



International Urban Development Association  
Association internationale du développement urbain

# NADOR – MÉTROPOLE MÉDITERRANÉENNE

mission d'aide à la conception d'un projet urbain pour  
la ville et l'agglomération de Nador

Nador, Maroc

17 – 24 février 2007

avec le soutien de

**L'Agence pour la promotion et le développement  
économique et social des préfectures et provinces de  
l'Oriental**

**La Province de Nador**

**L'Agence urbaine de Nador**



# TABLE DES MATIÈRES

<b>REMERCIEMENTS</b> .....	<b>4</b>
<b>LA MISSION DU PANEL</b> .....	<b>5</b>
<b>Co-construire un projet urbain</b> .....	<b>5</b>
une politique nécessairement transversale .....	6
un projet inscrit dans un cadre territorial large .....	6
un projet prenant en compte des réalités sociales complexes .....	7
capter les initiatives privées pour un projet urbain .....	7
l'agglomération : niveau de gouvernance mieux adapté .....	7
<b>De quelques orientations stratégiques pour Nador</b> .....	<b>7</b>
<b>NADOR DANS LA PROVINCE DE L'ORIENTAL</b> .....	<b>9</b>
<b>Données et images</b> .....	<b>9</b>
l'armature urbaine .....	9
démographie .....	10
revenus et emplois .....	11
habitat .....	11
<b>Mettre en cohérence les politiques sectorielles</b> .....	<b>12</b>
<b>UN PROJET URBAIN POUR NADOR : COMPOSANTES ET STRATEGIE OPERATIONNELLE</b> ...	<b>14</b>
<b>Evaluer les potentiels</b> .....	<b>14</b>
la vision et les aspirations des différents acteurs dans le développement du territoire .	14
<b>Rechercher une Alliance urbaine</b> .....	<b>15</b>
les fondements de l'alliance .....	15
<b>REALISATION DE L'ALLIANCE : D'UNE ECONOMIE CAPTIVE A UNE ECONOMIE OUVERTE</b> .	<b>16</b>
une population en croissance régulière .....	16
l'intégration économique de nador dans la province .....	16
les corridors économiques .....	16
<b>Mise en œuvre de la transaction</b> .....	<b>17</b>
un moteur de court terme : le tourisme .....	17
un moteur à moyen terme : l'économie de services .....	18
un moteur à long terme : une économie durable .....	19
<b>la structuration régionale et métropolitaine de NAdoR</b> .....	<b>20</b>
le site détermine le processus d'urbanisation .....	20
une armature urbaine lineaire .....	21
un train rapide régional .....	21
localisation du développement urbain .....	22
un modele de développement urbain culturellement enraciné .....	22
protection environnementalet agricole de la plaine de bou areg .....	23
localisation de projets touristiques .....	23
développement aéroportuaire .....	24
<b>NADOR: POLE DE COMPETITIVITE EN MEDITERRANEE</b> .....	<b>27</b>
<b>l'avantage de proximité avec l'Union Européenne</b> .....	<b>27</b>
potentiel industriel .....	27
strategies pour le fret international .....	28
atouts touristiques .....	28
<b>AMELIORER LES GRANDES INFRASTRUCTURES, CLES DU DEVELOPPEMENT</b> .....	<b>29</b>
logistique ferroviaire .....	29
les circulations .....	30
<b>Un territoire municipal exigu</b> .....	<b>30</b>

<b>l'evolution urbaine de nador – histoire et dynamiques .....</b>	<b>31</b>
le site.....	31
développement .....	31
expansion.....	31
propositions urbaines .....	32
lecons d'un modèle structurel .....	36
<b>DE GRANDS EQUIPEMENTS AU SERVICE DU TERRITOIRE .....</b>	<b>37</b>
<b>La nouvelle ligne de chemin de fer .....</b>	<b>37</b>
<b>Front de mer : création d'une esplanade et d'une plage urbaine.....</b>	<b>37</b>
<b>Un traitement partagé des quartiers .....</b>	<b>37</b>
<b>LA QUALITE URBAINE COMME AVANTAGE COMPARATIF .....</b>	<b>40</b>
<b>Nador, un paysage et des hommes.....</b>	<b>40</b>
Nador : un grand paysage – un grand site .....	40
<b>L'avenir de Nador est devant.....</b>	<b>41</b>
corniche et plage urbaine.....	41
de nouvelles centralités pour le développement .....	42
fortifier les axes structurants.....	42
des orientations pour le développement futur de Nador .....	43
le quartier de la gare et ses alentours .....	47
l'oued.....	48
la petite mer .....	48
penser l'aménagement paysager à l'échelle du grand site .....	49
la lagune comme espace nautique de qualité .....	50
traitement paysager du littoral .....	50
l'ONDA : un morceau de ville à reconquérir .....	51
<b>UNE ECONOMIE IMMOBILIERE RENOUVELEE .....</b>	<b>54</b>
le contenu de la transaction .....	54
<b>Réalisation de l'alliance : de la détention foncière à la valorisation</b>	
<b>immobilière .....</b>	<b>55</b>
une politique du logement.....	55
<b>LA MISE EN ŒUVRE DES PROPOSITIONS : UN PROCESSUS VERTUEUX .....</b>	<b>57</b>
renforcement des capacités des administrations locales. ....	57
renforcement de l'autonomie financière locale. ....	57
définition d'une réglementation urbanistique à l'échelle des quartiers. ....	57
préservation des grandes emprises.....	57
une vision à l'échelle de l'agglomération .....	58
un programme d'intervention qui conjugue attractivité pour l'extérieur et améliorations	
pour les habitants.....	58
un processus itératif.....	58
une action en continu : éducation de la population à la vie urbaine .....	58
<b>Initialisation d'une démarche d'agenda 21 local.....</b>	<b>59</b>
<b>Des outils prospectifs pour mieux gérer le territoire.....</b>	<b>60</b>
<b>LE PANEL POUR NADOR : UNE EQUIPE VOLONTAIRE.....</b>	<b>61</b>
<b>ANNEXE A.....</b>	<b>65</b>
<b>Un projet urbain : rappel méthodologique .....</b>	<b>65</b>
les enjeux d'un projet urbain .....	65
<b>ANNEXE B.....</b>	<b>67</b>
personnalites invitées .....	67

## REMERCIEMENTS

L'INTA et chacun des membres du panel remercient les autorités marocaines qui ont rendu cette mission possible, en particulier M. **Abdelouafi Laftit**, Gouverneur de la Province de Nador, M. **Mohamed Mbarki** directeur général de l'Agence pour le développement et la promotion économique des Préfectures et Provinces de l'Oriental, M. **Mustafa Azouagh**, président de la municipalité de Nador et M. **Mohamed El Hachtouki** directeur de l'Agence urbaine de Nador; ils ont favorisé la venue du Panel au Maroc et mis à sa disposition les moyens et l'information nécessaires à l'exécution de sa mission. Leurs collaborateurs respectifs n'ont cessé d'apporter à ses réflexions tout leur talent, leur compétence et les qualités personnelles qui font la richesse de l'hospitalité marocaine.

Que chacun trouve dans ce rapport l'expression de notre gratitude et de notre confiance dans la réussite de leurs projets.

Le panel remercie en outre les nombreuses personnalités qui ont pris sur leur temps et obligations professionnelles pour rencontrer le panel et lui faire part de leurs vues, idées et partager leurs expériences. Leur nombre, leur qualité et leur position justifient leur présence dans ce rapport en annexe ; elle rassurera le lecteur sur l'ampleur et la diversité de l'information recherchée et reçue au cours de cette enquête. Nous nous excusons par avance si l'une d'elles a échappé à notre reconnaissance. <sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Ce rapport, les idées qu'il contient, les illustrations, les plans et les photos traitées sont la propriété de l'Agence de l'Oriental et de l'INTA; aucun de ces éléments ne peut être copié ou utilisé à d'autres fins sans l'autorisation expresse de l'Agence et de l'INTA.

## LA MISSION DU PANEL

L'agence pour l'Oriental a demandé une intervention d'un panel de l'INTA pour :

- proposer une nouvelle image urbaine de Nador à partir d'une analyse du tissu urbain de l'agglomération et de concevoir les éléments d'un projet urbain qui assure les conditions d'un développement harmonieux et durable du territoire.

La question qui se pose est comment dépasser l'individualisme communal pour donner au territoire métropolitain de Nador un rôle plus structurant dans son environnement régional ? Comment produire un grand projet urbain qui crée de la valeur qui soit ensuite réinjectée dans l'économie locale ?

- concevoir un projet urbain transformant le tissu existant pour le recomposer et créer une dynamique de développement de qualité sur la base des entretiens avec les acteurs locaux et de repérer les enjeux tels qu'ils apparaissent des analyses locales tenant compte de l'histoire, du patrimoine ainsi que de son positionnement dans la Région et son rôle à jouer dans le développement global.

La question centrale est ici comment adapter le tissu existant pour le renouveler et l'adapter, sans trahir son identité, aux changements et aux transformations de l'environnement économique, technique et social ?

- suggérer des propositions relatives à la qualité de gouvernance et de pilotage opérationnel éléments aussi essentiels que le contenu programmatique et urbanistique de départ. En quoi les exemples étrangers (ou les contre-exemples) peuvent-ils être utiles à Nador ? Comment éviter les écueils des transpositions mécanistes ou simplistes ? Est-il plus profitable de travailler par thématique bien repérée par exemple, la gouvernance du projet de développement urbain à chaque stade de son élaboration, la mise en réseau des forces vives, l'organisation de la conduite du projet, la politique de promotion, les études d'urbanisme en sites analogues ? Comment réunir les conditions locales de réussite d'un projet urbain ambitieux ? La vision est-elle partagée ?

## **CO-CONSTRUIRE UN PROJET URBAIN**

Le projet urbain est une opération de transformation qui permet de répondre aux situations complexes de la ville. Il revalorise des espaces vides ou construits, tel qu'une friche ou un quartier périphérique défavorisé en s'inscrivant dans une logique de durabilité. Le projet urbain définit les stratégies d'actions en offrant un cadre d'évolution pour les espaces urbains. Une note méthodologique sur le projet urbain est en annexe.

Le projet urbain a pour objectif de combler le vide qui existe entre l'aménagement du territoire et les projets architecturaux. Il met en place des stratégies d'action et traite des aspects sociaux, économiques, culturels et écologiques. La principale caractéristique des projets urbains réside dans le fait que chaque opération se nourrit des particularités propres au lieu d'intervention. Les composantes d'un projet urbain se déclinent de différentes manières selon les spécificités des lieux d'intervention et à différentes échelles spatiales.

Il s'agit avec l'intervention de l'INTA d'apporter des réponses aux grands enjeux du projet urbain de Nador tels que :

- poursuivre un traitement urbain, architectural et paysager de qualité,
- poursuivre la construction de la ville sur elle-même,
- aménager des espaces publics de qualité,
- favoriser la mixité urbaine c'est à dire la juxtaposition dans chaque quartier des fonctions d'habitat, d'activités et de services, etc.
- maintenir la mixité sociale et inter-générationnelle,

La philosophie qui sous-tend le projet urbain intégré est que chacun doit pouvoir disposer des équipements de proximité, garants de l'équilibre d'une ville, de sa richesse et de la variété de son cadre de vie.

La Municipalité de Nador remet en chantier son schéma directeur d'urbanisme à l'horizon 2020. Ce travail s'inscrit dans la politique du Gouvernement visant à améliorer la gouvernance et le développement économique et social des Provinces et des Régions en mettant en place les outils juridiques et institutionnels destinés à gérer l'aménagement des villes du Royaume, programme défini dans le discours Royal du 18 mars 2003 à Oujda, permettant d'assurer un développement harmonieux, durable et équilibré dans la région de l'Oriental et poursuivi avec l'Initiative nationale pour le développement humain du 18 mai 2005.

