur des terres aux grands projets du littoral et un complément aux activités que ceux-ci pourraient offrir.

Un lieu de production et de déploiement de la modernité.

Afin d'assurer cette attractivité le parti d'aménagement se doit d'offrir des activités et des services propres à satisfaire les besoins aussi bien locaux, nationaux qu'internationaux, et ce en prenant les options suivantes :

Ouvrir le site en le désenclavant et en l'inscrivant dans le schéma de mobilité existant et à venir.

Réunir les conditions de son accessibilité en le reliant aux réseaux existants et favoriser de nouvelles liaisons adaptées à ses spécificités.

Favoriser les interconnexions et les réseaux en inscrivant le site dans une logique de complémentarité avec les autres lieux.

Ouvrir le site sur le reste du monde en en faisant un pôle d'excellence à même de rivaliser avec les meilleurs offres internationales.

Susciter l'intérêt en rassemblant des offres d'activités variées accessibles et adaptées aux besoins réels des populations dans divers secteurs :

Fonctions sociales ouvertes et en continuité avec les espaces publics.

Offre de loisirs et de culture diverses et variées.

Services publics adaptés et de qualité.

VII. ÉLÉMENTS POUR UNE STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT ET DE FINANCEMENT

L'ambition internationale, la taille du projet, sa durée et sa valorisation progressive impliquent maîtrise, efficacité, transparence et visibilité internationale.

1 - La maîtrise foncière:

Elle demande d'étendre le périmètre sous maîtrise publique au « Belvédère » et aux terrains situés entre la route d'El Jadida et la voie ferrée.

Le site est un bien public, à vocation de pôle de compétitivité. Il demande une maîtrise foncière publique dans la durée.

Cette maîtrise permet
de s'assurer de l'affectation effective des sols au pôle de compétitivité, dans la durée.
de bénéficier de la montée ne charge du prix du foncier généré par l'investissement public.

Cette maîtrise demande en contre partie un montage juridique sécurisé pour les investisseurs privés.

2- le montage:

L'Etat signe un bail emphytéotique avec un grand opérateur parapublic, moyennant le paiement d'une part fixe (faible) plus x% sur les revenus des loyers encaissés sur le site. L'opérateur développe le projet selon un cahier des charges et des modalités de gouvernance publiques esquissées ci-après.

L'ordre de grandeur des revenus attendus en début de période (à 10 ans) est le suivant:

- Bail à 50 ans; part loyers supposée égale à 5% de la valeur actuelle du foncier à la vente (5.000DH), soit 250 DH le m² de terrain; 200 ha effectivement bâtis, soit 500 millions de DH/ an que l'Etat veillera à encaisser. Ce montant indicatif qui donne un ordre de grandeur, est dans le bail emphytéotique, pris égal à 10 % par exemple des loyers effectivement encaissés par l'opérateur directement ou par filiales interposées.

A noter que la propriété privée et inconstructible du « Belvédère » pourrait être échangée contre un terrain équivalent dans le site proprement dit moyennant un loyer gratuit pendant 10 ans par exemple.

3- quelques chapitres du cahier des charges:

Vocation, principes d'aménagements et équipements du site:
schéma de structure du site, vocation dominante par secteur et mixité voulue

pôle de compétitivité : formation, recherche développement, pépinière, création d'entreprises, micro entreprises, PME-PMI, grandes entreprises, services aux entreprises et d'accompagnement du pôle
logements et équipements induits.
équipements décidables par les pouvoirs publics.
espaces verts

Toutes les surfaces affectées à ces différentes composantes payent le loyer, sans aucune exception, Etat compris.

Grandes étapes de développement et lancement du projet:
utilisation du bâti existant, et modalités financières
premières implantations nouvelles
viabilisation primaire
espace vert central; définition par concours international, levier de communication sur ce grand projet et Casablanca. Réalisation assurant la crédibilité de l'opération.

Déclinaison des engagements et de l'organisation suggérée ci-après

4- Engagement des parties

Idée majeure: engagement de l'Etat à affecter la part principale du loyer au développement du projet de transport en commun: chemin de fer, tramway, pôle intermodal. Associer les opérateurs de transport à la réflexion sur leur utilisation optimale; publier régulièrement les affectations de crédit;
Réserver une part du loyer aux études et actions de développement du site.

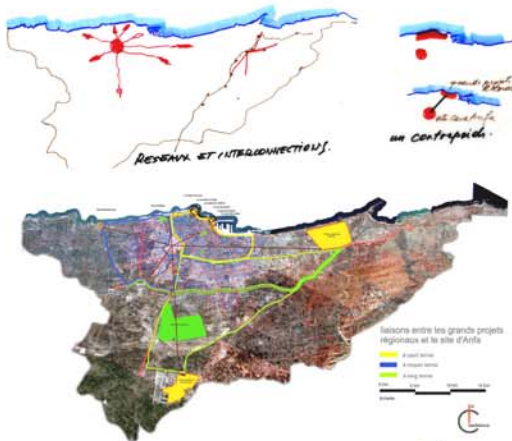
A noter, hors ce bail emphytéotique, que l'établissement d'un versement transport payé par les entreprises de Casa permettrait de financer la subvention d'équilibre nécessaire au fonctionnement de ce système de transport.

5- gouvernance du site, transparence et visibilité internationale:

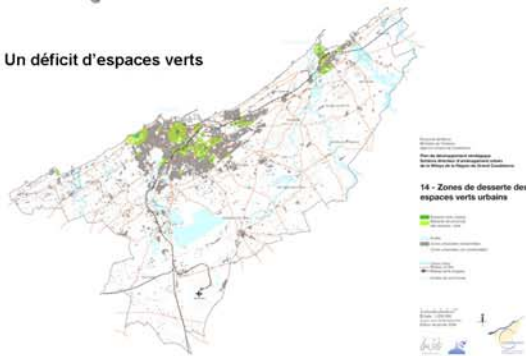
Un conseil d'une douzaine de membres, réunissant les forces vives politiques économiques et sociales de Casa, chargé de :

la mise en oeuvre du cahier des charges opérateur-Etat et notamment du programme d'études et de développement nécessaires
S'assurer du respect des engagements des différents partenaires publics et privés nécessaires au bon développement du projet
l'organisation une fois par an d'un forum rendant compte de l'avancement du projet, des décisions prises et des actions à engager.
la tenue d'un site Internet à double vocation: transparence et visibilité internationale.

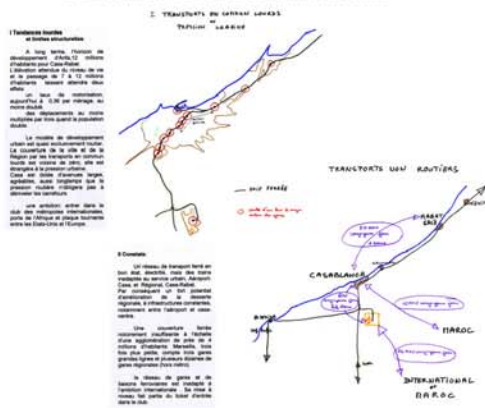
Dimensions et projets



Un déficit d'espaces verts



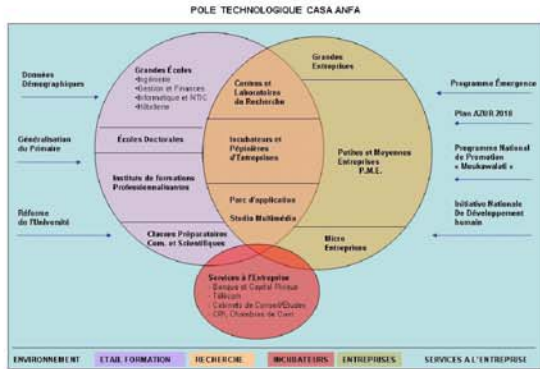
Un réseau de TC Lourd sous dimensionné



Un réseau d'Avenues unique, en péril



Une intelligence économique et sociale pour le Maroc



110 ha d'espaces verts pour CASA



Un atout Maître, la 3ème Gare de CASA



Le tramway et l'extension de la qualité





Un schéma de structure robuste



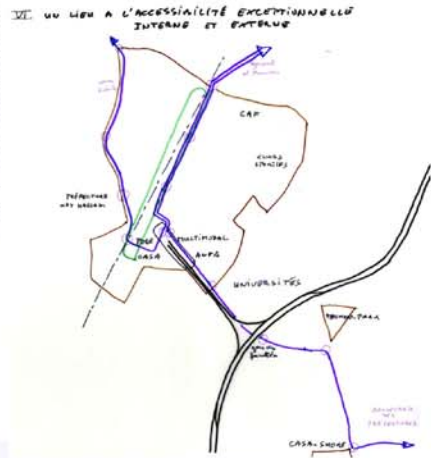
Une accessibilité exceptionnelle externe et interne

VI. Le lieu à l'accessibilité exceptionnelle interne et externe

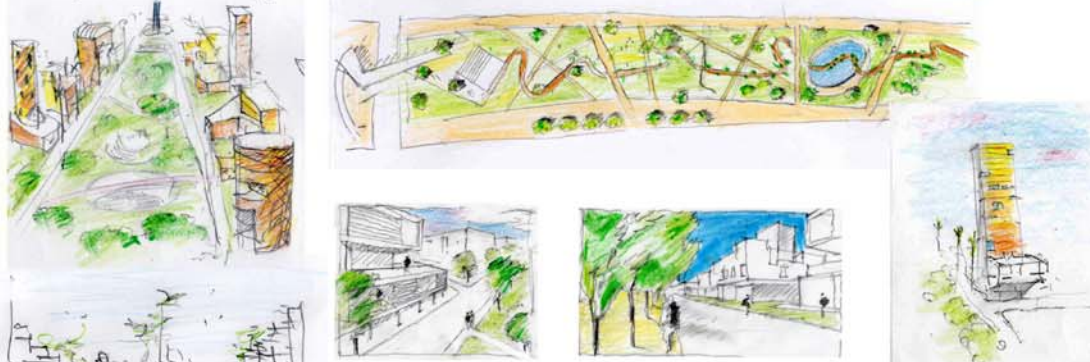
Le projet de Casablanca est à un point d'intersection de deux axes majeurs de la région, la route nationale 1 et la route nationale 2. Le projet est situé à l'intersection de ces deux axes, ce qui lui confère une accessibilité exceptionnelle.

Le projet est également situé à proximité de la gare de Casablanca, ce qui lui confère une accessibilité exceptionnelle.

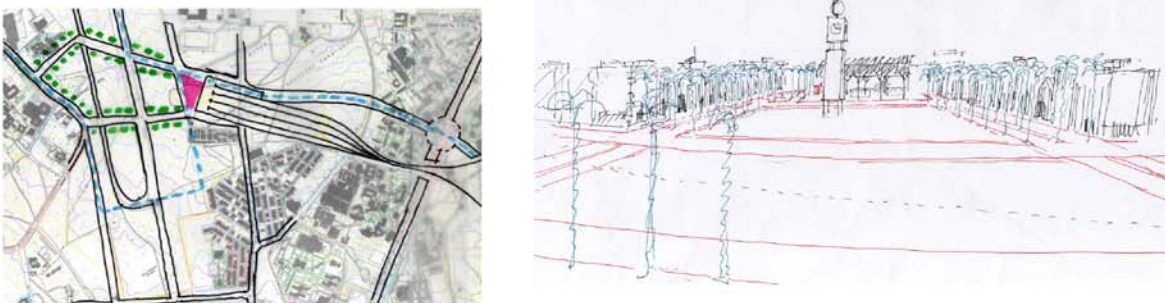
Le projet est également situé à proximité de la zone industrielle de Casablanca, ce qui lui confère une accessibilité exceptionnelle.



Un espace emblématique

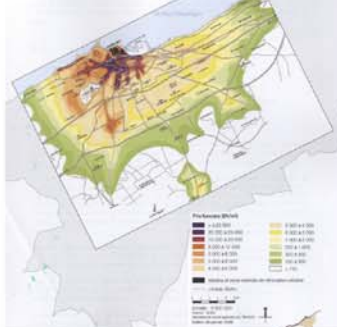


Un pôle intermodal puissant



Stratégie de développement et de financement

- Prix du foncier en 2004



Deuxième partie

Rapport préliminaire d'évaluation des propositions des équipes d'experts

Avertissement

Des contraintes d'emploi du temps de personnalités représentant les autorités publiques au sein du jury n'ont pas permis que celui-ci puisse délibérer avec tout le temps nécessaire à l'expression la plus complète des avis des experts internationaux et à la formalisation de ses conclusions.

Les délibérations du jury sont présentées, sous la responsabilité de son animateur, M. Pierre Mayet, ayant reçu mandat de leur mise en forme par le jury en formation complète.

Elles sont complétées par les points de vue émis ultérieurement par les experts internationaux, membres du jury, qui ont été sollicités de préciser ou développer les positions qu'ils avaient prises brièvement lors des débats au sein du jury, ainsi que par un certain nombre de contributions à l'évaluation des projets apportés lors du débat ouvert après un premier compte rendu des travaux du jury.

1 – Composition du jury

1.1 – Le jury dont la composition a été arrêtée par Mme le Gouverneur, directrice de l'AUC, sur proposition des Ateliers, est composé de 19 membres, issus de 3 collèges :

Le collège institutionnel marocain :

- M. le Wali
- M. Président du Conseil municipal
- M. Président du Conseil régional
- M. Président du Conseil préfectoral
- Mme le Gouverneur, Directrice de l'Agence urbaine de Casablanca
- M. Directeur de l'Agence d'urbanisation et de développement d'Anfa

Le collège des personnalités qualifiées marocaines :

- M. Berkaoui, président de l'Université Hassan II d'Ain Chok
- M. Driss Alaoui, ancien ministre
- M. Chorfi, directeur général de l'architecture et de l'urbanisme
- M. le Président de l'ordre national des architectes
- M. le Président du conseil régional des architectes

Le collège des experts internationaux :

- M. Mayet, ancien vice président du conseil général des ponts et chaussées (France)
- M. Awada, directeur général adjoint de l'IAURIF (France)
- Franck Vallerugo, économiste, professeur à l'ESSEC (France)
- Bert Mc Clure, architecte-urbaniste, (USA-France)
- Jean Noël Capart, paysagiste, (Belgique)
- Mme Seog-Jeong Lee, architecte-urbaniste, (Corée du Sud)
- Miguel Roa, architecte-urbaniste (Espagne)
- Michaël Trieb, architecte-urbaniste (Allemagne).

1.2 - Le programme de la journée du jury a été prévu sur la base suivante :

8h30 – accueil et installation des participants

8h45 – 12h30 – présentation des travaux des équipes d'experts :

- diagnostic et vision partagée par l'ensemble des équipes
- présentation des partis d'aménagement proposés par chacune des 3 équipes
- points de vue partagés par l'ensemble du groupe sur les conditions de mise en oeuvre

Déjeuner

14h30 – 16h15 - débat avec le jury en formation consultative et les invités (synthèse établie par un comité technique).

16h30 – 18h30 – délibération du jury

18h45 – annonce des résultats – les travaux étant animés par Pierre Mayet, ancien président des Ateliers, le jury étant assisté par un comité technique.

1.3 – Des contraintes imprévues d'emploi du temps de personnalités représentant les autorités publiques au sein du jury ont conduit à une modification importante du programme de l'après-midi.

Le jury a finalement tenu sa séance de délibération de 13h à 15h.

Il a mandaté l'animateur Pierre Mayet pour rendre compte verbalement de la substance de cette délibération qui a eu lieu à 15h30.

De 15h30 à 17h, un débat évaluatif ouvert à tous les experts présents a permis de recueillir un certain nombre d'avis à même de préciser certains points de vue émis par les experts du jury, d'éclairer certains aspects des projets présentés par des questions qui doivent rester ouvertes au débat, et ainsi apporter d'utiles contributions en compléments des délibérations du jury.

2 – Délibération du jury

Le jury, unanime, salue la remarquable qualité d'ensemble des propositions et projets qui lui ont été présentés. Il constate la convergence des analyses et évaluations sur un certain nombre de questions essentielles.

2.1 – La possibilité d'assurer le développement urbain du territoire libéré par l'aérodrome d'Anfa est une véritable chance pour que Casablanca puisse avoir l'ambition de devenir une grande métropole urbaine disposant d'une réelle attractivité internationale. Le cadeau royal qui lui est fait permet en effet de manifester sur ce site la visibilité de cette ambition, d'y créer une image symbolique forte et d'en faire un territoire de démonstration d'une dynamique de modernité.

- Les trois équipes ont fait apparaître, entraînant en cela la conviction du jury, que cette opportunité majeure, ne saurait à elle seule apporter la garantie de réaliser cette ambition. Un problème essentiel pour pouvoir présenter les caractères d'une métropole internationale est posé par l'absence actuelle d'une réelle perspective pour le système de transport et déplacements à l'échelle métropolitaine. A la lumière des travaux de planification en cours au titre du « Plan de déplacements urbains », avec les propositions originales et fortement argumentées des 3 équipes, le moment est sans doute opportun de mettre ce type de choix à l'ordre du jour en terme de décisions de politique nationale, ou en termes de décisions de planification des transports à l'échelle de la métropole.
- L'économie de l'aménagement de ce site est fondée sur la disposition foncière publique de ce dernier qui fait l'objet du cadeau royal à Casablanca. La création de la valeur urbaine par l'aménagement progressif du site se concrétisera à terme dans les valeurs immobilières du marché (transactions immobilières et baux). Les investissements pour les infrastructures publiques de l'aménagement ou pour les principaux équipements publics doivent pouvoir être financés dans une assez large mesure par la valorisation à terme, ou récurrente, de l'assiette foncière des réalisations d'aménagement par les capitaux privés.

2.2 – Le jury note un certain nombre de convergences entre les propositions d'aménagement des 3 équipes.

- L'importance attachée au développement des activités susceptibles de stratégies que l'on pourrait appeler de « développement technopolitain », et reposant sur des synergies envisageables entre le développement du pôle universitaire (Université et autres établissements d'enseignement supérieur), les activités de recherche et recherche-

développement à susciter et les activités d'entreprises de services à valeur ajoutée (y inclus les activités déjà implantées à Casashore).

- L'importance des propositions relatives à la création d'espaces verts, avec la perspective de veiller à une certaine continuité avec la remarquable qualité de plantation des grands axes urbains de Casablanca.
- Comme évoqué plus haut, l'importance attachée à l'articulation du site avec une gare multimodale située au sud, soit sur la voie ferrée actuelle (Casa Sud-Université), soit à l'intérieur du site lui-même.
- Le souci d'établir les continuités du réseau de voirie urbaine entre les quartiers actuellement séparés par le terrain de l'aérodrome dont, notamment, la réalisation de la « voie des préfectures ».
- La reconnaissance d'une valeur de patrimoine urbain constituée par l'axe général de l'ensemble piste et taxiway, devant être respecté dans la composition urbaine de l'aménagement du site.
- La recommandation que l'aménagement de ce site, aussi singulière et innovante puisse-t-elle être, veille à établir son appartenance aux caractéristiques très remarquables du patrimoine architectural et urbain de Casablanca avec sa volumétrie générale plutôt horizontale que verticale, la structure viaire fortement marquée par la forme en « pattes d'oie », et, bien sûr, la couleur dominante du blanc de Casablanca.

3. Avis du jury sur les différentes propositions

3.1. – Avis du jury sur le projet présenté par l'équipe A : « Anfaville – La cité rayonnante »

(Dominique Alla, Mohammed El Aouini, Guy Obele, Rachid Ouazzani, Pierre Pelliard, Alain Sallez, Robert Sammut). –

Le jury a manifesté un vif intérêt à la proposition originale de réalisation de 7 jardins autour d'un jardin central réalisé de part et d'autre de la piste et sur toute son étendue sous la forme d'un **jardin andalou**, de part et d'autre d'un canal, ce qui constituerait l'axe majeur structurant de la composition. Cette proposition a été qualifiée « d'idée brillante » par le contenu culturel qu'elle propose, riche de références à une civilisation prestigieuse et raffinée faisant trait d'union entre deux continents.

Cette affirmation d'un tel axe majeur de la composition est confirmée par la ponctuation d'une porte monumentale au nord, légèrement décalée dans son axe vers la mosquée Hassan II (établissant ainsi une référence subtile à l'Arche de la Défense), et au sud à une géode au sein d'un parc à thème.

L'hypothèse du canal, venant en quelque sorte redonner vie et sens à l'oued Bouskoura disparu, devra faire l'objet d'études spécifiques.

Concernant les 6 autres jardins, le jury a exprimé des réserves sur l'hypothèse d'un terrain de golf de 27 ha au nord-est du site.

Un autre élément de la proposition a fortement retenu l'attention du jury, celui dit de la « diagonale de la porte de la mer », établissant une grande liaison diagonale vers le nord-ouest, pour ouvrir le site vers la mer par le boulevard Sidi Abderrahman dans une composition fortement végétalisée.

La proposition de création d'un grand centre commercial de 40 000 m² à l'ouest de la piste, à proximité des zones d'habitat, a également été appréciée.

A également été remarquée la proposition d'inclure dans le périmètre opérationnel les terrains situés au sud et au sud-ouest incluant le plateau dans le prolongement de la piste, ainsi que le lac et la préfecture. De même l'idée de « Médina verte » applicable à la « Cité de l'Air » a suscité des réactions favorables.

Enfin, le jury a noté que la conduite du projet propose trois grandes phases, d'environ 6 ans chacune, la première se trouvant principalement concentrée sur les terrains de la partie nord de la piste, en relation directe avec les continuités urbaines vers le centre-ville.

Pour le jury, cette proposition suscite une adhésion affective spontanée à un projet qui émeut par ses références historiques à un passé de riches civilisations et qui séduit par la promesse d'une qualité de vie d'inspiration marocaine.

3.2. – Avis du jury sur le projet présenté par l'équipe B : Revalorisation du site de l'aéroport de Casa-Anfa

(Othman Chaoui, Mustapha Chouiki, Jean Dellus, Hervé Desbenoit, Pascale Mascle-Allemand, Abdelonahed Montassir, Zoltan Rostas)

Le jury a apprécié le caractère équilibré de cette proposition dont les objectifs, finement justifiés, sont :

- Celui d'une « **Cité internationale pour Casablanca** », forme contemporaine d'une vocation historique d'Anfa « porte du Maroc sur le monde » déployant au sein d'un réseau de grands parcs (au total 80 ha) un ensemble d'équipements de rayonnement national et international, dans une composition architecturale linéaire, la **Galerie**, à même d'accueillir des activités diverses d'ordre culturel (musées, Cité des arts, Esplanade des créateurs, salles de concert). Cette cité internationale comporterait également un quartier tertiaire de haut niveau, marqué par 3 tours IGH (R + 20) en « proue sur la ville ».
- Celui d'un « **pôle de l'intelligence** » au sud et au sud-est, se développant en extension des sites universitaires, comportant un quartier de la vie universitaire et étudiante (incluant la reconversion des logements militaires), des quartiers dédiés à la recherche et aux transferts de technologies ainsi que le parc d'activités du pôle d'échanges Casa-Facultés au sud.
- Celui de la réalisation d'environ 6 à 7 000 logements dans de nouveaux quartiers parachevant les quartiers de logements existants au nord et à l'ouest du site.

Le jury a été sensible à l'approche fine et relativement détaillée du phasage dans le temps et dans l'utilisation de l'espace.

Pour le jury, cette proposition est marquée par l'équilibre de la composition urbaine et la finesse des solutions proposées.

Avis du jury sur le projet présenté par l'équipe C

(Chakib Benramdane, Julien Birgi, Khalid Elouazzani, Vinh Ho Viet, Mina Sami, Sgelmassi Abderrahin, Jean-Michel Vincent)

Le jury a été impressionné par la force et la conviction de l'argumentation proposée pour justifier la proposition-clef du projet de cette équipe, la **création d'une grande gare**

multimodale au cœur du site. Elément structurant de la composition urbaine, la solution est présentée sur la base de contacts et d'échanges techniques qui entrouvrent la perspective de sa faisabilité et cherche à assurer l'un des pôles majeurs de la métropole pour l'interconnexion des flux nationaux et internationaux avec les flux métropolitains et urbains : le choix de s'engager dans la réalisation d'un véritable système de transport métropolitain est une condition sine qua non de toute ambition de développement métropolitain.

La stratégie de développement est celle d'un « **lieu d'intelligence économique** » (par la concentration de la matière grise) et « **d'intelligence sociale** » (du fait de son accessibilité favorable aux échanges économiques, sociaux et culturels et à toutes les formes de mixité, un possible sas entre l'économie informelle et les PME et PMI).

Le jury a remarqué les propositions visant à réaliser sur le site des offres immobilières de locaux d'entreprises spécialement conçues pour répondre aux possibilités ouvertes par le grand programme Moukawalati visant le développement des PME.

La composition urbaine s'organise à partir de l'axe symbolique et fort du site, tourné en diagonale vers la Grande Mosquée : elle comporte un belvédère au sud, constitué par un amphithéâtre en plein air et au nord, à l'entrée du site à partir du centre ville, un bâti matérialisant la porte d'entrée. La gare multimodale, à mi-parcours de la piste, face à la préfecture d'Hay Hassani, détermine la centralité de la composition par une grande place de dimension comparable à celle des Nations Unies.

Le jury a également observé l'importance attachée par cette équipe à proposer des « éléments pour une stratégie de développement et de financement » comportant des prises de positions claires ou des pistes de solutions originales sur la maîtrise foncière publique dans la durée, la préconisation d'utilisation du moyen des baux emphytéotiques, sur l'affectation d'une part des financements (loyers) en résultant aux investissements transports, etc.

Pour le jury, cette proposition peut être identifiée comme celle de l'engagement résolu pour des choix d'une grande ambition métropolitaine.

4 – Complément à l'avis du jury apporté par les contributions des experts internationaux du jury ou de la session

4.1. Contribution de M. Jacques Masbounji relative aux « Eléments de programmation pour un développement technopolitain » (texte complet en annexe)

Cette note apporte, à partir de l'expérience internationale de M. Masbounji, directeur de l'aménagement de la technopole de Nice Sophia-Antipolis, les bases d'une programmation pour la mise en œuvre de la « stratégie technopolitaine » proposée par les 3 équipes dont le déploiement devrait sans doute comprendre le périmètre d'environ 100 ha situé le long de la voie ferrée mis en évidence par l'équipe B. La clarté du projet, garantie par l'existence d'un opérateur d'aménagement unique et fort, est déterminante pour établir la confiance dans l'avenir de l'environnement (au sens de la nature et de la qualité des activités scientifiques, et d'innovations entrepreneuriales) dont ont besoin les investisseurs.

Il est également important que les autorités en charge des responsabilités territoriales du site (Wali et administrations d'Etat, présidents du conseil municipal et autres entités territoriales) suscitent l'émergence d'une expression organisée de la communauté « technopolitaine » (université et établissements d'enseignement supérieur, principales entreprises et

représentation du tissu des PME innovantes), qui seule sera en mesure de déployer les synergies attendues et d'en susciter les projets d'application.

4.2. – Contribution de M. Jean-Michel Paumier relative à « Eléments de comparaison portant sur le volet transport des différents projets présentés pour l'aménagement du site d'Anfa » (texte complet en annexe)

Cette note de M. Jean-Michel Paumier, ancien directeur de la prospective et du développement de la RATP, propose une réflexion de synthèse à partir des propositions des 3 équipes.

5. Complément à l'avis du jury apporté par des discussions sur des problèmes spécifiques

5.1. – Discussion sur l'échelle du site défini par les 2 200 m de la piste et du taxiway

Cette grande échelle n'est pas une échelle urbaine (échelle « humaine »). Elle appelle vraisemblablement d'être scandée par l'aménagement de séquences clairement différenciées, dont le rythme pourrait être celui des stations du tramway et par des places venant permettre la création d'espaces de convivialité urbaine.

5.2. – Discussion sur l'échelle et la stratégie de réalisation des espaces verts

Les équipes, répondant en cela au cahier des charges, proposent d'importantes surfaces d'espaces verts (de 80 à 110 ha).

Au-delà de cette réserve foncière, le coût de leur aménagement et plus encore celui de leur entretien pour les maintenir au niveau requis de qualité d'usage devrait conduire à en mesurer leur étendue. Le chiffre de 15 % du territoire total est suggéré comme une référence urbaine à prendre en considération.

Une manière de voir ce que pourrait être le meilleur choix est qu'il est sans doute important de noter que la surface réservée n'est pas destinée à constituer un unique espace vert, mais à être répartie sur l'ensemble du site en espaces, parcs et jardins bien différenciés, chacun d'eux relevant d'une fonction et d'un usage en harmonie avec les secteurs aménagés de leurs environnement (zones d'activités, zones d'habitat, équipements publics, grands équipements d'échelle métropolitaine), leur aménagement s'effectuant au rythme et selon les phases de l'aménagement du site.

Une remarque doit être faite : la beauté et le charme de Casablanca sont très largement apportés par les remarquables plantations urbaines – des palmiers de diverses espèces notamment. Il apparaît important d'envisager d'anticiper le plus largement possible les plantations afin qu'au moment de l'aménagement urbain et de l'aménagement complet de l'espace vert – les arbres aient déjà un certain développement ; ce peut être une manière d'établir d'emblée la crédibilité du projet d'aménagement à long terme aux yeux des premiers investisseurs, et d'améliorer la valorisation foncière pour les phases ultérieures de l'aménagement (stratégie de préverdissement).

De même l'idée a été émise que certaines zones qui ne sont pas destinées à être aménagées en première phase, réservées pour des urbanisations futures et dont le programme n'a pas à être déterminé prématurément, puissent être utilisées, en tant que réserve foncière, par une affectation provisoire d'utilisation comme espace vert faiblement

aménagé de type « plaine de jeux » (voir même de golf pour les 100 ha qui jouxtent l'Université).

