



Le désir d'internationalité, dynamique et vecteur de la mise à niveau des villes marocaines

Gaëlle Gillot

► To cite this version:

Gaëlle Gillot. Le désir d'internationalité, dynamique et vecteur de la mise à niveau des villes marocaines. *Revista de Antropologie urbana*, Oscar Print, 2013, 1 (1). <halshs-01391777>

HAL Id: halshs-01391777

<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01391777>

Submitted on 3 Nov 2016

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Revista de Antropologie Urbana Dossier « Dynamiques globales de la ville »

N°1 2013 (Bucarest), 153 p.
pp.49-68

Gaëlle Gillot

UMR 201 Développement et Sociétés

Chargée de recherche en accueil en délégation à l'IRD.

Affectée à l'Université Mohammed V Agdal-Rabat, Faculté des Sciences juridiques économiques et sociales.

Programme PEERS/IRD « Travail, femmes et villes du Maghreb »

Gaëlle.Gillot@univ-paris1.fr

Le désir d'internationalité, dynamique et vecteur de la mise à niveau des villes marocaines

Abstract

The cities of Morocco inherited from a very rich past which makes the happiness of tour operators and sector of the Moroccan tourism. Important efforts are at present granted by the public authorities in a context of economic liberalization and Public Private Partnership to try to realize the upgrade international of infrastructures. The peripheries owe their dynamic development to the realization of gigantic shopping malls, of suburban residential zones or logistic platforms connected directly with recently modernize airports.

However, the access to the housing remains the main problem for a big part of the population. In front of this difficulty, new shanty towns continue to grow gobbling up hectares of arables or orchards by suburbs, in spite of ceaselessly new projects of homebuilding and in spite of ambitious governmental programs. These cities work in several speeds and the social differentiation is more and more translated in spatial segregation.

Key-words : Moroccan cities, upgrade international, access to the housing, modernization, heritage, tourism, urban fragmentation.

Les villes du Maroc concentrent aujourd'hui la majeure partie de la population du pays (environ 55% d'après des récentes estimations à partir du Recensement général de la population et de l'habitat de 2004) alors que le taux d'urbanisation était estimé à environ 8% de la population en 1908. Le quotidien marocain L'Economiste dans son dossier sur la politique de la ville (9.07.2012) affirme que les urbains représenteront 65% de la population marocaine en 2014... Ces chiffres témoignent de l'incroyable vitesse avec laquelle les villes ont grossi, entraînant des conséquences importantes dans leur organisation. L'urbanisation était un des

objectifs du Protectorat français établi sur le Maroc à partir de 1912 (traité de Fès) qui a très vite mis en œuvre la construction de nouvelles villes à côté de noyaux urbains anciens. Les tissus des villes d'aujourd'hui sont héritières de ce passé qui a juxtaposé une histoire marocaine « traditionnelle » qui survit dans les noyaux historiques (les médinas), une histoire d'expansion et d'expérimentation urbanistique et architecturale (les villes européennes ou ex-coloniales), des quartiers d'habitat spontané, des extensions plus ou moins récentes de villas ou quartiers résidentiels ainsi que des quartiers industriels et d'affaires. Ces différents tissus se côtoient et caractérisent les villes marocaines sur le modèle d'un ensemble en forme de mosaïque sur lesquels des espoirs et des craintes sont fondées en relation avec l'ambition marocaine de se placer favorablement sur la scène économique mondiale.

Au Maghreb, les villes sont considérées au moins depuis Ibn Khaldoun¹ comme nettement supérieures à la société rurale ou nomade et sont synonymes de civilisation. Les urbains des villes du monde arabe considèrent dans leur majorité que le degré de civilisation d'un État se mesure au niveau de développement de ses villes. D'ailleurs les néo-urbains issus de l'exode rural, toujours important aujourd'hui, sont généralement accusés par eux de la dégradation du cadre et du mode de vie urbains. Ainsi urbanité, civilité et développement économique semblent fonctionner ensemble. Sans compter que le développement économique du pays à l'époque du protectorat a largement été conditionné par l'édification de villes modernes, relais du drainage des ressources en matières premières de l'intérieur du pays. Ces dernières, loin d'être accusées d'assécher les régions avoisinantes, sont généralement désormais à nouveau considérées comme des moteurs du développement et de la redistribution (rapport ONU-Habitat, Nairobi, 2009). Ainsi, l'investissement dans ces villes est largement encouragé par les institutions internationales et fortement souhaité par les États dans le cadre de la mondialisation. Si cet investissement est financier, il est également symbolique, en témoigne la demande de classement de Rabat, capitale du Maroc, au patrimoine mondial de l'UNESCO, acceptée en juin 2012, renforçant son image et peut-être son rôle de leader dans les dynamiques générales de développement urbain du pays.

Ainsi, les dynamiques actuelles de la ville au Maroc composent avec un passé très riche et largement reconnu, mis en scène, parfois patrimonialisé, faisant l'objet de multiples projets de mise à niveau mais qui continue à souffrir d'un manque structurel de logements et de la pauvreté d'un grand nombre de ses habitants.

1. Une ville mosaïque aux tissus urbains variés, bases du développement économique.

La médina : dégradée ou mise en valeur pour le tourisme : un avantage comparatif

Les villes du Maroc, du Maghreb plus largement, possèdent des traits communs que l'on pourrait qualifier de caractéristiques. Il est pourtant difficile d'affirmer qu'il existe un « modèle » unique de ville. Presque toutes les villes du Maroc ont conservé leur ville historique et présentent des éléments communs : souk, fondouk – ou caravansérails² – hammam, mosquée

¹ Célèbre historien et philosophe de l'histoire arabe, né à Tunis en 1332, auteur notamment de la *Muqqadima* (« introduction à l'histoire universelle », 1377), considérée comme une forme d'encyclopédie dont le contenu a eu une influence importante.

² Les caravansérails sont un type de bâtiments typique de l'architecture islamique, que l'on retrouve notamment du Moyen-Orient au Maghreb (mais qui se trouve aussi tout le long de « la route de la soie »). Sorte d'hôtel pour les caravanes, il permettait aux hommes et aux bêtes de faire une halte et de décharger les marchandises. Les

centrale et petites mosquées de quartiers, parfois jardins maraîchers situés au bout de la chaîne du cycle de l'eau débutant au puits, allant ensuite au hammam, à la mosquée et enfin au jardin (Barcelo et alii, 2004). On trouve également souvent des éléments de remparts qui ont résisté à l'expansion très forte de ces villes et pouvaient être doubles, avec des vergers cultivés entre les deux murailles, constituant les réserves alimentaires et foncières des villes. Les rues dans ces villes historiques (médina de *madîna*, ville en arabe) sont étroites, le plan labyrinthique, et une forme d'égalité de traitement à toutes les maisons côté rue est pratiqué. Ainsi, pour un œil non averti, il est difficile de savoir si se cache derrière le mur aveugle de la rue un palais ou une pauvre maison. Les îlots intègrent souvent dans leur structure une organisation familiale, lignagère entre les maisons, ce qui explique que dans certaines médinas des impasses étaient fermées la nuit par des portes, ajoutant une protection aux maisons d'une même rue, occupées par une même famille élargie. Cette ville traditionnelle possède une importance majeure dans la représentation de la civilisation au Maroc.