Avec près de 140 000 habitants, Nador, coeur d'une agglomération de plus de 250 000 habitants, doit utiliser ses spécificités pour en faire ses atouts : avec un double objectif de solidarité urbaine et de développement équilibré, elle entend aujourd'hui mobiliser son potentiel pour s'inscrire durablement dans le concert des métropoles méditerranéennes. Nador se présente donc comme une ville consciente de son avenir mais aussi de ses multiples fractures urbaines, sociales et environnementales. Ce diagnostic, lié au passé, détermine les grands enjeux d'un projet urbain qui doit permettre de réduire les fractures urbaines.

C'est l'objet de ce rapport du Panel de l'INTA que de proposer des pistes pour relever ces enjeux.

### **UNE POLITIQUE NECESSAIREMENT TRANSVERSALE**

Le constat auquel le panel est arrivé est que Nador est confronté à une double logique de choix entre recomposition et étalement urbain. Les deux processus sont liés. En effet, il semble difficile de recomposer les quartiers de la ville sans mener en parallèle une politique ferme de lutte contre l'étalement de l'espace à l'extérieur de ses quartiers. Seule une politique de planification à grande échelle permet de réorganiser les quartiers aujourd'hui en difficulté.

Toutefois, on ne peut renouveler la ville de manière spontanée. Dans certains quartiers, la puissance publique peut seule améliorer les conditions d'urbanisme. La disparité urbaine est bien souvent une disparité sociale. La politique à mener dans les quartiers de renouvellement urbain est nécessairement transversale. On ne peut choisir d'améliorer, soit la culture, soit l'éducation, soit l'insertion économique... Tout doit être fait à la fois et des outils performants mis en œuvre pour ce nécessaire développement.

### **UN PROJET INSCRIT DANS UN CADRE TERRITORIAL LARGE**

Il semble réducteur de focaliser le renouvellement sur quelques quartiers qui sont dans une situation difficile. Il s'agit, dans les vues du panel, de trouver un cadre d'action territorial relativement large qui s'intéresse aussi à la réorganisation de la

périphérie. L'étalement urbain est un facteur de ségrégation sociale car les disparités se creusent entre quartiers et territoires de l'agglomération.

### **UN PROJET PRENANT EN COMPTE DES REALITES SOCIALES COMPLEXES**

La question de l'étalement urbain n'est pas une question de surface. C'est une question de séparation, de clivage de la société urbaine. Il ne s'agit pas de fixer des limites artificielles aux faits urbains qui seraient simplement constitués par des maisons ou par des réseaux de transports. L'étalement urbain est aussi un problème social. Ainsi, entre la question de la mixité et celle de la planification, il existe un lien représenté par les différents groupes sociaux qui choisissent leurs territoires d'habitat selon leurs revenus ou leurs besoins culturels et sociaux. Ce sont les comportements de ces ménages qui déterminent les localisations de l'habitat.

### **CAPTER LES INITIATIVES PRIVEES POUR UN PROJET URBAIN**

Il s'agit de rechercher une "**Alliance urbaine**" entre partenaires publics et privés. Pour que Nador joue son rôle à l'échelle des ambitions stratégiques de l'Etat, elle doit accéder à un fonctionnement urbain et métropolitain ; et la réussite des objectifs stratégiques apportera une amélioration significative à la population. Au contraire, si Nador ne peut accéder à l'état d'une Ville en état de fonctionnement, elle passera à côté du développement ; si les opérations stratégiques s'effectuent en dehors de l'environnement urbain, elles sont vouées à l'échec.

### **L'AGGLOMERATION : NIVEAU DE GOUVERNANCE MIEUX ADAPTE**

Beaucoup d'institutions se chargent de mettre en place des projets de ville renouvelée. Il convient de centraliser ces volontés éparses. Une autorité qui a les moyens d'agir doit pouvoir rassembler autour d'elle l'ensemble des différentes institutions.

Par ailleurs, il est nécessaire de répondre aux enjeux d'agglomération se manifestant autour des grands projets périphériques. L'aménagement de l'entrée de ville de Nador, le quartier de l'ONDA et les municipalités périphériques sont des secteurs en mutation depuis plusieurs années, doivent tenir compte du projet urbain global et des enjeux d'agglomération et travailler en concertation pour assurer un développement cohérent et urbain de qualité de part et d'autre des limites communales. Une autorité d'agglomération doit tenir ce rôle. En effet, elle seule peut disposer d'une assise territoriale suffisante pour pouvoir faire des choix et effectuer des arbitrages dans l'intérêt de l'ensemble du territoire de l'agglomération.

## **DE QUELQUES ORIENTATIONS STRATEGIQUES POUR NADOR**

Le projet urbain que propose le Panel de l'INTA pour Nador peut être résumé en une série de propositions :

- ***Ville et port bougent : de nouvelles fonctions pour de nouveaux territoires***
- ***De l'entrée de ville au front de mer : des lieux d'enjeux***
- ***Des espaces publics fondés sur les traces traditionnelles***
- ***De nouveaux lieux de vie crédibilisés par le traitement des espaces publics***

- *Passer d'une lecture chaotique à une lecture cohérente de la ville*
- *Maîtrise du foncier public pour une expansion future – port, emprises ferroviaires, système viaire*
- *Protéger les espaces naturels et publics*
- *Nouveau centre urbain pour enrayer l'étalement et l'urbanisation non réglementée*
- *Rénovation des quartiers périphériques pour limiter les déplacements résidence travail*
- *Création de pôles secondaires*
- *Restructurer la ville autour de son centre traditionnel*
- *Des modes partenariaux pour la production de logements accessibles*
- *Refonder l'identité de la ville et de son panorama urbain*

# NADOR DANS LA PROVINCE DE L'ORIENTAL

## DONNEES ET IMAGES

La Province de Nador est située à l'extrême Nord-Est du Maroc en pleine zone semi-aride. Elle est limitée par l'oued Moulouya à l'est, la chaîne de Beni Bou Yehia au sud, l'oued Neckor à l'Ouest et la mer Méditerranée au nord. La province de Nador est voisine au sud de la Province de Taza, à l'est par la Province de Berkane, et à l'ouest de la province d'Al-Hociema. Elle est également limitrophe du préside de Mellilia.

D'une superficie de 6.130 km<sup>2</sup>, soit 7,4% de la superficie totale de la région économique de l'Oriental (82.820 km<sup>2</sup>), la Province de Nador s'étend sur plus de 120 km du nord au sud et d'environ 200 km d'est en ouest. Le paysage géographique laisse voir une dominance de la montagne sur les autres reliefs, avec 35,2% de la superficie totale de la province, puis la plaine 34,8 % enfin le plateau avec 30 %. Au nord, une vaste dépression de 80 km s'étend de Midar à l'ouest jusqu'à la Méditerranée, à l'est au sud de Nador. D'est en ouest, on découvre la plaine de Bou Areg, la plaine du Gareb, la plaine d'Amesdane et la plaine de Sepsa. Enfin, à l'extrémité ouest de la Province, s'élève un ensemble montagneux qui comprend les bassins et les moyennes montagnes de Rif (Beni-Said, Tafersit, Tamsamane) ainsi que les montagnes charnières du Rif dont le massif de Gourougou qui en constitue la terminaison orientale. Cette chaîne du Rif constitue un obstacle aux courants humides de la Méditerranée et le moyen Atlas est une barrière aux influences atlantiques avec pour conséquence la persistance d'un climat semi-aride.

## L'ARMATURE URBAINE

La Province de Nador englobe cinq principales agglomérations localisées autour de la ville de Nador dans un rayon de 20 km : *Segangane, Béni-Ansar, Arouit, Selouane et Zaio*. Le tissu urbain s'est développé suivant des axes bien précis, déterminés par les contraintes physiques. En effet, prise dans l'étau entre la mer à l'est, le périmètre irrigué et la piste d'aviation au sud et enfin le massif de Gourougou au nord, la poussée vers l'ouest était le seul exutoire possible pour une expansion de plus en plus forte.

**Segangan** (centre minier à l'origine) se trouve confrontée, contrairement à la ville de Nador, à des contraintes naturelles situées au nord et à l'ouest qui sont à l'origine de la poussée vers l'est à la rencontre de Nador. L'expansion au sud se heurtant au tracé du chemin de fer minier. Cette ville occupe une place prépondérante dans la région et s'appuie sur le poids et l'apport économique de Nador.

**Béni-Ansar** est située à 13 km de Nador et dispose d'un périmètre urbain de 440 ha. De par sa position stratégique des passages et de contact obligatoire avec l'Europe (voie d'accès à Mellilia), Béni-Ansar est une agglomération appelée à un développement soutenu, d'autant plus que les accords du GATT se répercuteront sur ses activités portuaires, tant au niveau des manipulations du fret industriel ou commercial que l'évolution du trafic passager entre le Maroc et l'Europe.

**Selouane**, située à 11 km au Sud de Nador, bénéficie de la proximité du complexe sidérurgique de la SONASID. D'une superficie urbaine de 76 ha (dont 40 ha pour la cité SONASID), elle englobe une très importante zone industrielle d'une superficie de 96 ha. Cette dernière est subdivisée en quatre tranches de 145 lots, équipée (ou en cours d'équipements) en une infrastructure industrielle assez complète (eau, électricité, voiries, téléphone...). Par ailleurs, à l'intersection de la RN 39 et la RN . et dans la perspective de l'installation d'une future voie ferrée, Selouane se trouve sur un important nœud de communication d'importance régionale. Cette position particulière pourrait jouer un important rôle dans la localisation d'un certain nombre d'équipements et de facilités à caractère régional.

D'une superficie urbanisée de 210 ha, **Arrouit**, située au sud à 20 km de Nador, constitue un important centre agricole disposant d'un souk hebdomadaire. L'implantation de l'aéroport international dans sa périphérie constitue un facteur de développement. Par ailleurs, le nombre élevé de marocains résidants à l'étranger originaires de la ville d'Arrouit et la proximité de la SONASID constituent des facteurs sérieux pour sa croissance économique et urbaine.

**Zaio**, limitrophe de la province de Berkane est connue par l'implantation de la sucrerie et raffinerie SUCRAFOR (Sucrerie Raffinerie de l'Oriental ). Elle est principalement constituée d'une zone agricole.

## DEMOGRAPHIE

Sur le plan démographique, la province de Nador occupe la deuxième place dans l'Oriental, après la Province d'Oujda avec une population relativement stable entre les deux derniers recensements (1994-2004). En effet, le nombre d'habitants est passé de 118.700 en 1971 à 683.900 en 1994 et à 728.600 en 2004, ce qui représente 38 % des habitants de la région de l'Oriental et 2.4 % de la population du Royaume. Par rapport au recensement de 1994, la population de l'agglomération a connu une augmentation d'environ 7 %.

La population urbaine est en nette évolution et représente 62% de la population de la province. Elle est passée de 115.060 en 1982 à 246.110 en 1994, (augmentation de 213,9 %) et à 369.100 en 2004 (+50%). La population rurale a enregistré une baisse durant la même période passant de 478.200 en 1982 à 437.800 en 1994 et à 359.500 en 2004 (- 18 %). La population de la province de Nador reste encore équilibrée entre milieu rural et urbain..