Enfin, il est sans doute important de faire apparaître en quoi les espaces verts d'Anfa (y inclus le lac qui conserve son lien avec l'oued Bouskoura) s'inscrivent dans la vision de la ceinture verte du sud de la métropole.

5.3. – Discussion sur la thématique du développement durable

Les équipes n'ont pas beaucoup développé ou décliné les principaux aspects du développement durable, hormis leurs prises de position très affirmées sur la question des transports.

Or, les questions cruciales de l'énergie (sécurité de l'approvisionnement et niveau des prix du pétrole) et du changement climatique ne peuvent manquer de modifier profondément la situation pendant la période de l'aménagement d'Anfa (au moins deux décennies, sinon trois). Ces modifications ne s'appliqueront pas aux seuls enjeux du transport et du déplacement mais affecteront nécessairement ceux de l'habitat et de ses besoins en énergie. Recourir aux énergies renouvelables, proposer des constructions qui assure leur confort climatique par les moyens de la circulation d'air naturel – retrouvant ainsi certains savoir-faire traditionnels, production d'énergie liée au traitement des déchets, etc. – devraient être dès maintenant fortement encouragés par des dispositions d'urbanisme avec l'objectif d'une « ville économe en énergie émissive ».

5.4. – Discussion sur le traitement de la piste en béton (42 m de large, 1,50 m en moyenne d'épaisseur et de 2 200 m de long)

Un choix devra être fait au stade du projet d'aménagement sur le devenir de la piste et les conditions de son incorporation dans le projet futur : soit la conserver comme une infrastructure urbaine, support de diverses fonctions de l'ordre de la voirie urbaine dont la surface est aménagée pour les recevoir, soit celui de sa démolition, afin de reconstituer un espace aménageable et constructible ; cette démolition pourrait être conçue avec le recyclage des produits de démolition en granulats utilisés directement sur le site.

5.5. – Discussion sur la volumétrie des constructions

Le débat sur la volumétrie, donc les hauteurs, confronte deux idées :

- La première est de respecter pour l'essentiel l'image spécifique et de qualité urbaine de Casablanca qui est une « ville horizontale » dont le volume de R + 4 à R + 9 présente une grande homogénéité maintenue au fil du temps. Cette image pourra être combinée à la diversité des volumes et des formes architecturales, notamment, à partir des vues possibles du belvédère au sud de la piste, qui ne sont guère marquées que par la Mosquée Hassan II et les Twin Towers, venant mettre en valeur ce panorama urbain horizontal.
- La deuxième est celle de la modernité urbaine contemporaine qui s'exprime souvent – banalement le plus souvent – dans des tours de bureaux, et spectaculairement quelque fois avec de forts effets d'image pour des réalisations d'architecture exceptionnelle.

Pour les experts la conciliation de ces deux idées est possible à Anfa – ce qui impliquerait qu'elle ne le soit guère ou pas ailleurs ! Quelques jaillissements de tours de haute qualité architecturale sont sans doute possibles en veillant à éviter de compromettre le panorama urbain magnifique qui s'ouvre à partir du belvédère.

5.6. – Discussion relative au réseau viaire

Plusieurs approches du réseau viaire ont été proposées dégageant ainsi des éléments certains (en tout cas envisagés de manière semblable) et d'autres constituant des variantes entre lesquelles il faudra choisir.

- Les propositions sont convergentes pour l'axe piste-taxiway, le taxiway étant proposé dans les 3 projets comme infrastructure support d'un TCSP destiné à accueillir la ligne de tramway nécessaire entre le centre-ville et Anfa, appelée à rejoindre le pôle multimodal (gare Casa Sud-Université ou pôle multimodal d'Anfa). L'indication de cette ligne de TCSP, y compris celle de ses stations, est un élément essentiel de cette structure urbaine, devrait-elle, dans un premier temps en rester à une utilisation par un mode plus léger que le tramway, comme une ligne de bus express modernes.
- La Voie des Préfectures doit être précisée dans son tracé, au sud-est, dans le secteur de franchissement de la voie ferrée et son raccordement au-delà.
- Deux ou trois autres axes urbains traversant l'axe de la piste et assurant les liaisons entre les quartiers ouest et les quartiers est sont proposés selon des variantes à discuter. Ainsi l'idée de la « diagonale de la Porte de la Mer » devra être précisée à l'ouest dans le détail de son tracé, à l'est dans le choix de son aboutissement sur les voies existantes.

Pour le jury, et sous la responsabilité de l'animateur, Pierre Mayet.

Annexes

- Séminaire de prospective
- Diaporama Equipe A
- Diaporama équipe B
- Diaporama Equipe C
- Note de M. Jacques MASBOUNGI
- Note de M. Jean-Michel PAUMIER
- Choix de croquis et de photographies

ANNEXE 1

LE SEMINAIRE DE PROSPECTIVE

Le séminaire de prospective a été précédé d'une « découverte » du grand Casablanca, le dimanche 2 juillet, à travers une tournée panoramique en autobus dans ses composantes : Casablanca, Mohammedia, Mediouna et Nouaceur, et une première découverte du site d'Anfa, objet de la session.

Les objectifs poursuivis ont été pleinement atteints : cadrage physique de la session, première prise de contact entre experts et entre ces derniers et les organisateurs.

Le séminaire lui-même comportait trois temps forts :

- La présentation, par les hauts responsables, de la problématique d'aménagement, et des attentes des responsables locaux ;
- La présentation des schémas d'aménagement du territoire et des documents de planification ;
- Une présentation de la stratégie de développement économique.

I. La planification stratégique d'Aménagement du Territoire

M. Mohamed SOUAFI, Directeur de l'Aménagement du Territoire

1° Le schéma national d'aménagement du territoire (SNAT)

Chaque pays, à un moment donné de son histoire, doit se tracer des caps pour l'avenir. Dans le mouvement de modernisation que connaît le Maroc, sur le plan institutionnel, économique et sociétal ces dernières années, une réflexion sur l'Aménagement du territoire s'imposait.

Trois échéances du 3ème millénaires se présentent en même temps :

Une échéance démographique qui pèse lourdement et qui se déploie sur deux niveaux :

Depuis 1994, le passage d'une société à base rurale à une société à base urbaine : on compte aujourd'hui 54 % de la population dans les villes. Mais le problème n'est pas tant un problème d'effectif malgré la croissance des populations, c'est une question de nature parce que la demande sociale dans les villes change l'expression. L'expression des besoins du rural était, jusqu'à il y a quelques années, une expression atone et aphone et l'expression dans les villes, au contraire, pousse à des tensions sociales beaucoup plus fortes. Un des aspects les plus marquants est que la moitié du potentiel urbain est essentiellement le fait de l'appui de l'Etat et n'est pas producteur de valeurs, n'est pas producteur de richesses et que c'est sur l'autre moitié que repose l'essentiel de l'effort. La question des villes devient fondamentale pour le Maroc.

L'autre niveau de l'échéance démographique est celui de la masse d'emplois : dans les quinze années à venir, le Maroc subira les effets d'une fécondité qui était débordante jusqu'à la fin des années 80 : la nécessité de créer 400 000 emplois par an alors que l'économie marocaine n'en produit aujourd'hui pas plus que 180 000 à 190 000. Ce surplus ne peut pas venir de l'agriculture, déjà en sureffectif, et qui finira par libérer beaucoup plus de bras qu'à créer des emplois, elle ne peut venir que des villes, à travers l'industrie et les services. La principale question posée dans le Schéma National d'Aménagement du Territoire est double : dans quel état sont nos campagnes, sont-elles capables de conserver leurs populations ? les villes sont-elles capables de négocier l'ouverture ?

Une échéance économique : le Maroc est dans une grande ouverture économique. Jusqu'à la fin des années quatre vingt, son activité de base était l'agriculture qui emploie la moitié de la population mais ne produit que 18% du PIB ; Le secteur industriel arrive difficilement à passer d'un état d'esprit rentier à un état d'esprit d'entreprise. La croissance est pensée comme un gâteau à partager qui n'est pas le fruit de l'initiative individuelle. Aujourd'hui, le standard de fonctionnement devient international, ce qui implique davantage de productivité, davantage de rendement.

L'autre terme de l'équation est celui du choix des secteurs : le choix actuel s'oriente moins vers des secteurs consommateurs main d'œuvre que vers des secteurs producteurs de valeurs. L'économie marocaine a longtemps reposé sur des prix de main d'œuvre très bas. Aujourd'hui, le Maroc est dans la situation de pouvoir choisir un autre mode de développement économique qui pose la question des villes sous un angle différent et qui oblige à adopter d'autres types de choix. Le renforcement de la scolarisation et de la formation professionnelle devient essentiel. C'est un des objets du « Plan Emergence » mis en place par le Gouvernement.

Une échéance environnementale : Le Maroc est un pays dont 92% du territoire est situé dans une zone aride et semi aride ; il doit donc faire face à des problèmes d'équilibre environnementaux lourds. Le Maroc, qui a fait un grand effort en matière de mobilisation des ressources en eau, se trouve aujourd'hui confronté, dans les dix années à venir, à la pénurie hydrique. C'est un enjeu majeur qui est décisif en termes de choix de type d'activités économiques.

Le même problème se pose pour d'autres types de ressources naturelles comme les sols. Chacun sait que la pédogenèse, pour la reconstitution d'un sol, met 500 ans pour pouvoir être régénéré. Le Maroc perd annuellement l'équivalent d'environ 5000 hectares de bonnes terres du fait de la pression démographique, de la déforestation et de l'érosion. Cela devient un paramètre avec lequel il faut désormais composer.

Ces trois échéances, qui se télescopent, se traduisent par des tensions qui ne peuvent être gérées que dans une démarche de proximité. Il faut adopter un nouveau mode de gouvernance.

Le schéma de structure, qui a été retenu pour les vingt années à venir, repose essentiellement sur **quatre axes majeurs** :

Deux axes internationaux :

* l'axe Europe Afrique qui fait que la zone de développement qui s'impose par elle-même est celle qui s'étend de Tanger Tétouan au-delà du Sahara. Elle est articulée autour de deux secteurs : le secteur de Tanger-Tétouan, dans lequel est en train de se réaliser le grand projet portuaire « Tanger Med » ; le secteur central, qui doit être renforcé et organisé ; un mode particulier de gestion doit être configuré pour la région autour d'Agadir qui produit 11% du PIB, qui est la première zone hôtelière et la zone de l'agro-alimentaire. Dans ce premier axe international, les termes de l'aménagement sont exprimés en termes d'organisation de la croissance, alors que dans les espaces intérieurs la recherche portera sur un aménagement qui crée les conditions de l'émergence de la croissance économique.

* L'axe de Rabat aux confins de l'Algérie et au-delà est un axe historique qui s'appuie sur le tandem Fès Meknes. La distance qui les sépare, environ 50 kms, dans les conditions actuelles est considérée comme faible. Les recherches portent sur les conditions de leur complémentarité.

Deux axes internes qui sont des axes d'intégration de niveau national.

*L'axe méditerranéen qui va de Tanger à Oujda en passant par Nador. Il s'agit d'une zone vierge mais qui, compte tenu de ses conditions physiques, est une chance. Elle a beaucoup fonctionné pendant plusieurs décennies de façon phagocytée. Tout le travail de la proposition du schéma est d'avoir des axes d'intégration.

Le deuxième axe interne est celui qui doit assurer plus d'intégration et de cohérence au niveau des espaces internes.

Le SNAT préconise une sauvegarde forte de certaines zones :

la zone du Moyen Atlas qui est le château d'eau du Maroc et fournit 65 % de la ressource nationale

Les espaces transversaux comme les zones de protection interne

La zone oasienne qui doit jouer un rôle régulateur

Le SNAT est le résultat d'un processus de trois ans. L'aménagement du territoire a donné l'occasion du premier débat citoyen. Le point de départ est une consultation très large, qui a duré un an, a donné lieu à des ateliers locaux avec la participation de tous les acteurs. Les propositions locales ont été soumises à des forums régionaux qui ont amendé les propositions locales, les propositions régionales ont été soumises à un grand forum national avec les élus les administrations qui ont acté les grandes orientations. L'objectif était de pouvoir produire une charte sans caractère prescriptif. Il s'agit d'un contrat citoyen dont l'efficacité réside dans l'accord dont il est le résultat.

C'est cette charte qui est élément fondateur des options du schéma national. Le diagnostic et la charte ont fait l'objet d'une approbation par le conseil supérieur de l'aménagement du territoire mis en place en 2004. A partir de là a démarré la déclinaison des principales propositions faites au niveau du schéma en travaux soit sur les espaces sensibles soit sur les espaces principaux comme ceux des villes.

2° Le Schéma d'Organisation fonctionnelle et d'aménagement de l'aire métropolitaine centrale Casablanca-Rabat (SOFA)

Le SNAT avait montré que le Maroc est structuré autour de sept entités sur lesquelles se jouera l'essentiel dans l'avenir :

*La zone du Nord pour laquelle a été réalisé un schéma métropolitain,

*La région de l'Oriental, autour d'un triangle Nador Oujda et Berkane qui est la 2^{ème} place financière en terme de dépôts financiers : 24 milliards de MAD déposés dans les banques mais seulement 6% de crédits distribués, ce qui veut dire qu'il faut un apprentissage à une culture d'entrepreneuriat. De grandes opérations sont menées dans le domaine touristique et celui des infrastructures. Ces deux zones représentent 50% de l'investissement public en, termes d'infrastructures.

*La zone Fès-Meknès, carrefour sur lequel des fonctions particulières de plateforme logistique, des fonctions d'intermédiation doivent être pensées.

* La zone de Marrakech et de ses alentours : c'est la ville région qui a un potentiel par rapport à l'économie de base sur laquelle nous sommes en train de travailler pour trouver des alternatives autres que le tourisme

La zone d'Agadir

La zone Rabat-Casablanca.

Ces sept pôles constituent 85% du potentiel de la croissance et les deux tiers de la valeur ajoutée produite.

Le SNAT montre que les villes renferment 40% d'habitat clandestin et accusent des retards d'équipement très lourds.

Donc, l'ouverture passe essentiellement par une remise en cause fondamentale des politiques urbaines. La ville avait pendant une longue période été perçue comme un organe à maîtriser pour ne pas dépasser une taille particulière, été perçue plus comme un lieu de peuplement plus qu'un lieu de création de valeurs économiques. Dans le SOFA, on est au centre d'un renouvellement de questionnement qui donne aux villes une mission de « locomotive économique ».

Il y a un fait nouveau, c'est la naissance d'une nouvelle réalité économique, la région urbaine. Il n'y a que 40 kilomètres d'espace libre entre Rabat et Casablanca. La tendance est qu'un corridor urbain se constitue. La population est actuellement de 7 millions d'habitants mais les estimations conduisent à penser que, dans les 15 années à venir, elle

atteindra 15 millions. Donc on ne peut pas continuer à réfléchir cette réalité de façon individualisée.

L'interactivité entre les deux villes se développe et continuera à se développer. C'est ce qui a amené, sur orientation de la commission interministérielle présidée par le premier ministre, à donner la priorité à l'analyse des espaces de croissance.

Rabat et de Casablanca connaissent une période d'essoufflement. Pour un pays qui, dans les années à venir, doit créer 400 000 emplois par an, il y a urgence à corriger cette situation parce que l'endiguement de l'essoufflement de Casablanca et de Rabat aura des répercussions sur l'ensemble du pays. Le temps que Tanger Med fonctionne, le temps que l'Oriental prenne son envol, il y a de quoi créer des possibilités au sein de cette zone sur les dix ou quinze années à venir.

C'est une zone qui a des particularités : les deux villes connaissent des dynamiques similaires avec des nuances.

Casablanca : le recensement démontre un phénomène de décroissance à l'intérieur de la ville : dans certaines zones, des taux négatifs sont enregistrés ; inversement, les taux de croissance, dans la périphérie, atteignent 13-14%. L'accroissement de l'agglomération se fait vers l'extérieur avec un mitage très fort qui bloque toute capacité de maîtrise à long terme. Cela n'est pas seulement le fait de la population mais aussi le fait des activités. Si nous parlons de clandestins en termes d'habitants on peut aussi parler de clandestins en termes d'entreprise. Ceci, pour les uns et pour les autres, est le fait d'un renchérissement du prix du foncier. L'équivalent de 68 % de la population de la ville ne pourra pas trouver au prix du marché la possibilité de se loger. Cela pose un problème pour le fonctionnement des entreprises et engendre des migrations de plus en plus nombreuses.

Il y a également un important problème de sur-densification : la densité de population est comparable à celle de la région parisienne, mais avec une infrastructure de transport très déficitaire. On a aussi un phénomène d'étalement physique.

Cela a conduit, en terme de développement urbain, à poser la question du binôme Casablanca-Rabat plus sur un plan aménagement du territoire plutôt que dans une optique seulement urbanistique et de tenter de répondre à la question : que doit on faire essentiellement pour pouvoir assurer la mission spécifique de locomotives économiques de ces villes au sein de l'économie nationale ? La question est posée de trois points de vue : quelle stratégie fonctionnelle - en terme d'activité économique – est à concevoir ? quelle stratégie spatiale, c'est-à-dire quelles sont les grandes zones dans lesquelles doivent s'inscrire ces dynamiques ? et quelle stratégie de transport et d'infrastructures de liaisons à l'intérieur de cette zone ?

Il n'y avait pas de document de planification qui pose les termes de cette question. C'est la raison pour laquelle l'Aménagement du Territoire avait engagé le SOFA, parce que le centre de la question renvoie aux fonctions, les fonctions économiques et les fonctions urbaines.

Le SOFA est un document de cadrage et d'orientation de type nouveau qui part de l'existant et détermine ce qui doit être recadré, les aspects qui n'interpellent pas seulement les acteurs locaux mais aussi la puissance publique en général. Il concerne une zone de 60 000 Km², de la taille d'une grande région (équivalente à celle de la Belgique). L'échelle retenue est le 1/100000^{ème} qui permet uniquement de placer des orientations. Il traite non seulement des espaces urbains mais également : des espaces périphériques et ruraux.

Le champ territorial ne correspond pas à une aire administrative mais à cinq régions économiques qui ont une dynamique d'évolution liée à ce qui se passe au niveau de l'axe. Il

s'agit d'un espace de fonctionnement même si on n'est pas dans une région urbaine organique.

Le document est axé sur deux registres : la base urbaine et la base économique ; ces deux aspects sont mis en situation de confrontation avec les capacités financières.

La question de l'agglomération doit être pensée par rapport aux effets positifs qu'elle peut avoir sur les périphéries et c'est pour cela que le schéma pose les termes de développement dans une aire beaucoup plus large que Casablanca et Rabat. La question de Casablanca et de Rabat est abordée par rapport à un enjeu supra régional.

Casablanca, qui a toujours constitué la locomotive nationale en termes d'économie et d'innovation, doit continuer à assumer cette fonction. Mais cela ne se fera pas sur n'importe quels segments d'activité. Le choix de l'outil économique qui doit donner cette force à Casablanca doit être considéré par rapport aux tendances enregistrées durant les dix dernières années et par rapport à des fonctions que nous devons choisir. Il s'agit essentiellement de fonctions de services.

Spatialement, un grand couloir est en train de se former :

la partie centrale est le secteur de Bouskoura où le développement du tertiaire est en pleine dynamique,

Une zone nord correspondant à l'ancienne zone industrielle qui doit connaître une requalification, une réflexion sur ses industries de pointe

La zone orientale, qui appelle une reprise en mains des pouvoirs publics pour freiner la dynamique, qui se fait de façon inopportune dans les environs de Rabat.

La Direction de l'Aménagement du Territoire n'est pas favorable à la création de villes nouvelles, estimant qu'il existe déjà assez de centres.

L'aéroport de Nouaceur est destiné à devenir une plateforme industrielle et résidentielle (on parle d'« aéroville »). Cette zone risquerait de devenir un goulot d'étranglement si elle n'était pas équipée d'une desserte rapide par une voie ferrée, qui doit servir à la fois pour le fonctionnement de l'économie à l'intérieur de cette zone mais aussi pour l'économie en liaison avec Mohammedia et la région de Rabat.

Le port de Casablanca qui peut accueillir les conteneurs sur environ 120 ha risque à terme d'être trop limité. Il se posera un problème de développement de ce secteur, même avec la concurrence de Tanger Med. Le port le plus indiqué, le plus proche, pour réaliser l'extension est celui de Mohammedia. La construction d'une liaison ferrée permettra d'atténuer les effets de transport à l'intérieur de Casablanca et de pouvoir organiser au mieux l'utilisation des infrastructures au niveau de la partie ouest et des investissements dans la partie orientale.

Le coût de ces options a été estimé. Leur réalisation se fera dans le cadre de contrats avec les collectivités locales. La Direction de l'Aménagement du territoire considère que la nature des problèmes qui se posent, tant au niveau de Casablanca qu'à celui de Rabat, appelle à une révision en matière d'organisation qui doit tenir compte de deux choix importants : faire jouer pleinement la décentralisation (il faut une place assez conséquente au niveau des collectivités locales) et la déconcentration (il faut une forme de leadership réelle au niveau régional en la personne du Wali).

Un outil de mise en œuvre doit également exister : il y a nécessité absolue qu'il existe au sein de cette métropole une agence foncière qui pourrait agir pour le compte de l'Etat sur les grandes urbanisations.

Débat

Madame le Gouverneur, Directrice de l'AUC a fait état de la parfaite symbiose dans laquelle travaillent l'AUC et la Direction de l'Aménagement du Territoire même si des regards complémentaires peuvent être nécessaires sur certains points de vue. Elle a insisté sur l'importance des apports du SOFA particulièrement en termes de fonctions des villes qui composent l'aire du travail.

M. le Directeur de l'Aménagement du Territoire a accepté de répondre aux questions des participants qui ont été regroupées en fonction de leur nature.

- *La nature du SOFA et ses relations avec les autres documents de planification et d'urbanisme*

Le SOFA n'a pas la prétention de régler les problèmes d'urbanisme de Casablanca. Ce document est un document de cadrage mis à la disposition des grands acteurs qui ont la charge de gérer les territoires soit au niveau régional soit au niveau urbain. Il se fonde sur un diagnostic qui a été soumis à l'appréciation.

- *Les options du schéma paraissent tenir beaucoup compte du réseau routier*

Le schéma n'est pas pensé uniquement en fonction de la route mais a utilisé au maximum les capacités qui existent sur les infrastructures existantes. Il existe des voies ferrées qu'il faut transformer en réseau express régional entre Rabat et Casablanca. Dans un an s'achèvera le dédoublement de la voie ferrée qui lie Casablanca et Nouaceur. Nous considérons que cette voie ferrée, qui a un coût très important, doit être utilisée pour le desserrement, que ce soit en terme d'activité, ou en terme d'habitat par rapport à une ville chef lieu de région.

Ce qui a sauvé nos villes c'est la proximité habitat et emploi. Aujourd'hui, ce type de proximité n'est plus possible. Il faut des lieux de positionnement de l'activité en dehors des villes, et on ne peut pas réfléchir une extension sans avoir préalablement répondu à la question de l'infrastructure de liaison. Le choix du réseau ferré est un choix fondamental pour Casablanca, pour Rabat et pour Kenitra.

- *Le coût et les moyens financiers : est-ce que ce cadrage d'ensemble régional est accompagné par une réflexion sur l'argent public nécessaire et dans quelle plage ?*

Une programmation a été faite sur deux décennies 2007-2017, 2017-2027. Pour chacune, il y a des séquences pour des opérations considérées comme majeures. L'estimation globale atteint 23 milliards de MAD dont 13 pour Casablanca avec un montage qui interpelle trois acteurs : l'Etat, les collectivités locales et le financement international. Ce dernier a été approché par rapport à des indications de ce qui se fait dans d'autres pays similaires en terme d'aides. La répartition serait de 40%, 40%, 20%. Ceci doit maintenant entrer dans une phase de discussion. Après accord global il y aura une étape de pré-faisabilité.

- *Les liaisons internationales*

Une double proposition a été faite : la première, qui vise le moyen terme c'est le volet de Nouaceur, et la seconde, sur les vingt ans à venir. Nous considérons qu'il faut commencer à penser à un autre site pour l'aéroport dans une zone intermédiaire entre Rabat et Casablanca.

- *Les soucis environnementaux exprimés par le SOFA*

On est pleinement conscients des enjeux environnementaux. Casablanca est un plat pays qui s'étend sur un territoire de 5000 km² qui n'est pas totalement disponible parce qu'il existe une zone d'équilibre écologique assez importante.

- *La question du foncier ; le projet de création d'une agence foncière ; la création d'un droit de préemption à l'occasion des mutations volontaires*

Le déterminant ce sont les capacités des collectivités locales à exercer le droit de préemption. L'Agence foncière pourrait être rapidement dotée de certaines disponibilités foncières de l'Etat.

- *Comment le pôle de formation et de recherche dont l'importance est soulignée a-t-il été abordé et quelle est la vision au niveau du grand Casablanca ?*

Le schéma national n'avait pas de prétention à faire la politique sectorielle des autres départements. Il n'avait pas faculté à se substituer au ministère de l'enseignement pour la politique de formation.

Nous recherchons des cohérences avec des données globales. Quand on prend Rabat, les choix que nous faisons sont fortement liés au potentiel de formation qui existe, c'est la ville par excellence où la recherche développement pourrait trouver la place adéquate compte tenu de la masse de laboratoires de recherche, d'université et d'écoles. Ceci est décliné dans le SOFA par des choix de localisation. Le document du SNAT essaie de mettre en adéquation l'emploi, la formation et les économies locales, de voir sur les zones, les besoins nécessaires en emplois et en formation. La formation est un élément d'attractivité des territoires.

II. Le plan de développement stratégique et schéma directeur d'aménagement urbain de la Wilaya du grand Casablanca ; diagnostic et vision stratégique partagée

M. Victor SAID, Architecte Urbaniste, Chef de Projet IAURIF

Cette présentation est une synthèse du rapport AUC/ AURIF de juin 2006 qui a été diffusé dans sa version intégrale en forme numérique à l'ensemble des participants

Auparavant la ville de Casablanca était composée de 16 communes. Avec la loi sur l'unicité de la ville ces communes ont été transformées en arrondissements avec une seule ville qui est Casablanca. Cela a énormément facilité la gestion.

L'étude du SDAU s'étend sur les territoires de 4 Préfectures et provinces : les Préfectures de Casablanca et de Mohammadia ; les Provinces de Médiouna et de Nouaceur.

L'état des lieux

Le développement humain

Selon le dernier recensement la population de la région de Casablanca était de 3 600 000 habitants. Cette population représente 12% de la population du Maroc et ce pourcentage est

resté stable. La croissance annuelle s'est stabilisée depuis 1982 à une progression annuelle de l'ordre de 50 000 habitants qui ne se répartissent pas, sur le territoire, d'une manière homogène. En effet, une baisse est constatée dans les arrondissements du centre et une croissance en périphérie et dans les communes périurbaines. Cette augmentation de la population est de 1.5% par an. En revanche l'augmentation du nombre de ménages croît deux fois plus vite que la population ; elle est de l'ordre de 2.9%. La taille des ménages est restée plus élevée en périphérie qu'au centre.

Selon le rapport de 2005, le Maroc se positionne, au niveau de l'indice général du développement humain, au 124^{ème} rang, nettement en dessous de son rang économique qui est 104^{ème} et il recule en matière d'éducation au 148^{ème} rang mondial. Les analphabètes sont plus nombreux au centre, mais leur proportion par rapport à la population totale est plus élevée en périphérie. Les communes rurales sont mal dotées en équipements scolaires et le nombre d'élèves par classe y varie entre 60 et 80. Dans les arrondissements du centre de Casablanca, il y a de moins en moins d'élèves et les écoles privées ont remplacé les écoles publiques.

Le déficit en logements est de l'ordre de 180 000. 28% des ménages de la région sont logés dans des situations précaires : 11% en bidonvilles, 9% dans des logements vétustes et menaçant ruine et 8% dans des logements non réglementaires. Ces populations sont concentrées au sud est de Casablanca, dans les quartiers est, et dans les quartiers industriels. Cependant, la politique menée au niveau national a permis une relance importante de la construction de logements (programmes « 200 000 logements » et « Villes sans bidonville »). De 2000 à 2004, elle a permis de fournir 24 000 logements par an, ce qui est nettement plus que les années précédentes où moins de 15 000 logements étaient produits.

L'économie et l'emploi

Economie

Il existe une nette différence entre le PIB global et le PIB non agricole. Le PIB non agricole est presque stable tandis que le PIB global, qui intègre l'agriculture, subit des a-coups en fonction des années et en fonction de la sécheresse. Au niveau mondial, le Maroc se situe parmi les pays en voie de développement qui n'ont pas un poids de PIB important.

Les investissements sont plutôt en hausse grâce aux accords de libre échange et de partenariat signés par le Maroc. Le rôle du Maroc et de Casablanca, du fait des atouts de leur positionnement comme plateforme est à consolider et à conforter. Casablanca accueille d'ores et déjà de nombreuses activités délocalisées de pays européens.

Emploi

En matière d'emplois, on note une certaine stabilité de l'offre et une croissance importante du nombre des actifs qui est due à la fois à l'engagement des femmes dans le monde du travail et à l'arrivée au stade actif de populations jeunes qui augmentent les besoins en emplois. Le taux de chômage est beaucoup plus élevé dans les niveaux moyen et supérieur que dans le niveau sans diplôme ; cela s'explique par l'utilisation de la main d'œuvre non qualifiée par des entreprises délocalisées ou des entreprises locales. Cette situation est particulièrement préoccupante et il ne pourra y être remédié qu'en augmentant progressivement le niveau de technicité en matière d'emploi et en adaptant la formation et de l'éducation à la réalité des besoins.

L'emploi est réparti entre le tertiaire (60%) et l'industrie et les BTP (40%) Ces proportions risquent de changer avec l'augmentation classique du tertiaire et la baisse de l'industrie, ceci alors même que l'industrie se développe, car elle emploie de moins en moins de main d'œuvre.