Pourtant, depuis les premiers travaux de modernisation au début du XX^{ème} siècle qui ont consisté en la construction juxtaposée de nouvelles villes dotées de toutes les avancées techniques et innovations, les médinas ont perdu de leur aura et ont largement été délaissées au profit de ces extensions modernes. Dénigrées par les européens pour leur manque de confort et d'adaptation aux besoins de la vie moderne ainsi qu'aux activités économiques, les médinas ont connu de longues années d'oubli avant de retrouver de l'intérêt, notamment à travers l'attrait touristique qu'elles pouvaient représenter. Ainsi, vétustes, mal entretenues, surpeuplées, lieu d'expansion du travail informel et de trafics en tout genre, elles fournissent pourtant à des familles très démunies un marche-pied dans leur accès à la ville. En effet, leurs quartiers très dégradés abritent des familles très pauvres qui profitent de la position centrale de la médina pour tenter de s'approcher des centres d'emplois et tirer profits des aménagements de la ville (transport en commun urbain même défaillant, eau courante, électricité, ramassage des ordures, hammam, four à pain...). Lieu tremplin dans l'accès à la ville, la médina dégradée peut aussi être vécue comme une chance par l'hébergement de piètre qualité mais très peu cher qu'elle offre. Ainsi dans d'anciens palais ou immeubles s'entassaient parfois des familles démunies économiquement qui accueillent à leur tour de nouveaux ménages qui, ne parvenant pas à se loger après la décohabitation liée au mariage, louent une pièce et partagent cuisine et pièces d'eau (Dansereau et Navez-Bouchanine, 2002). Mais la vétusté est aussi un risque supplémentaire pour les familles vulnérables. En effet, on ne compte plus le nombre des maisons qui s'effondrent, soit parce que la modernisation des systèmes d'adduction ou d'évacuation de l'eau ont fragilisé les fondations, soit parce que la surélévation, la construction d'étages supplémentaires, a fini par avoir raison des murs porteurs qui n'avaient pas été conçus pour les supporter. Les journaux marocains ont ainsi rapporté récemment (avant l'été 2012) une vague meurtrière d'effondrements de maisons dans la médina de Casablanca qui a profondément bouleversé le pays.

Malgré tout, la médina attire et s'organise pour attirer les touristes friands de dépaysement urbain. En dehors des activités informelles déjà citées et de commerce destiné aux Marocains eux-mêmes (et notamment commerce de vêtements et/ou d'ustensiles de cuisine *made in China* qui ont envahi les étalages) les activités présentes dans la médina sont principalement tournées vers le tourisme : boutiques de souvenirs, d'artisanat local, restauration, auberges fleurissent dans certaines rues spécialisées qui font l'objet de rénovation et d'une grande attention. Ainsi, la rue des Consuls bien connue à Rabat est actuellement en

caravansérails sont souvent construits autour d'une cour et constitués d'un rez-de-chaussée avec des écuries et des magasins, et d'un étage avec des chambres pour les caravaniers.

chantier : réseaux d'assainissement et d'adduction d'eau ont été réhabilités et un nouveau pavage est en cours en septembre 2012 qui facilitera la déambulation des touristes dans cette « artère » principale de la médina, menant à la Casbah des Oudayas, haut lieu du tourisme de la ville.

Les belles demeures attirent également à nouveau. Depuis la saturation du marché des ryads à Marrakech, des acquéreurs se sont tournés vers d'autres villes. Fès, Meknès, Tanger, et même Rabat ou Salé attirent désormais des européens amoureux de l'exotisme immobilier marocain qui y ont établi soit leur résidence secondaire, soit ont ouvert des chambres d'hôtes, renforçant ainsi la fonction touristique de la médina. Des projets de développement local tels que Ziyarat Fès³ sont fondés sur l'accueil de touristes en milieu familial sur le mode de la chambre d'hôtes à visée culturelle pour les touristes et activité génératrice de revenus pour les propriétaires. Ainsi, le cahier des charges de ce projet insiste pour que les propriétaires de la maison d'hôtes (obligatoirement de nationalité marocaine et éligibles en fonction de leurs – bas – revenus) portent en permanence une tenue traditionnelle et confectionnent pour leurs hôtes des plats traditionnels, ce qui permettra aux touristes une expérience culturelle inoubliable (Fascicule de présentation Ziyarat Fès). On assiste ainsi de plus en plus à une mono-activité des médinas tournées vers le tourisme (Marrakech et Fès notamment) et à leur mise en scène.

La conséquence de cet intérêt tout d'abord exogène est un processus de revitalisation sélectif du tissu de la ville traditionnelle marocaine, dans les quartiers où les étrangers se sont établis, concédé implicitement aux propriétaires qui cherchent à accorder l'espace de la médina avec leur représentation ainsi qu'à améliorer leur cadre de vie propre et celui de leurs hôtes. Mais par la pression et la demande immobilières (Marrakech), la présence importante et l'intérêt qu'y portent les étrangers qui s'y installent, la représentation de la médina a changé et a influencé les politiques publiques face au risque de dépossession d'un patrimoine bâti d'une qualité désormais à nouveau jugée exceptionnelle par les Marocains eux-mêmes et plus seulement aux yeux des étrangers (Kurzac-Souali, 2011). C'est ainsi que par exemple des pressions importantes pour le bien-être des touristes en médina ont abouti au déplacement des tanneries à l'extérieur de la ville historique et que les dinandiers ont également été délocalisés afin de nettoyer la médina de Fès et accroître son attrait une fois qu'auraient disparu les nuisances olfactives et sonores. Ce fait compromet par conséquent le maintien d'une activité de production artisanale pourtant historiquement inscrite dans la structure de la ville. C'est ainsi également que l'espace culturel de la place *Jamaâ El Fna* à Marrakech a été classé au patrimoine oral et immatériel de l'humanité par l'Unesco en 2001, son dossier ayant notamment été initié et porté localement au départ par des résidents étrangers. On assiste donc à une organisation des médinas, à une mise en ordre systématique des quartiers les plus fréquentés par les touristes pour que la réalité ressemble de mieux en mieux à la carte postale.

A côté de ces espaces mis en valeur (toutes les villes marocaines ayant des remparts et des tissus anciens cherchent à les mettre en valeur - c'est le cas par exemple d'Oujda qui n'est pourtant pas une destination touristique de premier plan au Maroc), des pans entiers des médinas, qui ne font pas partie du circuit touristique, restent très dégradés et accueillent une population qui ne peut en aucun cas aspirer à résider dans la ville européenne pourtant voisine de la médina.

³ Projet de développement local : développer une activité génératrice de revenus au cœur de la médina pour des familles possédant une demeure traditionnelle, mais peu de revenus, initié en 2008 entre autres par la *willaya* (municipalité) de Fès et l'Agence de développement humain, sur la base du tourisme solidaire. Ce projet aide à « la mise à niveau des habitations », et la formation des familles candidates au projet.

La ville européenne, ex-coloniale, bien préservée reste encore le cœur battant de la ville...

La ville européenne est un autre type de tissu qui compose en général les villes marocaines. Dès l'établissement du protectorat, des projets de construction de nouvelles villes à côté des noyaux historiques ont été mis en œuvre. Le résident général de la France au Maroc, le Maréchal Lyautey⁴ pensait que la grandeur des hommes se mesurait à leurs réalisations architecturales ou urbanistiques. Il pensait également que la construction de villes permettrait de contrôler le territoire et de l'organiser pour sa mise en valeur économique.