Le nombre de ménages est estimé à 140.000. La distribution de la population selon l'âge, montre l'importance des catégories des jeunes, avec 28% des habitants ayant moins de 15 ans. La densité urbaine moyenne de la Province est peu élevée avec 118 hab/km<sup>2</sup> (278 à Nador et 23 dans la région et 36,7 hab/km<sup>2</sup> dans l'ensemble du pays) mais ce taux est de 5890 h/km<sup>2</sup> dans la ville de Nador (1800 hab/km<sup>2</sup> dans le milieu urbain de la Province).

Par comparaison aux prévisions établies pour la province de Nador, l'effectif de la population est en augmentation et dépasse les prévisions (438.000 en 2005). Ce qui imposerait aux autorités d'augmenter dans le même rythme, l'ensemble des infrastructures, des équipements, des logements pour faire face à l'augmentation rapide des effectifs à loger, à scolariser, à soigner, à nourrir, à employer, etc. 52 % de la population urbaine de la Province est concentrée dans la ville de Nador. Nador constitue donc un pôle d'attraction principal dans la Province, pôle, qui peut être caractérisé par le développement d'une économie duale et dépendante du marché parallèle dû à la proximité du préside espagnol de Mellilia.

## REVENUS ET EMPLOIS

Le revenu moyen déclaré par ménage se situe à un niveau relativement élevé de 2100 dh par ménage et par mois. En revanche, les dépenses moyennes mensuelles pour l'alimentation, l'habitat et les transports s'élèvent à 1580 dh par ménage ; la différence, de l'ordre de 25 % du revenu total, peut être consacrée aux autres types de dépenses : hygiène, soins, loisirs et éventuellement à l'épargne. Plus de la moitié (52 %) des ménages de Nador disposent de revenus non-salariaux dont une partie prépondérante proviendrait des transferts des travailleurs à l'étranger. Le taux de chômage dans la partie urbaine de Nador peut être considéré comme modéré (15%) en comparaison avec le chiffre moyen à l'échelle nationale (18 % au niveau urbain). Ce taux est encore plus modéré si on le compare avec la moyenne officielle dans l'ensemble des centres urbains de la région économique de l'Oriental (20 %).

Dans les centres périurbains (Segangane, Arrouit, Béni- Ansar, Selouane), la situation de l'emploi est légèrement défavorable par rapport à Nador : taux d'emploi de 16 % (contre 19 % à Nador) avec un taux d'activité de 21 % (contre 23 %) et un taux de chômage 23 % (contre 15 %).

Le taux de chômage varie d'un centre à l'autre, passant de 2 % à Selouane à 14 % à Béni –Ansar, 21 % à Arrouit et 36 % à Segangane. Par contre, le niveau des revenus distribués est tout à fait comparable et parfois même supérieur à la moyenne observée à Nador. Si les caractéristiques de l'emploi dans les zones rurales périurbaines ne sont pas plus défavorables qu'à Nador, les revenus déclarés sont par contre assez bas. La structure de l'emploi dans les zones urbaines est fortement marquée par les activités tertiaires - services et commerce avec 67% des emplois contre 14 % dans le BTP et 12 % dans l'industrie.

Les retombés les plus visibles des flux de revenus provenant des Résidents Marocains à l'Etranger (RME) se portent sur des investissements immobiliers. Les données révèlent toutefois une tendance à l'investissement des revenus de transfert dans des activités productives comme la pêche ou l'industrie.

## HABITAT

L'urbanisation est relativement récente dans le Rif Oriental, sous-région foncièrement rurale caractérisée par un isolement géographique du reste du pays. L'absence de tradition urbaine fait que l'unique cadre de référence historique en cette matière est constitué par la maison traditionnelle rurale, composante du processus d'évolution vers l'habitat urbain tel qu'il existe actuellement à Nador.

L'habitat obéit à deux principes de base hérités du mode de vie traditionnel : le groupement physique de la grande famille d'une part, et la préservation de l'intimité d'autre part. On peut considérer en gros trois types d'habitat dans la Province de Nador :

- l'habitat en bande ou isolé à caractère économique,
- l'habitat collectif
- l'habitat individuel.

L'habitat à caractère économique est développé sur des lots de 50 à 200 m<sup>2</sup>. Il comprend 1 à 4 niveaux et d'une manière générale un seul logement par niveau.

L'habitat collectif, rappelle l'immeuble locatif des autres grandes villes du Maroc avec plusieurs logements par palier. Il est surtout occupé par des fonctionnaires ou des immigrants.

L'habitat individuel se présente à Nador sous trois aspects différents :

les villas,

l'habitat précaire construit en dur sur de petites parcelles caractérisé par son insalubrité, son sous-équipement et sa sur-densification,

l'habitat dit rural construit surtout à la périphérie sur des parcelles dont certains restent encore à vocation agricole.

L'habitat dans la région de Nador a connu un développement important ces dernières années, qui a donné lieu à la production d'un schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme du Grand Nador et d'un programme de logement entrepris par la Délégation du Ministère de l'habitat. Ce programme a eu pour effet de freiner dans une certaine mesure l'augmentation des prix du logement pratiqués dans la Province.

### 1-7 Répartition des ménages de l' Oriental selon le type de logement occupé et le milieu de résidence

(En %)

Type de logement	Urbain حضري	Rural قروي	Ensemble المجموع
Villa, Niveau de villa	2.7	0.4	1.9
Appartement	3.8	0.2	2.6
Maison marocaine traditionnelle	19.8	14.0	17.8
Maison marocaine moderne	65.3	20.3	49.6
Maison sommaire ou bidonville	3.8	3.2	3.6
Habitation de type rural	0.1	52.8	18.5
Autres	4.5	9.1	6.0
Ensemble	100.0	100.0	100.0

### 15 - 1Evolution de l'indice du coût de la vie : ville d'Oujda (Suite)

Base 100 : 1989

(385 articles)

Produits	2004	2003	2002	2001	2000	نِسْر حَجَج Pondération
Habitation	170.9	166.9	164.7	159.1	155.7	12.48
Loyer	156.1	155.3	154.1	152.7	151.2	5.14
Entretien et réparation	167.4	166.7	166.0	165.0	162.4	1.50
Chauffage, éclairage et eau	183.9	177.0	173.6	164.0	158.7	5.85

## METTRE EN COHERENCE LES POLITIQUES SECTORIELLES

Le dernier document de planification de l'agglomération a été adopté récemment après 10 années de négociations ; il est obsolète avant sa mise en application. Aujourd'hui, la mobilisation des compétences techniques marocaines permet

d'envisager l'établissement d'une vision et d'une planification stratégique et la mise en place d'outils différenciés pour mieux maîtriser le développement de l'agglomération. L'enjeu du prochain schéma directeur d'urbanisme sera de proposer un cadre de cohérence territorial pour le développement avec pour objectifs de fixer les orientations de l'aménagement de Nador à l'horizon 2020 et de créer les conditions d'un développement durable pour un territoire attractif, équilibré et solidaire.

Le contexte du développement spatial a changé d'échelle. La croissance de la population et des surfaces à urbaniser d'ici 2020 demandent la mise en place de grandes infrastructures et de grands équipements qui structurent l'espace. Le développement en urbanisation continue est remis en cause par les nouveaux moyens de communication, le changement d'échelle des infrastructures et la spécialisation du territoire de la Région qui permis une extension urbaine par secteurs plus denses et moins dispersés.

Par ailleurs, le développement rapide de la façade méditerranéenne du Royaume crée de nouvelles concentrations de richesses mobilisables pour la réalisation de grands projets d'aménagement urbain, de grandes infrastructures ou la mise en place de structures de gestion de l'espace à des échelles larges. Nador cherche les moyens d'attirer ces financements pour mettre en œuvre les projets les plus utiles à son développement.

Notre approche a un caractère stratégique en ce qu'elle essaye de traduire dans l'espace de la ville les ambitions du développement de la Province sinon de la Région à l'horizon 2020. Ce rapport peut servir de guide pour l'investissement public et privé. Il a pris en considération la localisation des grandes infrastructures, des tracés ferroviaires, des principaux axes de déplacement, des enjeux environnementaux.

Les principales orientations de notre rapport se fondent sur les lois en vigueur et les orientations du Gouvernement. Le Royaume a fait le choix de l'économie de marché. C'est donc sur les infrastructures d'échanges, qui constituent des facteurs essentiels de la compétitivité économique, que se concentreront les propositions du panel.

Par ailleurs, les schémas sectoriels existant au niveau local comportent de grandes lacunes et n'ont pas de cohérence entre eux. Les éléments de prospective sur lesquels ils sont basés ne correspondent pas toujours à la réalité économique et sociale. Ce rapport peut servir de référence pour recadrer ces documents sectoriels.

# UN PROJET URBAIN POUR NADOR : COMPOSANTES ET STRATEGIE OPERATIONNELLE

Le projet urbain proposé par le Panel de l'INTA se fonde sur une analyse des potentiels – et des faiblesses – du territoire et sur les comportements des acteurs publics et privés qui influencent le devenir du territoire.

Ce projet urbain a pour objectif ultime de rechercher une "**Alliance urbaine**" entre partenaires publics et privés.

Pour que Nador joue son rôle à l'échelle des ambitions stratégiques de l'Etat, la ville doit accéder à un fonctionnement urbain et métropolitain ; et la réussite des objectifs stratégiques apportera une amélioration significative à la population. Au contraire, si Nador ne peut accéder à l'état d'une Ville en état de fonctionnement, elle passera à côté du développement ; si les opérations stratégiques s'effectuent en dehors de l'environnement urbain, elles sont vouées à l'échec.

Ce qui suit est un scénario qui décrit ce que peuvent être les composantes et les stratégies respectives des acteurs du territoire pour réaliser cette "**Alliance urbaine**" autour d'un grand projet urbain pour Nador

## EVALUER LES POTENTIELS

### Les atouts

- fort développement démographique
- population entreprenante
- identité culturelle
- importante place financière
- site remarquable
- position géographique favorable

### Les problèmes

- une taille de ville non assimilée
- faible niveau de formation
- esprit peu urbain
- peu d'investissement productif
- risques écologiques
- économie duale en partie souterraine

## LA VISION ET LES ASPIRATIONS DES DIFFERENTS ACTEURS DANS LE DEVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

### **L'Etat**

- Ancrage dans les courants d'échange économiques mondiaux et régionaux
- Développement de l'Oriental Marocain
- Désenclavement de Nador
- Une forte valorisation : tourisme, industrie liée au port
- Vision orientée sur un axe Nord-Sud, Nador débouché maritime de l'arrière-pays

### **La population**

- Vivre plus confortablement
- Ne pas bousculer l'ordre des choses
- Ne pas être dépossédée au travers des évolutions à venir

- S'inscrit dans un espace culturel orienté Est-Ouest, qui dépasse les limites de l'Oriental

***Les corps intermédiaires (élus, mouvements associatifs, intellectuels)***

- Développer la qualité urbaine
- Mettre en place les équipements collectifs (espace publics, équipements scolaires, culturels, sportifs, sanitaires)
- Maîtriser le processus : participer aux décisions, avoir plus de moyens

***Les agents économiques***

- Les organismes consulaires : accélérer la libéralisation économique et promouvoir l'attractivité du territoire
- L'économie souterraine : protéger ses réseaux et profiter de la désorganisation urbaine
- Les Marocains Résidant à l'Étranger : faire fructifier leurs investissements immobiliers souvent sans vision de la ville

## **RECHERCHER UNE ALLIANCE URBAINE**

### **LES FONDEMENTS DE L'ALLIANCE**

***Alliance positive***

- Pour que Nador joue son rôle à l'échelle des ambitions stratégiques de l'Etat, elle doit accéder à un fonctionnement urbain et métropolitain
- La réussite des objectifs stratégiques apportera une amélioration significative à la population

***Alliance négative***

- Si Nador ne peut accéder à l'état d'une Ville en état de fonctionnement, elle passera à côté du développement
- Si les opérations stratégiques s'effectuent en dehors de l'environnement urbain, elles sont vouées à l'échec.