On peut observer deux manifestations de sous mobilisation du potentiel productif : 1) dans le secteur privé 70% sont des salariés et 30% sont des indépendants. 2) dans le secteur informel 25% des actifs ne produisent que 1% du PIB régional.

La répartition des industries et des activités

Historiquement, elles se sont concentrées à l'est de Casablanca le long du littoral ; mais avec le temps on a assisté à une dissémination des locaux d'entreprise en périphérie. Aujourd'hui, la moitié des emprises bâties ont été recensées en zones non résidentielles, en dehors de la ville de Casablanca

On peut noter, qu'à l'instar des pays européens, la grande distribution commence à se développer. Cela risque de bouleverser le paysage commercial d'autant plus que ce qui est commerce traditionnel est ancré dans la vie des quartiers des villes. Les supermarchés se développent surtout au sud ouest et aux carrefours des grandes infrastructures. Les hôtels et bureaux demeurent concentrés dans le centre ouest de Casablanca. le grand commerce s'implante dans leur prolongement et l'industrie se maintient dans les sites traditionnels à l'est mais investit de nouveau dans des communes périphériques.

Le tourisme est stable depuis plusieurs années mais il reste faible à cause, à la fois, d'un déficit d'image et de la valorisation insuffisante du potentiel de loisirs. Par conséquent, le tourisme reste largement un tourisme local ou en provenance de pays arabes voisins.

Les Infrastructures et les transports

Les ports

Les ports de Casablanca et de Mohammedia sont les plus importants du pays avant le développement du port de Tanger. L'essentiel du tonnage est constitué de vrac solide, les phosphate représentant à eux seuls 40% des marchandises qui transitent par le port de Casablanca.

Le port de Casablanca est peu productif aujourd'hui dans le domaine des conteneurs, alors que ce trafic est en forte croissance. En outre, il souffre de pénurie d'espaces de stockage.

Casablanca, si les choses sont gérées de façon cohérente, peut tirer profit du développement de Tanger. Les options du SOFA envisagent de transférer le phosphate vers Jorf Lasfar, à l'ouest d'El Jadida, puisque les capacités de ce port ne sont aujourd'hui que faiblement exploitées. Ce transfert permettrait de libérer les quais du port de Casablanca pour les conteneurs, de limiter l'utilisation de la voie ferrée aujourd'hui partagée avec le trafic de voyageurs et de réduire certaines nuisances. Cette option suscite cependant un débat qui s'appuie sur des arguments de distance, de coût et d'équilibre économique.

Les infrastructures terrestres

Le réseau viaire est particulièrement chargé dans le centre de l'agglomération. Le stationnement pose également problème. Hors de la zone agglomérée, la couronne rurale n'est pas irriguée par un réseau suffisamment maillé pour assurer son développement et une desserte convenable. On trouve uniquement deux routes nationales, la RN 1 qui longe

le littoral à une distance d'environ 20 km et la RN 9 qui relie Mohammedia à l'aéroport de Nouaceur.

Logistique

En matière de trafic de marchandises, 75% du trafic passe par la route. Le nombre important de camions engendre congestion et nuisances dans le tissu urbain et le long des routes, d'où l'importance de la création de zones de logistique. Il y a trois projets en cours ou envisagés de plateformes logistiques : la première à l'Est, au sud du port, les deux autres le long de l'autoroute urbaine et à la conjonction de la rocade et à l'entrée de Mohammedia aux environs de la ville nouvelle de Zenata.

Transport de personnes (voir présentation du PDU ci-après)

Faiblesse du transport collectif qui est presque équivalent au service des taxis. Les bus n'assurent que le tiers des déplacements motorisés ; ils desservent essentiellement le centre de l'agglomération ; leur fréquence est faible et la qualité de service est très hétérogène.

L'environnement

L'environnement n'était pas une préoccupation importante dans le SDAU de 1985. Il le sera nécessairement dans le futur SDAU.

L'environnement est très menacé. La forêt subit des dépérissements et elle est sujette à une pression urbaine importante. Le long des côtes, les lotissements balnéaires n'obéissent pas toujours aux règles et on relève un usage sauvage du sable.

Il y a un manque criant d'espaces verts urbains : moins de 1 m² par habitant alors que la norme est de 10 m².

En ce qui concerne l'eau la région est dotée de deux nappes importantes, mais ces nappes sont très sollicitées par l'agriculture intensive, et polluées par le manque d'assainissement. Le renouvellement annuel moyen de la nappe de Berrechid, au sud, est d'environ 48 millions de m³ ; sachant que le prélèvement, en 2005, a atteint 148 millions de m³ dont 130 millions pour l'irrigation agricole, la consommation dépasse de loin le renouvellement annuel.

L'assainissement est un des problèmes majeurs de l'agglomération de Casablanca qui ne dispose pas de station d'épuration et qui ne pratique pas la séparation entre l'assainissement industriel et l'assainissement résidentiel. Les autorités essaient d'éviter d'acheminer l'assainissement le long du littoral et créent des émissaires pour rejeter à 2 km en mer avec des stations de prétraitement. Le site de la région de Casablanca, avec des lignes de crêtes et l'ondulation vers la mer, empêche l'assainissement des communes périphériques vers la mer, ce qui explique les préconisations des anciens schémas directeurs d'un développement linéaire.

Les déchets : il n'y a pas de site de traitement, pas d'usine d'incinération. Il existe des décharges mal contrôlées, mal protégées, mal réparties sur le territoire, empêchant de bien maîtriser le ramassage. Une décharge énorme au niveau de Mediouna reçoit toutes sortes de déchets industriels hospitaliers et résidentiels (1 million de tonnes par an)

Des nuisances industrielles omniprésentes, notamment sur l'axe Casablanca Mohammedia. Souvent, les entreprises rejettent directement dans la mer, ce qui engendre un problème de santé publique, notamment sur les plages.

La pollution de l'air est élevée, notamment à cause de la raffinerie et de la centrale électrique - qui utilise le charbon - et de toute l'industrie chimique concentrée aux environs de Mohammedia.

Les risques naturels ne sont pas suffisamment pris en compte, surtout les risques d'inondation au niveau des quartiers périphériques. Le site de l'aéroport d'Anfa est modérément concerné.

Le développement urbain

L'organisation fonctionnelle de la région de Casablanca est lisible grâce à une longue tradition de planification qui a débuté au début du siècle dernier avec des plans successifs.

Cette organisation est composée de deux grands pôles urbains : Casablanca et Mohammedia avec quelques pôles secondaires Dar Bouazza, Bouskoura, Nouaceur, Mediouna et Tit Mellil qui sont situés sur des axes de communication avec un développement linéaire qui prend actuellement beaucoup d'envergure.

On constate également une spécialisation des territoires : la répartition entre les zones industrielles et les zones d'habitation est assez nette. L'habitat de standing et le tertiaire supérieur sont localisés à l'ouest et l'habitat économique et industriel à l'est. Il existe un couloir de circulation côtière et un autre vers l'intérieur à la fois vers Bouskoura et Nouaceur et vers Mediouna et Nouaceur à travers Tit Mellil à partir de Mohammedia.

La typologie de l'habitat est diversifiée : en cœur de ville trois composantes typiques, les villas situées majoritairement à l'ouest et les grands ensembles en périphérie. Le site de l'aéroport d'Anfa est entouré par un tissu hétérogène ; les futurs projets devront tenir compte de cette spécificité et prévoir des transitions douces et harmonieuses pour coudre ces quartiers et constituer un pôle homogène avec le reste de la ville.

En matière de développement et de pression urbaine on constate que le territoire est disséminé par l'urbanisation et que la tache d'huile de Casablanca se situe autour des quartiers périphériques. Ceci est également vrai pour Mohammedia, Bouskoura et le long des axes. Tout le territoire rural est également mité par des occupations de type activités ou bidonvilles. 50% de l'urbanisation est hors de la ville de Casablanca.

Le bilan du SDAU de 1985 est mitigé. Le développement du secteur situé entre Mohammedia et Casablanca, le long du littoral, qui avait été prévu par le SDAU, ne s'est pas fait, ce qui a entraîné une urbanisation en taches d'huile et des pressions sur des zones inondables. La situation a été aggravée par l'absence de modernisation et de développement du réseau de transport collectif. Le réseau routier est resté incomplet. Les compositions urbaines prévues, comme l'avenue royale, restent inachevées. On ne peut parler d'imprévision mais d'une absence de mise en œuvre.

Le SDAU avait, par contre, sous-estimé le développement industriel et les surfaces nécessaires pour le localiser, ce qui a engendré les implantations en périphérie de manière irrégulière et sauvage, notamment dans le secteur rural.

L'offre foncière est importante mais en flux tendu. Comme on est dépassé par la demande, on agit par dérogation sur des projets importants. Cependant, une perspective de détente à court terme, liée notamment à des politiques nationale et locale, est perceptible, notamment au niveau de la couronne et de la ville nouvelle de Zenata. La superficie de la couronne en matière d'offre foncière est estimée à 2000 ha, la ville nouvelle de Zenata à 1900 ha, le

secteur de l'aéroport d'Anfa à 400 ha de même que le secteur de Nouaceur. Ces opérations et ces offres en cours de déblocage vont offrir des superficies à la fois pour l'habitat et les activités et adoucir la pression.

Les territoires à enjeu

L'aire métropolitaine centrale

Des projets majeurs sont conçus pour donner à Casablanca son image de métropole. Le secteur central qui englobe la gare, le port, la marina, la nouvelle corniche et la pointe d'El Hank est le lieu de projets d'envergure et d'équipements structurants

Il y a des priorités de recomposition et de rééquilibrage vers l'est avec les quartiers entourés d'industrie et de friches industrielles.

Bien évidemment le site de l'ancien aéroport d'Anfa, va remodeler et reconforter les axes de développement de Hay Hassani.

Le littoral

Il est découpé en séquences et en sous-séquences en fonction des vocations et des potentialités. Des parties de littoral à dominante naturelle sont soumises à des pressions résidentielles, en particulier à l'est de Mohammedia à l'ouest de Rabat ; le secteur de Dar Bouazza qui est le littoral privilégié des casablancais subit une pression balnéaire et de loisirs importante.

Les franges des agglomérations

Enjeu de qualité urbaine, de prévention des risques notamment dans la partie de la couronne qui est sujette à des inondations. Il est important de créer une série de trames vertes entre des espaces ouverts et naturels pour créer un équilibre et des espaces de respiration.

Ensuite l'enjeu territorial de la jonction entre Casablanca et Mohammedia : la ville nouvelle de Zenata.

Compte tenu des besoins en matière d'habitat, en matière d'activité, de zones logistiques, d'espaces verts, des pressions s'exercent dans des potentialités encore préservées. Il faut donc veiller à ce que la répartition et l'équilibre entre tous ces usages soit assuré par des opérations d'envergure équilibrées avec des coupures et des zones tampon vis-à-vis de cette ville nouvelle et afin de ne pas créer une continuité urbaine sans identité et sans préserver l'identité de chaque pôle. .

Les pôles périphériques

(Tit Melli, Médiouna) sont à l'étroit dans leur zone administrative. Ils sont appelés à restructurer les espaces autour des noyaux existants et à avoir des vocations spécifiques pour leur développement et leur équilibre pour ne pas devenir des pôles dortoirs.

Les territoires sous pression

Le long du littoral et le long des axes où on assiste au développement de ce qu'on appelle « la ville nouvelle de Nouaceur » avec des activités aéronautiques et de l'habitat ;
Le développement de Bouskoura, avec des zones d'activité et des pôles importants
L'extension du centre tertiaire vers la périphérie en passant par le site d'Anfa.
L'axe entre Casablanca et Médiouna avec le problème majeur de la décharge qui condamne tout le secteur à cause de la pollution et des risques
le développement de l'axe de Casablanca Tit Mellil au niveau des activités industrielles.

Il existe, dans ces secteurs, un enjeu d'identité de chaque ville, de qualité urbaine, de préservation des inondations et de préservation des axes de circulation pour garder une fluidité suffisante.

Les territoires à dominante rurale

L'enjeu de préservation des forêts, des oueds, des secteurs agricoles de haute valeur est très fort.

Les espaces ouverts qui subsistent à cause des inondations sont à préserver de l'urbanisation.

Les défis du futur

Il faut créer une adéquation entre l'offre et la demande. Du fait de:

- la croissance du nombre de ménages, une offre de logements,
- la croissance de la population active, une offre d'emplois,
- la croissance des déplacements motorisés, une offre de transport collectif,
- la croissance des flux de marchandises, une offre logistique,
- la croissance urbaine, une offre de nouvelles surfaces urbanisables.

Il faut faire une transition quantitative sur l'attractivité : réduction des nuisances, mise en valeur du patrimoine et urbanisme maîtrisé.

L'offre de logements

La croissance de la population est de 25% sur 20 ans. Elle se traduit par une augmentation du nombre des ménages beaucoup plus importante, de l'ordre de 67%. Celle-ci engendre un besoin de logements de l'ordre de 500 000 logements pour les seules populations nouvelles, sans que soit pris en compte le renouvellement et le déficit du passé. Il faut maintenir l'offre de logement à un niveau élevé 20 000 à 25000 par an

Pour cela, il est indispensable d'assurer une offre abondante de terrains à très bas prix pour loger les plus démunis. Il est nécessaire de développer des formules de crédit pour les ménages aux revenus les plus modestes, d'expérimenter une offre locative sociale par un grand bailleur institutionnel, ce qui actuellement n'existe pas.

L'emploi

Quand on parle de croissance de population active - l'augmentation du nombre des actifs prévisible est de l'ordre de 350 000 - cela signifie qu'il y aura de plus en plus de demandeurs d'emplois, il faut trouver des emplois pour tous ces arrivants sur le monde du travail. A court et à moyen terme le « plan Emergence » essaie de trouver des solutions avec plusieurs propositions de niches et de filières comme :

- l'offshoring,
- l'aéronautique,
- l'automobile,
- le tourisme, notamment le tourisme d'affaires et le tourisme de santé ,
- la recherche, en valorisant le potentiel des universités,
- la logistique qui exige la création de plateformes la distribution,
- les grandes surfaces, qui constituent une destination de shopping pour l'Afrique et le Maghreb,
- le développement de la finance, puisque Casablanca peut être considérée comme capitale financière de l'Afrique

Le développement économique durable

consolider les acquis et maintenir la mixité industrielle et tertiaire,
développer le marché intérieur en passant d'une logique de faible coût à une logique de qualité,
mobiliser les potentiels humains par l'éducation et la formation
soutenir l'entreprise et l'entrepreneuriat

En matière de marchandises, il est nécessaire de :

lever les incertitudes sur le trafic conteneurs des ports de Casablanca et Mohammedia
et sur le trafic phosphates,
moderniser l'organisation du secteur du transport routier au niveau national.

L'urbanisation

Au niveau de l'offre de surfaces urbanisables, la croissance était de l'ordre de 700 ha à 1000 ha par an dans les années passées ; en 2004 le total de l'urbanisation était de l'ordre de 23000 ha. On peut considérer les besoins dans les 25 prochaines années de l'ordre de 1000 ha par an. Pour répondre à ces besoins, le SDAU devrait ouvrir plus de 20 000 ha à l'urbanisation en prenant en compte le fait que, pour que ces espaces soient réellement urbanisables, il faut mettre en place leur assainissement et leur desserte. La reconstitution d'un portefeuille de terrains publics est de nature à mieux garantir cet objectif.

L'environnement, le patrimoine

Du fait de l'importance des nuisances, des mesures doivent être prises dans le domaine des transports, de l'industrie, de la gestion des déchets et de l'assainissement.

Au niveau du patrimoine et de l'urbanisme, les préconisations sont les suivantes :

- engager sans tarder un plan de restauration du patrimoine bâti qui a un potentiel de tourisme et d'identité de la ville ;
- réviser les modèles des opérations d'habitat groupé sans espace ouvert et sans équipement vers une plus grande créativité architecturale ;
- renouer avec la grande tradition de composition urbaine par de nouveaux projets audacieux notamment tout ce qui est le long du littoral
- réussir l'aménagement des emprises de l'ancien aéroport d'Anfa.

En matière d'économie

Il faut opérer des orientations stratégiques nouvelles : puisque le faible coût de la main d'œuvre est attractif à court terme mais volatile ; puisque, avec la concurrence des pays émergents, ce type d'activité risque de ne pas être durable sur le long terme, il faut assurer une transition vers un modèle de développement durable fondé sur l'élévation du niveau de vie et l'élévation du développement humain avec de la richesse produite, élever le niveau de l'éducation, de la formation, du travail des femmes, et encourager l'esprit d'entreprise et surtout mobiliser tout le potentiel humain car ce sont les hommes et les femmes qui font l'économie.

Les points clés pour la mise en œuvre de la vision partagée

L'investissement

- disponibilité des financements publics et privés,
- capacité à traduire les orientations en programmes pluriannuels donc programmation à moyen et long terme,
- capacité à tenir les engagements d'allocation des ressources pour répondre à ces programmations.

Le foncier

engagement effectif d'achat massif par les pouvoirs publics afin d'augmenter le portefeuille,
volonté de maîtriser la spéculation foncière,
mise en place de dispositifs juridiques de maîtrise foncière,
efficacité des procédures d'équipement des terrains.

L'ingénierie publique

- Ingénierie de planification et de programmation des dépenses publiques,
- ingénierie de gestion des secteurs complexes tels que le transport,
- observatoire urbain pour la métropole.

L'efficience administrative

- adéquation des compétences et des moyens des collectivités publiques,
pertinence des périmètres administratifs,
réduction du nombre de procédures et de décisions partagées,
célérité dans les traitement des demandes des particuliers et des entreprises
célérité dans le paiement des prestations.

La réglementation

Le SDAU et les plans d'aménagement doivent être beaucoup plus souples et comporter une partie réglementaire innovante et adaptée sur le foncier, sur les risques industriels, dans le domaine de l'habitat et du patrimoine (classement et mise en valeur).

Pour compter parmi les grandes métropoles mondiales les opportunités doivent être saisies : le mouvement de délocalisation des entreprises des pays industrialisés, la proximité des pays européens, la croissance du tourisme mondial, le développement des formes modernes de distribution, le potentiel de croissance de l'artisanat notamment à l'export, la valorisation du littoral et du patrimoine. La croissance démographique doit être plus modérée, donc maîtrisée.

Pour réussir ce futur, la région dispose d'atouts importants :

- son poids dans l'économie nationale,
- sa tradition industrielle et commerciale,
- la diversité des secteurs industriels représentés,
- la présence de centres de décision et de sièges sociaux de l'industrie et la finance,
- une tradition d'ouverture sur le monde, d'amitié internationale et de diaspora,
- le dynamisme culturel,
- des populations nombreuses,
- le potentiel important du marché intérieur (potentiel du port de Mohammedia et qualité des liaisons routières avec les autres régions du Maroc),
- le potentiel de développement de l'aéroport de Mohammed V en tant que « hub »
- une infrastructure de télécommunication de bon niveau
- son littoral, son climat, la qualité de vie
- un patrimoine architectural et urbain à valoriser.

Débat

- *La démarche et les angles de vision adoptés sont très pertinents dans la mesure où c'est la première fois que Casablanca bénéficie d'une approche aussi complète. Cependant il y a un risque à prendre de l'altitude par rapport aux problèmes de la ville ; le fait de survoler les problèmes ne risque-t-il pas de ne pas permettre au document qui va être élaboré par la suite de bien sensibiliser les responsables à leurs responsabilités dans la prise en charge des vrais problèmes de la ville.*

La planification se fait à plusieurs échelles. Quand on travaille au niveau d'un SDAU on tient compte de l'échelle nationale et de l'échelle communale. Il y a des va et vient entre les échelles. On ne peut cependant pas dire que les problèmes sont survolés. La lecture du document complet montrera que l'essentiel des questions est posé et qu'elles comportent des propositions de solutions.

- *L'assiette territoriale du SDAU actuel est semblable à celle du SDAU de 1984. Cela pose un problème parce que le SDAU de 1984, qui planifiait dans le cadre de la région, a permis de laisser se développer un fait accompli aux limites de la région. Ce qui ne peut pas être fait dans le grand Casablanca se fait de l'autre côté de la frontière administrative. La planification stratégique ne pourrait elle pas prévoir de dépasser un peu les limites administratives ?*

L'assiette territoriale du SDAU correspond à l'aire de compétence de l'Agence urbaine. Les textes légaux et réglementaires imposent que le SDAU soit étudié dans ce périmètre. Cependant, les équipes de l'Agence urbaine et de l'IAURIF ont fait plusieurs sorties en dehors des limites administratives en direction des régions limitrophes dont l'évolution démographique et économique et les projets ont été analysés. Donc l'articulation de Casablanca et des régions qui la bordent est bien prise en compte.

- *Le SDAU précédent a été assez peu suivi de réalisations. Est-ce qu'on s'est assuré de la faisabilité des propositions du document à l'étude ?*

Ce n'est pas parce que les options du SDAU précédent n'étaient pas réalisables qu'elles n'ont pas été réalisées. La vraie raison, ce sont les problèmes de mise en oeuvre, des problèmes de gouvernance et la volonté politique de contenir l'étalement.

On a mis l'accent sur la protection de l'environnement, et indiqué que le SDAU à l'étude, y accorderait une large part alors que son prédécesseur ne l'avait pas fait. Or le site de la ville nouvelle de Zenata est l'un des sites les plus pollués du fait de la proximité, à Mohammedia, de la raffinerie et des industries. L'idée exprimée de réaliser des coupures vertes est une vue de l'esprit. A-t-on envisagé de déplacer la raffinerie, ce qui donnerait beaucoup plus de valeur à ce site magnifique plutôt que de la maintenir et d'essayer de passer par des artifices pour en diminuer les nuisances ?

Le SDAU considère effectivement que, dans l'avenir, si on veut placer Casablanca à un niveau mondial de métropole, un effort considérable de réduction des nuisances doit être fait. Différentes solutions devront être mises en oeuvre : une amélioration des installations et des conditions de travail. Mais la délocalisation de certaines activités est également prévue. Le SOFA prévoit une délocalisation de la raffinerie, mais, pour que cette proposition soit mise en oeuvre, une décision au plus haut niveau sera requise. Rien n'est aujourd'hui décidé. Il est donc nécessaire, au niveau du SDAU, de réfléchir sur une démarche

d'aménagement à moyen terme, et sur les mesures d'accompagnement, en matière environnementale, permettant, dans le contexte actuel, de développer le secteur.

Dans la présentation qui est complète il manque le volet des flux en termes de logements et d'emplois. Que se passe-t-il lorsqu'on dit : on crée X milliers de logements. S'agit-il de logements qui accueillent la population arrivante, ou de logements qui permettent de faire le desserrement ?

Dans les analyses du SDAU, il a été constaté qu'il y a une stagnation du phénomène de l'immigration. Casablanca n'attire pas comme avant des populations continues rurales qui remplissent les bidonvilles, ce qui est une bonne chose pour rattraper les retards sur les équipements et l'absorption des bidonvilles. La politique nationale d'aménagement, les projets en cours sur Oujda, Nador, Tanger et Agadir, permettent de diminuer la pression sur Casablanca. Les politiques volontaristes d'habitat permettent d'espérer résorber le déficit de logements. Ces dernières années le nombre de logements livrés (24-25000) a dépassé le rythme annuel des besoins évalués par le SDAU à 20-25000.

En matière d'enjeux, on ne tient pas assez compte de la couronne d'habitat social dense qui s'établit autour de la ville, qui enferme la ville.

C'est vrai qu'il y a une forte pression sur ces zones parce qu'il y a des opportunités, un foncier disponible, le réseau de desserte et la proximité des centres de décision. Il y a des conflits d'usages ; il faut établir un équilibre entre les demandes de toutes natures, surtout que l'Agence avait imaginé une ceinture verte pour limiter l'étalement de la ville en tache d'huile, pour créer des espaces de loisirs et de détente pour les populations de la périphérie. Le SDAU devra tenir compte de cette situation et faire des propositions dans ses futurs scénarios.

Pour passer du présent au futur, quel systèmes de management, quelles autorités, quel leadership, quels sont les programmes prioritaires, les sources de financement ; quels systèmes de réévaluation périodique ?

La question de la gouvernance a été soulevée dans les travaux des ateliers thématiques et territoriaux montés avec les équipes de l'Agence urbaine. Dans les cinq points clés pour réussir la mise à niveau évoqués par le rapport, quatre sont du domaine de la gouvernance.

Les réponses à ces questions seront données par les scénarios. Les problèmes qui se sont posés pour la mise en œuvre de l'ancien SDAU ont été analysés. L' Agence urbaine a fait un travail remarquable. Cette étude va donner des leçons pour le futur pour améliorer les conditions de gouvernance et d'évaluation de la mise en œuvre.

III. Le Plan de déplacement urbain (PDU)

M. Paul MARSAL, Chef de projet, BCEOM

La démarche du PDU, en France, où il a été créé, suppose que cinq conditions soient réalisées :

- la création d'une autorité organisatrice de transport sur le domaine d'étude ;
- La création d'un périmètre de transport urbain pour surmonter les découpages en collectivités à l'intérieur d'une région ;
- L'établissement d'un diagnostic.
- A partir du moment où le diagnostic a été validé, l'étude de scénarios de développement
- L'approfondissement du scénario de développement retenu.

A Casablanca, cette démarche a été décalée à cause de l'urgence qu'il y avait à préparer des plans à court terme. Deux études ne figurant pas habituellement dans le PDU ont été engagées : la restructuration à court terme des transports collectifs et un plan de circulation au niveau de la région.

Le diagnostic a été établi en 2005 et les scénarios ont été validés en février 2006. La rédaction du PDU est engagée. La restructuration du réseau est achevée et le plan de circulation est en cours d'examen par les autorités.

Le diagnostic

Une analyse de données approfondie a été réalisée sur tous les modes de transport à partir d'une enquête auprès d'un échantillon de 3500 ménages répartis sur l'ensemble de la région, étudiée pour inclure les types d'habitats représentatifs des principales catégories au Maroc définies par la direction de la statistique.

Des enquêtes plus spécifiques ont ensuite été faites dans les différents modes de transport :

- des enquêtes cordon au bord de la route pour les flux internes externes,
- des enquêtes sur la navette TNR (train navette rapide qui assure un service à la demi heure entre 6h et 20 H entre Casablanca et Kenitra) pour savoir l'importance des flux qui utilisent le transport ferroviaire entre Kenitra et Casablanca.
- des enquêtes de stationnement pour essayer de mesurer la pression du stationnement,
- des comptages routiers,
- des comptages d'autobus

En ce qui concerne l'offre de transport, une base de données a été créée, sur laquelle, sur la base d'échantillons, ont été établies toutes les caractéristiques du réseau routier et du stationnement (le stationnement en voirie - stationnement non payant géré par des gardiens en général -, le stationnement payant géré par des opérateurs et le stationnement hors voirie géré soit par des opérateurs privés soit par des opérateurs qui ont une délégation de la mairie de Casablanca). Des investigations sur le fonctionnement des carrefours et l'état de la signalisation ont également été menées, ainsi qu'une étude de l'état des autobus, du train et des équipements en détail. Sur toutes ces bases ont été sélectionnés 98 carrefours sur lesquels ont été préparés des plans basés sur des levés topographiques au 1/500^{ème} en vue de développer des aménagements ultérieurs.

En ce qui concerne l'utilisation de l'offre et la contrainte de capacité, le BCEOM a procédé, sur la base de cet ensemble d'éléments, à la préparation d'un modèle de planification au niveau de la région. Il s'agit d'un modèle global avec deux traitements particuliers : l'un est celui de la circulation générale et le second est un modèle particulier pour la répartition des usagers dans les transports en commun.

L'analyse des aspects institutionnels et organisationnels : Ils ont fait l'objet d'une mission spécifique qui a conduit à une proposition de création d'une autorité organisatrice régionale des transports permettant d'asseoir le PDU sur une autorité qui coiffe l'ensemble des collectivités locales.

Un diagnostic financier a été établi sur la base d'un compte transports voyageurs qui décrit les dépenses et les recettes engagées, dans la région, pour le transport de voyageurs. Malheureusement, ce compte transport a été réalisé en 2004, au moment d'élections et il ne reflète pas tout à fait les dépenses et les recettes courantes.

Une évaluation environnementale décrit les impacts des transports sur les milieux naturel et humain.

Des enquêtes spécifiques ont été faites en ce qui concerne les transports de marchandises sur la génération de trafic du port et en particulier tout ce qui est aujourd'hui le transport des conteneurs.

La demande de déplacement : sur l'ensemble de l'agglomération, et pour tous modes d'habitat, on enregistre environ 2,9 déplacements par personne et par jour. Ce chiffre est important puisqu'il montre une augmentation de 79% par rapport à la dernière enquête ménage de 1975 (date du dernier Plan Directeur de Casablanca).

Les scénarios

Objectifs ; méthodologie

L'élaboration des scénarios a été fondée sur le diagnostic validé par le maître d'ouvrage. Il s'agissait de constituer plusieurs propositions d'évolution en fonction d'objectifs de politique de déplacements Il fallait :

- établir un projet réaliste d'utilisation des modes de transport, réduire le coût des déplacements motorisés. Cela n'a pas été facile : la faiblesse de l'investissement dans les transports publics est telle qu'un déplacement en transport public coûte 12 fois moins qu'un déplacement en voiture particulière à la collectivité. Les coûts de déplacement en voiture particulière sont malheureusement très élevés pour les ménages qui ne le ressentent pas directement, et pour la collectivité du fait de l'amélioration continue qui a été apportée au réseau.

- réduire les impacts environnementaux. des modes motorisés

- améliorer l'accès du plus grand nombre aux transports motorisés. L'hypothèse du doublement du taux de motorisation entre aujourd'hui et 2020 a été retenue.