Ainsi, la création de nouvelles villes au Maroc « pacifié » a été une des occupations majeures du Maréchal Lyautey et de son équipe qui tous étaient convaincus d'œuvrer pour un monde meilleur grâce aux villes nouvelles. Un des principes généraux tout de suite reconnu et à respecter absolument par les bâtisseurs du protectorat était la nécessaire séparation entre la ville européenne et la ville indigène. L'exigence d'inventer de nouvelles procédures de construction était également mise en avant immédiatement faisant de l'expérience urbaine marocaine un terrain d'expérimentation extraordinaire de l'urbanisme naissant (Royer, 1935). Des plans d'aménagement globaux pour les villes ont été conçus très rapidement après l'établissement du protectorat français sur le Maroc.

Une des idées que l'équipe de Lyautey cherchait à expérimenter et imposer était la planification globale de la construction des villes. Cette planification (« le plan ») devait répondre aux trois principes clés : le zoning, le choix d'artères de circulation comme éléments structurants de l'organisation de la ville, et l'introduction de la nature dans la ville pour lui apporter l'hygiène nécessaire... et ainsi construire une ville moderne basée sur des considérations scientifiques.

Le premier principe de séparation physique importante entre les deux villes fut réalisé par la mise en place de servitudes *non aedificandi* d'une largeur d'environ 50 mètres entre la médina et le chantier de la nouvelle ville européenne. A Rabat cette zone non constructible avait finalement été fixée à 250 mètres de large !

L'autre principe de l'urbanisme des villes nouvelles au Maroc était la réalisation d'un plan général de développement de la ville (les « plans directeurs des villes nouvelles ») par zones spécialisées et dédiées. La ville nouvelle marocaine était fonctionnaliste par essence, profondément inspirée par les débats qui animaient les rencontres internationales d'architecture moderne (Gillot, 2012). La ville devait par conséquent aménager des zones qui regroupaient ses différentes fonctions : l'industrie, l'administration, l'habitation, la circulation, les zones de récréation.

Ainsi se sont organisées les nouvelles villes européennes édifiées dans les années 1920 et 1930 au Maroc. Un maillage urbain systématique a été organisé dans le pays, et à chaque médina, « ville indigène » dit-on alors (Cattedra, 2010), on a adjoind une nouvelle ville où tous les équipements modernes et d'administration seront présents. Ainsi à Rabat par exemple, choisie par Lyautey pour devenir la capitale, une artère principale a été construite (aujourd'hui l'avenue Mohammed V) reliant la médina à la grande mosquée Assounna près d'une des portes de la ville, où se déclinent tous les services types de la Troisième République française : la poste centrale, la banque centrale, la gare ferroviaire, des cafés avec terrasse, des hôtels (le Balima, l'un des plus anciens de la ville), des zones de commerce avec arcades permettant aux promeneurs de faire leurs achats à l'abri du soleil, des fontaines et espaces de verdure au centre encadrés par des alignements de palmiers. On y trouve également le parlement. Cœur de la ville européenne, cette avenue de Rabat symbolise à elle seule la volonté des bâtisseurs du protectorat de créer

⁴ Premier Résident Général du protectorat français au Maroc en 1912. Il y restera jusqu'en 1925 après avoir initié et suivi les chantiers des nouvelles villes européennes.

une nouvelle ville, moderne, construite *ex-nihilo* à l'image de l'idéal de modernité qui habitait alors les urbanistes français au Maroc, et ainsi de permettre aux européens de s'installer dans un ailleurs confortable et accueillant.

La ville européenne reste bien préservée et entretenue, et demeure également toujours désirable pour les entrepreneurs et administrations. Cependant, devenue trop petite, congestionnée par le trafic automobile, les services administratifs et économiques se délocalisent vers de nouveaux quartiers périphériques entérinant et encourageant ainsi l'expansion spatiale de la ville vers de nouveaux terrains situés notamment plus au sud et ayant fait l'objet d'une urbanisation rapide depuis la fin des années 1990, accélérée encore depuis les années 2000.

Ces nouveaux quartiers d'affaires et résidentiels se développent pour répondre aux besoins contemporains économiques et de cadre de vie ainsi que pour mettre en œuvre des politiques ambitieuses de mise à niveau international des infrastructures et de résorption des problèmes structurels de logement. Les gros projets de développement des infrastructures s'inscrivent dans une évolution des villes extrêmement dynamique et reflètent l'extraordinaire désir d'internationalité du Maroc.

2. Des efforts importants pour une mise à niveau international des villes

Les dynamiques des villes marocaines s'inscrivent dans les expansions spatiales et en nombre d'habitants très importantes qu'elles ont connues. Par exemple Rabat ne comptait que quelques milliers d'habitants en 1912 et compte aujourd'hui environ 2 500 000 habitants (projections d'après Recensement Général de la population 2004). Casablanca quant à elle a connu une croissance en surface exponentielle puisqu'on considère qu'en 1907 la ville couvrait 0,4 km² et 110 km² en 1994, soit une multiplication par 275 en 87 ans (Troin 2001) ! Et c'est sans compter les dernières phases plus récentes de l'expansion des villes toujours attractives pour les ruraux et connaissant un accroissement naturel qui reste élevé, même s'il semble qu'une transition urbaine soit bel et bien enclenchée. Cela n'empêche pas que dans l'intervalle, les villes doivent s'adapter à leur croissance et à leur étalement. De façon parallèle, depuis les années 1980 les mesures de libéralisation consécutives au Plan d'ajustement structurel (comparable à « la thérapie de choc » qu'ont connue les pays postcommunistes dans les années 1990) ont largement touché la gestion urbaine, la soumettant à des exigences – relatives – de rentabilité et de concurrence. On a ainsi assisté à la privatisation ou à la délégation de nombreux services urbains, les entreprises privées étant sensées être plus performantes pour l'accès à tous aux services de base que le service public. Un certain nombre de programmes de modernisation des infrastructures ont été menés dans la logique du partenariat public-privé et on a ainsi assisté à un retrait graduel de l'intervention étatique dans l'espace public (Signoles, El Kadi, Sidi Boumedine, 1999), sauf pour les très grands projets, voulus par le Roi⁵ lui-même et qui manifestent son implication et son volontarisme dans le développement des villes du pays et leur lien avec l'international. La « mise à niveau » des infrastructures urbaines est partout

⁵ Le roi Mohammed VI succède à son père Hassan II en 1999 après le décès de ce dernier. Il était porteur d'espoirs importants à son accession au trône, notamment après les années de dictature et de répression appelées au Maroc les « années de plomb ». Il s'est lancé dans une politique de réformes afin de moderniser le pays de même qu'afin de faire taire les grognes sociales et politiques et éviter un printemps arabe au Maroc. Une nouvelle constitution a ainsi été votée en 2011 et des élections libres ont porté à la tête du gouvernement un représentant du parti islamiste PJD (Parti de la Justice et du Développement).

présente dans les discours et les directives royales que ce soit concernant l'eau, les transports, la gestion des déchets, la mise en valeur des villes, le commerce ou encore le tourisme, revient comme un leitmotiv. En effet, de façon générale, « l'amélioration des services de base est conçue comme un des leviers des stratégies de développement et d'atténuation de la pauvreté, en lien avec d'autres actions » (Durand-Lasserve cité par Verdeil, 2010, p.99). Ainsi, depuis 1997 au Maroc, des délégations de services (eau potable, assainissement, électricité...) ont été mises en place dans plusieurs agglomérations importantes. Sans développer davantage l'analyse à propos de ces délégations de services qui ont fait l'objet de nombreuses publications, il faut souligner que ces expériences ont marqué le tournant libéral de la gestion des grandes villes du Maroc tout en préservant malgré tout un fort interventionnisme de l'État, soutenu par des subventions importantes des bailleurs de fonds internationaux (De Miras, 2010). Dans cette logique le Roi et son gouvernement ont impulsé des grands chantiers nationaux. Les infrastructures telles que les transports, les équipements commerciaux, la mise en scène et l'aménagement des espaces publics et le tourisme font partie des leviers ayant un impact direct sur les villes, définis comme prioritaires. Le logement structurellement insuffisant fait lui aussi l'objet de programmes importants de « mise à niveau » afin d'éviter peut-être une explosion sociale telle que celle de Casablanca en 1981.