# **REALISATION DE L'ALLIANCE : D'UNE ECONOMIE CAPTIVE A UNE ECONOMIE OUVERTE**

## **UNE POPULATION EN CROISSANCE REGULIERE**

Nador est une ville importante d'un pays qui compte près d'un tiers d'urbains. L'agglomération de Nador représente 38 % de la population de la Province de l'Oriental. Les prévisions de croissance des régions ne bouleversent pas l'équilibre actuel. La région de l'Oriental verra certainement son poids augmenter à l'horizon de 2020 par le jeu de la démographie et de l'attractivité économique. Toutefois, l'enjeu principal du développement du pays se situera dans l'aménagement des villes secondaires dont la population augmentera pendant que la population de Nador centre restera stable.

## **L'INTEGRATION ECONOMIQUE DE NADOR DANS LA PROVINCE**

Nador est une ville de services et d'échanges depuis de décennies. Cela lui donne une place particulière et reconnue par les autorités qui doivent lui donner les moyens de tenir son rang. Ces fonctions économiques lui permettent d'avoir un niveau moyen de revenus supérieur à la moyenne du pays. Nador est donc plus riche que le reste de la région. Tant dans l'intérêt collectif que pour renforcer l'attractivité de la ville, des investissements importants sont nécessaires. Il ne faut donc pas opposer le développement de Nador, à celui du reste de la région de l'Oriental, à qui l'agglomération sert de vitrine et de moteur économique (+9% de croissance économique). En effet, pour un certain nombre d'investisseurs, le choix n'est pas entre Nador, sa Province et la Région, mais entre Nador et les agglomérations concurrentes du sud de la Méditerranée.

Le développement économique de Nador favorise le développement des autres villes de la Province.

## **LES CORRIDORS ECONOMIQUES**

La décision du Gouvernement d'orienter les activités productives vers les villes secondaires, dont Nador et les zones frontalières pour le marché d'exportation, permettra de mieux équilibrer le développement du territoire national. Toutefois, la production industrielle devra s'implanter hors de la ville proprement dite lorsqu'elle est destinée à l'exportation. De même, vu l'exiguïté du territoire municipal il est préférable de considérer son agriculture urbaine comme surtout tournée vers la production maraîchère. En revanche, des activités destinées à l'approvisionnement de produits de consommation pour la population métropolitaine trouveront pleinement leur place dans les villes de l'agglomération, dès lors qu'elles ne sont pas polluantes ou nuisantes. Les infrastructures d'échanges et de stockage prennent une importance particulière dans ce dispositif. La diversification des fonctions économiques, incluant l'accueil d'industries légères et de la construction peut contribuer à un meilleur taux d'emploi formel.

Une économie dont une part importante est souterraine, si elle apporte des revenus immédiats à une partie de la population, ne favorise pas le développement. Outre sa fragilité (dépendance des règles douanières notamment) elle maintient

l'agglomération à l'écart des flux de l'économie internationale et retarde les améliorations sociales et urbaines.

L'évolution souhaitée nécessite un remplacement progressif par l'économie ouverte. Sa réussite passe par une **transaction** entre :

### ***L'Etat***

Objectifs de l'Etat :

- Ancrer Nador et sa région dans les courants d'échange mondiaux et régionaux
- Générer une forte valorisation
- Diminuer la part de l'économie souterraine

Actions de mise en œuvre

- Réalisation unilatérale de grandes infrastructures : port, aéroport, ligne ferroviaire
- Aménagements pour les activités économiques (industrie, tourisme)
- Renforcement des moyens régaliens : production de règles (urbanisme, droit de la concurrence, répression des fraudes)
- Assurer le respect des règles : police, justice, administration

### ***La population***

Objectifs de la population

- Maintenir ses ressources au travers des changements économiques
- Obtenir une amélioration de ses conditions de vie dans la ville
- Conserver et approfondir son identité culturelle

### ***Le contenu de la transaction***

- La population renonce progressivement aux ressources de l'économie souterraine.
- Elle bénéficie des retombées des investissements publics en termes :
  - D'accès à l'emploi
  - De capacité de création d'activités et d'entreprises liées à la nouvelle économie
  - D'amélioration du cadre de vie, à l'échelle de la ville (espaces, équipements et services publics) et du quartier (aménagement et services de proximité).

## ***MISE EN ŒUVRE DE LA TRANSACTION***

L'évolution est progressive. Sa dynamique dépend de l'importance des moteurs économiques et de leur capacité à répondre aux attentes des partenaires de l'alliance. Le panel a identifié plusieurs moteurs fonctionnant à diverses échelles et pouvant entraîner une dynamique de développement.

### **UN MOTEUR DE COURT TERME : LE TOURISME**

Paradoxalement, la fonction de pôle commercial n'induit pas une activité de tourisme d'affaires. Nador n'a pas une véritable activité touristique sinon celle de passage (embarquement et débarquement des RME). Nador peut devenir une étape entre un tourisme culturel à Oujda ou Figuig et un tourisme de détente et de loisirs en bord de mer. Développer ces atouts implique de mener une politique de protection et de mise en valeur du patrimoine architectural et paysager.

Nador a un certain nombre d'avantages comparatifs, notamment le coût de la main-d'œuvre, une accessibilité correcte au niveau régional et sa position sur l'axe Tanger - Algérie. Mais un certain nombre de faiblesses doivent être réduites, notamment la

faible confiance des investisseurs, le coût de l'énergie et des télécommunications, le manque de main d'œuvre qualifiée. Les priorités nationales montrent l'urgence de conforter ces atouts. La priorité du Gouvernement donnée à la production électrique, l'augmentation du taux de couverture du téléphone mobile et l'amélioration rapide de la qualité du réseau routier réduiront sensiblement les coûts de production renforçant la compétitivité de Nador. Le décollage économique sera consolidé par une meilleure organisation de l'espace urbain et l'optimisation des capacités des infrastructures de transport existantes.

En effet, la qualité des sites, la position géographique de Nador lui confèrent une forte attractivité touristique ; l'opération de Saïdia renforce cette crédibilité. Des moyens importants peuvent s'investir rapidement.

Le tourisme présente des avantages particuliers au regard de la *transaction* :

- Il est fondé sur les flux internationaux
- Il nécessite et finance d'importants aménagements et équipements bénéficiant aussi à la population
- Il génère des emplois nombreux et adaptés au niveau de qualification
- Il entraîne la création d'une économie de services (avec effet de levier sur l'économie résidentielle)
- Il présente aussi des risques : sites, environnement, marché immobilier, rejet par la population si elle ne bénéficie d'aucun retour..

*Respecter les termes de l'alliance nécessite de répondre à des conditions essentielles :*

- Localisation en relation avec l'agglomération pour favoriser l'usage mutuel des équipements, l'accès aux emplois et aux ressources (lors de la réalisation des équipements et pour leur gestion et leur entretien)
- Une taille raisonnable des opérations, à l'échelle de l'agglomération pour limiter les impacts socio-économiques négatifs
- Une prise en compte des impacts environnementaux, d'autant plus cruciale que les milieux, spécialement la lagune, sont très fragiles ; l'objectif doit être, non seulement de protéger, mais d'améliorer la situation actuelle.

### **UN MOTEUR A MOYEN TERME : L'ECONOMIE DE SERVICES**

La fonction de pôle économique implique que des fonctions spécialisées soient localisées à Nador. Ces fonctions déterminent des activités stratégiques pour le Royaume qui impliquent l'accueil d'acteurs créatifs et industriels. Ces fonctions nécessitent un haut degré de représentation, notamment en matière de qualité d'aménagement spatial, de gestion urbaine et de sécurité.

Au même titre que les autres grandes villes du Royaume, Nador est le reflet de la qualité du territoire national.

D'autre part, les fonctions administratives provinciale et les services urbains de la ville centre mobilisent une forte représentation institutionnelle locale. Les fonctions municipales et provinciales occupent plus de 3 000 fonctionnaires et permettent le développement d'une activité économique dont profite le secteur privé.

La disponibilité de main d'œuvre induit la proximité des entreprises industrielles. Cela explique en partie la localisation des activités de transformation à Nador avec la presque totalité des emplois industriels de la Province.

Enfin, la présence des habitants auxquels il faut ajouter les migrations pendulaires de plusieurs milliers de personnes constitue un marché de consommation important, le plus large de la région, qui génère une activité commerciale conséquente, répartie entre marchés de plein air, centres commerciaux et supermarchés et des centaines de commerces le long des rues.

La mise en place d'activités industrielles et logistiques dans la zone portuaire et à Selouane est, en elle-même créatrice d'emplois. En outre, tout comme le développement touristique, le développement des échanges commerciaux elle génère une demande de services :

- Services aux entreprises (sous-traitance, maintenance, back-office, transports)
- Services aux personnes
- Services urbains
- Services d'import-export

Ceux-ci impliquent des qualifications élevées et diversifiées. *La question de la formation est cruciale*, faute de quoi soit les emplois seront occupés par des personnes extérieures à la ville (l'agglomération), soit le développement sera freiné.

- A long terme, un effort soutenu sur le niveau initial de formation assurera les qualifications nécessaires.
- A moyen terme, trois actions peuvent être conjuguées :
  - o Un plan volontariste de formation, incluant une action sur l'employabilité, calé sur la demande, en liaison directe entre les organismes de formation et les entreprises
  - o Une action en direction des marocains résidant à l'étranger, comprenant des mesures incitatives (prime au retour, plan de carrière) et les impliquant dans des programmes d'accompagnement (parrainage, responsabilité dans la formation)
  - o Le développement des opérations d'aide à la création de petites entreprises (subventions de départ, micro-crédits, aide à l'emploi, aide au conseil)

### **UN MOTEUR A LONG TERME : UNE ECONOMIE DURABLE**

L'expérience a montré que les économies trop spécialisées sont fragiles ; leur chute entraîne des conséquences économiques, sociales et urbaines considérables (exemple des chantiers navals de La Ciotat où 15 000 emplois ont disparu en 5 ans sur une population de 30 000 habitants)

Les actions de reconversions réussies sont celles où l'on a pu constituer (grâce à des actions publiques fortes dont les zones franches) un tissu économique diversifié, fonctionnant en réseau, capable d'absorber les chocs conjoncturels et tourné vers la qualité (exemple d'Aubagne).

*Si l'économie de Nador* peut s'appuyer, dans un premier temps, sur des avantages comparatifs, tout particulièrement le coût de la main d'œuvre, sur les forts investissements publics dans le domaine industriel et logistique, *son avenir à long terme* sera assuré par la conjonction de plusieurs facteurs :

- Sa diversité,
- Son adaptabilité,
- Son intégration dans la vie de l'agglomération,
- Sa montée en qualité.

Dans une Ville marquée par l'importance de l'économie souterraine, les retournements conjoncturels, les ruptures mettraient en cause les termes même de l'alliance pour la transformation économique.