- faciliter les activités.

Quatre scénarios ont été bâtis, pour deux horizons différents : un horizon 2009, à court terme (scénario tendanciel et scénario d'amélioration), un horizon 2019 avec une vision à moyen terme (scénario intermédiaire et scénario volontariste)

En 2009, le scénario tendanciel, est la poursuite des tendances passées avec des dégradations sensibles par rapport à 1975 ; dans le scénario d'amélioration, les écarts sont faibles parce que la courte durée ne permet pas de modifier complètement le contenu des prévisions.

En 2019 : du fait du décalage entre l'étude du SDAU et l'étude du PDU, le BCEOM a dû travailler avec un urbaniste pour élaborer des prévisions de population et d'emploi qui, sans s'écarter sensiblement des résultats du schéma directeur, étaient plus tendancielles. Concrètement, le dépeuplement progressif du centre ville a été amplifié parce que la

pression foncière oblige les populations les plus modestes à se loger à l'extérieur de la ville où l'habitat est moins coûteux. Les activités de tertiaire moderne remplacent l'habitat .

A la périphérie, comme les experts ont pu le constater lors de la visite du site, la densification préfigure les problèmes que connaîtra le Maroc au cours des quelques dizaines d'années qui viennent du fait du déficit de services dans ces zones périphériques denses. Il n'a été tenu compte que d'un pôle de développement particulier qui était déjà en préparation par l'AUC et l'IAURIF, le pôle urbain de Nouaceur. Dans la mesure où le marché passé avec le BCEOM a été signé antérieurement à la décision royale de désaffectation, la zone de l'aéroport d'Anfa n'est pas prise en compte. La ville de Zenata ne l'est pas également.

Sur ces bases a été constitué un scénario intermédiaire où les choses évoluent peu : en 2019, les transports collectifs retrouveraient progressivement leur fréquentation de 1975 ; et un scénario volontariste (dont le contenu a été jugé trop faible par les autorités lorsqu'il a été présenté)

Présentation des scénarios

Mode de déplacement	Usage 2004	Tendanciel	Intermédiaire	Volont. 1	Volont.2
Voiture	14,5	21	20	18,5	18,5
Transport en commun	13	11	16	22	21
Taxis 1^{ère} catégorie	10,3	10	6,5	6	6,8
Taxis urbains	5,2	5	5	3	3,2
Deux roues	4	3	2,5	2,5	2,5
Marche	53	50	50	48	48

Parts modales (%) par scénario

Dans le scénario tendanciel,

l'usage de la voiture particulière se maintient
la part des transport collectifs se dégrade et se réduit à 11%,
celle des taxis de 1^{ère} catégorie reste constante à 10% environ,
celle des taxis urbains reste également constante
et celle des deux roues diminue légèrement.

Dans le scénario volontariste,

On retrouve approximativement la part de 1975 pour les transports collectifs. Elle passerait à 21 ou 22% ce qui est considérable,
la part de la VP serait maîtrisée autour de 19%
la part des taxis de première catégorie diminuerait de presque cinq points
et celle des taxis urbains resterait pratiquement constante si on fait l'hypothèse proposée de supprimer cette distinction.

Une analyse de la modélisation a été faite pour montrer l'intérêt du scénario volontariste par rapport au scénario tendanciel.

Cet intérêt a été mesuré en particulier par la part de la circulation qui se ferait le matin. Ce qui est le plus intéressant, c'est la comparaison entre les trafics sur le réseau du scénario tendanciel et ceux du scénario volontariste. Il n'y a que quelques petites sections de routes

dans le centre où, à cause de l'importance des flux, on enregistre une petite augmentation de trafic, mais pour tout le réseau primaire de la région on constate une diminution très sensible du trafic qui a pour effet de reculer de nombreux investissements à faire dans la voirie. Ce scénario a pour corollaire de mobiliser des ressources très importantes dans le développement des transports collectifs.

En ce qui concerne le stationnement, le fait de maîtriser les échanges en voiture particulière permet d'économiser, dans le scénario tendanciel, environ 1000 places dans le centre ville qui sont coûteuses à investir puisqu'il n'existe plus de possibilité de développer le stationnement sur voirie. En 2019 l'économie de places serait entre 30 000 et 50 000 pour toute la zone dense de Casablanca.

En matière de transport public, sur le plan technologie : les bus standards permettent d'accueillir entre 1100 et 1650 passagers par heure dans une exploitation dans de bonnes conditions; les bus articulés permettent un peu plus du double ; les tramways de 9 500 à 12000 passagers à l'heure. Au-delà, il est nécessaire de recourir à la gamme du métro 14000-40000 selon le caractère automatique du métro. Aujourd'hui apparaissent des catégories intermédiaires, comme les corridors de bus articulés rapides qui circulent en site propre sur une zone à forte demande et atteignent une vitesse commerciale de l'ordre de 20 km /h.

dans le scénario tendanciel, une dégradation du réseau a été acceptée, c'est-à-dire des taux de chargement très importants des autobus avec des extensions limitées des lignes en périphérie ; il n'a été prévu que des couloirs ponctuels quand le nombre de bus par heure sur une section de voie dépasse 45. (1,6 km de couloir ponctuel).

Dans le scénario intermédiaire, la dégradation acceptée est plus faible, des extensions de lignes sont prévues (prolongation importantes de lignes en périphérie), des créations de lignes nouvelles (notamment tangentielles parce que, à cause de la répartition montrée dans le schéma directeur beaucoup de déplacements se font en couronne et il n'existe pas de rocade à Casablanca), des couloirs sont créés (32 km de couloirs ponctuels) et les taux de chargement des véhicules acceptés sont plus faibles.

En ce qui concerne le scénario volontariste, l'objectif était d'améliorer la couverture des transports collectifs en faisant en sorte que, dans un rayon de 300 mètres de part et d'autre d'une ligne, il existe une desserte en transport en commun avec des fréquences inférieures à 10 minutes. Quand on procède à ces niveaux d'intensification de l'offre, on ne peut plus assurer la desserte uniquement par des autobus.

Une extension vers toutes les zones périphériques en développement a été prévue ainsi qu'une intégration tarifaire permettant de payer un tarif unique pour aller de son origine à sa destination. Ce tarif sera variable mais en moyenne ne devra pas excéder 5 MAD soit par une formule directe soit par une formule d'abonnement soit par des tarifs subventionnés. Il faut savoir qu'aujourd'hui, chaque fois qu'un usager change de bus, il doit repayer et que cela est un frein au développement du transport en commun, même si les tarifs sont modérés.

Les résultats sont :

- un réseau d'autobus de rabattement sur une infrastructure en site propre ;
- une ligne de métro,
- une ligne ferroviaire de type RER,
- trois lignes de tramways du rabattement sur les axes lourds

et des dessertes de zones à moindre intensité.

Tout ceci est un effort considérable. La limite fixée en 2019 est arbitraire. Le PDU va organiser cette évolution en fonction des capacités de financement, de la hiérarchie des lignes, du développement des zones nouvelles. On voit, par exemple :

- Que la ligne supposée de RER part de l'aéroport et s'étend jusqu'au centre de Sidi Belyout ; il ne resterait que 200 m pour la relier à Casa Port.
- Que si on prenait en considération la ville nouvelle de Zenata, il est clair qu'il faudrait prolonger cette ligne de RER jusqu'à Mohammedia.
- Qu'enfin, puisqu'il ne peut être question de faire de Casa Port une grande gare, le site ne s'y prêtant plus, on pourrait imaginer que le site d'Anfa, remarquablement bien placé, puisse être le lieu d'un grand projet d'installation intermodale. Cela résoudrait à très long terme de nombreux problèmes et doterait Casablanca du pôle transport qu'elle mérite.

Le tracé de la ligne de métro ressemble à un tracé qui avait été préparé au début des années 2000. Les lignes de tramway correspondent aux tendances fortes de la demande c'est-à-dire des échanges importants entre l'est et le centre de l'agglomération, entre l'ouest – avec le développement de Hay Hassani -, le centre et Sidi Belyout et entre les quartiers à haute densité et l'ouest de la ville.

L'horizon 2009 peut être appréhendé plus aisément :

Dans un scénario volontariste il faudrait dépenser plus que dans le scénario tendanciel. Mais le surcoût est marginal : 28 millions de MAD par an. Il faudrait un partenariat entre l'Etat et les collectivités permettant un investissement de 83 millions de MAD par an.

En matière de voirie, la différence entre les 591 et les 619 millions de MAD résulte essentiellement du financement des couloirs bus inscrit dans l'étude de restructuration.

L'opérateur de transport collectif : si on s'inscrit dans un accroissement de l'offre, il devra dépenser un peu plus que ce qui était prévu. Il faudrait rechercher 85 millions de MAD (pour mémoire, en 2003 et 2004 il a été possible de mobiliser 40 millions par an). M'DINA bus peut faire construire des bus modernes localement à un prix qui est la moitié de celui de l'Europe occidentale et 30% moins cher que celui de l'Europe de l'est des bus modernes. Un bus urbain coûte actuellement à 1 230 000 MAD.

Dans le scénario de 2019, les montants deviennent considérables on aboutit à un investissement de 6 milliards de MAD dans les 13 ans à 15 ans à venir.

Dans le scénario tendanciel, l'investissement total dans les autobus est exactement celui qui était prévu dans les conventions diverses d'exploitation, les seuls compléments concernent les infrastructures routières. Le matériel roulant doit être financé par les opérateurs privés. La difficulté commence avec le financement du stationnement. Les 50 000 places à créer vont coûter de l'ordre de 4 milliards de MAD. Elles sont supposés être financées par les opérateurs privés à qui la gestion sera concédée ; mais cela reste incertain et le besoin de stationnement risque de devoir impliquer la commune, soit parce qu'elle ne pourra pas avoir des redevances suffisantes des opérateurs, soit parce qu'il faudra trouver une couverture des emprunts.

Dans le scénario volontariste la réforme institutionnelle ne coûte pas grand-chose (3 millions de MAD), la convention entre l'Etat et les collectivités locales reste du même montant et le budget de la commune doit commencer à apporter plus. Les projets du PDU coûtent moins.

Globalement, ce qui va coûter, ce sont les infrastructures et les équipements de transport collectif (25 milliards de MAD). Les infrastructures de stationnement coûteront 1,5 milliards de MAD de moins que ce qui est prévu dans le scénario tendanciel.

La leçon, c'est que les investissements sont élevés mais qu'ils s'inscrivent dans une longue période. Une ligne de transport collectif est supposée fonctionner de l'ordre de 25 ans si c'est une ligne de tramway, une ligne de métro peut fonctionner 100 ans sans investissements considérables autres que le relooking des stations, la maintenance de la voie et le renouvellement du matériel roulant. En matière routière, si on construit une route, le réservoir qu'elle crée va se remplir en capacité de nouvelles demande et elle doit être étendue au bout de dix à quinze ans. A Casablanca, compte tenu de l'occupation du site, il serait préférable dans l'absolu de faire soit du souterrain soit de l'aérien.

Quelques perspectives

Que serait il possible de faire dans l'état actuel des financements ?

Il serait possible d'engager, en 2007, des études de définition et de réaliser des travaux de 2010 à 2017. On attaquerait assez rapidement la restructuration des transports collectifs, c'est-à-dire l'ensemble des mesures permettant d'améliorer à court terme l'exploitation du réseau. Ces mesures visent le cadre institutionnel, l'offre de services, l'organisation des services, les aspects financiers et économiques, les investissements, les charges courantes etc.

Tout ceci paraît peu mais c'est beaucoup : les opérateurs sont au nombre de 15 concessionnaires privés depuis les années 80. La concession s'arrête en 2009, il n'est pas prévu de clause de renouvellement. Le réseau est exploité en propre ou en concurrence.

Depuis la réforme communale de 2003, les gestionnaires des opérateurs sont les communes urbaines qui ne sont pas réellement préparées à affronter leurs responsabilités. Elles n'ont pas été partie prenante dans la définition du réseau (c'est la communauté urbaine qui avait préparé les concessions et les a remises aux communes).

Le suivi et le contrôle des concessionnaires sont assurés de deux façons : par un service de contrôle des concessions et de suivi de la gestion déléguée situé à la Commune de Casablanca et par le service permanent de suivi et de contrôle de la gestion délégué du ministère de l'intérieur installé à la Wilaya.

La commune urbaine de Casablanca est le nerf de la région, c'est le cerveau et la moelle épinière.

M'DINA bus SA est gestionnaire délégué des transports collectifs à Casablanca depuis août 2004 pour 15 ans. Le périmètre d'exploitation de M'DINA bus n'est cependant pas tout à fait le périmètre de la région. M'DINA bus SA disposait de 419 autobus dont 260 sont des autobus urbains de standard européen mis en service après avoir été réformés par la RATP en 2000.

Les concessionnaires mettaient en ligne 546 autobus qui ne sont pas, à 90%, adaptés au standard européen (ce sont des châssis de camion équipés d'une cabine d'autobus interurbain). Le parc est en général âgé de plus de 15 ans et en voie de rapide dégradation et de faible disponibilité.

Le réseau comporte 147 lignes. Sur le nombre, 58 ne sont plus exploitées parce qu'elles n'ont pas trouvé de repreneur quand le ministère de l'intérieur a lancé ce partenariat public privé en 1980. Sur les 89 lignes exploitées, 59 lignes le sont en monopole par M'DINA bus

SA ou un concessionnaire et 30 lignes partagées en concurrence sans coordination de la part de l'autorité.

Donc le réseau est très volatile. Des bus circulent peu remplis aux heures de pointe. L'absence de desserte explique la part de la demande de taxi qui aujourd'hui est supérieure à la part assurée par les autobus. La desserte en transport en commun ne correspondant pas au développement de l'urbanisation : ce sont les taxis qui prennent les marchés complémentaires. Pour donner quelques idées: il y a 1 538 km de voies desservies et les lignes exploitées utilisent seulement 439 km. Il y a 3,5 lignes par km de voie utilisé, il y a une concentration des lignes qui explique le nombre de bus sur le réseau.

Le BCEOM a proposé mettre en place l'autorité organisatrice dont l'organisation et le principe ont été retenus avec, en première étape, la création d'un service de coordination des transports en commun qui serait le futur service d'exploitation de cette autorité organisatrice mais elle n'existe toujours pas deux ans après. Il a également suggéré que les autorités s'impliquent pour essayer de faire cesser le principe d'exploitation en concurrence.

Au niveau de l'exploitation

On a comparé les mêmes scénarios (un scénario tendanciel avec une dégradation continue, deux scénarios de restructuration de réseau (l'un pour se replier sur les axes principaux, l'autre pour maintenir une desserte de zones périphériques) qui ont été analysés dans le modèle.

Puis un plan d'action a été établi comportant un certain nombre de mesures immédiates :

- créer trois corridors, l'un exploité par un concessionnaire privé, l'autre exploité par M'DINA bus SA et le troisième exploité en partage mais avec un contrôle du service de coordination des transports en commun.
- mettre en service des autobus urbains modernes, un équipement de géo-positionnement,
- créer des abribus,
- faire une signalétique des arrêts.

Le reste de la restructuration se fera au fur et à mesure qu'on aura mis en place le système d'exploitation et qu'on l'aura validé.

Le Plan de circulation

Aujourd'hui la voirie est gérée par les collectivités dans le désordre et en fonction de leur propre capacité à gérer car, mise à part Casablanca, elles ne sont pas dotées de moyens humains et techniques adaptés, elles ne disposent pas de budgets conséquents. Ceci amène aussi à réfléchir à un cadre institutionnel et organisationnel approprié.

Deux remarques :

- le comportement des usagers à l'égard des règles d'exploitation est difficile. L'absence de signalisation horizontale est généralisée ; sur les voies, qui sont en général de grande largeur, le positionnement des passages piéton est peu adapté.
- l'importance des flux de trafic sur les pénétrantes a été souligné. La convention de financement Etat collectivités va permettre d'élargir toutes les pénétrantes dont la route qui desservira la future ville nouvelle de Zenata.

Débat

Il est difficile de faire des recoupements entre le SOFA, le SDAU et le PDU et quelquefois la lecture de ces documents peut faire apparaître des contradictions. Peuvent-elles être résolues et comment ?

Le SOFA est une vision d'aménagement du territoire à une échelle supra régionale et une vision à long terme. Le SDAU est une vision à moyen terme sur une région. Le PDU a été lancé avant le SDAU, mais il y a toujours eu des allers et retours entre l'équipe du PDU et l'équipe de l'AUC et de l'IAURIF pour confronter les diagnostics et les idées.

Le PDU et le SDAU sont à des phases qui ne sont pas parallèles. Le PDU a achevé son diagnostic et la définition de ses scénarios, dans le respect de son cahier des charges. Le SDAU, qui a été engagé plus tardivement, a seulement produit son diagnostic et commencé à préparer les hypothèses et les scénarios de développement. Les études du SDAU ont, au maximum, tenu compte des propositions du PDU, mais elles développent également une vision propre.

Il peut, dans certains cas, en résulter une impression d'incohérence. Mais, si on regarde l'expérience française, cette situation n'est pas rare et les contradictions en la matière peuvent en général être gérées.

Le problème d'Anfa a été évoqué à la fois en suggérant des propositions de long terme et de grand intérêt. En même temps, cela n'a pas été étudié dans le cadre du PDU. Si des dispositions ne sont pas prises rapidement sur les possibilités de créer à Anfa un grand centre de transport ce projet ne risque-t-il pas de ne jamais voir le jour.

La signature du marché d'étude du PDU est antérieure à la décision de remettre le territoire de l'aéroport d'Anfa à l'urbanisation. Typiquement, il s'agit d'une question de gouvernance : plusieurs études sont en cours et les hypothèses produites il y a deux ans se trouvent dépassées. Elles doivent donc être regardées d'une manière contrastée, parce qu'il existe quelques zones de rupture qui ont une incidence certaine. Il serait intéressant de faire tourner le modèle de situation de trafic sur ces zones pour voir en quoi cela change les axes majeurs du schéma. Cela a clairement été reconnu au mois de février. Mais on se trouve dans une situation d'impuissance administrative à s'adapter au rythme qui devrait être celui des études pour intégrer les diverses dimensions du développement.

En matière de transport le problème est la multiplicité des autorités de tutelle.

Ceci a été mis en évidence par les travaux du PDU et conduit à proposer la création d'une autorité organisatrice de niveau régional. On ne peut pas gérer une ville comme Casablanca en dispersant autant les initiatives et les responsabilités. Ce point de vue a été partagé mais sa mise en œuvre tarde car cette autorité marque une rupture complète par rapport au système actuel.

Un problème d'assiette territoriale : si le diagnostic établi par le SDAU souligne que 50% de l'urbanisation se déroule en dehors de la ville et que le PDU se cantonne à résoudre les problèmes à 20 ans uniquement au niveau de la ville, cela veut dire qu'on urbanise en dehors de la ville sans prendre en charge la question des transports.

Il n'y a pas de focalisation du PDU sur la ville. Il s'intéresse également à la desserte de la périphérie. Quand on dessine une ligne de métro qui va chercher les usagers le long de la

voie de contournement de Casablanca, on n'est pas dans la ville, on est complètement dans la desserte de la périphérie. Aujourd'hui, quand il veut aller d'un point à l'autre de l'agglomération, un usager est obligé de passer par le centre parce qu'il n'existe pas de rocade. Le système de transports collectifs proposé pour 2019 suggère la mise en place d'un tramway qui pourrait transporter de 8000 à 9000 passagers heure parce qu'il correspond à la demande. Le réseau de TC proposé en 2009 comporte également des lignes qui font un système de rocade.

Le SDAU parle de Casablanca comme une future destination touristique et culturelle. Or, le PDU suggère de créer un couloir d'autobus sur le Bd Mohammed V alors que ce boulevard pourrait être un lieu d'attraction qui pourrait faire revivre le Casablanca d'autrefois

Quand on regarde toutes les emprises disponibles pour faire passer tous les autobus à Casablanca, quand on regarde toute la demande qui n'est pas satisfaite et les efforts qu'il faudrait faire pour la satisfaire la demande, on est conduit à revenir à cette proposition qu'avait déjà formulée M. Raymond Pic en 1975.

N'y aurait il pas un autre scénario qui abandonnerait l'idée d'un métro cher, qui ne sera efficace que sur un court trajet. Ne vaudrait il pas mieux travailler sur un meilleur équilibre entre les communications radiales vers le centre et les périphéries qui ont un futur en matière de développement économique ?

Ne pourrait-on pas installer sur l'emprise de l'autoroute urbaine centrale un métro léger aérien en site propre qui pourrait être véritablement structurant puisque, dans les intersections avec les pénétrantes, il serait possible, probablement, d'envisager de créer des stations multimodales ?

IV. Une mission de Conseil auprès du Wali

M. Yves COUSQUER, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées

M. Yves Cousquer a rappelé que le Wali a été chargé de la mission de rehausser le rang international de Casablanca, d'en accroître la qualité de vie et l'attractivité, de renouer avec ce qu'elle était à certaines époques par un projet de reconquête urbaine à plusieurs dimensions.

Il s'agit, pour le Wali et pour les forces vives de la ville et du Royaume, de définir un projet qui soit capable de mobiliser sur plusieurs décennies. Il s'agit de le faire partager en bâtissant un discours politique. Il faut que ce discours soit crédibilisé par des actions structurantes en 2006 et 2007.

Ces actions sont de trois ordres :

Elles sont d'ordre institutionnel et managérial : il s'agit de renforcer la maîtrise d'ouvrage publique, qu'elle soit d'Etat ou qu'elle relève des autorités communales ou régionales. Il faut impliquer plus fortement les grands opérateurs publics.

Mais elles sont aussi d'ordre opérationnel et, à ce niveau se pose la question des partenariats à mettre en place entre le secteur public et le secteur privé.

Il y a enfin une dimension structurelle : il faut de l'innovation structurelle, de l'innovation législative, notamment dans le domaine de la fiscalité et de l'habitat. Cela suppose des remises en cause : la co-propriété est dominante avec les rigidités qui accompagnent la propriété individuelle. Il n'existe pas aujourd'hui de politique nationale des transports publics. Il n'y a pas d'exemple au monde d'une ville qui soit dotée d'un réseau qui n'ait pas reçu de subvention de fonctionnement de façon à introduire une péréquation des tarifs.

Plusieurs séminaires ont été organisés sur les thèmes de la convergence stratégique, la planification urbaine et la maîtrise foncière,

Il est résulté des débats des deux premiers ateliers une liste de chantiers clé :

- un plan stratégique pour l'action foncière. Il y a besoin de repérer des zones d'anticipation raisonnable. Il faut faire en sorte que la pression de la demande ne conduise pas à renoncer aux options du SDAU ;
- les axes d'un contrat global entre l'Etat et le grand Casablanca car il est clair que le projet stratégique de Casablanca ne peut pas être simplement nourri par une succession de contrats sectoriels. On a besoin d'une perspective d'ensemble dans laquelle l'Etat s'engage sur un plan financier.
- l'amélioration de la gestion de la ville
- tirer parti de financements longs.
- appliquer la discrimination positive à bonne échelle donc généraliser les méthodes de l'initiative nationale de développement humain (IMDH) pour corriger une partie des déséquilibres sociaux,
- identifier des projets en distinguant ceux qui sont auto porteurs et ceux qui impliquent une solidarité nationale
- un juste retour fiscal.

Le troisième atelier a mis en évidence un certain nombre de convergences stratégiques, des points clés à approfondir :

- des projets d'envergure nationale relevant d'un contrat global avec l'Etat ;
- un outil d'action foncière : au terme des travaux d'avril, il a été conclu qu'une agence foncière régionale serait créée ; dans un premier temps comme département au sein de l'agence urbaine et qu'on essaierait de mobiliser une réglementation de 1917 sur les Associations Foncières Urbaines qui permet de fédérer les propriétaires et de poursuivre en même temps des objectifs publics ; ceci devait être complété par l'institution du droit de préemption et de Zones d'Aménagement Différé
- au moment où les scénarios du SDAU seront définis, il serait nécessaire de disposer d'outils de protection.

V. La stratégie de développement économique du grand Casablanca

M. Hamid Ben ELAFDIL, Directeur du Centre Régional d'Investissement de Casablanca

Les enjeux

Les enjeux classiques :

Sur le plan mondial, tous les territoires sont confrontés à ces mêmes enjeux : le pétrole, qui est le carburant de la croissance économique, est une des composantes majeures de tout choix stratégique ; on ne peut plus aujourd'hui faire une prospective stratégique sans tenir compte de la composante coût énergétique. Le Maroc ne produit pas de pétrole.

La compétition pour attirer des investisseurs internationaux ne se fait plus entre les nations mais entre les territoires. Cela a un impact très important sur les mécanismes que doivent mettre en place les acteurs et en particulier sur le rôle du CRI.

La concurrence des pays asiatiques et des pays d'Europe de l'Est en particulier sur les investissements à forte composante en main d'œuvre car le Maroc est en pays en émergence et donc la clé de compétition sur laquelle le Maroc peut se positionner est d'abord des coûts réduits par rapport à ceux des pays voisins, en particulier l'Union Européenne. La concurrence des pays de l'Europe de l'Est, de la Chine et de l'Inde posent des problèmes nouveaux.

Les enjeux internationaux

Les accords de libre échange

Le Maroc est l'un des pays qui a passé le plus d'accords avec d'autres régions et pays du monde.

L'accord de libre échange avec les USA, effectif à partir du 1^{er} janvier 2006, est un enjeu majeur pour l'économie nationale parce que il crée des opportunités pour les industriels marocains. Mais il crée également une fragilisation parce que le Maroc s'ouvre à l'économie américaine et se doit d'être compétitif par rapport aux opérateurs américains.

Le deuxième accord est un accord d'association avec l'Union Européenne - qui est un accord d'ouverture douanière progressive- permettant au Maroc d'exporter vers l'Union Européenne quasiment en franchise de douane mais également à l'Union Européenne d'exporter vers le Maroc quasiment en franchise de douane. Cet accord a démarré il y a quelques années. Les premiers produits ce sont les équipements, ce qui permet à l'industrie nationale de se moderniser.

Un accord moins majeur mais également important, est l'accord d'Agadir avec trois pays arabes : l'Egypte, la Tunisie, la Jordanie.

Enfin, le Maroc a passé un accord bilatéral avec la Turquie.

La Maroc a toujours été un pays ouvert, un pays libéral à l'exception d'une courte période de trois ans, au début des 70, où il avait été décidé de « marocaniser » l'économie marocaine. Aujourd'hui tous les secteurs économiques sont ouverts à l'investissement étranger et à la concurrence.

Bien évidemment le schéma type est d'offrir la possibilité aux opérateurs économiques américains d'investir au Maroc et exporter leur production à bas coût vers l'Europe : le marché européen à portée de main et sans barrière douanière. On pourrait tenir le même langage avec un opérateur européen qui pourrait exporter vers les Etats-Unis sans barrière douanière.

Les enjeux locaux

L'immobilier d'entreprise est une denrée rare à Casablanca.

On enregistre une demande de 1000 ha depuis 8 mois. Dans cette demande il y a sans doute une part d'intention mais on peut situer la part de demande immédiate réelle de l'ordre de 300 ha à 400 ha à laquelle il ne peut être apporté une réponse. Il ne s'agit pas seulement d'immobilier pour l'industrie, mais également pour les services et pour le commerce.

Le basculement démographique

Casablanca d'après les chiffres du futur SDAU, va générer sur les 15 à 20 prochaines années 400 000 demandes d'emplois supplémentaires. Casablanca est la ville qui s'est occidentalisée le plus tôt et, de ce fait, on y enregistre une pyramide des âges qui se rapproche de plus en plus de celle de l'Europe dans les années du « baby boom ». Durant la même période, Casablanca ne va générer que 250 000 ménages supplémentaires. C'est un basculement. Le CRI estime que, si pendant les dix dernières années l'enjeu a été le logement, (l'Etat a encouragé les promoteurs immobiliers pour construire des logements), maintenant il est temps que l'Etat encourage l'investissement sur les endroits où les gens vont aller travailler.

La compétition avec les autres territoires nationaux

La région du grand Casablanca a été pendant très longtemps, et de façon pénalisante pour l'économie marocaine, le centre du pouvoir économique. Casablanca a été le moteur, la capitale économique; aujourd'hui il y a une compétition avec d'autres territoires nationaux : Tanger, Marrakech, Agadir ...Il faut rechercher la complémentarité. Casablanca dispose de nombreux atouts : les meilleures infrastructures de transport du Maroc : réseau ferré, autoroutier, aéroport et port ; c'est la région la mieux dotée en matière d'infrastructures technologiques (les télécommunications constituent aujourd'hui un élément majeur de positionnement pour un territoire)

Débat

- *Peut on avoir un éclairage sur ce qu'est le CRI*

Le CRI est une émanation de l'Etat. C'est une structure publique. Comme l'Agence urbaine, il dépend du ministère de l'intérieur. Il est de création récente. C'est l'un des premiers grands projets du souverain en réponse à la demande des acteurs économiques d'avoir un interlocuteur unique en matière économique, de création d'entreprise d'investissements sur les territoires.

Les CRI sont financés sur le budget de l'Etat. Ils sont dotés de la personnalité morale, ce qui leur permet de disposer de ressources propres. Le CRI de Casablanca emploie 30 personnes.

Même si la lettre royale qui a créé les CRI leur donne la possibilité d'intervenir dans le secteur du logement, le CRI de Casablanca s'interdit d'intervenir depuis sur des problématiques de logements pures et concentre ses efforts essentiellement sur la problématique de création d'emplois.