Les infrastructures : le désir de villes « à niveau »

Le Maroc a ouvert depuis les années 2000 son territoire à la mondialisation. Appliquant les consignes des experts de la Banque mondiale et de l'Union européenne, le pays s'est lancé dans un gigantesque chantier de modernisation et de développement économique, cherchant avant tout à attirer les investissements directs étrangers. Les voies de communication qu'elles soient matérielles ou immatérielles sont devenues prioritaires, entre autres dans le cadre de la mise en place de la « Stratégie nationale de développement de la compétitivité logistique 2005-2012 ». Un grand plan de rénovation des aéroports a donc été lancé, mesure phare de la politique des grands chantiers de l'ONDA (Office National des Aéroports) financé par un grand emprunt obligataire. Ce programme 2008-2012 de rénovation et d'agrandissement des aéroports marocains se situe dans la perspective d'un maillage du territoire national ainsi que d'une meilleure interconnexion avec l'Europe et les pays voisins et plus lointains. L'aéroport de Casablanca Mohammed V, devant à terme recevoir 10 millions de passagers par an, a été le point central du projet avec pour objectif d'en faire un *hub* aérien régional capable d'offrir aux passagers tous les équipements devenus indispensables tels que le wifi, des services bancaires, un hôtel à l'intérieur de la zone de douane pour le transit, une interconnexion avec le chemin de fer, des équipements de sécurité optimum pour le décollage et l'atterrissage et une piste pour accueillir l'Airbus A 380 (M.B.F., 2012). Cette modernisation pour l'activité de transports des voyageurs s'est doublée de l'amélioration et de l'agrandissement de la zone de fret et l'implantation d'une plate-forme logistique de l'entreprise de transport-messagerie DHL, symbole de l'insertion dans la communication internationale (notamment au service des entreprises).

La mise en conformité internationale des aéroports est un signal fort de la volonté d'insertion du Maroc au niveau régional et international. Elle s'accompagne d'une meilleure desserte des centres d'affaires urbains et de la connexion de quartiers résidentiels pour personnes aisées, mondialisées, par des autoroutes ou des voies rapides vers l'aéroport. Ceci a des répercussions notamment sur l'occupation de terrains par des populations pauvres au profit d'une meilleure connexion à l'international des couches aisées de la population. Non seulement

ces couches défavorisées de la population se trouvent parfois purement et simplement expulsées des cabanes qu'elles habitaient, sans information, sans dédommagement, mais elles peuvent également s'y retrouver captives, coupées de leur territoire économique, cachées derrière des murs qui longent les autoroutes et ont pour objectif avoué la sécurité et non avoué la dissimulation de la présence de la pauvreté aux portes d'infrastructures d'une grande modernité (Deboulet, 2010).

Les infrastructures de transport ont aussi beaucoup évolué dans les villes elles-mêmes. A l'instar des villes européennes, le Maroc possédait dans les années 1920-1930 des tramways dans plusieurs villes dont l'utilisation a été abandonnée dès la fin des années 1930 à 1950 au profit de l'automobile devenue un système dont on pensait qu'il créait un cercle vertueux de croissance (Dupuy, 1999). Mais face à la congestion automobile urbaine, aux engagements des États pour la réduction des émissions des gaz à effet de serre, les transports en commun ont retrouvé leur aura et notamment ce qu'on appelle maintenant les transports doux en site propre tels que le tramway (TCSP, transport en commun en site propre) qui sont, de plus, encouragés et en partie subventionnés par les organismes de coopération internationale. Ainsi afin de fluidifier la circulation du trafic routier devenue difficile dans la capitale, le projet de construction d'un tramway a émergé et les études de conception ont été menées à partir de 2005. Les travaux ont été inaugurés par le Roi lui-même en décembre 2007, soulignant ainsi l'importance du projet. Deux lignes, exploitées par délégation de service public par l'opérateur privé Véolia-Transdev, ont été mises en service en mai 2011 qui modifient profondément la représentation de la ville en l'incluant dans un mouvement international de modernisation des transports urbains et lui permettent de soutenir la comparaison avec d'autres capitales régionales (Tunis et Istanbul par exemple, elles aussi récemment dotées d'un tramway).

Cette réalisation démontre aussi la capacité du Maroc à mener à bien des projets urbains structurants de modernisation des agglomérations et de ses évolutions territoriales. En effet, le tramway de Rabat entérine la croissance de la ville qui se fait maintenant essentiellement sur ses périphéries et relie désormais Salé à Rabat par un nouveau pont qui, outre la ligne de tramway, comprend deux ou trois voies de circulation automobile dans les deux sens. Les lignes circulent en desservant non seulement les points névralgiques de la ville (sites touristiques, centre-ville, quartiers d'affaires et universités, ligne 1) mais également des quartiers très denses et populaires (ligne 2 surtout).

Après une année d'exploitation, une campagne publicitaire a félicité et remercié les voyageurs du tramway en affichant de grands « merci » dans toute la ville de Rabat et en annonçant que « le tram » transportait environ 180 000 voyageurs par jour. Le coût d'un ticket de tramway est de 6 dirhams marocains (environ 0,45€) ce qui le rend accessible aux couches sociales démunies. Lorsqu'on se déplace seul, il est ainsi beaucoup plus économique qu'une course moyenne en taxi (environ 15 à 20 dirhams marocains), rendant effectif le slogan « Un tramway pour tous » de la société d'exploitation (site Internet du tramway de Rabat). Très fréquenté, donc, il a provoqué un changement important dans les modes d'accès à la ville et la mobilité des citoyens. Cette dernière mériterait que des études y soient consacrées. Deux autres lignes sont en projet.

L'aménagement du tramway marque un volontarisme fort en matière de modification des structures urbaines destiné à inscrire Rabat, et bientôt Casablanca, dans l'ensemble des villes aux infrastructures de transport fluides et modernes. La fluidité reste un mot d'ordre central du développement économique des villes. Les fonctionnalistes, à la tête desquels Le Corbusier, pensaient que la capacité à la mobilité, au mouvement, était la condition *sine qua non* de l'implantation et du développement du commerce. Ainsi, une grande part de la théorie

moderniste des urbanistes fait l'apologie des voies de circulation et des échanges. La rue (représentante de la fonction « se mouvoir ») est centrale dans l'organisation de la ville et relie les différentes autres fonctions (habiter, travailler, se reposer) (Charte d'Athènes, 1933). Elle doit permettre une circulation sans entrave. C'est une des raisons pour lesquelles les villes construites selon cette théorie possèdent de si larges avenues, peu propices parfois à la déambulation piétonne (Brasilia, Chandigarh). Si l'on a abandonné une grande partie de ces théories fonctionnalistes devant le constat des dégâts qu'elles ont occasionnés, la recherche de fluidité urbaine reste d'actualité, ne serait-ce que pour une question d'économie de temps et de coûts des transports, sans compter le coût écologique de la congestion.