## **LA STRUCTURATION REGIONALE ET METROPOLITAINE DE NADOR**

### **LE SITE DÉTERMINE LE PROCESSUS D'URBANISATION**

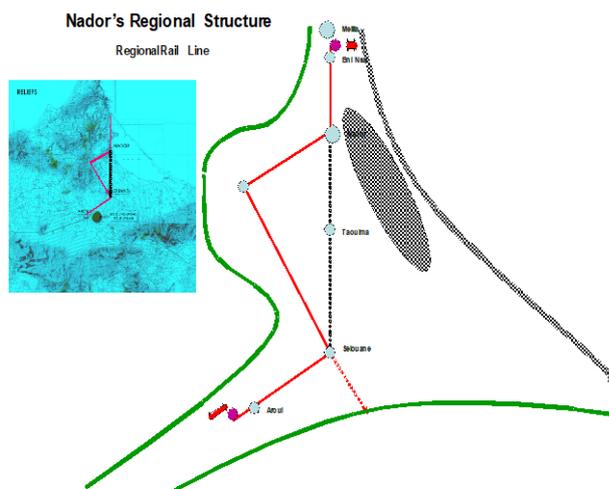
Le processus urbain de Nador est fortement influencé par la topographie de la région.

- L'existence d'une **lagune** a influencé le choix du site pour le **port** au nord à Bni Nsar pour avoir un accès à la haute mer.
- Le **massif** montagneux a dicté le choix du site de **l'aéroport** dans la plaine d'Aroui pour tirer parti des vents dominants.

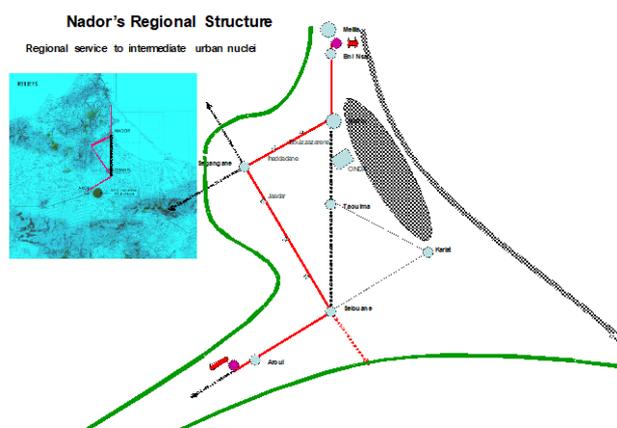
La situation de Nador dans un goulot étranglé entre la montagne et la mer, choisie aussi pour la facilité de sa défense, a conduit à un étalement d'une part le long des pentes qui s'est fait plutôt selon un mode de composition urbaine dense traditionnelle, d'autre part en plaine selon un mode plutôt dispersé. Le contraste entre la forme urbaine compacte et l'habitat dispersé de la plaine souligne le manque de cohésion dans l'urbanisation historique de Nador.

Les conditions topographiques ont favorisé l'urbanisation de centres secondaires :

- l'accès à la fois au lagon et à la mer a permis le développement de **Kariat**,
  - le passage dans le massif vers la côte ouest a favorisé le développement de **Segangane**,
  - la plaine et la vallée d'**Aroui** sont des sites traditionnels d'habitat et de culture,
  - l'entrée de la plaine avec ses terres cultivables et arrosées facilite le développement de **Selouane**.
  - **Taouima** profite de sa localisation à mi-chemin de Nador et Selouane.
- Le chapelet de centres secondaires est complété par un tissu de petits villages, pôles tertiaires dans la zone métropolitaine, le long de l'axe de communication entre les pôles principaux: **Iheddadene Bouizzazarene Jaadar**, etc. soit en plaine soit sur les pentes des massifs profitant de l'abondance d'eau et d'une orientation au sud.



## UNE ARMATURE URBAINE LINEAIRE



la ligne historique du chemin de fer minier, qui retrouve une nouvelle vie avec sa réouverture au transport de voyageurs, a structuré la zone métropolitaine selon un axe très linéaire passant par les principaux centres urbains : le port de Nador à Bni Nsar, l'ancien aéroport à Aroui, Segangane et Selouane. Une autre armature aurait été possible si la priorité avait été donnée à un tracé via Taouina au lieu d'un parcours en pied du

massif montagneux via Segangane.

Il semble opportun de penser la complémentarité des axes routiers et ferroviaires entre Nador et Selouane par la mise en place d'un service de transport collectif via Taouina selon un mode plus moderne (transport durable, économe en énergie, peu polluant et peu agressif sur le paysage) compatible avec les usages du boulevard urbain nord-sud qui rentre dans Nador. Le modèle de transport est celui du "BRT" système de bus rapide en site propre mis en service au Brésil (Curitiba) et en Colombie (le Millennium à Bogota). Le coût global d'un tel système est très maîtrisé tant en termes d'infrastructures qu'en coûts de fonctionnement.

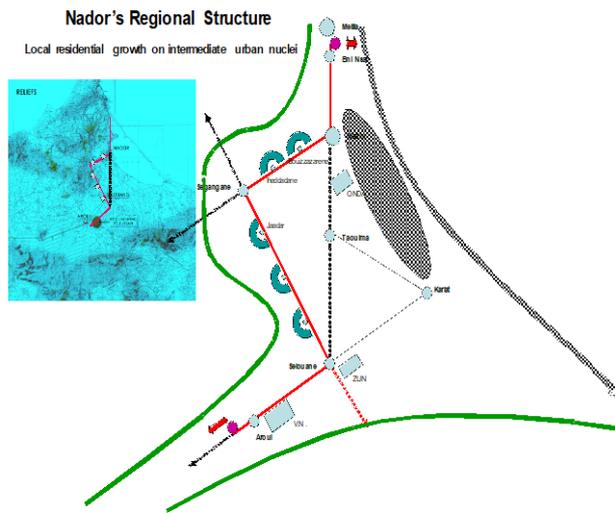
## UN TRAIN RAPIDE REGIONAL

La modernisation de la ligne ferroviaire constitue un atout pour le développement régional et métropolitain notamment en termes de services de mobilité et de déplacements. Les investissements d'infrastructure sont déjà en place et la faible fréquence (10 trains par jour) autorise la mise en place d'un service régional sur les lignes existantes avec un matériel adapté. Le coût du matériel roulant et du service de transport régional ne doit pas être mesuré sur les seuls critères de rentabilité économique directe de l'exploitant mais en tenant compte également des effets sociaux et économiques locaux, de l'effet d'entraînement que ce service peut avoir sur la zone métropolitaine, la Province et la Région de l'Oriental.

Parmi les autres **effets positifs** qu'une telle ligne régional peut avoir on retiendra :

- L'amélioration de l'accessibilité générale du territoire à des groupes plus larges de population de la Province,
- L'amélioration de l'accessibilité au marché du travail dans les centres urbains principaux,
- Réduction de la congestion et de la pression de la circulation dans la zone dense centrale de Nador,
- Modes alternatifs de transport plus économe du point de vue environnemental,
- Diminution du besoin de construction de logements dans la zone dense centrale et amélioration des flux d'échange entre la Province et Nador.

Pour que ce projet produise le maximum d'effets, il est important de fixer des critères de **conception** intégrés qui ont un effet cumulatif :



- Les projets résidentiels doivent être localisés à proximité des gares, accessibles à pied, pour éviter les ruptures de charge et multiplier inutilement les points d'échange intermodaux.

- des centralités fortes doivent être conçues autour des gares régionales.

- Des fonctions urbaines différenciées doivent être recherchées pour renforcer la centralité de ces pôles secondaires :

- services sociaux,

- centres commerciaux,
- activités économiques,
- espaces publics, monuments et espaces culturels,
- Les gares régionales peuvent devenir tête de réseau et - lignes de rabattement - pour des services de bus ou de taxis qui amplifient l'accessibilité du territoire métropolitain et deviennent complémentaires du réseau intégré et non plus concurrents.

### LOCALISATION DU DEVELOPPEMENT URBAIN

○ Les centres urbains secondaires à potentiel résidentiel sont ceux qui seraient développés autour des gares le long de l'axe Nador - Selouane. Certains existent déjà : Iheddadene et Bouizzazarene, entre Nador et Segangane, et Jaadar, entre Segangane et Selouane ; il y a une occasion d'en construire d'autres.

Les centres secondaires et tertiaires existants ont besoin d'une restructuration et d'une recomposition urbaine afin de maximiser leur accessibilité et leur rôle de pôles sur leurs territoires adjacents.

Les nouveaux centres secondaires peuvent être implantés dans les espaces encore "vides" le long de l'axe nord-sud ; on peut envisager deux à trois centres secondaires entre Jaadar et Selouane.

### UN MODELE DE DEVELOPPEMENT URBAIN CULTURELLEMENT ENRACINE

Construction et développement urbain peuvent se faire dans des formes et typologies vernaculaires propres à la culture montagnarde de la Région. Une réappropriation moderniste des formes d'habitat et de construction, telle que la mène l'Agence urbaine de Nador, permettrait de réactiver le langage formel de la Région et lui donner une plus forte cohérence esthétique.

C'est ainsi que le dessin urbain sur les pentes privilégie la bifurcation plutôt que le croisement des rues. La topographie est déterminante dans ce choix, mais aussi l'adhésion culturelle qu'il implique et qui se révèle dans la différence entre ce qui est construit spontanément au pied du massif et ce qui est construit tout aussi spontanément dans la plaine.



Ces sites touristiques sont reliés à Nador par un **système de transport public** le long de la côte, système qui peut être en soi un objet d'attraction – petit train saisonnier, piste cyclable sportive, par exemple – qui articule et lie les zones touristiques entre elles et avec le centre de Nador et les gares centrales.

### DEVELOPPEMENT AEROPORTUAIRE

Le nouvel aéroport d'Arroui possède un fort potentiel qui doit être valorisé pour en faire un des leviers de la croissance régionale.

L'objectif n'est pas seulement d'en faire un aéroport pour le **trafic passager**, mais de le penser comme plateforme multimodale et comme **aéroport de fret**, complétant l'offre portuaire. L'activité passager dépendra de 2 facteurs: la vigueur de l'activité économique et l'attractivité touristique de la Province.

**L'attractivité touristique** a sa propre dynamique et dépend de l'offre touristique en termes d'hébergement, loisirs, équipements sportifs et culturels et de la distribution saisonnière des touristes. Les acteurs nationaux et internationaux du tourisme sont connus ; c'est de leur mobilisation que dépend le succès touristique de la Province. On peut suggérer que Nador investisse autant qu'Essaouira dans la communication et dans une infrastructure d'accueil de qualité pour devenir rapidement compétitive sur le marché du tourisme résidentiel des retraités.

**L'activité économique** dépend de la capacité de Nador à répondre aux défis de l'économie internationale et de son positionnement dans la globalisation des échanges avec l'introduction d'activités de service – par exemple back office et commerce international. A Madrid avec 44 millions de voyageurs, 60% sont des voyages d'affaire contre seulement 40% de touristes.

Si la référence à Madrid est trop ambitieuse, celle d'Alicante est plus proche de Nador. Avec 4 millions de passagers, Alicante dessert une région côtière essentiellement touristique dans un rayon de 150 kilomètres avec peu d'activités économiques. Nador peut se donner l'ambition d'un aéroport aussi actif que celui d'Alicante.

Le potentiel économique de Nador ne se limite pas à l'attractivité touristique. La proximité du marché européen procure à la Province un avantage comparatif. La demande de produits alimentaires souvent importés par air d'Amérique latine : (viande et poisson). Nador peut trouver une niche pour ses propres productions et également compléter la gamme des productions cultivées dans le Spanish 'Levante' - Almeria, Murcie, Alicante et Valencia.



Les données économiques montrent que 5 000 emplois sont créés pour chaque million de passagers aériens, dont 1 000 emplois directs sur le site de l'aéroport, 2 000 emplois induits dans les activités proches et 2 000 autres induits dans la région.