- *Le phénomène de la spéculation sur les terrains réservés à l'industrie n'est pas nouveau. En ce moment même il y a dans certains quartiers dévolus à l'industrie sous la colonisation des parcelles qui n'ont jamais été valorisées. Ce phénomène trouverait sa résorption non pas par la privatisation totale et le désengagement de l'Etat, mais dans la mise en place d'une structure de régulation et de réglementation.*

En tant que libéral, M. Ben ELAFDIL estime que l'Etat n'a pas à intervenir dans le domaine foncier. L'Etat doit, selon lui, se limiter à ses fonctions régaliennes. Il doit donner de l'information pour que les opérateurs économiques et les citoyens puissent choisir. S'il s'agit d'un foncier public, ce qui est le cas de Anfa, on peut avoir une régulation en fixant les mécanismes de régulation de prix à l'amont.

- *Il y a une contradiction entre ce que nous dit le Directeur du CRI et le rapport sur l'analyse de l'évolution du marché de bureau à Casablanca depuis quelques années qui explique que ce marché n'est pas tendu qu'il a plutôt tendance à baisser et que la demande n'est pas très forte.*

M. Ben ELAFDIL explique que sa présentation s'appuie sur les résultats d'une étude récente réalisée sur une période de six mois par deux cabinets privés experts du domaine qui ont mené des enquêtes auprès des investisseurs. Il présente ces résultats :

La demande

- En 2005, 75% des surfaces mises sur le marché ont été écoulées
- Le taux de croissance annuel moyen de la demande était de 10% entre 2001 et 2005
- 94 600 m² par an en moyenne de commandes de bureaux avec une progression de 47% entre 2001 et 2005.
- 38% des surfaces ont été vendues à un prix de 10 000 à 10 500 MAD/m² ; 27% à 12 000 MAD/m² et plus
- 70% des surfaces louées sont louées à 100 MAD par mois.

L'offre du marché.

- Majoritairement destinée à la vente (75%).
- Résorption importante du stock : la baisse du stock disponible de 282 000 m² à 179 000 m² entre 2001 et 2005 soit une baisse de 36%
- En 2003 :
 - o stocks disponible 219 000
 - o autorisations de construire 73 223
 - o surface écoulee 99 000
- En 2004 :
 - o stocks disponible 180 000
 - o autorisations de construire 63 151
 - o surface écoulee 102 000
- En 2005 :
 - o stocks disponible 179 000
 - o autorisations de construire 109 218
 - o surface écoulee 110 000
- *La tendance classique au Maroc est celle de l'accession à la propriété. Ceci est vrai pour le logement. Existe-t-il des mécanismes permettant de corriger cette tendance en matière d'immobilier d'activité ?*

On constate aujourd'hui que les grandes entreprises internationales ne veulent pas acheter, elles veulent louer. Les entreprises patrimoniales marocaines ou les entreprises patrimoniales étrangères passent souvent par une phase de location déguisée, le leasing.

Auparavant, le leasing était peu développé en l'absence de fonds d'investissement immobiliers. Aujourd'hui, il existe des Fonds qui peuvent acheter au Maroc un immeuble entier - donc qui libèrent l'investissement des promoteurs. Ces fonds, constitués principalement par les compagnies d'assurance et les Caisses de retraite vendent, au-delà d'une certaine période, le bien avec ses revenus locatifs à un investisseur institutionnel.

L'un des points faibles de l'aménagement public est la logique de vente, A l'inverse, les aménageurs privés, avec des institutionnels (Caisse des Dépôts et de Gestion, Compagnies d'assurance, Caisses de retraite) peuvent constituer une offre locative qui correspond beaucoup plus à la demande.

- *L'impact de la mondialisation sur le Maroc : est-il positif ou négatif ?*

L'impact de la mondialisation peut être positif. La grande quantité de projets initiés par le Maroc doit contribuer à rendre son économie plus compétitive afin de saisir les opportunités de la mondialisation.

- *Le point de vue du CRI sur Anfa*

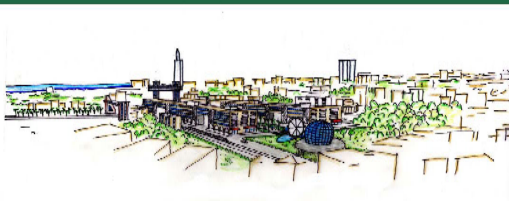
Le projet est une importante opportunité qui doit être exploitée. Il doit proposer une force d'attractivité des investisseurs et des talents, parce qu'on ne peut pas développer un territoire sans talents. Ces investisseurs et ces talents recherchent deux choses majeures : un endroit pour travailler à un coût compétitif et un cadre de vie agréable. Donc, le site doit offrir une possibilité d'accueil d'entreprises et d'emplois mais il doit aussi être exemplaire sur le plan de l'environnement et offrir un maximum d'espaces verts.

ANNEXE 2

PRESENTATIONS POWERPOINT DES EQUIPES

ANFAVILLE

La cité rayonnante



Dominique ALLA	Architecte - Urbaniste
Mohammed EL AOUNI	Géographe - Urbaniste
Guy OBELE	Architecte - Urbaniste
Rachid OUZZANI	Architecte - Urbaniste
Pierre PELLIARD	Ingénieur - Urbaniste
Alain SALLEZ	Economiste
Robert SAMMUT	Aménageur - Développeur

Rayonnement international : un projet attractif

Attirer des investisseurs et cadres internationaux :

- Services aux personnes : santé, loisirs, culture, sports...
- Enseignements supérieurs scientifiques
- Bureaux de standing, immobilier PMI
- Développement des secteurs innovants et de haute technologie
- Amélioration accessibilité externe (aéroport...) et interne (tramway...)

Rayonnement international : activités et immobilier

Innovation, prestige, audace

- La cité scientifique
- Logements et immobilier d'entreprise haut de gamme
- Hôtels 4 et 5 étoiles
- Jardin andalou et golf
- Polyclinique, lycée international
- Centre commercial ouvert de 40 000 m²
- Cinécité

Le rayonnement d'ANFAVILLE dans l'aire urbaine

Insérer le projet de 400 ha dans la ville

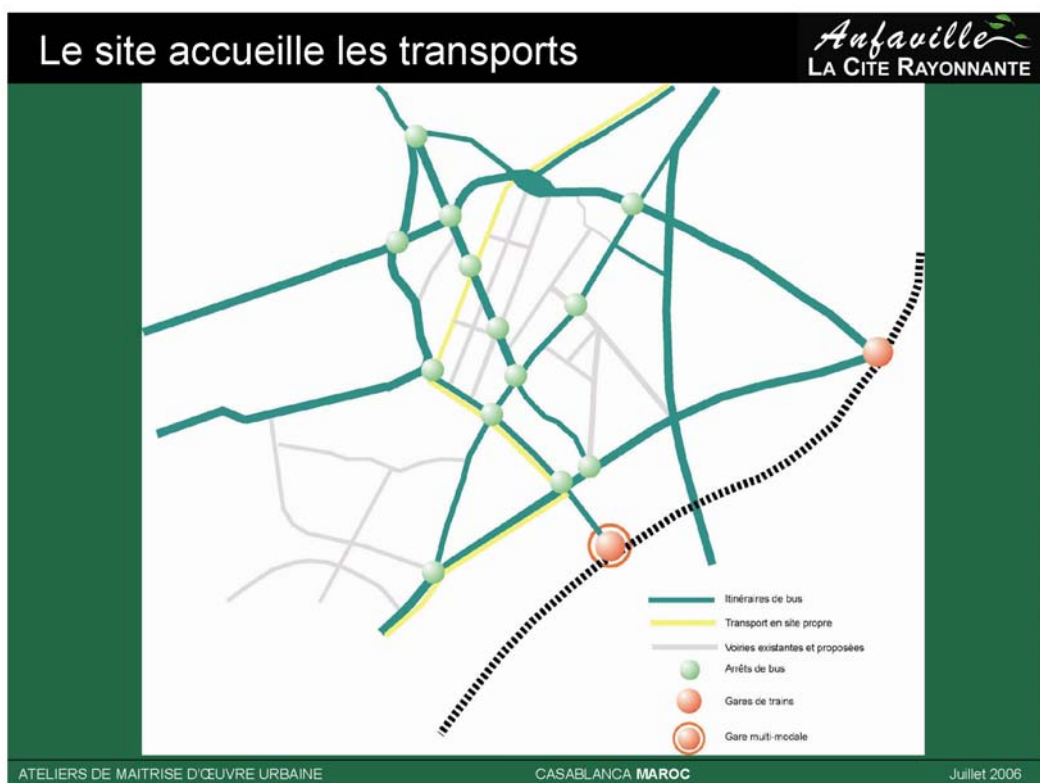
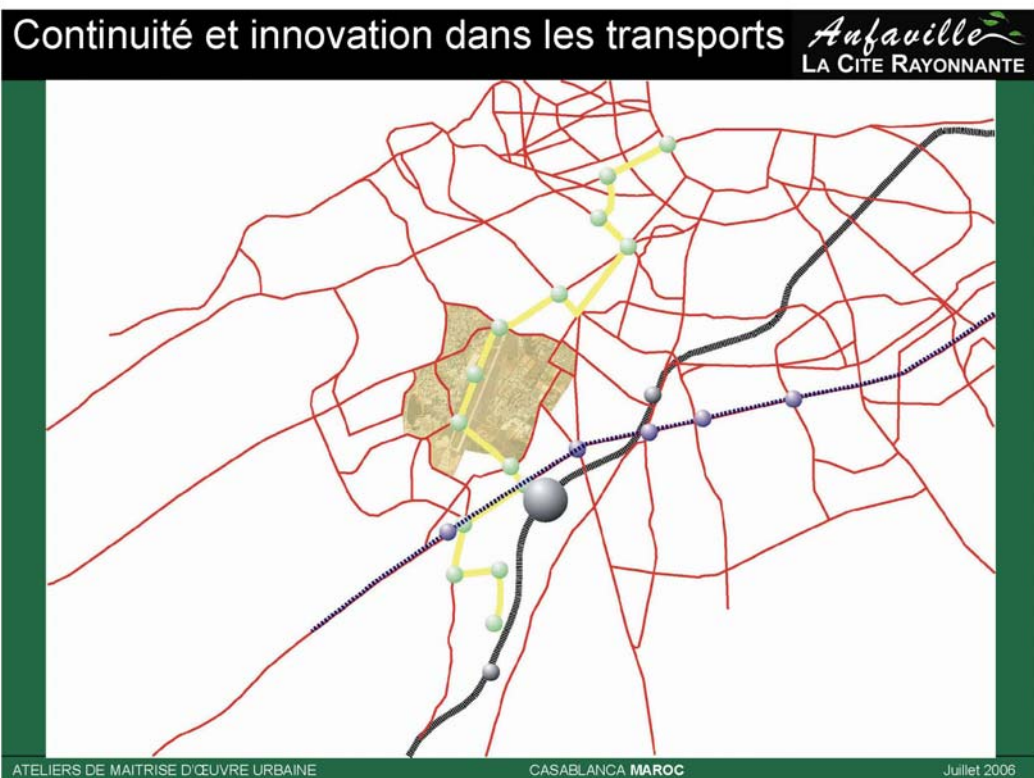
- Extrême attention portée au fonctionnement de la ville
- Innover et assurer les continuités
- Développer un projet culturel



Continuité et innovation dans les transports

Partir de la structure existante : autoroute urbaine et voie ferrée

- Casasud-université, nœud majeur intermodal
- Ligne de tramway des quartiers sud au centre
- Tram-train transversal, le long de l'autoroute urbaine
- Les services depuis l'aéroport

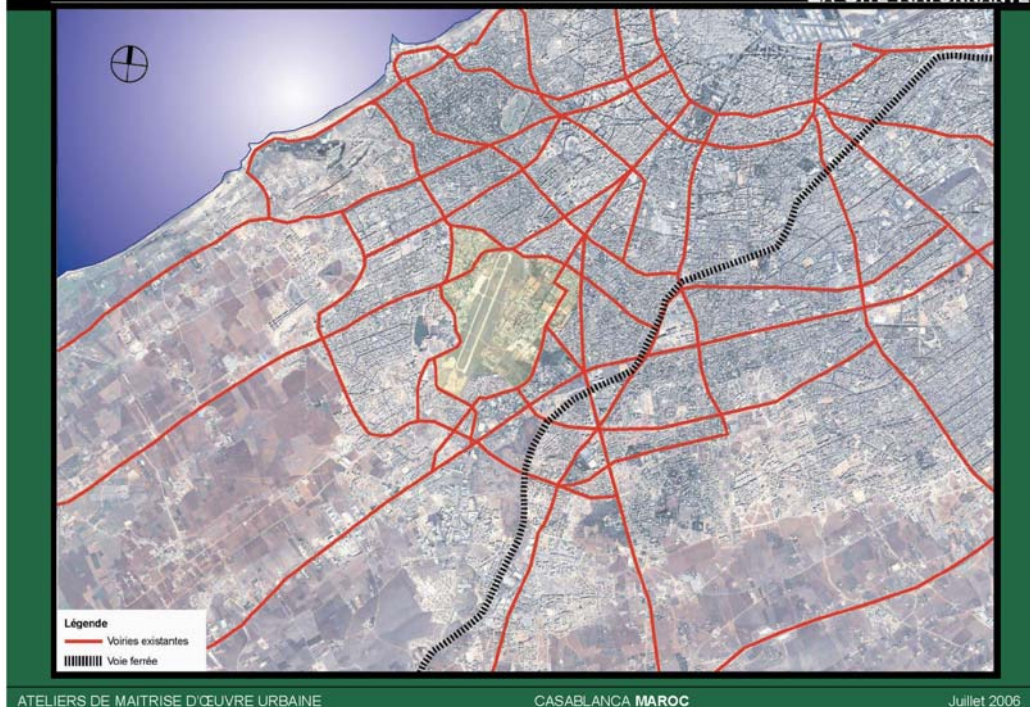


Réseau viaire assurant les continuités du tissu urbain

Continuités et patte d'oie

- Compléter la voie des préfectures
- Prolonger l'ancienne route d'El Jadida
- Créer la diagonale du lien
- Les voies bordant le jardin andalou : accueillir le tramway
- Les couloirs de bus

Voiries actuelles



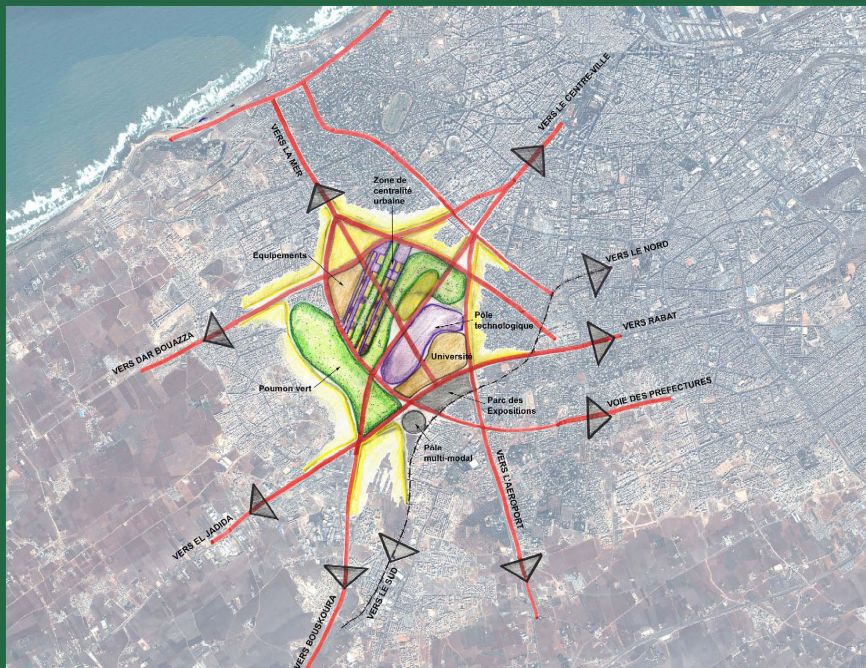


Développement durable : l'exemplarité d'Anfaville

- Développement économique durable : 111 000 emplois pour toutes les catégories d'actifs
- Développement social durable : le don royal
 - Médina verte
 - Équipements, commerces, collèges, écoles, aires de jeu
 - Financement
- Préservation de l'environnement naturel : tramway, centre commercial à ciel ouvert, énergie solaire

Principes de composition

Anfaville
LA CITE RAYONNANTE



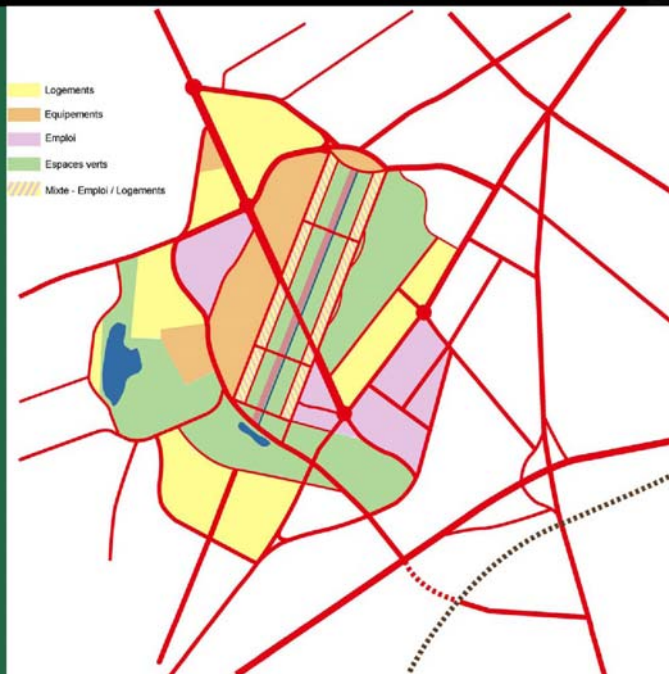
ATELIERS DE MAÎTRISE D'ŒUVRE URBAINE

CASABLANCA MAROC

Juillet 2006

Le schéma d'aménagement

Anfaville
LA CITE RAYONNANTE



ATELIERS DE MAÎTRISE D'ŒUVRE URBAINE

CASABLANCA MAROC

Juillet 2006

Anfauille
LA CITE RAYONNANTE



CASABLANCA MAROC

Juillet 2006

Anfauville
LA CITE RAYONNANTE



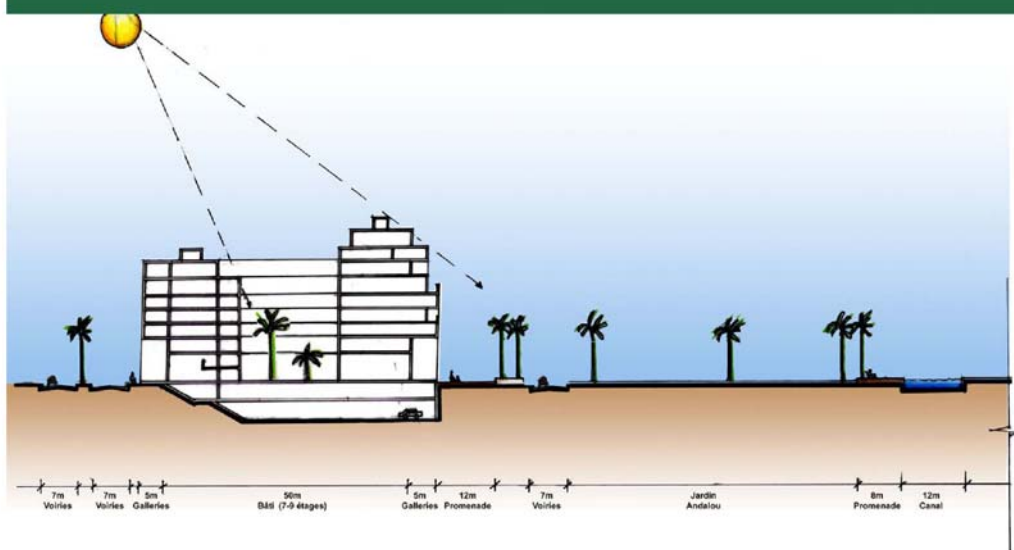
ATELIERS DE MAÎTRISE D'ŒUVRE URBAINE

CASABLANCA MAROC

Juillet 2006

Le long du jardin andalou

Anfavelle
LA CITE RAYONNANTE



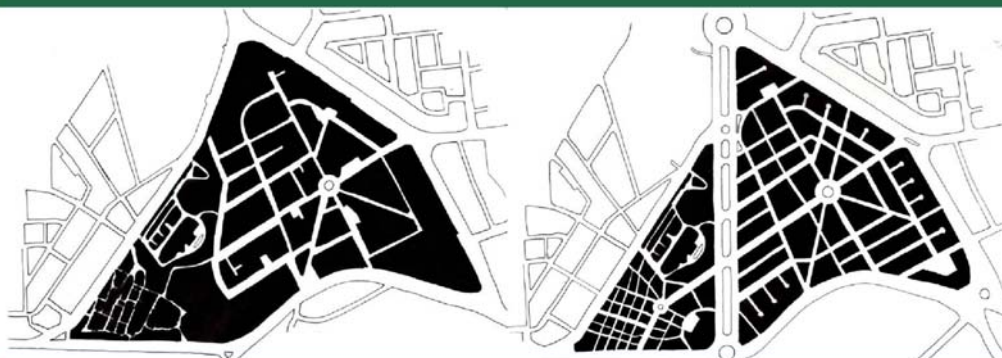
ATELIERS DE MAÎTRISE D'ŒUVRE URBAINE

CASABLANCA MAROC

Juillet 2006

De la cité de l'air à la Médina verte : trame

Anfavelle
LA CITE RAYONNANTE



ATELIERS DE MAÎTRISE D'ŒUVRE URBAINE

CASABLANCA MAROC

Juillet 2006

La Médina verte

Anfavelle
LA CITE RAYONNANTE



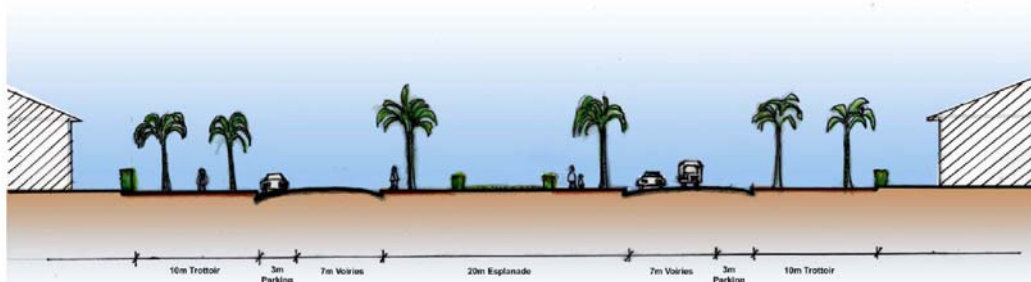
ATELIERS DE MAÎTRISE D'ŒUVRE URBAINE

CASABLANCA MAROC

Juillet 2006

La diagonale du lien

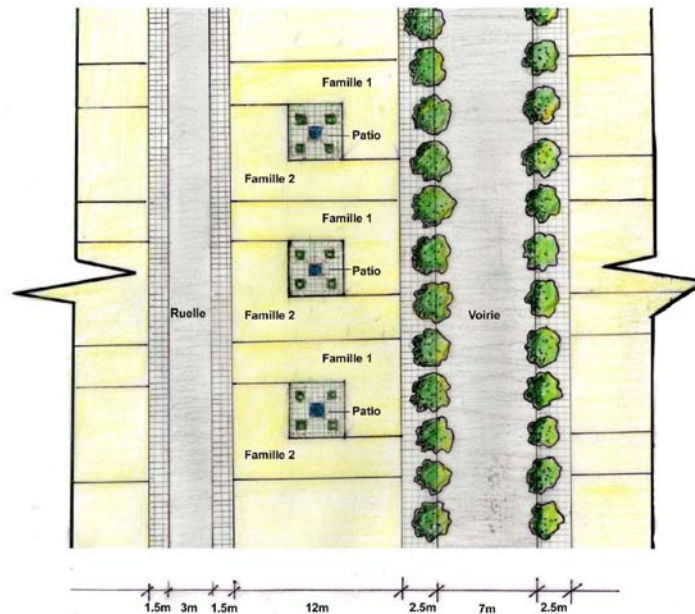
Anfavelle
LA CITE RAYONNANTE



ATELIERS DE MAÎTRISE D'ŒUVRE URBAINE

CASABLANCA MAROC

Juillet 2006



Anfavelle, un projet dynamique, complexe et partenarial

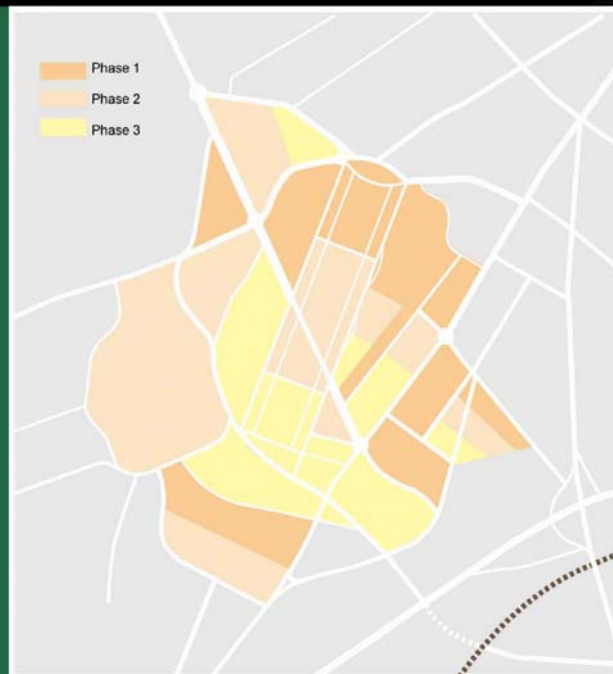
Conduite éclairée, conduite efficace

- Une autorité puissante épaulée par les grands décideurs publics de l'agglomération siégeant dans le CA d'un établissement public d'aménagement ou équivalent
- Associer les partenaires privés et associatifs : conseil consultatif des partenaires
- Coordonner toutes les administrations concernées

Anfavelle, un projet géré dans le temps et donc phasé

- Trois grandes phases de six ans chacune
- Un bilan prévisionnel global et par phase
- Un processus dynamique d'une phase à l'autre
- Des dispositifs de contractualisation : équipements, charte environnementale
- Un dispositif d'évaluation

Le phasage



Programmation : le marché et le parti d'aménagement

- H1 : basée sur les capacités d'absorption du marché de bureaux et logements sur Casablanca et sur les besoins en équipements
- H2 : donner à Anfville une plus forte priorité dans l'agglomération ; choix de densités que permet le parti d'aménagement

SYNTHESE PROGRAMMATION – H1

OBJET	SURFACES	QUANTITES
Logements	808 000 m ² + 65 000 m ² chambres étudiants	7 048 log ^{ts} (32 850 h) + 3 300 chambres étudiants
Bureaux, activités	1 161 000 m ²	77 250 emplois
Autres activités Cinéma, parcs à thèmes	26 ha environ 130 000 m ²	1 000 emplois
Hôtels, commerces restauration	154 000 m ² dont 40 000 m ² parkings structure	2 700 emplois
Equipements	123 500 m ²	23 équipements (1000 emplois) dont théâtre, lycée international
Ecoles, universités	48 000 m ²	6 000 étud ^{nts}
Total Constructions	2 490 500 m²	Total emplois : 81 950
Espaces verts 7 jardins + golf + parc à thème	118 ha	

SYNTHESE PROGRAMMATION – H2

OBJET	SURFACES	QUANTITES
Logements	1 212 000 m ² + 65 000 m ² chambres étudiants	10572 log ^{ts} (52850h) + 3 300 chambres étudiants
Bureaux, activités	1 515 000 m ²	106750emplois
Autres activités Cinéma, parc à thèmes	26 ha environ 130 000 m ²	1 000 emplois
Hôtels, commerces restauration	154 000 m ² dont 40 000 m ² parkings structure	2 700 emplois
Equipements	123 500 m ²	23 équipements (1000 emplois) dont théâtre, lycée international
Ecoles, universités	48 000 m ²	6 000 étud ^{nts}
Total Constructions	3 182 500 m²	Total emplois : 111450
Espaces verts 7 jardins + golf + parc à thème	118 ha	

SYNTHESE OCCUPATION DU SOL

OBJET	H1	H2	Hauteur (H2)
Logements moyen standing	0,6	0,9	R+1 à R+3
Logements haut standing (près golf)	1,5	2,25	R+3 à R+4
Bureaux et logements du jardin andalou	3,7	5,6	R+7 à R+9

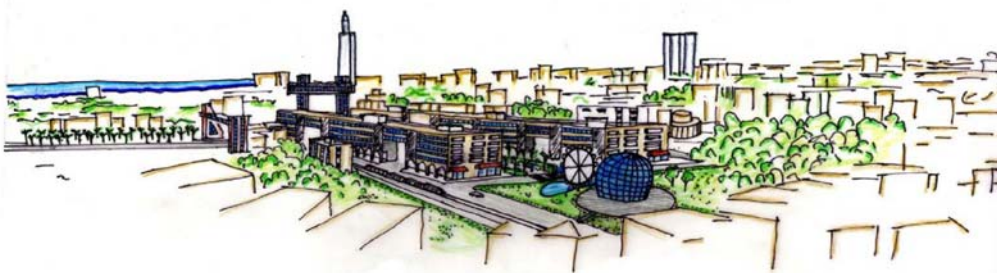
Ventes de charges foncières projet ANFAVILLE				HQ			
OBJET	PRIX UNIT	SURFACE	RECETTE	Phase 1	Phase 2	Phase 3	
logements grands standing	3500	634000	2500000000	700000000	700000000	1100000000	
logements moyen standing	1500	270000	540000000	230140000	244400000	700000000	
logements étudiants	0	88000	0	0	0	0	
bureaux	2000	1040000	2120000000	710000000	710000000	710000000	
activités	1500	450000	675000000	225000000	225000000	225000000	
cinéma	1000	55000	55000000	55000000	0	0	
écoles et universités	0	48000	0	0	0	0	
restaurant inter-entreprises	1000	1500	1500000	0	1500000	0	
hôtels	3500	80000	1800000000	900000000	450000000	450000000	
parkings	300	40000	12000000	6000000	6000000	0	
commerces	1200	53000	636000000	636000000	0	0	
golf	0	20.5	0	0	0	0	
parc à thèmes	0	15	0	0	0	0	
polyclinique	2000	3000	6000000	0	6000000	0	
marché couvert	0	4000	0	0	0	0	
marché plein air	0	2500	0	0	0	0	
lycée international	500	20000	10000000	0	10000000	0	
théâtre	0	5000	0	0	0	0	
			8204100000	2080000000	1954200000	2180000000	8204100000

Anfville : un projet financièrement équilibré

- Ventes des charges foncières dont certaines de niveau élevé
- Don du terrain aménagé pour les équipements publics, nécessité de réalisation dans les cinq ans
- Lancer rapidement la viabilisation de certaines parties du site après la validation du projet

En guise de conclusion...