Les TCSP semblent vouloir se multiplier au Maroc et, après le chantier de Rabat, c'est au tour de Casablanca de se doter d'un tramway. Recommandation du Plan de Déplacement Urbain réalisé par la Région du Grand Casablanca en 2004, le tramway de Casablanca doit mettre en service sa première ligne en décembre 2012. Comme à Rabat la ligne, « d'une longueur de 31 km, relie les grands équipements de la ville : Universités, gares ONCF, hyper centre historique (quartier art déco), quartiers des affaires, hôpitaux, quartier commerçant Derb Ghalef, Technopark, nouveau pôle d'Anfa, etc. » (site Internet de la ligne de tramway de Casablanca).

La construction d'un tramway est bien plus qu'un simple moyen de transport et engage un réaménagement général de l'agglomération qui l'accueille. Ainsi, la ligne de Casablanca est destinée à améliorer les transports en commun en en comblant le cruel manque, mais elle est également présentée comme un vecteur « d'équilibre entre les différents quartiers de Casablanca et [permettra de] désenclaver les périphéries » (site Internet de la ligne de tramway de Casablanca). Profitant des travaux de la ligne, les réseaux divers sont mis à niveau (assainissement, éclairage public, modernisation des chaussées et du mobilier urbain, plantation d'arbres...) rénovation de certaines places et aménagement de voies piétonnes, réorganisation du trafic automobile, valorisation foncière et immobilière à proximité de la ligne... Un élément peu mis en avant par la société gestionnaire est l'égalité de traitement des espaces sur tout le trajet de la ligne. Pourtant le fait que le mobilier et les équipements liés au tramway soient identiques partout revêt une importance cruciale aux yeux des citoyens puisqu'elle signifie une reconnaissance de leur droit à jouir, tous, de façon égalitaire, d'un équipement urbain et *de facto* reconnaît à tous le droit à la ville et de s'y déplacer, y compris pour les plus démunis. La dynamique engendrée par l'aménagement d'un tramway est de ce point de vue extrêmement positive, bien qu'elle comporte aussi des éléments moins favorables aux populations économiquement faibles comme la gentrification qui accompagne généralement les rénovations immobilières le long du tracé des lignes.

Ces équipements, aéroports et tramways notamment contribuent à l'ancrage des villes du Maroc, en particulier Rabat et Casablanca, dans une dynamique de modernisation d'ensemble et les « placent », grâce à une image très positive à l'étranger, dans une position favorable dans la concurrence à laquelle se livrent les pays « du sud » pour s'arrimer à la mondialisation et attirer les investissements directs étrangers considérés comme leviers du développement national. Bien entendu, on pourrait aussi développer entre autres les autoroutes et le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse, la rénovation et le développement des ports, la multiplication des centres commerciaux tels que Méga Mall à Rabat ouvert en 2005, à l'époque le plus grand en son genre au Maroc et le récent Morocco Mall, le plus grand centre commercial d'Afrique ouvert au public à Casablanca en décembre 2011 sur le modèle des shopping centers du Golfe et en particulier de Dubaï.

L'ouverture économique et les changements qui sont allés de pair du point de vue des infrastructures de transport, de commerce et dans l'aménagement des villes ont été rapides,

notables et remarquables non seulement par les entreprises mais également par les tours opérateurs du tourisme, concernés par un autre grand chantier ayant des répercussions sur les structures urbaines : la « stratégie et vision 2020 » pour le tourisme.

Avec 9 342 000 arrivées de touristes internationaux en 2011 (OMT) le Maroc se situe loin dans la liste des destinations phares du tourisme mondial. Pourtant, le potentiel semble présent d'un développement qui permettrait au Maroc de glaner quelques miettes de l'énorme gâteau mondial des recettes touristiques. La question de l'impact du tourisme sur le développement a traversé plusieurs phases d'analyses et a fait l'objet de très nombreuses études qui font parfois un constat très mitigé d'une stratégie nationale de développement basée sur le tourisme (Cazes et Courade). Néanmoins, ce secteur d'activité présente des opportunités réelles que le Roi Mohammed VI a décidé d'exploiter en fixant au Maroc l'objectif à l'horizon 2020 de hisser le pays parmi les vingt premières destinations touristiques mondiales en créant 200 000 lits supplémentaires, doublant ainsi la capacité d'accueil du royaume.

Si l'un des programmes de cette stratégie repose sur la création de huit nouveaux pôles touristiques (au lieu de deux actuels, Marrakech et Agadir), un autre est intitulé « Patrimoine et Héritage » et consiste à faire rayonner l'identité culturelle du Maroc (Site Internet Portail du Maroc, grands chantiers, tourisme). L'inscription de Rabat le 29 juin 2012 sur la liste du Patrimoine mondial lors de la réunion de l'UNESCO en Russie (une des rares capitales sur la liste) n'est sans doute pas totalement déconnectée de cette stratégie de mise en valeur du patrimoine culturel, et l'insertion de la capitale du royaume marocain dans une liste mondiale de sites à la valeur exceptionnelle et universelle conforte le pays dans sa volonté et ambition d'internationalité. Ainsi, la candidature de Rabat a été semble-t-il initiée et soutenue par le Roi en personne et a fait l'objet d'une « campagne diplomatique dynamique » (dépêche MAP⁶ 29 juin 2012). Les retombées attendues sont entre autres une hausse de la fréquentation touristique puisqu'il est admis qu'un classement l'augmente d'environ 25% durant les cinq ans qui suivent l'inscription d'un site à la liste du patrimoine de l'humanité, et une perception améliorée notamment grâce à l'image très positive et de garantie d'enchantement que porte la reconnaissance universelle et le « label Unesco » pour un site. L'inscription sur la liste du patrimoine mondial de l'Unesco va probablement renforcer les aménagements touristiques de la capitale afin d'en faire une destination de premier plan dans le pays.

Des projets d'aménagement qualifiés de méga-projets sont en cours ou planifiés à Rabat dont le but est de conforter les orientations choisies pour l'avenir touristique et urbanistique de la ville. Ainsi un chantier très ambitieux d'aménagement des deux rives du Bouregreg destiné à « réhabiliter et promouvoir les rives du fleuve Bouregreg pour offrir un lieu de vie agréable aux habitants de Rabat et Salé » (présentation du projet sur le site Internet du projet Bouregreg) a déjà permis d'inaugurer une promenade reliant le nouveau pont Hassan II (qui va à Salé) à la Casbah des Oudayas, où se déroulent de multiples activités toute l'année. Le festival de musiques du monde Al Mawazine y dresse une scène de concerts où se produisent des artistes à la reconnaissance internationale, des manèges y sont installés pour la fête de l'Aïd⁷, les démonstrations de voltige de la fête du Trône la survolent, etc... et toute l'année s'y promène une foule de badauds. La promenade a été rendue plus agréable par la construction depuis 2006 du tunnel routier qui passe sous la colline des Oudayas, libérant le site d'une circulation très

⁶ Agence de presse marocaine.