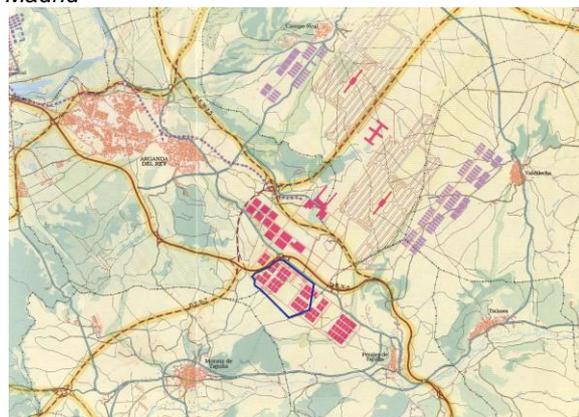
Ces chiffres doivent être ajustés pour les activités de fret pour lesquels l'emploi créé dépend de la nature de opérations, de la productivité du travail et des surfaces requises. En se fondant sur les données d'Alicante (4 millions de passagers/an) on peut estimer que les activités aéroportuaires de Aroui créeraient environ 10.000 emplois.

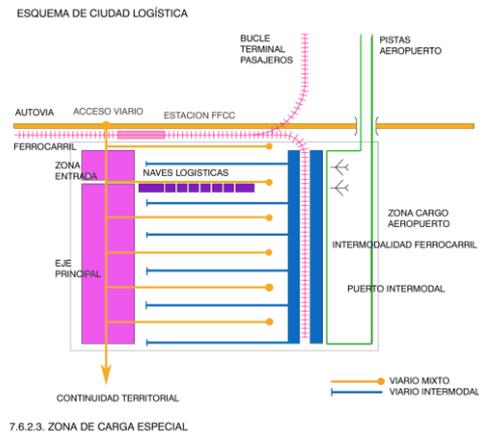
Les besoins fonciers pour ces activités de logistique aéroportuaire sont relativement importants ; on estime les besoins à 20 emplois par hectare – 50 emplois par ha il y a quelques années. Dans le cas de Nador, le panel estime les besoins fonciers de l'ordre de 200 hectares à proximité de l'aéroport.



Aujourd'hui, les plateformes logistiques sont intégrées –ou aussi proches que possible- dans le complexe aéroportuaire ; c'est sur ce modèle d'équipement intégré que se construit le nouvel aéroport dont Madrid aura besoin dans les 15 prochaines années.

*La ville logistique de Madrid*





La proximité de la plateforme logistique avec l'aéroport permet la création d'une **zone franche**. Une telle zone existe déjà dans le port de Bin Nsar ; il s'agit d'appliquer le même schéma avec plus d'ambition à l'aéroport.

Les besoins fonciers de 200 hectares sont de l'ordre de grandeur du projet de ville nouvelle à Araoui. Si le panel n'est pas convaincu du besoin d'un grand projet résidentiel sur Araoui, il soutient l'idée d'une "ville aéroport", c'est à dire, d'un concept nouveau de ville mixte - une ville dédiée aux activités logistiques et de bureaux sur le modèle de la ville de Hoofddorp proche de Schiphol aux Pays-Bas. Pareil projet, nouveau au Maroc, constituerait une formidable plateforme d'expansion économique, pendant aérien de Tanger Med, lançant la "ville-aéroport" non seulement dans une dynamique régionale mais également Euro-méditerranéenne.

# NADOR: POLE DE COMPETITIVITE EN MEDITERRANEE

## **L'AVANTAGE DE PROXIMITÉ AVEC L'UNION EUROPÉENNE**

La situation de région frontière avec l'UE présente des avantages certains mais également des inconvénients qu'il convient d'analyser rapidement.

### a) Commerce international

La mise en place de zones franches favorise à l'évidence l'économie régionale et facilite les échanges euro-méditerranéens.

### b) Infrastructures

- Les conditions politiques étant réunies, il n'y aurait que des avantages à rendre complémentaire, sinon à fusionner, les installations portuaires de Melilla et Nador pour offrir un service portuaire moderne de grande qualité.
- de même, à moyen terme, une étroite collaboration avec l'aéroport de Melilla dont la connexion avec le hub de Madrid (44 millions de passagers - 2 heures de vol de Nador), rapproche le Maroc de l'Europe, de l'Amérique du Sud et du Nord.

## **POTENTIEL INDUSTRIEL**

La frontière du Maroc et de l'Europe connaît aujourd'hui un afflux d'immigrants venant du plus loin de l'Afrique mais aussi d'Asie. Ces immigrants souvent clandestins cherchent à entrer sur le territoire de l'Union Européenne. Cette question de l'émigration clandestine affecte, par ses dimensions humaines et sociales, non seulement les pays voisins mais l'ensemble de l'Union Européenne et des pays émetteurs.

Ce problème humain devrait pouvoir être abordé autrement, comme une occasion de développement à la fois pour les émigrés clandestins et pour le pays hôte; ces personnes constituent un réservoir de main d'œuvre inemployée – c'est la raison de leur migration vers l'Europe. Les caractéristiques de cette force de travail constituent un atout qui mériterait d'être mis en valeur. Le profile, rapide et réducteur, de ces migrants est d'être une population :

- |                                    |   |
|------------------------------------|---|
| - sans qualification particulière  | - compétitive en termes de salaires.                  |
| - instable                         | - en besoin d'aide sanitaire et de protection sociale |
| - multiethnique et multiculturelle |   |
| - temporaire                       |   |

Ces critères répondent en grande partie aux besoins de main d'œuvre des industries locales pour la production de biens de consommation bon marché :

- |   |                                    |
|---|------------------------------------|
| - peu qualifiée, ou à adaptation rapide | - temporaire, ou à rotation rapide |
|---|------------------------------------|

Les autorités marocaines ont pris la mesure du potentiel économique de Nador, et les zones franches existantes ou programmées marquent la volonté de tirer parti de ce potentiel. La stratégie de développement économique passe, pour les autorités par le développement industriel. Le création de pôles industriels, couplés à une stratégie d'exportation s'appuie sur les secteurs industriels traditionnels du textile, du bâtiment et des biens de consommation.

Toutefois, de nouveaux secteurs industriels seraient plus appropriés pour la Région comme les nouvelles technologies de communication, de guidage automatisé, les composantes aéronautiques ou automobiles, les matériaux composites, etc.

Le panel n'entend pas se livrer à une analyse de prospective industrielle mais suggérer la relation qui existe entre les traditions économiques et les nouvelles économies, entre la nature des populations, les territoires et le potentiel de développement qui peut être mobilisé ; une analyse plus complexe de ces interactions semble nécessaire pour inscrire durablement le développement industriel dans la culture et le paysage local.

### **STRATEGIES POUR LE FRET INTERNATIONAL**

Nador est située dans le corridor d'échanges entre l'Asie du sud-est et la côte est nord américaine au travers du canal de Suez. L'importance de cette route de fret (containeurs notamment) n'a pas échappé aux autorités andalouses qui ont investi dans la modernisation du port d'Algeciras, afin de s'accrocher aux réseaux routiers et ferrés vers l'Europe du nord et de s'imposer comme une alternative économiquement viable rendant inutile le voyage et le déchargement dans le port de Rotterdam. La même réflexion est à l'origine du port de Tanger Med.

Nador pourrait concevoir une stratégie parallèle; si l'Andalousie est la porte d'entrée – ou de sortie - de l'arrière-pays européen, celui de Nador est l'Afrique. Une vision stratégique à l'échelle inter-régionale sinon continentale placerait Nador au cœur du dispositif; le projet de train entre Oujda et Bouarfa puis au sud le Niger sont des éléments de cette vision stratégique de même que les pipelines de gaz et de pétrole en provenance du grand sud.

### **ATOUS TOURISTIQUES**

- atouts naturels: flore et faune
- qualité et caractère des paysages
- sports aquatiques sur la Mar Chica - sand strip
- montagne et désert

Ces atouts se retrouvent dans de nombreuses régions de la Méditerranée; l'avantage comparatif de Nador est dans le coût de la main d'œuvre, de la construction et des services. Le potentiel touristique repose sur deux types :

- Tourisme de courte durée : vacances et hôtels à destination du marché international du tourisme de week-end
- Le tourisme de plus longue durée : résidences secondaires et retraites (attirer les winter birds)

## **AMELIORER LES GRANDES INFRASTRUCTURES, CLES DU DEVELOPPEMENT**

La mise à niveau des équipements de la ville et du territoire provincial doit être poursuivie pour donner à l'agglomération des prestations de qualité. L'essentiel des infrastructures devra être réalisé en périphérie dont la population est déjà plus importante que celle des quartiers centraux. La croissance de la population d'ici 2020 sera de l'ordre de 100.000 habitants dans le centre contre 300.000 dans les périphéries.

Nador bénéficie d'une situation maritime privilégiée et d'une localisation au croisement de plusieurs axes terrestres : le double axe Tanger – Nador - Oujda – Algérie d'une part et Casablanca, Fès, Nador d'autre part et le corridor de développement Nador–Berkane, Taourit, qui plonge vers le désert et les oasis de Figuig.

Les transports lourds se font par la route, avec en complément le bateau pour l'exportation, et le chemin de fer depuis Casablanca. Les points d'échanges et leur mode de gestion constituent les principaux enjeux pour les échanges externes de Nador. Les plateformes d'échanges, dont certaines sont multimodales notamment au port, sont les principaux points sur lesquels il faut améliorer l'efficacité urbanistique et fonctionnelle.

Le tracé d'un grand itinéraire de contournement de Nador, qui existe déjà en partie aujourd'hui avec la rocade méditerranéenne qui rejoint le boulevard périphérique est actuellement en cours de discussions.

Le caractère limité du marché aérien domestique et l'absence de compagnie aérienne d'envergure basée à Nador, limite l'aéroport à une fonction d'extrémité de réseau international desservie via les hubs régionaux. Son équipement actuel lui permet d'accueillir un trafic d'une importance bien supérieure aux prévisions à long terme. La proximité du centre est un atout régional appréciable. L'allongement de la piste destiné à développer le trafic cargo permet le décollage à plein des gros porteurs passagers. Il est nécessaire d'améliorer sa desserte routière et d'encadrer l'évolution de l'environnement urbain dans l'axe des pistes.

La modernisation du port de Nador permet un développement plus rapide de l'activité portuaire en ville. La localisation du port en ville est un avantage comparatif par rapport à la route. L'idée d'augmenter les capacités du port est une décision politique stratégique à mesurer avec la présence de l'enclave espagnole de Mellila. Il faut compléter le dispositif en optimisant les installations portuaires actuelles, en développant de nouveaux sites qui permettent de lier la mer avec la route et le train.

### **LOGISTIQUE FERROVIAIRE**

La création d'une nouvelle gare au centre ville, outre sa fonction de terminus voyageurs, permet l'acheminement de marchandises approvisionnant les commerces du centre ville. Le report des fonctions de maintenance et de triage déplacés vers la banlieue sud permettrait de libérer des espaces nécessaires au redéploiement des activités de centre ville : une partie du tracé du chemin de fer pourrait être réaménagée pour étendre le centre dans un cadre paysager de qualité.

La création d'une plateforme logistique est nécessaire pour traiter dans de bonnes conditions les flux de marchandises indispensables pour l'approvisionnement de la ville et pour l'exportation de la production industrielle régionale. Dans l'économie mondiale actuelle, l'organisation des fonctions logistiques fait la différence en termes de performances économiques. La plateforme logistique permet de regrouper des moyens (douanes, sécurité, services divers...) et d'offrir un haut niveau de services et de compétences aux entreprises. La localisation doit être en lien direct avec la nouvelle gare et le boulevard périphérique. Un site bien articulé et intermodal route-fer, présente l'avantage d'être proche de l'aéroport et de pouvoir être relié par voie ferrée aux installations portuaires.