Anfaville
LA CITE RAYONNANTE



ATELIERS DE MAÎTRISE D'ŒUVRE URBAINE

CASABLANCA MAROC

Juillet 2006

Expertise internationale sur le site de l'ancien aérodrome de Casa-Anfa

Propositions de l'équipe B – 2 au 17 juillet 2006



Membres de l'équipe

CHAOUI Othman
CHOUIKI Mustapha
DELLUS Jean
DESBENOIT Hervé
MASCLE – ALLEMAND Pascale
MOUNTASSIR Abdelouahed
ROSTAS Zoltan

Porte de Casablanca sur le monde

1 - Les déterminants de la nouvelle vocation du site de Casa-Anfa

- La nature du site,
- Les composantes actuelles,
- L'environnement du site,
- Les tendances lourdes de l'espace casablancais,
- Les besoins de la ville,
- La problématique de l'environnement.

2 - La nouvelle vocation du site

- Des fonctions nouvelles structurantes :

restructurer et renforcer la polarité périphérique en formation dans le Sud de Casablanca,

doter le Grand Casablanca d'un pôle tertiaire

- différent de l'hyper centre
- apportant la complémentarité nécessaire à la fonction métropolitaine,
- basé sur les nouvelles technologies
- favorisant la promotion de la R&D

Agrémenter et équiper la partie sud de Casablanca

2 - La nouvelle vocation du site

- Un nouveau positionnement pour le site de Casa - Anfa :

Un repositionnement s'inscrivant dans la droite ligne du positionnement de Casablanca en tant que métropole cherchant à affermir sa dimension internationale.

Un positionnement supporté par un projet mobilisateur pour le Grand Casablanca:

- sur le plan métropolitain, en tant qu'opportunité de redynamisation du partenariat public – privé
- sur le plan national, comme moyen de conforter la fonction métropolitaine de Casablanca
- sur le plan international, ce projet est à même de renforcer l'image de Casablanca en tant que vitrine du Maroc moderne;

2 - La nouvelle vocation du site

- Une nouvelle identité pour le site Casa – Anfa:

Site  Tehnopolitain

Fonction associant

- Culture
- Services
- Haute technologie
- R&D
- Détente

Pôle à 3 dimensions :

- métropolitaine
- nationale
- internationale

3 - Le site de Casa-Anfa dans la ville d'aujourd'hui

Une histoire urbaine récente

Casablanca avant 1900

6 km à vol d'oiseau entre la médina et Casa-Anfa

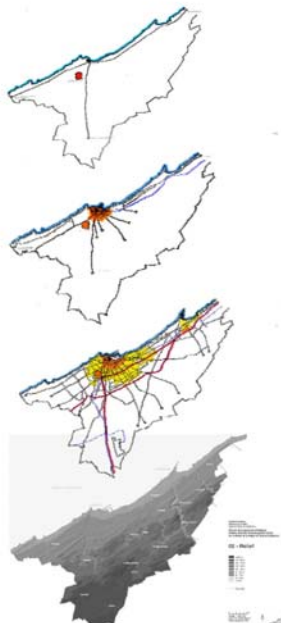
Casablanca en 1917, le plan Prost

Une trame de grands boulevards circulaires et rayonnant

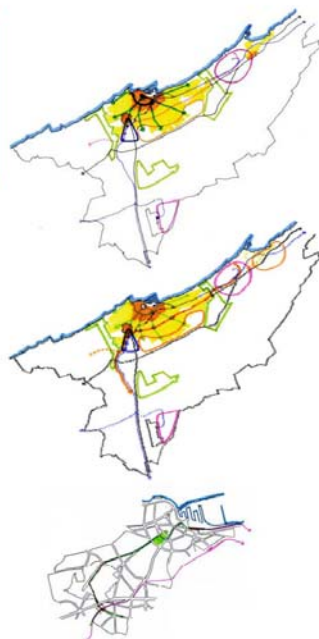
La ville du SDAU, 1986

La trame urbaine d'origine s'élargie et se déploie le long de la côte

Le relief



4 - Le site de Casa-Anfa dans la ville de demain



Pour son développement futur, la ville se dote d'un réseau maillé de transports en commun

Le tramway

Sur les grands boulevards pour assurer les liaisons centre/périphérie

Distance courte – 15 à 20 km

Le train-tram

Sur le trajet de l'autoroute urbaine pour assurer les liaisons transversales et relier les grands pôles d'emplois en cours de développement

Distances longues – 25 à 40 km

Le lien entre le centre ville et le pôle transport

Le site jouit d'une localisation privilégiée sur un axe majeur du développement de la ville

5 - Des programmes d'exception pour un site d'exception

Singularisant Casa-Anfa des autres sites à enjeux et grands projets en cours à Casablanca

Des vocations contribuant à placer Casablanca au niveau des grandes métropoles mondiales

la promotion scientifique et les transferts de technologie

des créations et des échanges culturels

la détente et les loisirs thématiques

l'accueil d'un habitat de qualité lié aux activités du site

L e projet



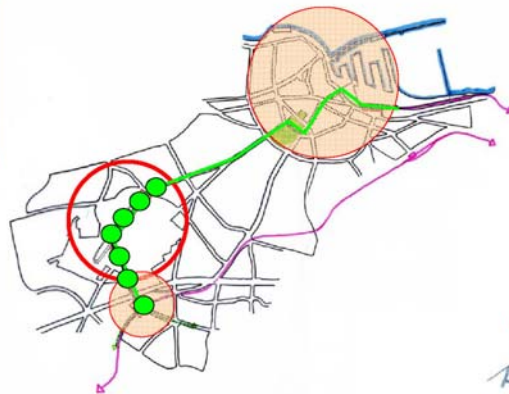
6 - Le site d'Anfa dans son environnement urbain



Un périmètre de projet élargi

7 - La desserte du site

Projet



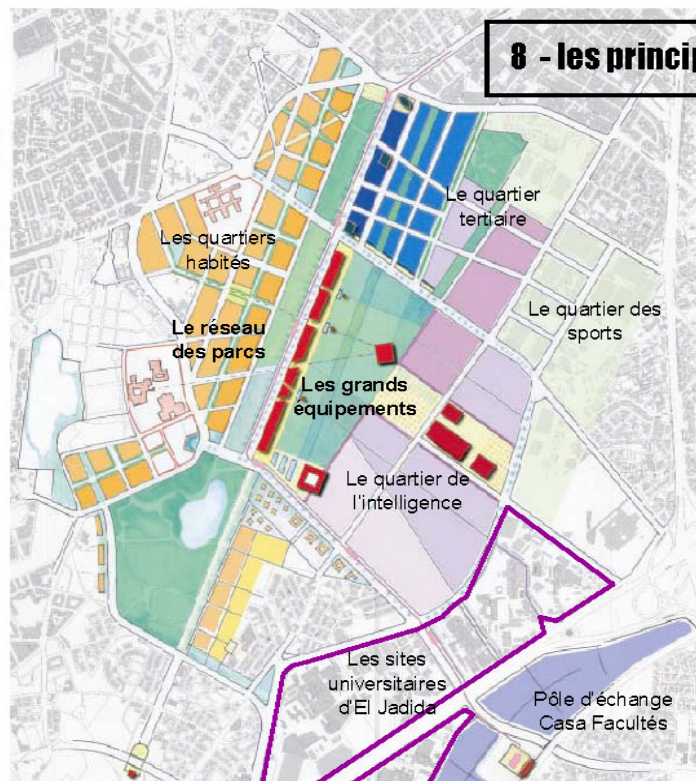
Une ligne de tramway pour ouvrir le site sur le centre-ville et le relier au pôle d'échange de la gare Casa-Facultés.

Un maillage de rues complétant le réseau primaire du secteur, mais évitant la traversée du site par le transit.



8 - les principes fondateurs

Projet



9 - La Cité Internationale

Le projet

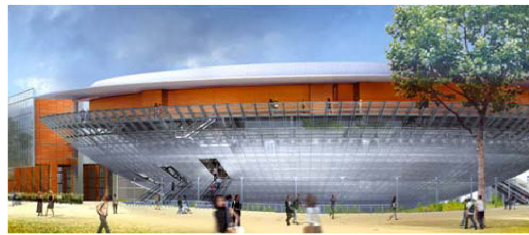


Bilbao, musée Guggenheim – F. Gehry

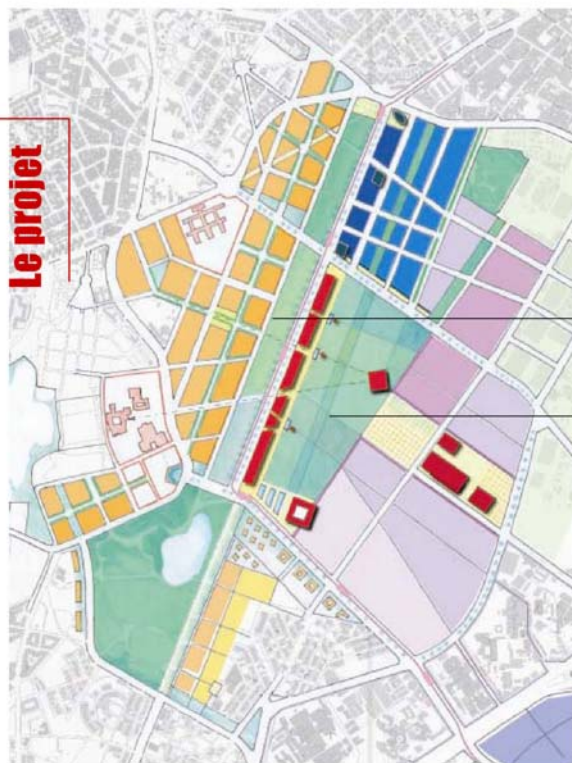
Une occasion à saisir de réaliser un grand pôle d'équipements de rayonnement, dans une architecture exceptionnelle, à l'image de ce que l'on voit aujourd'hui dans certaines grandes métropoles



Lucerne, centre culturel – J. Nouvel



Lyon, Salle 3000 – R. Piano



Le projet

9 - La Cité Internationale

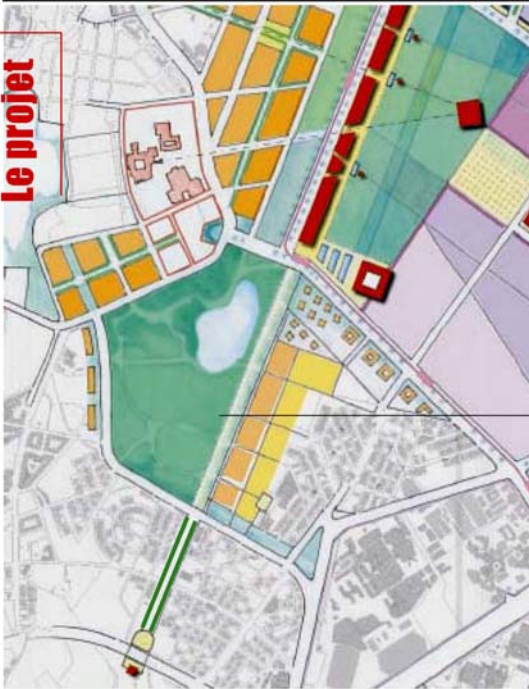
Un réseau de grands parcs (80 ha), armature du projet :

un parc de représentation : le « parc des 3 continents »,

un parc actif thématique,

9 - La Cité Internationale

Le projet



Un réseau de grands parcs (80 ha), armature du projet :

un parc de représentation : le « parc des 3 continents »,

un parc actif thématique,

et un jardin de nature.

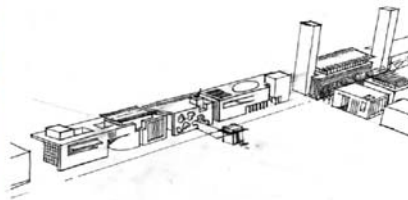
9 - La Cité Internationale

Le projet



Un ensemble d'équipements culturels, dans une composition architecturale prestigieuse posée sur la piste de l'aéroport : la « **Galerie des équipements** »

- muséographies,
- scènes et loisirs,
- commerces et services associés



9 - La Cité Internationale

Le projet



Un pôle dédié à la culture et à la création

- une salle de spectacle,
- une grande esplanade pour les manifestations événementielles,
- une cité des Arts, installée dans les hangars conservés
- une bibliothèque régionale.

9 - La Cité Internationale

Le projet

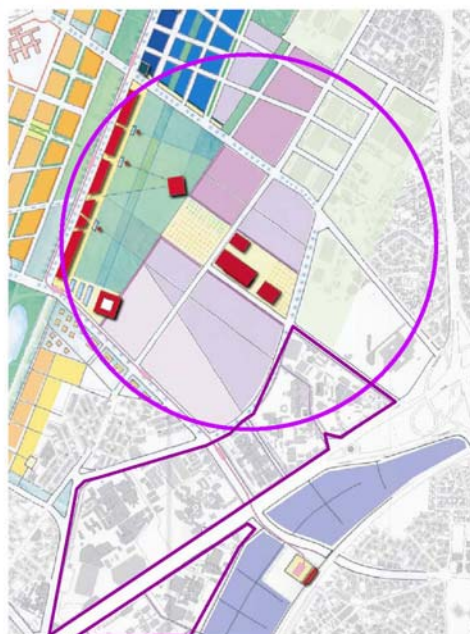


Un quartier tertiaire de haut niveau et un quartier hôtelier



10 - Le pôle de l'intelligence

Le projet



Un quartier de l'enseignement supérieur

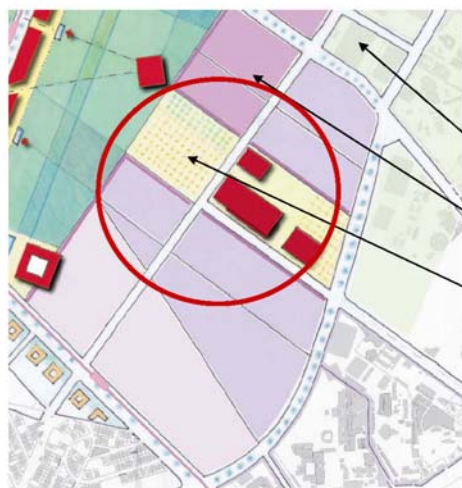
Universités, classes préparatoires, grandes écoles

Un quartier dédié à la recherche et aux transferts de technologies

Laboratoires, start-up...

10 - Le pôle de l'intelligence

Le projet



Un quartier de vie universitaire et étudiante

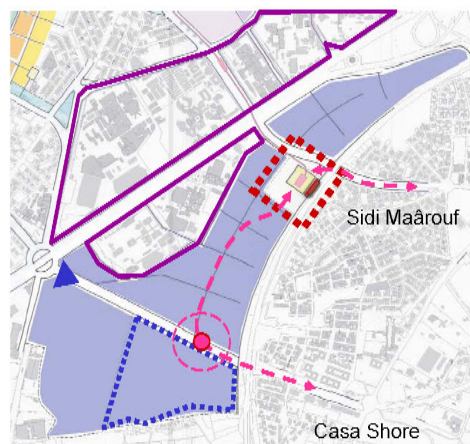
Plateaux et clubs sportifs

Reconversion du parc immobilier existant

Esplanade des créateurs

10 - Le pôle de l'intelligence

Le projet



Le parc d'activités du pôle d'échanges Casa-Facultés

Offrant des conditions d'accueil favorables pour un nouveau parc des expositions

Extension naturelle des parcs d'activités de Sidi Maârouf et/ou de Casa Shore

11 - Casa-Anfa, l'ambition d'un projet fédérateur des énergies

Conclusion

Un nouveau pôle complémentaire de l'existant et qui offre :

Une opportunité de choix de localisation pour des équipements de prestige

Des conditions favorables à une synergie croisée entre plusieurs ressources

Un réseau de transport arrimé au centre ville et aux autres pôles économiques et résidentiels du Grand Casablanca



Casa-Anfa, un projet fédérateur d'ambitions

CHAOUI Othman - CHOUIKI Mustapha - DELLUS Jean - DESBENOIT Hervé
MASCLE – ALLEMAND Pascale - MOUNTASSIR Abdelouahed - ROSTAS Zoltan



I. Orientations

Trésors cachés, grands projets et larges avenues

Deux risques:

- Traiter Anfa comme une île
 - Défigurer peu à peu Casa
-

Le concept

Casa Anfa,

*lieu ouvert
d'intelligence économique et sociale,
décuplant la capacité de Casa,
riche de ses énergies:*

*irrigué par des moyens de transport puissants,
satisfaisant les générations actuelles et futures,
accueillant, maîtrisé, "séducteur".*

L'intelligence économique

Concentrer la matière grise:

- 20 000 étudiants supplémentaires
- une masse critique d'ingénieurs

165 hectares au total

Accessibilité

Une troisième gare

Pôle intermodal pour Casa

Branchée sur deux anneaux de tramway

Reliant habitat dense, grands projets,
grandes fonctions urbaines:
pour Casa métropole

L'intelligence sociale

Des équipements ouverts au grand Casa:

- ☐ cité des sciences, médiathèque, théâtre de plein air
 - ☐ Diversité et lien social: une organisation « médina »
 - ☐ Micro entreprises et secteur informel: un sas
-

Générationes actuelles et futures

- ☐ Habitat et équipements de proximité
 - ☐ Urbanisation progressive
 - ☐ Maîtrise publique foncière
-

Un lieu ouvert, d'intelligence économique et sociale

***à la hauteur du Don Royal
fait aux casablancais et au Maroc***

II. Casa Anfa « un lieu d'Intelligence économique »

Casa Anfa « un lieu d'Intelligence économique »

Un pôle de valorisation du potentiel scientifique et technologique, orienté vers les nouvelles technologies et les activités tertiaires à forte valeur ajoutée

Un pôle complémentaire dans ses fonctionnalités avec Casa Shore, la Technopole de l'Aéroport de Nouasseur, le Parc Technologique de Bouskoura, Technopark.

Un élément structurant du futur « **pôle de compétitivité** » du Grand Casablanca

I. APPROCHE

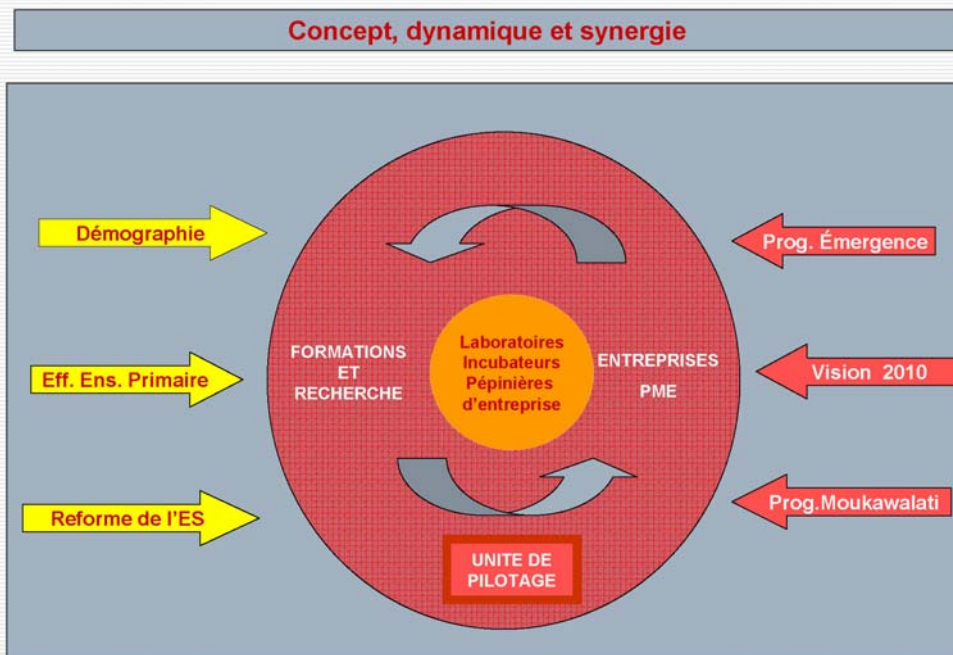
1^{er} Principe directeur:

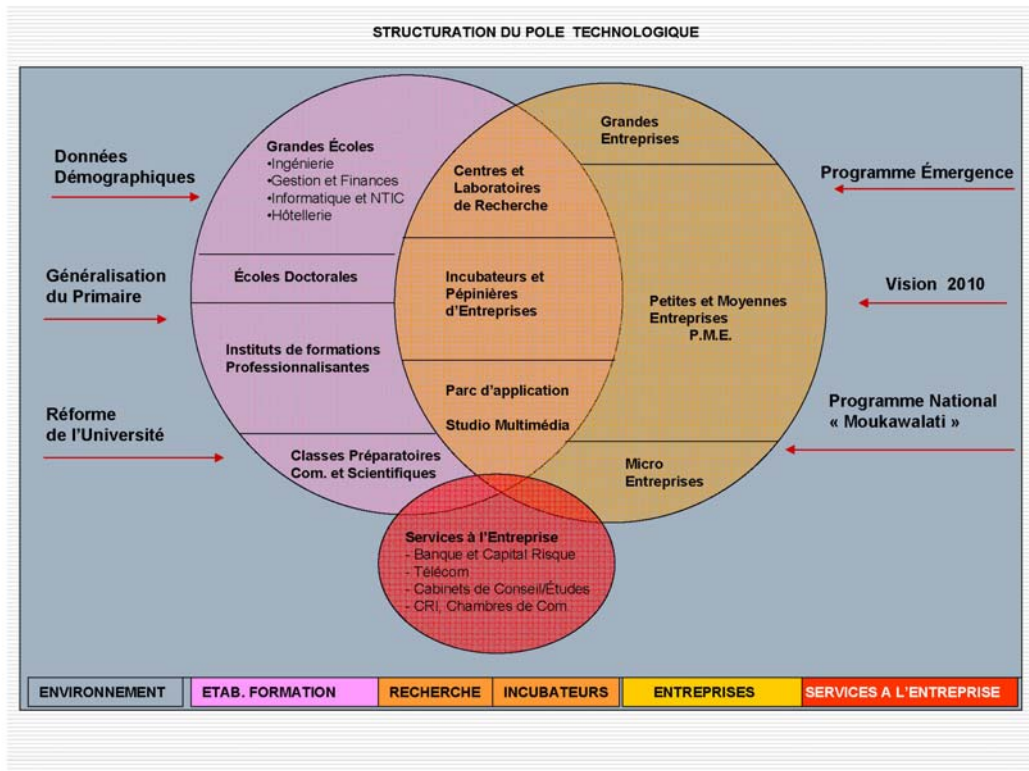
Faire de Casa « **un haut lieu d'intelligence économique et sociale** » par

- Un maillage territorial entre l'industrie et Formation
- Une fertilisation croisée entre les ressources académiques et scientifiques d'une part et du milieu industriel d'autre part.

2^{eme} Principe directeur:

Tenir compte dans la détermination des espaces dédiés à la Formation et aux Entreprises des **données exogènes environnementales** et des **grandes orientations socio économiques du Royaume**





III. ESPACE DE DEVELOPPEMENT DES ENTREPRISES

OBJECTIF:

Répondre aux attentes spécifiques des PME en locaux, logistique et services principalement dans les domaines des nouvelles technologies.

SPECIFICITES :

- Un espace « Entreprises » offrant **une logistique performante** à même de drainer un important segment de l'Offshoring et de la sous traitance informatique internationale
- Des locaux adaptés aux moyens des PME et susceptibles de canaliser les investissements des MRE (10 à 20% du programme Moukawalati)
- Structure de pilotage et des Services performants aux entreprises

IV. PERTINENCE DE L' OFFRE « Casa Anfa »

Une **alternative** à l'indisponibilité de locaux pour les PME

Une offre en **locaux accessibles** combinée au dispositif du programme « Moukawalati » (formation, accompagnement au démarrage et en financement): véritable **catalyseur de la création d'entreprise et de l'emploi**.

Positionnement : PME orientés vers le marché national, une offre de locaux à des prix réduits.

Projections : 10.000 entreprises / 60.000 emplois.

Dynamique et Synergie

La proximité tant géographique que culturelle entre personnes, entreprises et Centres de Recherche contribuera au changement des mentalités de la communauté académique et professionnelle.

La synergie des échanges et la circulation intense des hommes et des savoirs se traduiront par une formidable dynamique de création de richesses.

➡ Un **cercle vertueux** où l'excellence académique et la dynamique entrepreneuriale se renforceraient mutuellement en attirant et en gardant les meilleurs ressources tant humaines que physiques

III. LES DEPLACEMENTS

Tendances lourdes

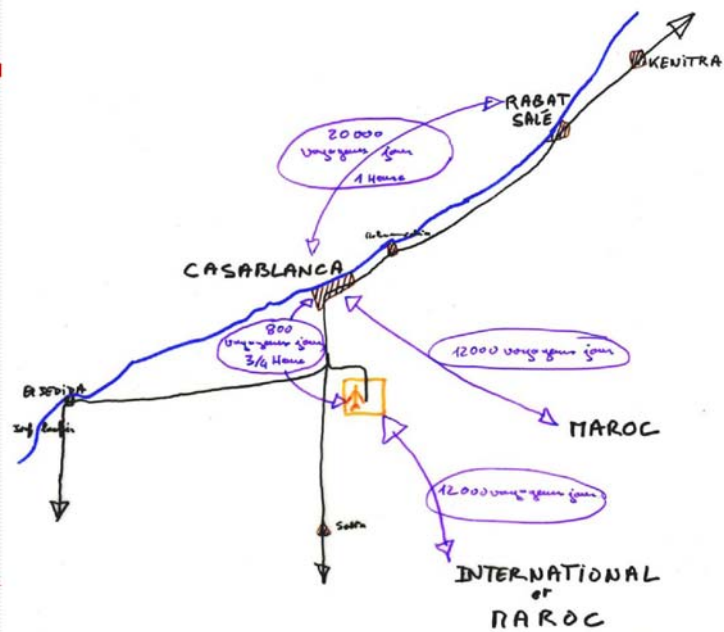
Un réseau de bus incohérent,
des solutions identifiées, à mettre en œuvre

Un réseau ferroviaire inadapté à la desserte urbaine, sa
redéfinition est structurante