⁷ Cette fête musulmane commémore la soumission à Dieu d'Ibrahim : il accepta d'égorger son fils sur l'ordre de Dieu comme offrande. Celui-ci, au dernier instant envoya un mouton pour remplacer le sacrifice de l'enfant. Cette fête est aussi appelée la fête du mouton qui marque chaque année la fin de la période du pèlerinage à la Mecque, un des 5 piliers de l'islam.

dense. L'autre méga projet, celui de l'aménagement de la corniche (des Oudayas – Bab Al-Bahr jusqu'à Harhoura à 13 km au sud) doit construire une zone urbaine destinée à :

« devenir un site touristique de premier ordre et de drainer d'importants investissements. [...] Il était grand temps que la Capitale se dote d'une corniche pour accompagner son développement touristique et urbain d'une part et pour réhabiliter et mettre en valeur son littoral d'autre part. Ce projet entre dans le cadre des grands chantiers structurants visant à hisser la capitale au niveau des grandes métropoles méditerranéennes. » (Rmiche ; 2005).

Outre le fait que Rabat n'avait jusque là jamais été tournée vers son littoral, les deux immenses chantiers d'aménagement du Bouregreg et de la corniche expriment un penchant pour la littoralité qui n'est pas propre au Maroc. En effet, alors que Rabat est une ville située au bord de l'océan atlantique, elle n'a jamais été un port, elle ne possède pas de belle plage et n'attire donc pas le tourisme balnéaire. Jusqu'à ce projet, les conditions ne semblaient pas réunies pour envisager sa mise en valeur : l'humidité provoquée par les embruns permanents y est très élevée et l'océan est très dangereux (Mouloudi, 2009). Les touristes qui se rendent à Rabat visitent des sites historiques et regrettent unanimement, l'été, de ne pouvoir se rendre à la plage. C'est pour répondre à cette demande et résoudre ce paradoxe (selon la perception des visiteurs et de certains de ses habitants) d'une ville au bord de l'océan qui ne le regarde pas, que le projet d'aménagement de la corniche a été conçu.

Mais s'il comporte des centres de service et d'affaires, des équipements de tourisme et de loisirs, des espaces publics de promenade, le Centre Régional d'Investissement Rabat-Salé-Zemmour-Zaër précise que « le cœur battant du projet sera « le Grand Souk », réservé aux piétons et raccordant l'ancienne médina au nouveau quartier Medina Maris District, une marina de niveau international et bénéficiant de nombreuses activités de loisirs et de commerce » (Site Internet).

Les deux méga projets font penser à l'expérience tunisienne de développement touristique et des affaires avec non seulement l'aménagement du lac de Tunis (Barthel, 2006) mais également la création *ex-nihilo* de Yasmine Hammamet, une station balnéaire comportant elle aussi une marina... un parc de loisirs et une médina avec un souk flamboyants neufs, plus vrai que le vrai, où les prix étant affichés, les touristes se retrouvent dans un modèle de consommation familial, proche du supermarché des souvenirs touristiques mis en scène. Comme à Tunis, il s'agit de mettre en valeur des espaces marginalisés, où s'étaient développées des activités informelles, des occupations foncières, et qui n'étaient pas bien contrôlées par les pouvoirs publics. En les réintégrant à la ville moderne par des aménagements de prestige, on résout plusieurs problèmes à la fois. Les espaces de marginalités, la ville fragile, vulnérable, reléguée et disqualifiée sont repoussés plus loin et l'on agrandit la zone d'influence économique. Le Maroc et la Tunisie sont concurrents sur le marché du tourisme international et les solutions d'aménagement adoptées semblent ainsi se ressembler, comme d'autres stratégies qui semblent vouloir tendre vers une forme de « standardisation » des villes du Maghreb. Là aussi, en faisant « aussi bien » ou « de même » que les voisins, on préserve ses avantages comparatifs⁸.

Ces programmes comportent aussi une dimension résidentielle avec par exemple pour le projet de la corniche, quatre zones réservées aux habitations allant des villas haut standing aux appartements dans des immeubles de quatre à six étages à vocation familiale. Ce que l'on

⁸ Une enquête comparative de cette stratégie serait extrêmement intéressante d'autant que les points communs sont nombreux à commencer par la taille des villes de Rabat et Tunis, leur situation littorale mais qui ne bénéficie pas d'un environnement balnéaire favorable, la stratégie de développement touristique ayant pour cible une même population de vacanciers (Européens), la volonté de s'accrocher à la mondialisation par le développement des infrastructures de tout type (de l'aéroport à la marina), etc.

remarque c'est que seules des habitations pour les couches moyennes ou très aisées ont été prévues. Si le problème du logement au Maroc est structurel, il touche cependant de façon massive les couches précaires de la population et pas les couches moyennes supérieures ou très aisées, bien entendu. Or l'aménagement de la corniche de Rabat fera forcément disparaître les bidonvilles qui longent la route côtière en direction du sud...

Le logement des pauvres, un problème structurel des villes marocaines qui ternit leur image à l'international.

L'étalement spatial qui caractérise la croissance des villes marocaines depuis les années 1950 essentiellement est à relier avec l'accélération de l'aménagement d'extensions résidentielles. Quartiers pavillonnaires aisés constitués de larges villas entourées de jardins (quartier Souissi ou Hay Riyad au sud de Rabat par exemple) ont été construits depuis une trentaine d'années sur des terrains auparavant cultivés. Des fermes et de petits douars (« villages ») punctuaient la campagne environnant les grandes agglomérations. Des vergers étaient également plantés. Mais chaque année l'urbanisation très rapide a englouti un nombre croissant de fermes et de terrains consacrés à la culture maraîchère vivrière rendant l'approvisionnement des villes encore davantage dépendant d'une organisation de drainage dans un rayon de plus en plus lointain des ressources agricoles vers les villes. Face à la demande de logements, le protectorat, déjà mis en échec sur cette question malgré la construction des nouvelles villes (car conçues uniquement pour les Européens), avait tenté de réagir en construisant divers types d'habitats. Des logements dans de petits immeubles collectifs de quatre ou cinq étages avaient donc été proposés aux familles marocaines dès les années 1930-1940 à la périphérie des nouvelles villes européennes. Puis, débordées par un besoin en croissance exponentielle de logements, l'Etat indépendant a réalisé plusieurs phases de constructions de logements type grands ensembles collectifs. Cette politique, souvent mal mise en œuvre (immeubles de mauvaise qualité, plans d'appartements qui ne correspondent pas à des modes d'habiter marocains, espaces collectifs non aménagés, construction sur des terrains en périphérie au milieu des champs sans lien à la ville centre, sans commerces, sans emplois...), mal accueillie par les populations non consultées et sélectionnées selon des critères opaques n'a pas suffi, loin s'en faut, à résorber la demande (Hauw, 2004). Les bidonvilles⁹ ont continué à croître s'installant depuis les années 1920 déjà dans les « dents creuses » de la ville ainsi que dans ses proches périphéries. Caractéristiques d'une croissance urbaine mal contrôlée ou de choix urbanistiques qui ne répondent pas aux besoins des plus démunis économiquement, les bidonvilles, quartiers spontanés, illégaux et souvent insalubres se sont installés dans le paysage urbain marocain créant des réserves de mécontentement, de misère et de débrouille, mais également de contestation. Ainsi en 1981, des manifestations contre la baisse des subventions des matières alimentaires de base (dans le cadre du plan d'ajustement structurel) dégénèrent en émeutes meurtrières. Issus des quartiers les plus populaires et donc aussi des bidonvilles, les manifestants expriment les tensions sociales et économiques qui caractérisent alors le pays. Mal logés, acculés par la hausse des prix alimentaires, les bidonvillois et les habitants des quartiers populaires ont provoqué par ces émeutes une vague de construction de logements sociaux afin de résorber les habitats insalubres. Pourtant, vingt ans plus tard, en 2001, la situation du logement est toujours si alarmante que le Roi Mohammed VI lance un programme d'éradication des bidonvilles en affirmant :

⁹ Le terme-même de bidonville vient d'ailleurs de Casablanca où les ouvriers avaient dans les années 1930 construit des abris avec de gros bidons d'huile ouverts pour en faire des tôles.