La ligne de connexion historiquement manquante entre Nador et Oujda prolongée vers Alger via Tlemcen s'avère essentielle comme vecteur de développement entre les deux agglomérations pour le trafic voyageurs et marchandises.

### **LES CIRCULATIONS**

Le problème de l'encombrement croissant du trafic à l'intérieur de l'agglomération oblige à mettre en place un système de transports en commun. L'utilisation des voies ferrées existantes peut être envisagée pour faire circuler des navettes inter-urbaines. Ce système créera une ossature de desserte pour le sud et le nord de l'agglomération. Il devrait être complété par un système de transport en commun en site propre (bus, tramway ou tram train) entre Beni Ensar et Selouane au sud et par une boucle de desserte à l'intérieur des districts centraux.

Un réseau d'oueds bien entretenus est nécessaire pour permettre un fonctionnement satisfaisant du système hydraulique et prévenir les risques d'inondation, notamment en permettant le stockage provisoire des eaux d'orage avant pompage. Ce réseau est constitué en partie des zones d'expansion des oueds en période de pluie, et qui servent d'espaces verts publics en saison sèche. D'autres espaces verts publics non inondables sont à créer sur différents terrains publics (abords des oueds mis hors d'eau). Les zones irriguées encore agricoles, et non-constructibles pour le moment, participent aussi à ce réseau vert. Les aménagements dans ces zones sont limités à des opérations de faible densité et complétés par des liaisons entre les principaux espaces verts et la lagune.

### **UN TERRITOIRE MUNICIPAL EXIGU**

Le territoire municipal de la ville centre est exiguë en comparaison avec celui des autres agglomérations du Royaume, faisant apparaître Nador comme une petite ville, et accentuant les écarts avec le reste du territoire.

Aujourd'hui, 150.000 habitants de l'agglomération habitent en dehors des limites de la municipalité, notamment autour des pôles tertiaires de développement. La population effectuant des migrations alternantes vers Nador est de l'ordre de plusieurs milliers de personnes. La «population de jour» de Nador est relativement importante cause d'encombrements routiers en zone urbaine centrale.

On estime que la Municipalité de Nador accueillera près de 600.000 habitants à l'horizon 2020 avec une estimation à 900.000 habitants dans l'agglomération, y compris la population des communes urbaines agglomérées, et une population de 1 200.000 personnes vivant dans l'agglomération. Ainsi, un tiers de la population de la

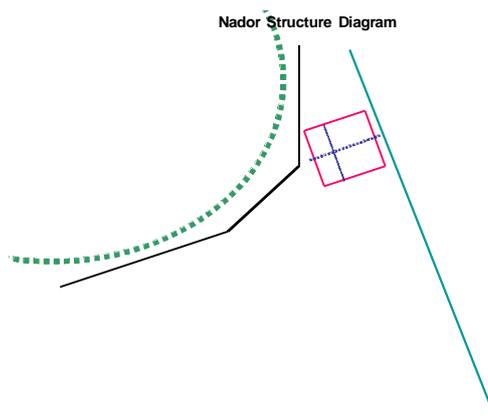
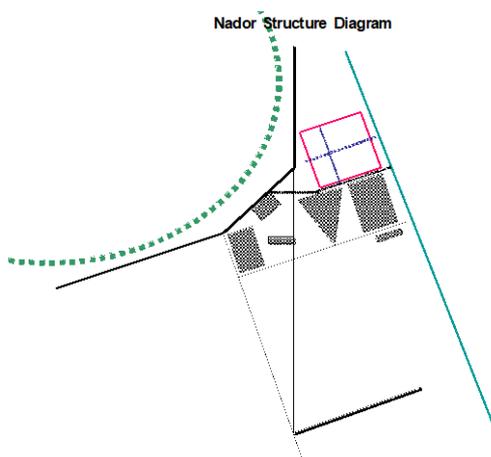
Province sera liée par un emploi dans l'agglomération de Nador. À l'horizon du prochain schéma directeur, avec l'élargissement de l'aire métropolitaine, les problèmes de cohérence d'aménagement et de gestion urbaine vont donc s'accroître fortement si les limites territoriales de la Municipalité ne sont pas élargies.

## L'EVOLUTION URBAINE DE NADOR – HISTOIRE ET DYNAMIQUES

### LE SITE

Poste de défense militaire Nador occupe une situation stratégique entre la mer et le massif montagneux contrôlant le passage vers Melilla et protégeant le chemin de fer convoyeur minier et de ressources naturelles du temps de la colonisation espagnole.

La cité a été construite sur un plan en damier, typologie militaire et coloniale largement répandue dans le monde (Grèce, ancienne Chine, Rome, Espagne, Amérique du Nord, etc.)



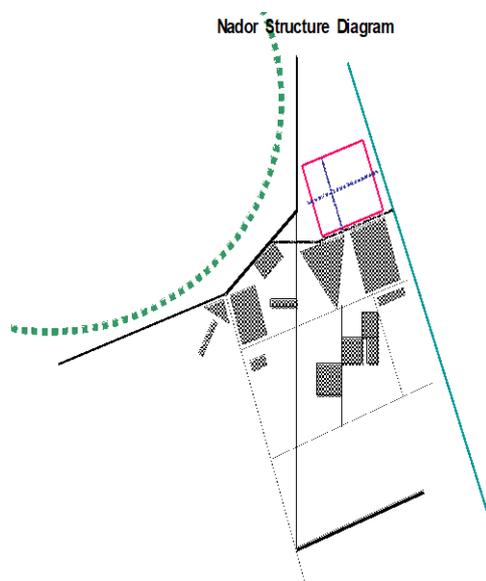
### DEVELOPPEMENT

La seconde phase contemporaine du développement se déroule entre les années 1930 et 1950 avec :

- Une expansion vers le sud par

extension du plan en damier

- La construction de monuments et d'espaces publics
- Une route de liaison qui sert d'axe structurant au développement urbain



### EXPANSION

Poursuite du développement vers le sud – seule direction permise par la topographie :

- Densification dans la partie centrale ;
- Urbanisation dispersée dans la zone rurale.

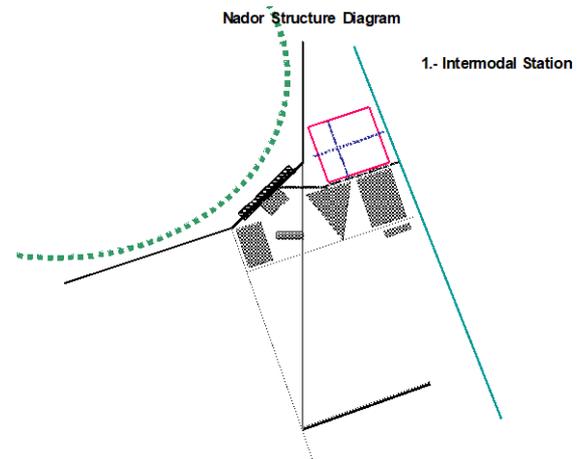
- Une forme urbaine plaquée sur une base rurale : R+4 sur des parcelles denses
- Croissance dispersée et non contrôlée au sud et à l'est
- Forme urbaine plus vernaculaire sur les pentes du massif
- Typologie plus mélangée dans la plaine : immeubles d'habitat sur un modèle plus urbain, maison unifamiliale à plusieurs étages sur des parcelles non adaptées ; toutefois bonne qualité de construction mais continuité urbaine entravée ou interrompue par les constructions spontanées et manque d'infrastructures publiques

## PROPOSITIONS URBAINES <sup>2</sup>

### 4.1.-La gare intermodale

#### 4.1.1.- Objectif

- Création d'une nouvelle centralité
- Zone d'activité et de services pour le territoire métropolitain
- Occasion d'investissements économiques et immobiliers
- Possibilité de mêler des activités complémentaires – mix développement.
- Synergies : amélioration des équipements publics et des voiries, amélioration de la qualité urbaine et des constructions financée par des loyers, apport de population par effet d'attraction sur la Province et la Région.



<sup>2</sup> Ces propositions sont détaillées et illustrées dans les chapitres suivants.

#### 4.1.2.- Besoins

- localiser les développements futurs en priorité sur les axes de déplacement
- renforcer la centralité en freinant la poussée vers le sud
- libérer du foncier pour un développement maîtrisé

- renforcer l'intermodalité par la convergence d'une ligne ferroviaire nationale, d'une ligne métropolitaine ou régionale, d'un transport littoral en site propre, des lignes routières, des services de liaison avec le port et l'aéroport, les taxis, les aires de stationnements, etc.

#### 4.1.3.- Critique du choix actuel de localisation de la gare

- - trop au nord, pas assez centrale.
- - dans le goulet d'étranglement entre Nador, le port et Mellila avec le risque de congestion routière sérieuse notamment en période estivale
- - pas de foncier disponible pour une extension ultérieure
- - pas de marge pour des activités de diversification
- - en bordure de zone dense et aux marges des zones d'activités

#### 4.1.4.- Déplacer la gare intermodale sur un site plus adapté

- plus grande centralité
- meilleure accessibilité
- meilleure articulation avec le système urbain
- Multifonctionnalité de l'environnement urbain : transport multimodaux (cars, bus, taxis), espaces civiques, proximité des activités commerciales, proximité

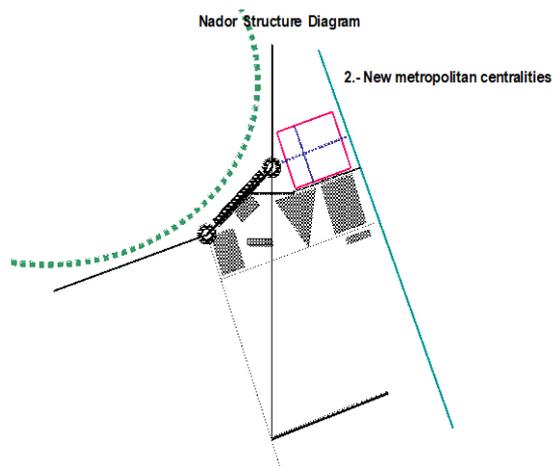
- des densités résidentielles, équipements sociaux plus aisément accessibles à toutes les couches de la population; proximité des bâtiments administratifs et culturels
- Concentration d'éléments emblématiques

#### 4.1.4.- Propositions d'aménagement

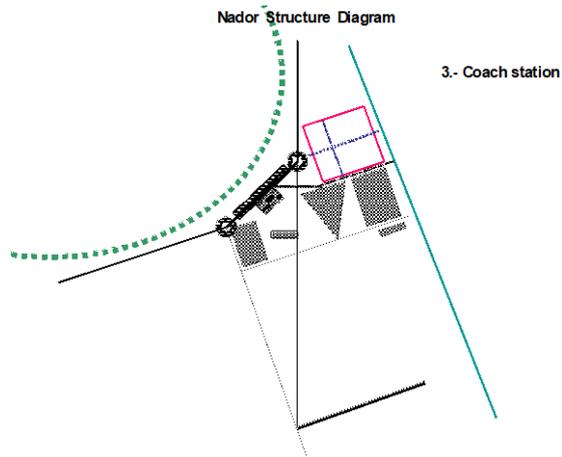
- une gare en souterrain
- à plusieurs niveaux d'intermodalité

#### 4.2.- Nouvelles centralités métropolitaines

- la nouvelle gare permet de renforcer la centralité urbaine et de la porter au niveau d'une centralité régionale.
- - les liaisons directes avec le port et l'aéroport confèrent, si elles sont bien exploitées, des dimensions nationales et internationales au centre urbain de Nador.
- - le réseau et le service ferroviaire national complété par un service et une ligne régionale crée une accessibilité régionale pour Nador.