I TRANSPORTS EN COMMUN LOURDS et PRESSION URBAIN

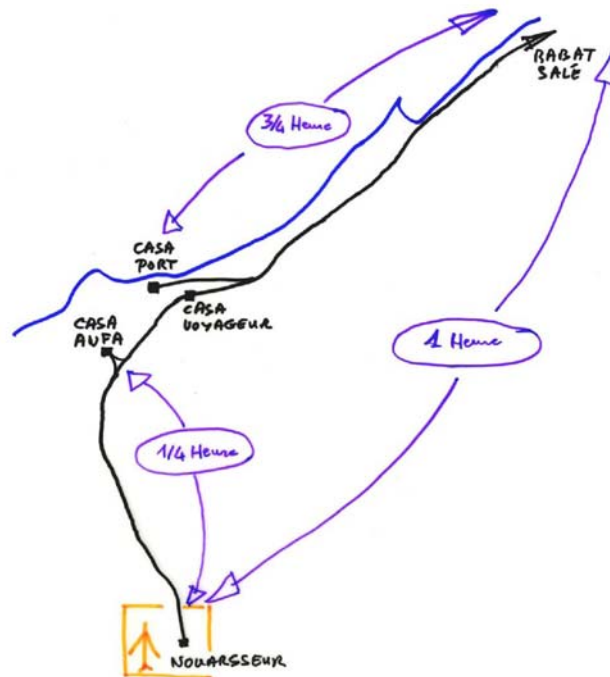


II FLUX & TRANSPORTS NON ROUTIERS



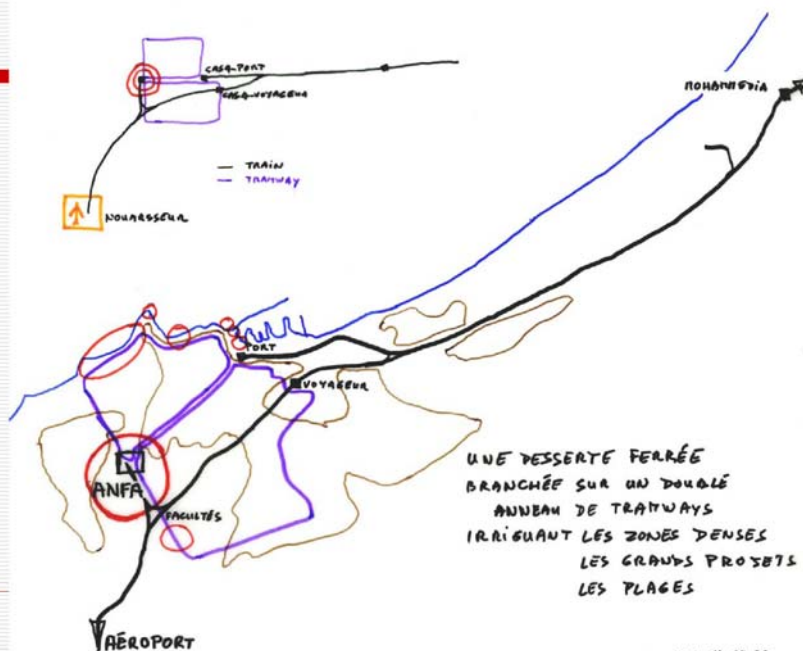
STV 11.07.06

III. UNE DESSERTE RER POUR UNE MÉTROPOLE INTERNATIONALE



INV

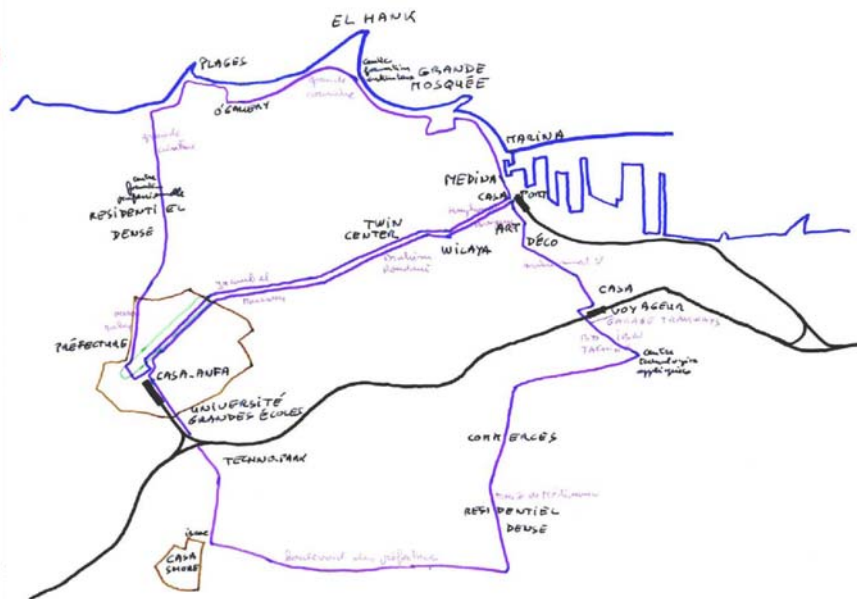
IV. UN ATOUT MAÎTRE LE POLE D'ÉCHANGE INTERMODAL D'ANFA



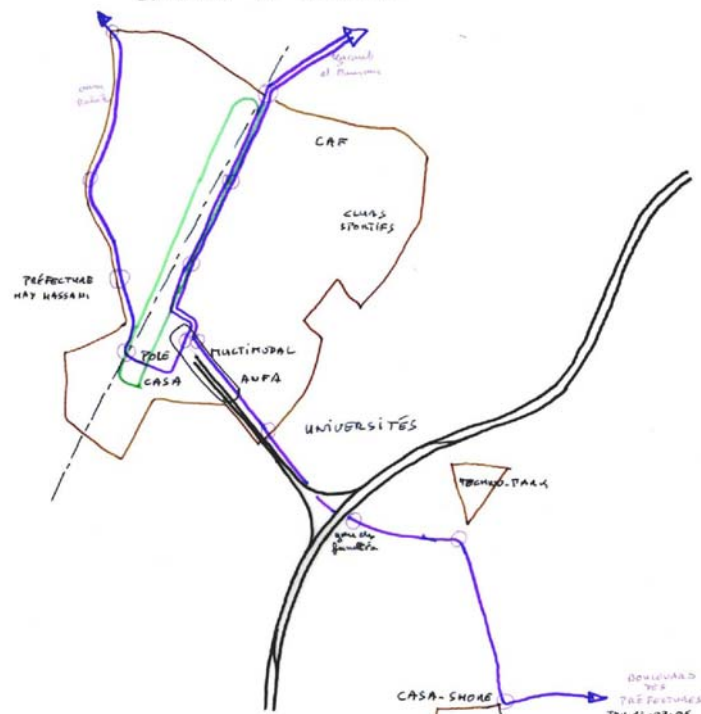
UNE DESSERTE FERRÉE
BRANCHÉE SUR UN DOUBLE
ANNEAU DE TRAMWAYS
IRRIGUANT LES ZONES DENSES
LES GRANDS PROJETS
LES PLACES

INV 11.02.06

UNE MÉTROPOLE INTERNATIONALE
FORTE DE L'INTÉGRATION DE SES COMPOSANTES
EN BI-POLE AVEC RABAT



Ⅵ



IV. COMPOSITION URBAINE ET SCHÉMA DES STRUCTURES

TROIS ÉLÉMENTS FORTS À ARTICULER :

L'espace vert central



Réceptivité

UN PROGRAMME ET UNE DYNAMIQUE

110 ha aux espaces verts

50 ha à la formation recherche développement

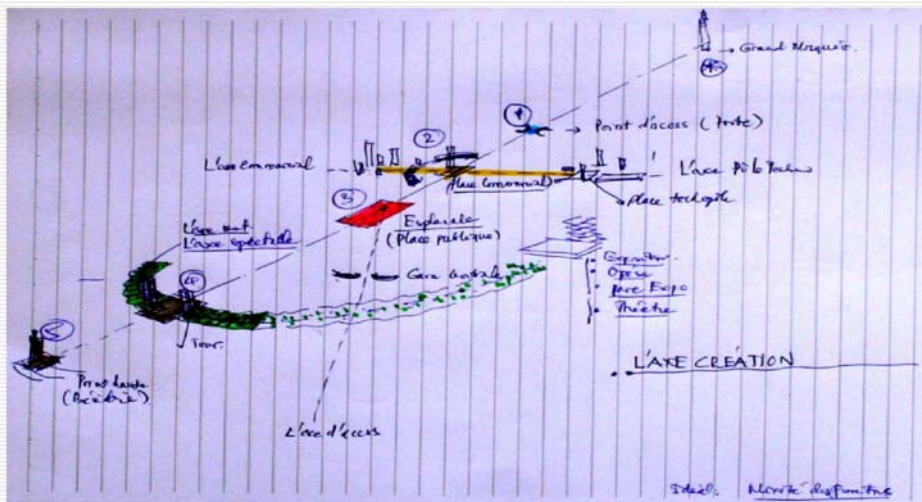
110ha à l'emploi

50 ha à l'habitat

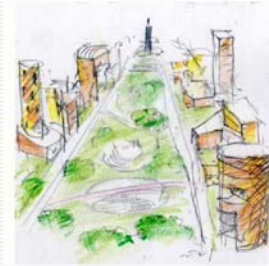
20ha aux équipements métropolitains

20ha aux commerces

Ces éléments ne sont pas des zones monofonctionnelles



COMPOSITION URBAINE:

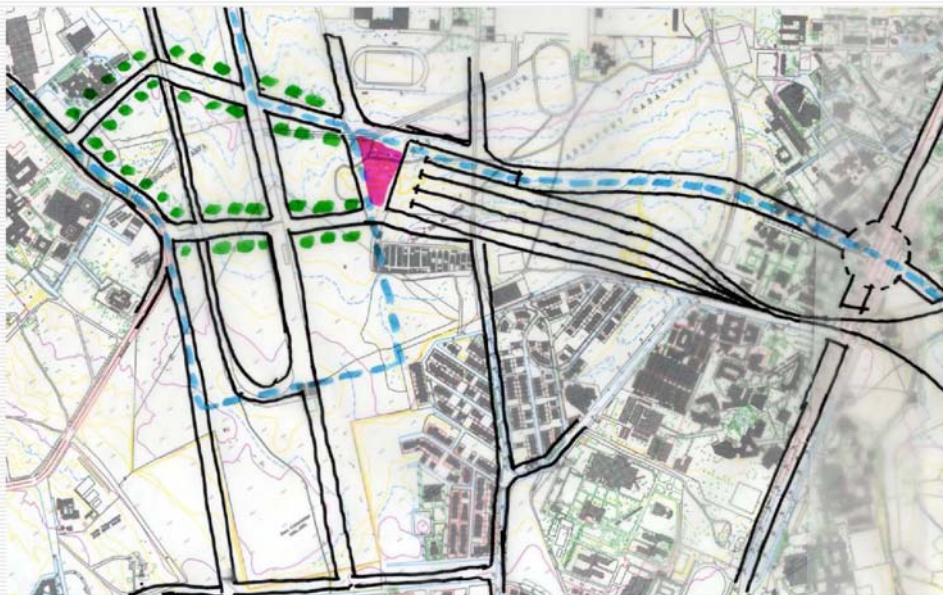


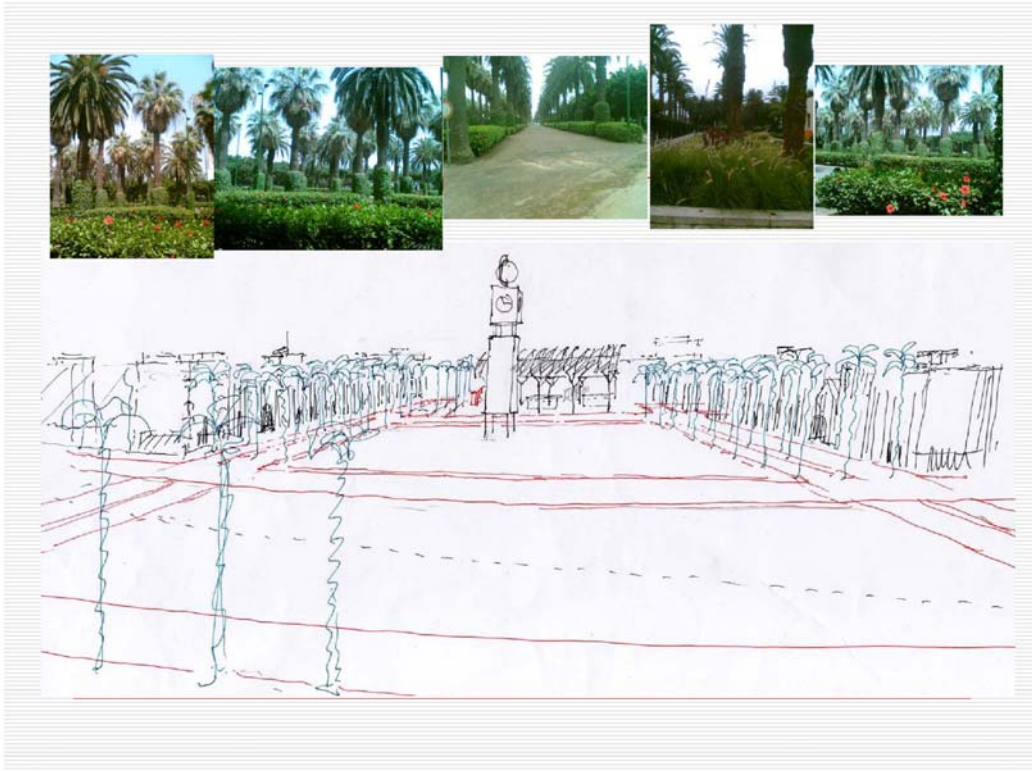
Un espace vert métropolitain ouvert sur la ville, l'océan, le rural



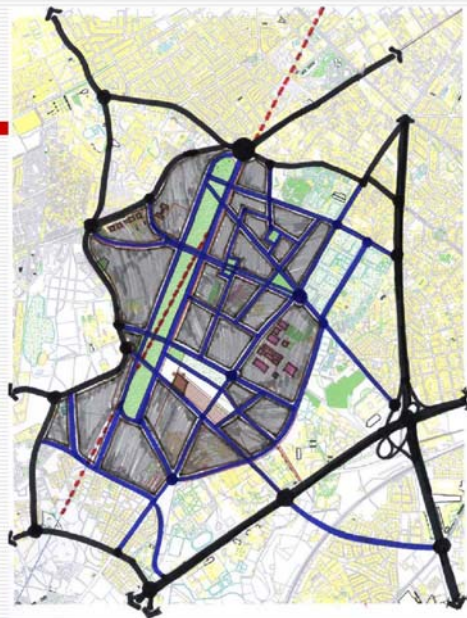
LE PÔLE INTERMODAL ET LA CENTRALITÉ DU SITE:

Un pôle intermodal puissant



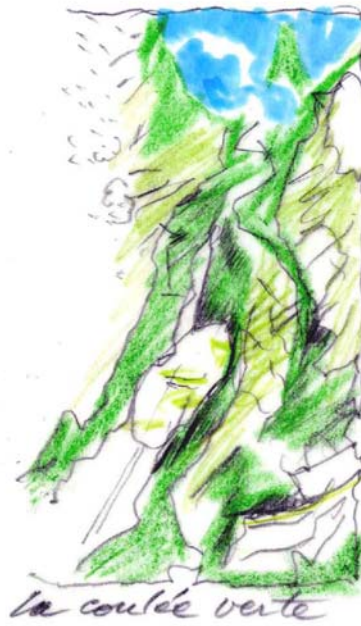


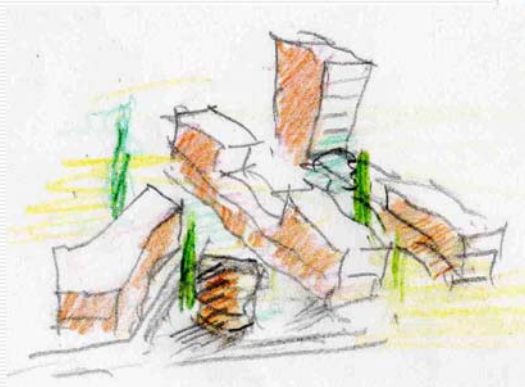
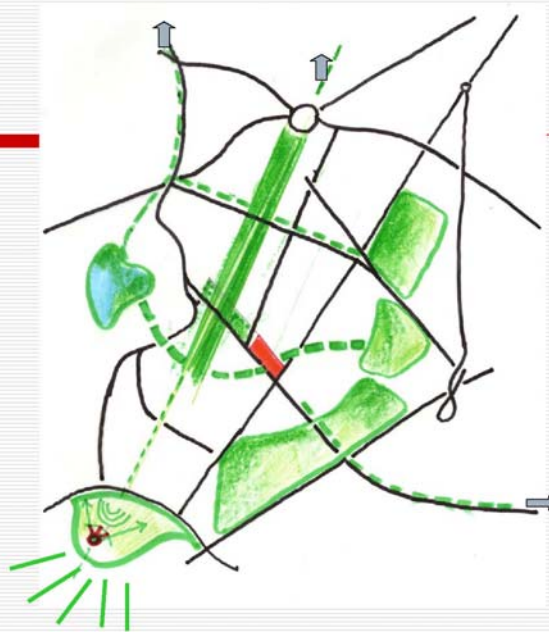
Trame urbaine et avenues

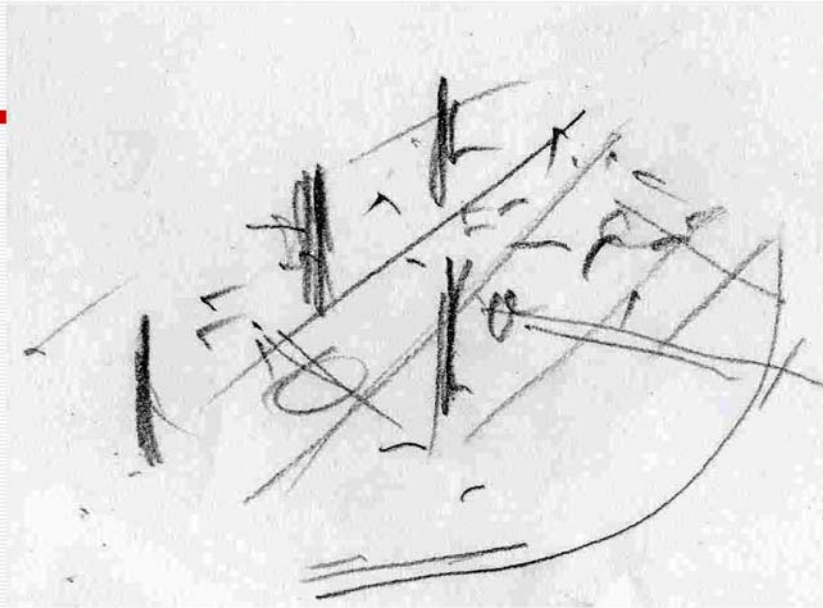




Un Grand Projet Urbain

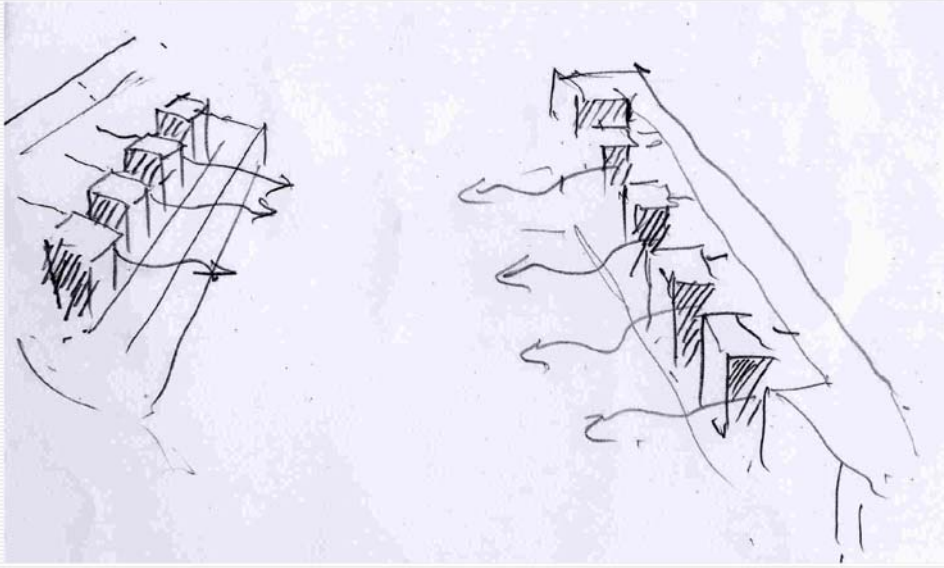


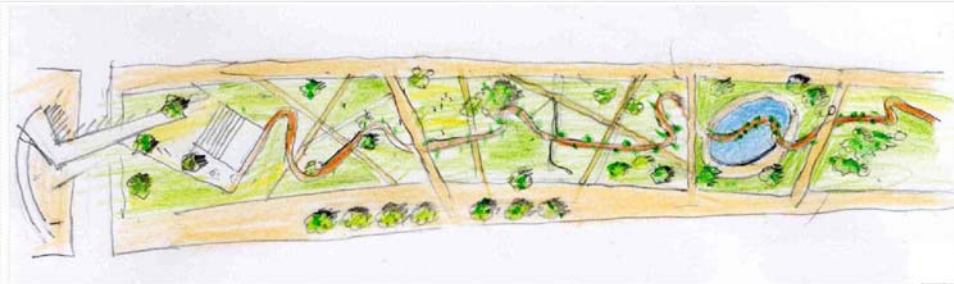
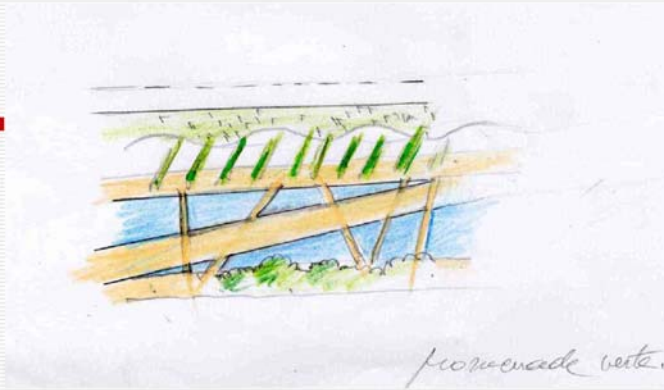




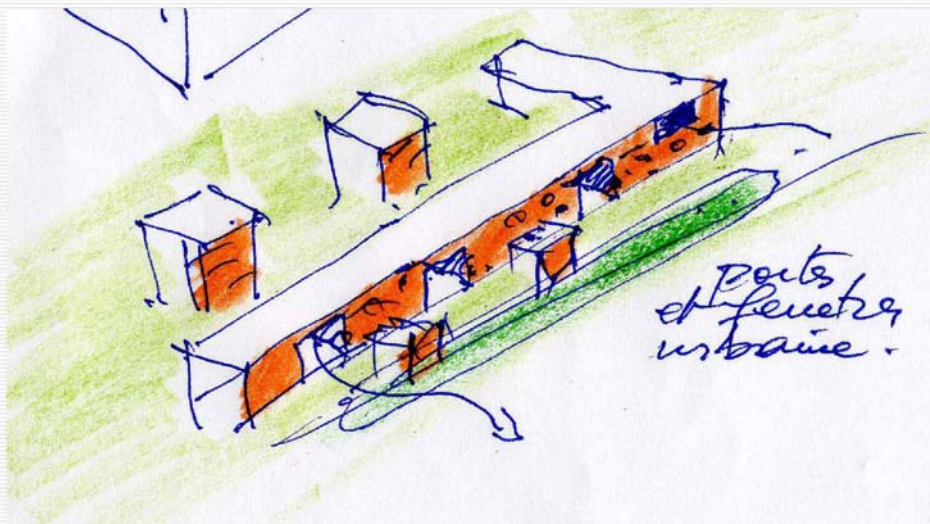
typologie Hausform. (ne meix e
Hausform entepies du lieu)
Abliens - lofts -







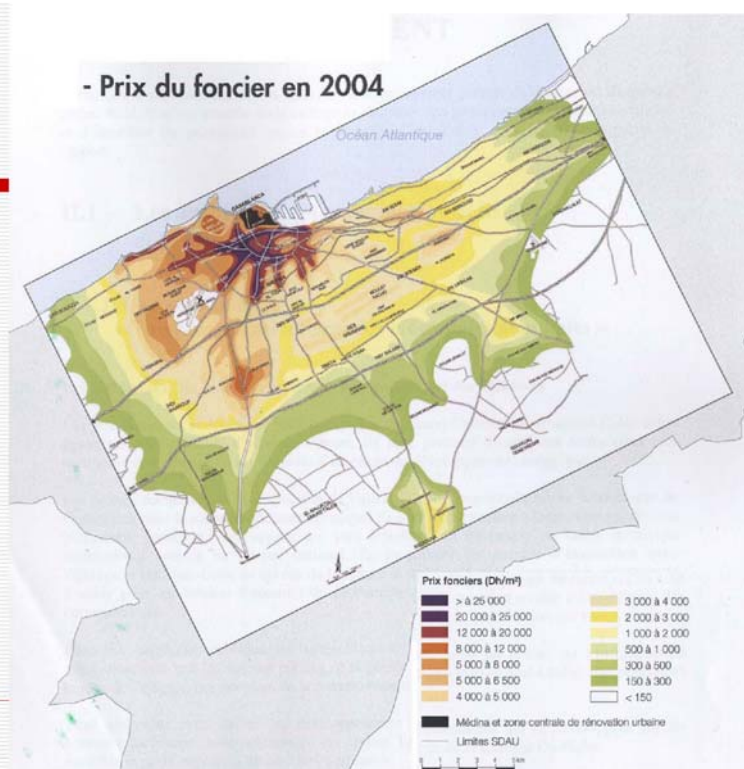
banquet / logement.





VI. STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT ET DE FINANCEMENT

- Prix du foncier en 2004



Maîtrise foncière publique
pérenne

+

Contrat avec
opérateur global

=

Efficacité et revenus
Publics permanents

Redevances en % des loyers
Encaissés par l'opérateur

+

Engagements
Etat-Collectivités locales

=

Financement du
réseau de transport

Gouvernance politique,
Économique et sociale

+

Forum annuel
et Site internet

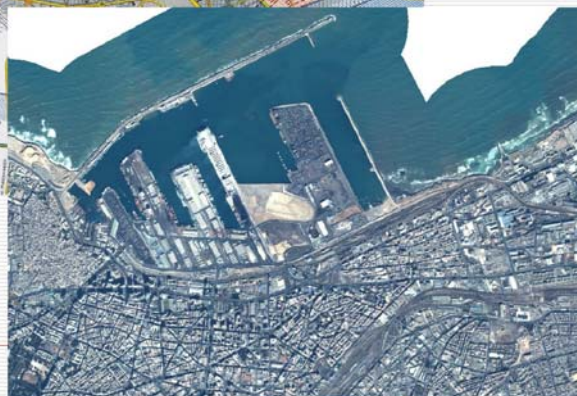
=

Transparence et
Visibilité internationale

Casa-Anfa propriété de tous les marocains

Fer de lance économique et social

À la crédibilité internationale



**Complément à l'avis du jury apporté par les
contributions des experts internationaux du
jury ou de la session**

Note de M. Jacques MASBOUNGI

LES ATELIERS DE CERGY AVENIR DU SITE DE L'AÉROPORT D'ANFA A CASABLANCA

Éléments de programmation pour un développement technopolitain.

La création d'un espace dédié à la valorisation du potentiel scientifique et technologique d'un territoire n'est pas une fin en soi, elle doit être inscrite dans une politique de développement socio-économique initiée par les pouvoirs publics. Les projets technopolitains : parc scientifique, parc technologique, technopole ou centre de haute technologie, ne sont que la partie visible et émergente et "l'empreinte territoriale" de cette politique.

Les orientations issues du programme national Marocain « Emergence » et leurs déclinaisons sur le territoire de Casablanca, mettent bien en évidence l'importance des ressources et du potentiel local en faveur d'un axe de développement basé sur les nouvelles technologies et les activités tertiaires à forte valeur ajoutée.

La justification de la présence d'une fonction de type technopolitain dans le programme d'aménagement du site de l'aéroport d'ANFA et son dimensionnement nécessiteraient une analyse détaillée et une validation basées sur une approche économique explicite. Mais les conditions dans lesquelles a été engagée la réflexion avec les Ateliers de Cergy et les éléments disponibles (diagnostic et analyses socio-économiques du SDAU, déclinaison territoriale du programme Emergence, SOFA...) permettent d'identifier un axe de déploiement basé sur la valorisation des éléments qui constituent les principales ressources d'un développement de type technopolitain à savoir :

- La présence d'un potentiel de matière grise et de jeunes actifs qualifiés pour des services externalisés par des sociétés étrangères
- Une forte attractivité pour des investissements étrangers
- Des ressources scientifiques et académiques à proximité du site
- Affichage clair d'une volonté politique au travers de programmes et d'actions en faveur du développement de la nouvelle économie
- Une disponibilité foncière bénéficiant d'une localisation privilégiée

La création au sein du site d'ANFA d'un parc technologique permettra de renforcer l'axe tertiaire qui se développe entre l'aéroport et le centre ville et contribuera de manière claire à la création d'une offre foncière et immobilière aux standards internationaux ainsi que les services correspondants afin de conforter la position de Casablanca comme territoire d'accueil des investissements étrangers.

1 : Quelques réflexions préalables concernant le site.

- La disponibilité foncière d'un site de 400 Ha en milieu urbain constitue **une « respiration » dont il convient de ne pas gommer les traces** quelque soit le concept et le programme d'aménagement retenus.
- Les éléments issus de l'analyse et du diagnostic dans le cadre du SDAU mettent en évidence la diversité et la complexité des problèmes d'aménagement et de développement que subit l'agglomération de Casablanca. Il convient dans la définition du programme de l'opération et des orientations d'aménagement, de **privilégier quelques thèmes prioritaires à traiter** et d'éviter de chercher à

répondre à toutes les questions et les interrogations en matière de besoins de l'agglomération.

Une telle approche devrait être clairement et délibérément assumée.

- La taille du site semble à la fois considérable lorsqu'on tente d'évaluer le potentiel constructible réel et insuffisante lorsqu'on aborde les problèmes à l'échelle de l'agglomération. Il serait souhaitable d'éviter une programmation et un aménagement extensifs du site qui se traduiraient par une occupation totale et une saturation de l'espace. Il faudrait **privilégier un processus d'occupation progressive qui ménage des espaces « manoeuvrables » à moyen terme** destinés à répondre à des besoins et des demandes qui pourraient émerger au fur et à mesure du développement du site.
- Le programme et le parti d'aménagement retenus devraient exploiter la force du site et son échelle. Il conviendrait d'**éviter toute dilution formelle de cet espace dans le tissu urbain** des quartiers environnants.

2 : Justifications de l'opportunité d'un développement technopolitain a ANFA

- Dans sa déclinaison territoriale sur l'agglomération de Casablanca le programme « Emergences » a défini plusieurs axes de développement dont la plupart pourraient donner lieu à des créations d'activités et d'emplois sur le site.
- La création d'un parc technologique n'est pas une question de développement immobilier. Il s'agit au travers d'une ensemble d'interventions publiques et privées, de mobiliser les moyens appropriés afin d'atteindre des objectifs d'ordre socio-économiques.
Il faut cependant éviter de susciter une économie dépendante des interventions publiques. Les moyens mobilisés par les collectivités doivent servir à créer les conditions permettant l'émergence d'un marché autonome que les partenaires privés : investisseurs, industriels, financiers ... prendront en charge.
Dans cette optique, le site d'ANFA possède les atouts nécessaires à la constitution d'un marché immobilier spécifique, dans le cadre d'un projet maîtrisé tant dans son contenu que dans ses formes urbaines.
- L'ambition affichée par les partenaires publics et privés concernant le positionnement international de Casablanca se doit d'être soutenue par une offre de produits immobiliers de qualité et de services performants.
L'agglomération de Casablanca, avec une offre d'immobilier d'entreprise aussi diversifiée soit-elle, ne répond pas aux exigences de qualité et aux standards requis. La réponse dans les meilleures conditions à ces exigences considérée par le passé comme un atout, devient désormais un standard international et un minimum indispensable pour s'inscrire dans la compétition que se livrent les territoires.
Pour créer de tels produits et les services correspondants, il est essentiel de définir des projets bien identifiés, d'une taille suffisante et qui bénéficient des conditions nécessaires en termes d'environnement, de services aux entreprises et aux actifs, d'image et d'accessibilité.
A l'évidence, le site d'ANFA bénéficie de tous les avantages et répond aux pré-requis nécessaires à un tel développement.
- De nombreux projets sectoriels affectés à des activités spécifiques sont lancés ou envisagés sur le territoire de l'agglomération de Casablanca. Il s'agit du technopark, du projet « Casashore », du technopôle de l'aéroport de Nouaceur, des parcs d'activités dont certains abritent des unités de production high-tech et

des unités de R et D, d'un projet de parc technologique dans le secteur de Bouskoura ...