« Nous ne saurions préserver au citoyen sa dignité qu'en lui assurant un logement décent et en accélérant la mise en œuvre du programme national de lutte contre l'habitat insalubre et d'éradication des bidonvilles. Ceux-ci constituent, en effet, une menace pour la cohésion et l'équilibre du tissu social et une source de frustration, d'exclusion, de déviation et d'extrémisme » (discours du 11 octobre 2001 à l'occasion de la rentrée parlementaire, Site Internet Portail national du Maroc, rubrique « les grands chantiers », l'habitat).

Le programme « Villes sans bidonvilles » est lancé en juillet 2004¹⁰, constituant un des piliers de l'Initiative nationale de développement humain (INDH) dans le sillage des Objectifs du millénaire pour le Développement des Nations Unies. Ce programme (2004-2013) destiné à éradiquer « un habitat qui non seulement défigure et enlaidit le paysage urbain marocain, mais fait aussi le lit de la prolifération de bien des maux sociaux » (Site Internet portail national du Maroc, l'habitat) concernait en 2004 85 villes et 270 000 ménages (il en concerne aujourd'hui 348 000) résidant dans près de 1000 bidonvilles un peu partout au Maroc (Site Internet du Ministère de l'habitat de l'urbanisme et de la politique de la ville marocain). Soutenu par le fond d'aide des Nations Unies à l'habitat il s'agissait à l'occasion de ce programme d'identifier des ménages pouvant bénéficier d'un relogement.

Un des problèmes majeurs du choix des « populations-cibles » est la concession de la réalisation de nombre des logements à des opérateurs privés avec des garanties étatiques, pour réaliser la péréquation des opérations. Par ailleurs, de nombreux ménages précaires passent au travers des mailles du filet n'étant pas en mesure de fournir les preuves de leurs revenus, ni d'avoir un revenu stable chaque mois puisque travaillant essentiellement dans le secteur informel. Un écrémage se produit dans les bidonvilles ne permettant qu'aux ménages dotés de revenus moins bas que la moyenne de profiter des relogements (souvent inadaptés). De nombreuses critiques ont été émises sur la façon dont le processus était mené. En effet, malgré les engagements du Maroc à conduire ce programme dans des modalités de concertation et de participation, des méthodes plus directives sont employées pour les transferts des populations.

Depuis le lancement de « Villes sans bidonvilles », la situation s'est aggravée et le nombre d'habitants des bidonvilles qui a augmenté depuis 2004 rend « l'éradication du phénomène utopique » avec plus de 178 000 familles en attente de relogement et malgré les 46 000 logements en construction (*L'Economiste, idem*).

La dynamique actuelle affichée en matière de logements est la création d'unités d'habitation selon des modalités de financement divers qui entraîne encore un étalement des villes. En mai 2012 le gouvernement a annoncé encore une fois un nouveau plan de construction de logements de 170 000 unités par an dont 100 000 logements pour les classes moyennes. Ces annonces à répétition posent un problème majeur de la politique de la ville au Maroc, celle de la cohérence d'ensemble et de la faisabilité. Ainsi le programme de création de « villes nouvelles » est un échec avec des réalisations d'ensembles de logements sociaux en rase campagne sans aucun service urbain pour les accompagner. Pressées par la vitesse et l'ampleur de leur croissance, les villes marocaines se montrent incapables d'offrir un accueil et une intégration décente à sa population la plus précaire, probablement un des dommages collatéraux les plus marquants de la globalisation et de la course à la concurrence entre les villes qu'elle engendre.

¹⁰ Programme lancé dans un climat de profonde inquiétude à la suite de l'attentat islamiste de Casablanca de 2003 perpétré par des territoristes originaires du bidonville de Sidi Moumen (Casablanca).

Conclusion

Depuis une douzaine d'années les villes marocaines changent très vite, se modernisant de façon spectaculaire dans les domaines clés des aménagements structurants des transports, du commerce, et de la communication (entre autres) sensés attirer investissements directs étrangers et tourisme. L'image des villes est de plus en plus soignée avec une attention toute particulière à la mise en valeur des sites historiques et la recherche d'une reconnaissance de la part des autres pays de la richesse culturelle du royaume. On assiste à une modernisation à marche forcée des villes-centres et à un étalement urbain très rapide notamment lié à la construction de quartiers résidentiels, commerciaux, de plateformes logistiques mais également de bidonvilles dont le Maroc n'arrive pas à se défaire. L'organisation des villes a été totalement bouleversée depuis l'époque des médinas où la mixité sociale était plutôt la règle. On assiste à mesure que la mise à niveau international progresse, encouragée par les recommandations et souvent l'appui financier des organisations de Bretton Woods, à une fragmentation des villes dans lesquels les fragments sont de plus en plus hétérogènes, et où contrairement à la ville ancienne les distances sociales se traduisent avec une acuité accentuée par une distance spatiale (Navez-Bouchanine, 2002). Ce constat n'a cessé depuis de se confirmer. Si on assiste à une « *réelle croissance économique des grandes villes, cette dernière est compromise par un processus de paupérisation de sa population donnant lieu à une déformation de la pyramide sociale, sous l'effet du déclin des couches moyennes et de l'élargissement des couches inférieures* » (Catusse, Cattedra, Idrissi Janati, 2005). Ainsi avec les nouveaux aménagements, dans le cadre des « grands chantiers », on est entré, plus sûrement encore qu'à l'époque de la ville ségrégative coloniale, dans une division sociale de l'espace. La croissance des villes marocaines n'est pas pourvoyeuse de développement général. Elle accentue en réalité la fragmentation sociale qui se traduit maintenant de façon ostentatoire dans l'occupation de l'espace des différentes strates économiques de la population, reléguant ses pauvres toujours plus loin dans les périphéries, dans des situations toujours plus difficiles. Ces situations se précarisent encore davantage avec le creusement des représentations des modes de vie. Même si un ménage ne s'est pas réellement appauvri dans les faits, en voyant Morocco Mall se construire, il s'appauvrit symboliquement en mesurant la distance qui le sépare de ce monde-là dont il se sent d'autant plus exclu qu'il l'a sous les yeux sans pouvoir y accéder. Il ne faudrait pourtant pas oublier la capacité de résistance et de mobilisation des populations vulnérables, qui par leur auto-production de logements précaires participent aussi au processus de co-fabrication de la ville.

Aux deux caractéristiques de paupérisation et périphérisation que M. Idrissi Janati (2012) identifie comme les deux éléments majeurs des dynamiques actuelles de la ville au Maroc, on pourrait ajouter la fragmentation sociale et spatiale induites notamment par les aménagements destinées à satisfaire le désir d'internationalité. Les villes marocaines plus encore aujourd'hui fonctionnent à plusieurs vitesses, ces dernières étant interdépendantes¹¹, et leurs aménagement

¹¹ En effet, pour que les cadres puissent travailler efficacement et être productifs en consacrant du temps à leur entreprise, ils ont besoin d'une main-d'œuvre de service abondante et bon marché qui s'occupe de tous les petits détails de leur vie quotidienne et des bureaux : maintenance, fourniture en papier ou encre pour les imprimantes, mais également qui apporte le thé, vide les poubelles, va chercher les enfants à l'école et cuisine le dîner, fait le plein d'essence dans la voiture, etc... Ce qui leur permet de jouir d'un prestige social élevé et mesurable par le nombre de personnes à leur service. Cette main-d'œuvre indispensable au fonctionnement de ces cadres mondialisés se trouve dans les périphéries pauvres des villes et doivent quotidiennement subir des heures parfois de déplacements chaotiques dans des transports en communs défectueux dans des villes conçues pour la mobilité en voiture individuelle de leurs patrons.

récents posent une question qui remet en cause la traditionnelle idée que la ville doit être mixte pour fonctionner : pour qui aménage-t-on la ville internationale et pourra-t-elle perdurer longtemps dans ces conditions de fragmentation ?

Bibliographie

Barcelo M., Gillot G., Marquez M. Pelat F., Piera A. (2004). *Les jardins de la vieille ville de Sanaa*. Sanaa, Bellaterra. Centre Français d'Archéologie et de Sciences Sociales de Sanaa, Universitat Autònoma de Barcelona servei de Publicacions.

Barthel P-A. (2006). « Les berges du lac de Tunis : une nouvelle frontière dans la ville ? » *Cahiers de la Méditerranée*. [En ligne], 73 | 2006, mis en ligne le 05 novembre 2007. <http://cdlm.revues.org/index1513.html>

Bennani, O. (2012). «Rabat a changé radicalement et dans le bon sens». Entretien avec Mohamed Es-Semmar, dans *Le Matin* : 19 Juin, Rabat.

Berriane M., Signoles P. (dir.). (2000). *Les espaces périphériques au Maroc et au Maghreb à l'heure de la mondialisation*. Université Mohammed V Agdal-Rabat, F.L.S.H.S, Série Colloques et séminaires. N°88.

Berry-Chikhaoui I. Deboulet A., Roulleau-Berger L (dir.). (2007). *Villes internationales. Entre tensions et réactions des habitants*. Paris. La Découverte.

Cattedra R. (2010). Médina, *L'aventure des mots de la ville. A travers le temps, les langues, les sociétés*, ss. dir. Topalov C., Coudroy de Lille L., Depaule J-C, Marin B., Robert Laffont, p.729-735.

Catusse M. Cattedra R. Idrissi Janati M. (2005). « Municipaliser les villes ? Le gouvernement des villes marocaines à l'épreuve du politique et du territoire ». In De Miras C. (dir.) *Intégration à la ville et services urbains au Maroc*. Rabat Paris. INAU & IRD. pp. 313-361.

Cazes G., Courade G. (2004). « Les masques du tourisme », Paris. *Tiers Monde*, n°178, t. XLV, avril-juin.

Dansereau F. et Navez-Bouchanine F. (2002). *Gestion du développement urbain et stratégies résidentielles des habitants*. Paris. L'Harmattan.

Deboulet A. (2010). « Urban highways as an embodiment of mega and elite projects : a new realm of conflicts and claims in three middle-eastern cities », *Built environment*, special issue « Arab mega-projects », In Barthel P-A. (dir.), Vol.36-n°9, pp.18-33.

Dupuy G. (1999). *La dépendance automobile*. Paris. Anthropos.

Gillot G. (2012) (à paraître). « La ville nouvelle coloniale au Maroc : moderne, salubre, verte, vaste ». In Leimdorfer F. (dir.) *Les mots des villes nouvelles*. Paris. Ed. EHESS.

Hauw D. (2004). *Les opérations de relogement en habitat collectif à Casablanca. De la vision des aménageurs aux pratiques des habitants*. Thèse de Doctorat Troin J-F. (dir.). Tours. Université François Rabelais.

Idrissi Janati M. (2012). *Re-fabrication de la ville. Territorialités et politiques*. Texte de synthèse. Diplôme d'Habilitation à Diriger des Recherches. Université Mohammed V Agdal-Rabat, Faculté des Lettres et des Sciences Humaines et Sociales.

Kurzac-Souali A-C. (2011). « Marrakech, insertion mondiale et dynamiques socio-spatiales locales », *Méditerranée*, Presses de l'Université de Provence. 2011/1 n°116. pp.123-132.

Le Corbusier. (1942). *Charte d'Athènes*. Paris. Points.

Miras De C. (2010). « Les services urbains de distribution d'eau potable et d'assainissement au Maroc ou les exigences de l'émergence ». In *Géocarrefour* : « Services urbains en réforme dans les pays arabes », volume 85 n°2. pp.119-128.

Mouloudi H. (2009). « L'aménagement de la Corniche de Rabat (Maroc) face au défi de l'environnement et du développement durable : quand la société civile prend le devant de la scène publique ». *Les Cahiers d'EMAM*. N°17. p.11-28.

Navez-Bouchanine F. (dir.). (2002). *La fragmentation en question*. Paris. L'Harmattan.

Rmiche A. (2005). « Aménagement de la corniche de Rabat : le Conseil de la ville prime les meilleurs projets ». Rabat. *Le Matin* (18 avril 2005).

Royer J. (1932 et 1935). *L'urbanisme aux colonies et dans les pays tropicaux*. Never. Fortin. T1 & T2.

Signoles P. El Kadi G. Sidi Boumedine R. (dir.). (1999). *L'urbain dans le monde arabe. Politiques, instruments et acteurs*. Paris. CNRS Éditions.

Troin J-F. (2001). *Les métropoles des Suds*. Paris. Ellipses.

Verdeuil E. (2010). « Les services urbains en réseau dans les pays arabes : diversité des réformes libérales et de leurs effets territoriaux. » in *Géocarrefour* : « Services urbains en réforme dans les pays arabes », volume 85 n°2. pp. 99-108.

Webographie :

http://www.lematin.ma/journal/Entretien-avec-Mohamed-Es-Semmar-historien-et-archeologue_Rabat-a-change-radicalement--et-dans-le-bon-sens/168011.html

M.B.F. « Aéroports : Casablanca dans les chantiers de la modernisation ». in *Les Afriques*. <http://www.lesafriques.com/dossier-logistique/aeroports-casablanca-dans-les-chantiers-de-la-modernisa.html?Itemid=308?articleid=11748>. Page consultée le 14/09/2012.

Portail national du Maroc-grands chantiers-tourisme :

<http://www.maroc.ma/portailInst/Fr/Menugauche/Les+grands+chantiers/Tourisme/>

Site Internet du Centre Régional d'Investissement Rabat-Salé-Zemmour-Zaër, article « Corniche

de Rabat » : [http://www.rabatinvest.ma/index/php?option=](http://www.rabatinvest.ma/index/php?option=com_context&view=article&id=192&Itemid=226&lang=fr)

[com_context&view=article&id=192&Itemid=226&lang=fr](http://www.rabatinvest.ma/index/php?option=com_context&view=article&id=192&Itemid=226&lang=fr)

Site Internet du méga projet d'aménagement des deux rives du Bouregreg :

<http://www.bouregreg.com/tiki-index.php?page=PRESENTATION>

Site Internet du Ministère de l'habitat de l'urbanisme et de la politique de la ville marocain :

<http://www.mhu.gov.ma/Pages/Villes/Programme%20Villes%20sans%20bidonvilles.aspx>

Site Internet du tramway de Casablanca : <http://www.casatramway.ma/>

Site Internet du tramway de Rabat : <http://www.tramwayrabatsale.com/>