Ces projets recouvrent des thèmes divers, mais restent pour la plupart centrés sur ce qui constitue la spécificité du développement technopolitain à savoir : une capacité d'innovation, une exigence de qualité, un accompagnement et un soutien des pouvoirs publics, la fertilisation croisée (entre les ressources académiques et scientifiques d'une part et du milieu industriel d'autre part) et l'ouverture vers le monde extérieur (investissement, marchés et travail en réseau)

Là encore, l'ambition de Casablanca doit reposer sur une offre de qualité, performante, de taille suffisante pour être valorisée, et clairement visible et identifiable. L'éparpillement ne peut que nuire à cette lisibilité et limiter la qualité des services offerts aux entreprises et aux actifs. En effet, la dispersion des activités dans des domaines qui comportent de nombreuses interactions et des besoins partagés, ne peut que nuire à la fonction d'accélérateur de développement que doit jouer un parc technologique.

Si la spécialisation de certains secteurs peut être justifiée par la proximité de services spécifiques (aéronautique aux abords de l'aéroport) il n'en est pas de même des activités d'offshoring qui, malgré une valeur ajoutée modeste, contribuent par l'environnement qu'elles créent et les domaines technologiques qu'elles concernent, à faire émerger un climat favorable au renforcement des activités de cette nouvelle économie et augmentent le potentiel du territoire.

- Et enfin, la présence aux portes du site de l'Université Hassan II (ESTC et ENSEM), élément de base indispensable au développement technopolitain, constitue un atout important. Il est en effet nécessaire de mener de pair la politique d'attraction d'entreprises ou de capitaux étrangers et le développement de la culture entrepreneuriale des jeunes diplômés et des expatriés.

La proximité et l'interaction entre l'université et le monde de l'industrie sont des éléments indispensables pour former des cadres répondant aux besoins des acteurs de la communauté économique et catalyser la croissance du secteur privé.

La création sur le site d'une véritable chaîne de l'entrepreneuriat et de l'innovation allant des bancs et des labos de l'Université jusqu'au seuil du monde concurrentiel des entreprises est un complément indispensable de l'offre spécialisée constatée sur les différents projets.

3 : Principes de définition d'un concept

La composante tertiaire et le Parc technologique ainsi que leurs équipements d'accompagnement et les services pourraient être l'axe principal et le noyau de départ de l'occupation de ce territoire.

Il s'agirait donc de créer autour de l'Université et de ses extensions futures (laboratoires, centres de recherches, nouvelles unités d'enseignement, équipements...) une offre immobilière et foncière composée de locaux d'activités et de bureaux, des équipements aux entreprises et aux actifs, de manière à favoriser la constitution d'une communauté technopolitaine, véritable moteur du développement du territoire.

- Le projet proposé devrait être basé sur les activités à forte valeur ajoutée et principalement celles centrées sur la grappe des technologies de l'information et de la communication (TIC).

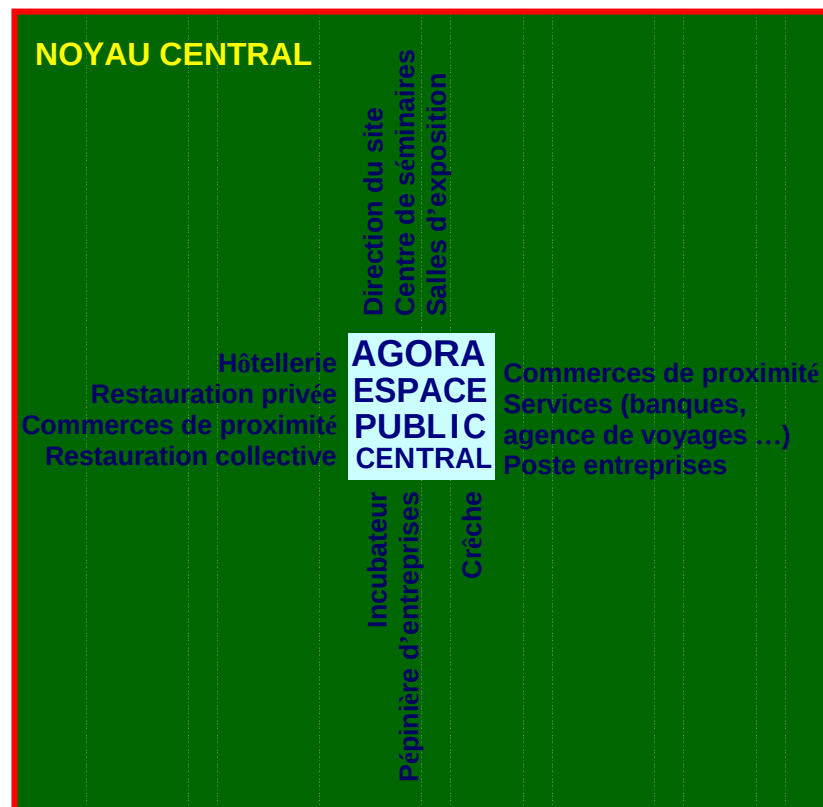
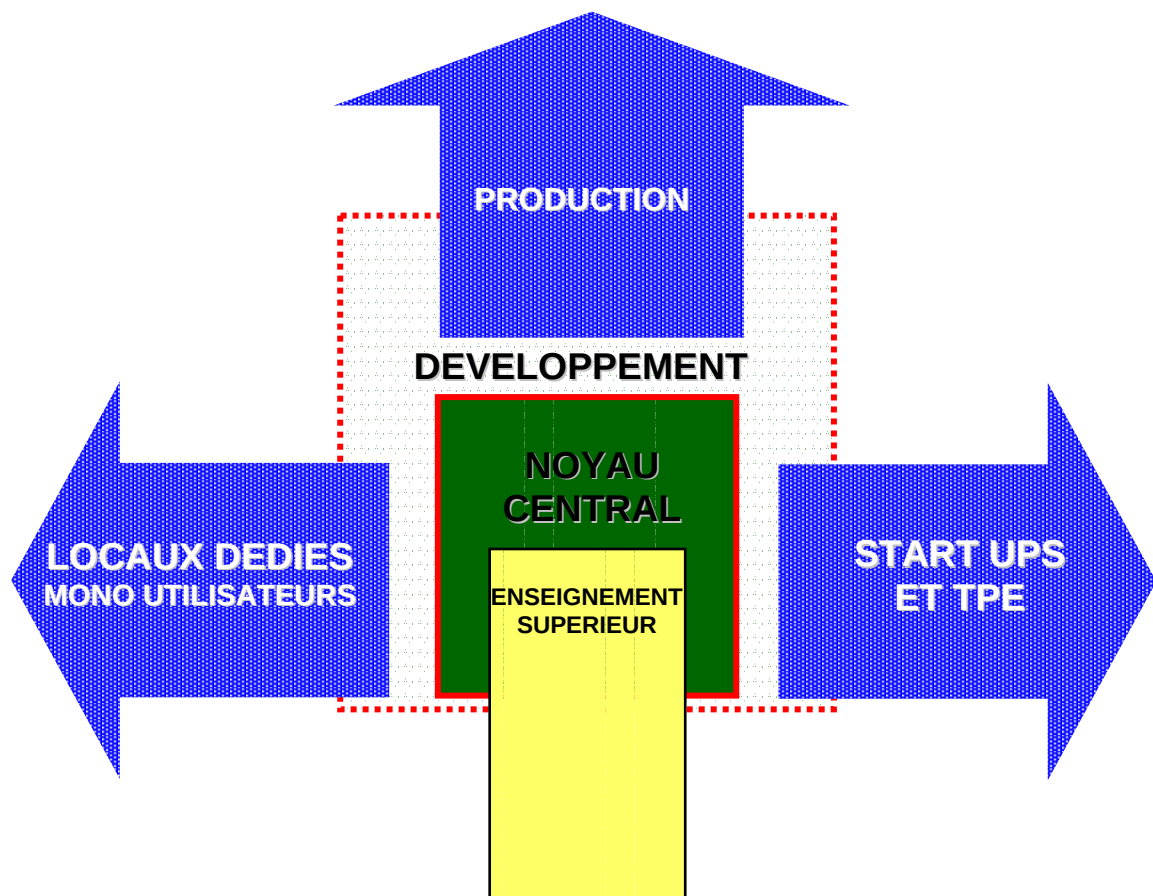
Il comprendra un large éventail d'acteurs réunissant universités, centres de R&D, entreprises privées, entreprises publiques, établissements privés de formation, services aux entreprises notamment services publics et privés, des équipements culturels et ludiques, des lieux de rencontre et d'échange, ainsi que des capacités hôtelières.

En réunissant les uns à côté des autres tous ces établissements et entreprises le parc technologique créera un marché et un environnement favorables à l'émergence des TIC. La proximité de ces institutions se traduira par des synergies et des effets de diffusion dont les retombées pourront profiter aux autres activités identifiées dans le programme Emergence.

- Tout en demeurant centré sur la haute technologie et les TIC, le parc pourra accueillir des activités et des services tertiaires en relation avec les centres de décision dans les domaines tels que la finance, la banque et les assurances. Ces activités peuvent donner lieu à des prestations de services en aval dans le domaine des services informatiques, les contrôles de qualité, le testing etc...
- Objectifs spécifiques du projet :
 - o Créer un espace d'accueil dynamique pour les entreprises TIC, disposant d'une infrastructure high-tech, de services aux entreprises, de locaux de formation et de bureaux fonctionnels et évolutifs à des prix abordables.
 - o Créer un « laboratoire » facilitant l'innovation en réunissant des partenaires stratégiques tels que sociétés privées, installations de R&D, agences de commercialisation et incubateurs.
 - o Créer une zone bénéficiant d'incitations à même d'attirer des investisseurs étrangers et de faciliter les transferts technologiques.
 - o Afficher clairement et valoriser l'ambition et la stratégie de l'agglomération en faveur de la création d'une économie moderne basée sur les ressources en matière de TIC.
 - o Offrir aux investisseurs et partenaires Marocains et étrangers **un environnement sécurisé dont la gestion et le développement seraient maîtrisés par un opérateur unique.**
- Situé dans un environnement bien identifiable et bien délimité, sans être clôturé et fermé le parc technologique devra accueillir les équipements et services aux entreprises, aux actifs aux chercheurs et aux étudiants. Ces équipements seront ouverts aux usagers extérieurs de manière à éviter tout effet d'isolement et favoriser le rayonnement du site sur son contexte environnant.
- L'offre résidentielle, pour les besoins tant des cadres que des étudiants et chercheurs, pourrait être localisée dans un bassin d'habitat élargi qui ne serait pas limité à l'emprise du site. Inversement, toute offre résidentielle sur le site serait bien évidemment ouverte aux demandeurs extérieurs de manière à éviter tout effet de ségrégation entre les actifs du site et les autres résidents.

4 : Eléments fonctionnels

- Le projet pourrait se développer sur un axe permettant de faire communiquer à terme l'Université et ses abords avec le secteur accueillant les services de la météo nationale et le siège de RAM.



5 : Esquisse de programme

- **Rappel :** Les éléments qui suivent ne constituent qu'une grille générale de programmation comportant de manière exhaustive les composantes d'un parc technologique tel que nous l'imaginons sur le site d'ANFA. Le dimensionnement de chaque élément de programme nécessiterait une analyse et des études détaillées. Les surfaces proposées ne sont qu'indicatives et ne doivent être utilisées que pour l'élaboration du schéma fonctionnel du site et des esquisses d'aménagement.
- A chaque fonction du parc correspond une offre immobilière ou un équipement spécifique. Le programme sera donc articulé autour de :

Fonctions	REPONSES / OFFRES CORRESPONDANTES
Eduquer, former	Locaux d'enseignement et de recherche
Détecter - Sélectionner	Incubateurs
Accompagner	Pépinières
Fixer accueillir et fidéliser	• Terrains • Bureaux locatifs • Bureaux en accession • Locaux « en propre » • Centres d'affaires • Hôtels d'entreprises • Data centers
Répondre aux attentes des Actifs et des entreprises	Equipements et services

Enseignement primaire et secondaire international
Crèches / garderies
Service courrier entreprise
Routage express
Commerces et restaurants
Restauration collective
Hôtellerie
Centres d'affaires
Centre de séminaires
Equipements de sports et de loisirs
centre de fitness
golf/tennis / squash
terrains de sports de plein air (foot/basket/volley)
Sécurité
Animation (évènementiel culturel, technique, scientifique)
Aide aux entreprises en cours de création
Assistance et conseil technologique
(Réseau télécommunications très haut débit)

- Les besoins en surface (terrain et bâti) des éléments composant le programme sont évalués sur la base de densités moyennes en fonction de leur localisation. Le tableau indicatif joint en annexe permet d'évaluer les besoins en terrains hors enseignement supérieur et équipements de sports et de loisirs (surfaces en Ha) :

	Phase 1 (Ha	développements ultérieurs
o Noyau central	6 / 7	11 /12
o Start ups et TPE	5	7
o Bureaux dédiés	8	20/25
o Production	5/6	12/14
o Total	25	50/60

6 : Stratégie et mise en œuvre et recommandations

- Rechercher un parti d'aménagement rigoureux et cohérent avec le concept
- Définir un phasage progressif à partir d'un noyau technopolitain combinant recherche , formation, emplois privés et services. Ce noyau doit permettre d'identifier le concept de manière visible et lisible
- Chercher à atteindre le plus rapidement possible une masse critique significative d'emplois et de chercheurs
- Promouvoir une mixité urbaine et une souplesse d'utilisation des terrains
- Privilégier un environnement et des espaces publics de qualité.
- Délimiter le territoire par un pré-paysagement du site
- Définir un espace public majeur comme lieu symbolique et représentatif de la qualité et de la convivialité du site
- Prévoir une densité moyenne faible de manière à préserver un potentiel d'extension
- Éviter à la fois l'intégration urbaine totale et l'isolement
- Laisser aux utilisateurs le soin de donner à leurs bâtiments l'image de leur entreprise
- Limiter la tentation des promoteurs à la banalisation
- Privilégier le suivi dynamique à la réglementation rigoureuse.

Jacques MASBOUNGI
Sophia Antipolis le 07/07/2006

Note de M. Jean-Michel PAUMIER

ELEMENTS DE COMPARAISON PORTANT SUR LE VOLET TRANSPORT DES DIFFERENTS PROJETS PRESENTES POUR L'AMENAGEMENT DU SITE D'ANFA

Un contexte politique porteur de changement

Une démarche de développement durable

Historiquement, le modèle de développement urbain qui a prévalu à Casablanca a été fondé sur un schéma de **desserte essentiellement routier**. Depuis le début des années 80, plusieurs études portant sur des projets de transport collectif lourd ou semi lourd (métro - tramway) ont été réalisées et l'un d'entre eux au moins (le projet de métro de 1984 étudié parallèlement au SDAU) a été poussé jusqu'au stade de préparation de l'appel d'offre. Le choix des autorités publiques ayant été en définitive d'axer le système de transport collectif sur le développement du mode autobus⁴, la couverture en mode lourd de l'agglomération, qui compte près de 4 millions d'habitants, est à ce jour très limitée.

Consciente des dysfonctionnements, des limites et surtout des risques engendrés par la pression croissante des modes motorisés individuels (V.P. - 2 roues) et semi collectifs (taxis et transports « informels »), les autorités publiques et les collectivités locales de la région du Grand Casablanca sont aujourd'hui engagées dans une démarche ambitieuse de « **développement durable** » s'appuyant en priorité sur la volonté de privilégier la place et le rôle du **service public de transport urbain**, en regard des objectifs de croissance affichés.

A cette fin, elles s'inscrivent dans l'approche du **Plan de Déplacement Urbain** régional (PDU) et, pour le plus long terme, font de cette question la pierre angulaire de la démarche de planification qui vient d'être engagée dans le cadre du nouveau **schéma directeur régional** en préparation.

*Ainsi, le **caractère exceptionnel** que revêt l'aménagement du **site d'Anfa**, doit nécessairement intégrer de manière emblématique le volet transport comme signe et concrétisation des nouvelles politiques publiques impulsées au plus haut niveau de l'Etat et de la Région, avec une ambition à la mesure du cadeau royal fait à la ville de **Casablanca***

Les principales exigences qui en découlent pour le transport

Quelques idées force peuvent constituer les fondements des schémas de transport associés aux différentes propositions et servir, en la matière, de référence comme critères d'appréciation. Sans prétendre à l'exhaustivité, six grandes familles de critères peuvent être énoncées faisant du transport un des principaux leviers au service du parti d'aménagement proposé :

- concevoir des projets à l'échelle du site et des ambitions qu'il porte avec le souci de les rendre « phasables » en fonction des étapes d'aménagement ;
- adopter des solutions dont la « robustesse » est avérée mais susceptibles d'évoluer dans le temps ;
- proposer un ensemble cohérent de solutions privilégiant le transport collectif et répondant aux besoins de déplacement à différentes échelles : urbaines, régionales et nationales, voire internationales (liaison avec l'aéroport). Contribuer ainsi à assurer durablement l'accessibilité au site et participer à son attractivité et son rayonnement
- ne pas négliger la question du transport de marchandise et de la logistique, en particulier la logistique urbaine
- satisfaire aux besoins et attentes des générations actuelles et futures ;
- anticiper suffisamment les ruptures prévisibles aussi bien en matière énergétique que climatique ;

⁴ Le transport urbain à Casablanca – Union géographique marocaine – Collectif coordonné par Mustapha CHOUIKI - 2006

Il s'agit de saisir l'opportunité de cette opération pour faire une « vitrine », servant de référence dans ce domaine (dans toute ses composantes, techniques, organisationnelles, de service...) à l'échelle d'un grand projet d'aménagement urbain

Le volet transport de l'équipe « A »

Le concept global

« **ANFAVILLE – La Cité rayonnante** » concept qui privilégie le rayonnement international de Casablanca et du Maroc

Le parti d'aménagement

De part et d'autre de la piste et sur toute son étendue, il est proposé de réaliser un aménagement de type « **Jardin Andalou** », **planté, végétalisé**, parcouru par le canal et constituant ainsi une « coulée verte » autour de laquelle se développe l'urbanisation. La piste donne ainsi naissance à un parcours de « Ramblas », bordé d'immeubles et d'hôtels de niveau R+7 à R+9, complétés d'équipements, l'ensemble structurant l'épannelage du site, à l'image de la composition adoptée pour le Parc de la Ligue Arabe.

Le système de transport collectif

Le projet s'insère dans le système de transport métropolitain mais doit servir de « locomotive » dans la mise en œuvre d'une nouvelle politique en la matière.

Il s'articule autour de la ligne ferroviaire existante et de l'autoroute urbaine et prévoit un grand pôle multimodal « Casa Sud – Université » qui a vocation à devenir un des nœuds majeurs du système de transport du Grand Casablanca. S'y croiseront outre l'actuelle ligne de chemin de fer vers l'aéroport Mohammed V :

- une première ligne de tram, desservant les quartiers d'habitat et d'emploi au sud d'Anfa, puis le site lui-même (en empruntant le taxi – way) et reliant enfin l'ensemble au centre ville ;
- une ligne de tram – train suivant le tracé de l'autoroute urbaine, maillée aux lignes radiales et susceptible d'être prolongée vers la future ville nouvelle de Zenata et vers Mohammedia ;
- une autre ligne desservant le site à partir de l'aéroport et se prolongeant ensuite jusqu'au centre ville. Dans un premier temps cette ligne serait exploitée avec des bus express empruntant une voie réservée sur l'autoroute ;
- est évoqué enfin l'objectif d'améliorer les fréquences sur la ligne ferroviaire existante pour lui faire assurer une véritable desserte urbaine cadencée.

Le système routier

Le projet propose de réaliser :

- la continuité de la voie des préfectures par un tracé curviligne au sud suivant l'implantation des « jardins d'Anfa » proposés dans le parti d'aménagement ;
- le prolongement de la route d'El Jadida desservant le site selon un axe nord est – sud ouest ;
- la « diagonale de la porte de la mer » ;
- les voies bordant le jardin Andalou, épine dorsale du site.

Le volet transport de l'équipe « B »

Le concept global

Faire d'Anfa un **grand pôle d'équipements d'échelle métropolitaine et de rayonnement international** :

- imbriqué dans un réseau de parcs et jardins constituant (avec les plateaux sportifs existants) le plus grand espace vert de Casablanca (80 hectares de parc à ajouter aux 60 ha du plateau sportif, soit environ quatre fois la surface du parc de la Ligue Arabe) ;
- marquant la reconnaissance d'un pôle économique et de la recherche au sud et au sud-est du site, inscrit dans la stratégie globale de renforcement du corridor technopolitain « de la route de l'aéroport » ;
- Contribuant au développement des quartiers d'habitat au nord et au nord-ouest du site et complétant ainsi l'armature urbaine de ces quartiers (places et polarités, équipements de proximité, rééquilibrage de l'habitat).

Le parti d'aménagement

Il repose sur un ensemble mixte mêlant l'habitat à :

- **un réseau de grands parcs** (total 80 ha) comme armature du projet ;
- **un parc de représentation** à l'entrée du site, aménagé linéairement dans les traces de l'aéroport et longé par une ligne de tramway ;
- **un parc thématique** dédié à la promotion des savoirs ;
- **un jardin de nature** au cœur des quartiers résidentiels ;
- **un ensemble d'équipements de rayonnement national et international**, dans une composition architecturale linéaire posée sur la piste de l'aéroport ;

Le système de transport collectif

Le projet prévoit :

- une ligne de tramway pour ouvrir et structurer la desserte du site, le connecter au centre-ville et au pôle d'échange de la gare des Facultés ;
- la modernisation et le renforcement des fréquences de la voie ferrée actuelle (Al Bidaoui) ;
- une accroche possible à un axe tram train implanté sur l'emprise de l'autoroute urbaine (selon des modalités à préciser : connexion sur tracé ferroviaire existant, ou ligne maintenue sur la RN1 d'El Jadida).

Le système routier

Le maillage viaire vient

- compléter l'armature primaire d'agglomération (voie des Préfectures) tout en évitant la traversée du cœur du site pour la circulation de transit ;
- organiser la circulation au sein du site par des voies lentes de desserte des quartiers prolongeant les rues et boulevards urbains des quartiers riverains :
 - ✓ un cours prolongeant le boulevard Yaacoub Al Mansour au cœur du site jusqu'au boulevard des Préfectures ;
 - ✓ un cours prolongeant la route dite « de l'OCP » jusqu'au boulevard Sidi Abderrahmane ;

- ✓ une voie nouvelle longeant les limites sud actuelles de la plateforme aéroportuaire et connectée à l'actuelle route de l'OCP ;
- ✓ un réseau de rues pour la desserte locale.

Le volet transport de l'équipe « C »

Le concept global

« Casa Anfa lieu ouvert d'intelligence économique et sociale » concept qui privilégie l'attractivité internationale du site intégrant chacune de ses composantes en bi pôle avec Rabat. Une ambition : entrer dans le club des métropoles de rang mondial.

Le parti d'aménagement

Lieu de mixité, le programme dédie 110 ha aux espaces verts, 50 ha à la formation recherche développement, 110ha à l'emploi, 50 ha à l'habitat, 20ha aux équipements métropolitains, 20ha aux commerces. La mixité fonctionnelle et sociale y est essentielle.

L'axe symbolique et visuel de ce site, tourné vers la Grande Mosquée est matérialisé par **quatre points forts**:

- à la hauteur du belvédère, par un amphithéâtre de plein air ;
- à la hauteur du contact du site avec la ville, par un bâti matérialisant la porte d'entrée au fond d'une place ;
- entre ces deux points, la centralité du site, autour d'un pôle transport intermodal, est marquée par une place à la dimension équivalente à celle des Nations Unies. Le pôle en occupe l'un des côtés, la Préfecture d'Aïn Chock l'autre ;
- un quatrième point, perpendiculaire à l'espace vert central achève sa ponctuation et son séquençement; il relie le bois de l'OCP, les espaces sportifs et l'espace vert central au boulevard Oum El Rabia.

Dans l'ensemble du site, en façade sur l'espace vert central comme au long des avenues et des rues, une mixité équipements et habitat mêlant les différentes catégories sociales, sera mise en oeuvre, garantissant diversité et lien social.

Le système de transport collectif

Il repose sur la création d'un **pôle intermodal situé à l'intérieur du site autour duquel s'articulent trains grandes lignes, RER, tramways et bus urbains.**

Six voies à quai constituent la gare qui se développe sur 500m de long et 60m de large pour préserver une capacité TGV, implanter la station de tramway de l'une des deux lignes proposées (l'anneau Est), station aménagée en parallèle à ces quais.

Au-delà, et toujours en parallèle, une large avenue plantée est desservie par autobus.

Une autre station de tramway, celle de la deuxième ligne (l'anneau Ouest) est aménagée en façade de la gare.

Le passage d'un mode de transport à l'autre est ainsi organisé pour être facile et lisible.

Autour de la place de la gare, le quartier concentre les fonctions centrales du site: services aux entreprises, structures d'accompagnement, centres d'affaires, hôtels, commerces et restaurants...

Le système routier

Le réseau primaire d'avenues, à créer ou élargir, s'appuie sur le réseau existant :

- **boucle la voie des Préfectures** depuis la route d'El Djedida jusqu'à celle de Hay Hassani, à travers le site, en longeant le pôle intermodal ;
- **s'appuie sur les pistes de l'aérodrome** et notamment la principale, allongée à ses deux extrémités ;
- **reprend les tracés anciens** pour compléter la trame viaire.

Outre l'accessibilité en voiture, ce réseau d'avenues a vocation à accueillir également le réseau de bus urbain, articulé sur et adossé à la desserte de transports en communs lourds.

En guise de conclusion

Du point de vue transport, des trois scénarii proposés, le système présenté par **l'équipe « C »** est à la fois le plus « riche », le mieux « travaillé » et celui qui présente l'adéquation la plus sérieuse au parti d'aménagement proposé.

L'ambition dont il est porteur, si elle est indiscutablement à la mesure des enjeux liés à l'aménagement du site, peut avoir un effet d'entraînement durable sur la fonction « transport » du Grand Casablanca et son impact dépasse largement l'aire métropolitaine.

*Il s'inscrit enfin dans les **orientations politiques** exprimées par les Autorités Publiques marocaines et dans les démarches de planification mises en avant dans le **PDU** et reprises dans les termes de références du futur **Schéma directeur**.*



01



02

01 – vue du centre ville de Casablanca et de la mosquée Hassan II.

02 – vue de l'aérodrome d'Anfa.

03 – vue du site à partir du belvédère.

04 – typologie des axes urbains de Casablanca.

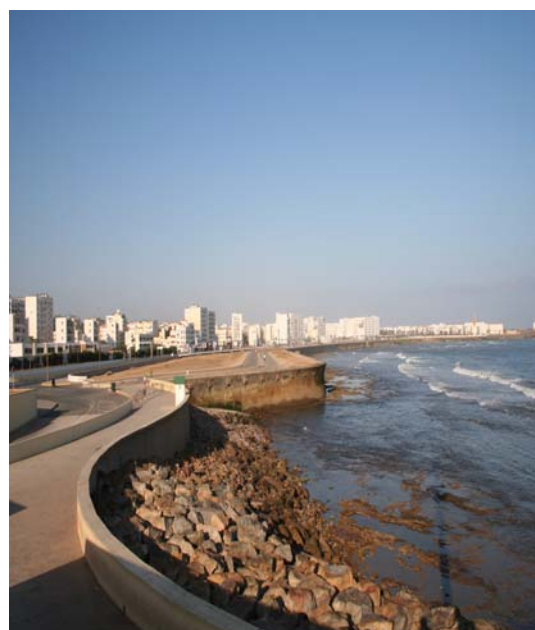
05 – vue sur la corniche et le bord de mer.



03



04



05



06



07



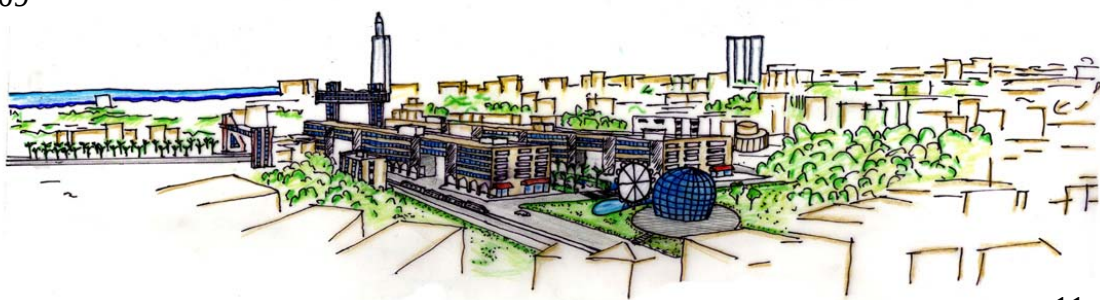
08



09



10



11

06 – respect des gabarits urbains existants.

07 – l'aérodrome d'Anfa porte ouverte sur le monde.

08 – typologie spécifique des espaces verts de Casablanca.

09 – une image forte de Casablanca.

10 – densité et transport en site propre.

11 – une vision de l'aménagement possible.