En concevant la gare non pas comme un "point" mais comme un "espace" d'échanges et de communication permet de relier les quartiers nord et sud, les places publiques et les équipements culturels et commerciaux; il y a création d'une vraie axe central autour duquel s'articulent les échanges économiques, sociaux et administratifs de la ville.

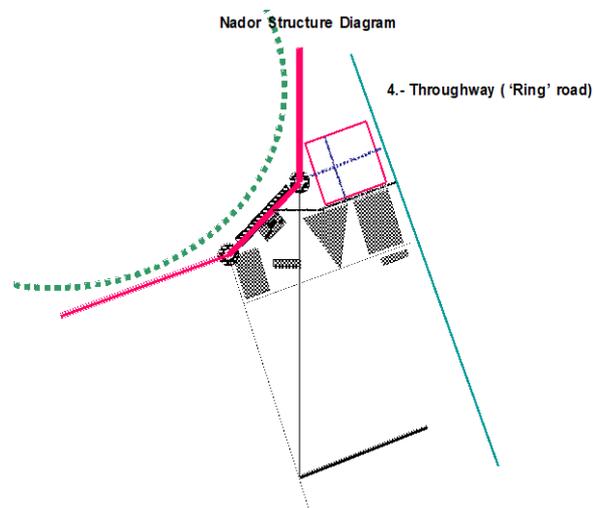


#### 4.3.- La gare routière

- - L'intermodalité est renforcée par le déplacement de la gare routière à proximité de la nouvelle gare ferroviaire.
- Cette gare routière peut être souterraine sur un ou plusieurs niveaux ou en surface (semi-souterrain) intégrée dans un immeuble jouxtant la gare (gare Magenta à Paris)
- Le foncier est disponible pour ce déplacement et peut être financé par la mise en valeur de l'ancien site de la gare en bordure de la lagune.

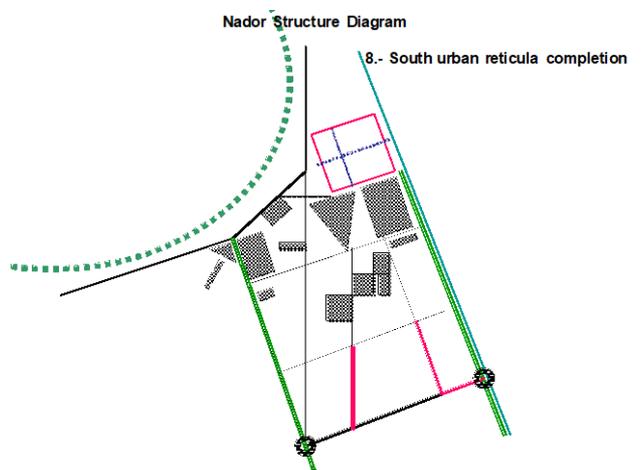
#### 4.4.- Le contournement

- une projet lourd qui semble prématuré d'aborder dans le détail.
- il n'y a pas suffisamment d'accumulation de capital dans la ville et la Province pour envisager un tel investissement;
- seul le gouvernement central est en mesure de projeter un tel investissement ; toutefois les travaux de modernisation de la ligne nationale, l'enterrement des lignes en tranchée en arrivée dans la ville et la construction de la gare permettent d'envisager une solution intermédiaire :
  - 3 km de tunnel coûtent environ 500 M Dh (standard european cost)
  - un tunnel à deux voies de 1,5 km coûte 500 M Dhs.
- - il n'est pas excessif d'envisager une voie de contournement qui longe la voie ferrée, partiellement recouverte et aménagée en espace public, jardin, promenade, etc.

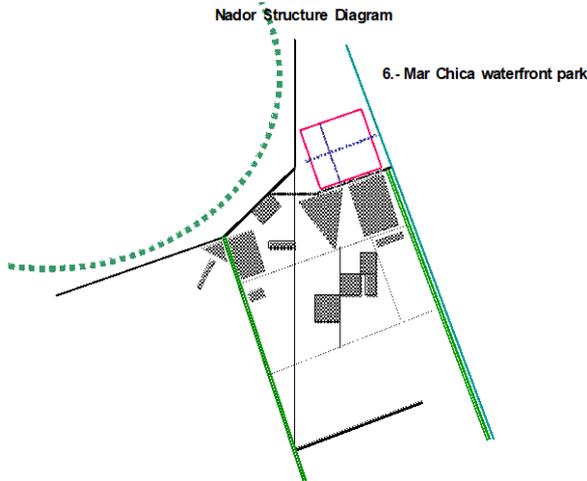


#### 4.5.- Le boulevard sud

- réaménagement du boulevard sud qui reprend le dessin et l'axe de croissance initiale de la ville, deuxième axe structurant le long duquel sont concentrés les projets de développement.
- Meilleure articulation entre déplacements et vie urbaine
- Meilleure liaison spatiale entre les quartiers
- Projets d'amélioration peu coûteux mais avec une forte image et impact sur la ville.



#### 4.6.- Un parc maritime sur la Mar Chica

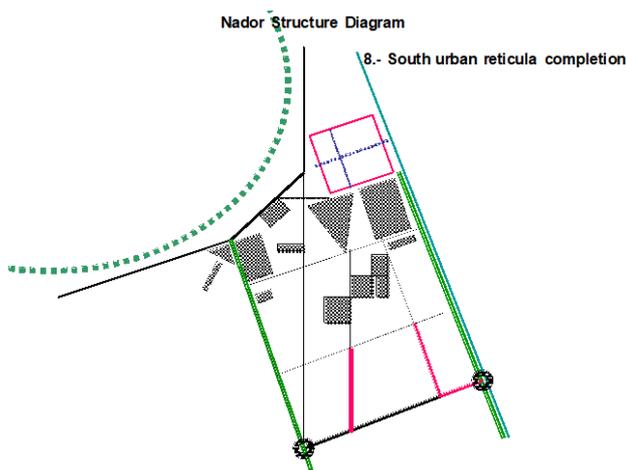
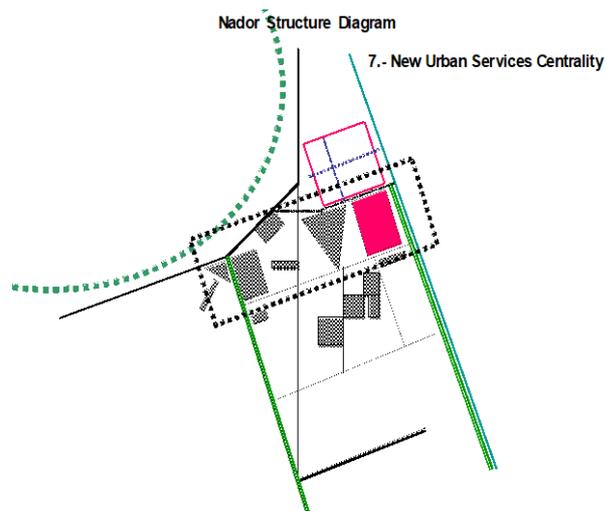


- Projet attendu et nécessaire,
- Projet en cours de réalisation avec le prolongement de la promenade et la rénovation de l'hôtel,
- Toutefois la mise en œuvre demande une forte volonté politique, un budget et des instruments de gestion performants,
- Le résultat sera une amélioration considérable de l'image de la ville et la création d'espaces de loisirs et culturels,
- Promenade qui sera fréquentée

quotidiennement (ramblas) et servira de point d'attraction pour le tourisme dans la région (animation saisonnière).

#### 4.7.- Des services de centralité

- la ville a besoin de plus d'équipements de plus grande qualité avec une grande diversité de fonctions culturelles et de loisirs.
- Cela passe par la production de nouvelles centralités et une recomposition des espaces publics aux nœuds stratégiques de la ville :
  - dans l'espace centrale
  - sur la façade maritime
- cela passe aussi par la mise en synergies des centralités :  
accessibilité, transport, activités économiques notamment de bureaux en centre ville (CBD) et la construction d'éléments emblématiques en façade maritime



#### 4.8.- Compléter le réseau viaire

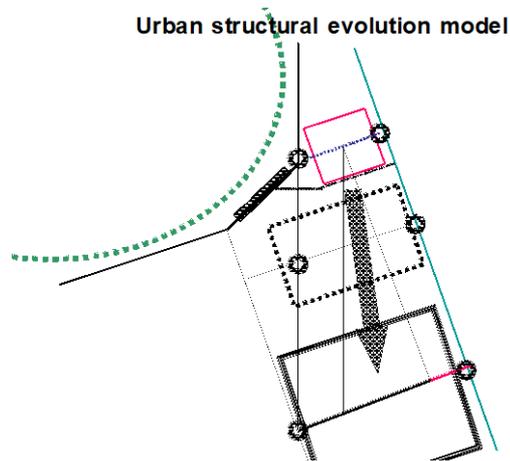
- Réactualiser le schéma directeur et compléter le système viaire initial pour redonner sa cohérence au dessin urbain

## LECONS D'UN MODELE STRUCTUREL

Le centre historique s'est élargi progressivement vers le sud, par progression fractales; chaque période historique et politique apportant ses caractéristiques propres par juxtaposition de blocs de développement plus ou moins homogènes : le cœur en damier du début du XX ème siècle, le quartier administratif de la période du protectorat, les quartiers d'habitat de la période moderne, les entrées de ville...

Il semble préférable de ne pas bousculer ce modèle de croissance mais au contraire de l'accompagner et de retenir ses leçons en accentuant ses points marquants :

- Le travail sur les axes structurants,
- Le renforcement des centralités,
- L'articulation autour des nœuds urbains.



# DE GRANDS EQUIPEMENTS AU SERVICE DU TERRITOIRE

## **LA NOUVELLE LIGNE DE CHEMIN DE FER**

### **Objectifs de l'Etat**

Relier Nador à Casablanca-Rabat

- Assurer une liaison fret entre le port de Nador et les zones d'activité de Selouane et de Traourit

### **Mise en œuvre transactionnelle**

- L'impact de cette opération est considérable et apporte un changement radical dans l'histoire de la Ville.
- Sa réussite à Nador dépend de
  - sa contribution à l'amélioration des fonctions urbaines : valorisation immobilière sur le linéaire, traitements exemplaires (plate forme, carrefours) accueil d'activités (marché, fêtes, foires)
  - la concrétisation de la mise en place d'un service de transport urbain, lui-même facteur de développement qualitatif de l'agglomération (urbanisation près des gares).
  - la diminution des inconvénients ( bruit, coupure sur la partie non couverte).

## **FRONT DE MER : CREATION D'UNE ESPLANADE ET D'UNE PLAGE URBAINE**

### **Objectifs de l'Etat**

- Renforcer l'attractivité touristique de la Ville
- Maîtriser un espace sensible

### **Réalisation transactionnelle**

- Création d'un espace public majeur pour les habitants (promenade, loisirs, événements)
- Processus de valorisation immobilière
- Un lieu de rencontre de la population, des touristes et des visiteurs

## **UN TRAITEMENT PARTAGE DES QUARTIERS**

De nombreux quartiers offrent des conditions de vie difficiles pour la population. Le paradoxe entre la qualité de nombreuses constructions et la dégradation de l'espace et des services publics est particulièrement frappant.

### **Objectifs de l'Etat**

- Améliorer « l'allure » de la Ville (façades, couleurs, épanelage, végétalisation) : fonction externe (attractivité)

- Répondre aux besoins essentiels de la ville : santé publique, assainissement, accès, circulation : fonction à la fois externe (attractivité, réduction des odeurs en été, protection de la lagune) et internes.

### **Réalisation participative**

La mise en œuvre d'un traitement partagé de proximité présente de **nombreux avantages** :

- Implication directe des habitants à l'amélioration de leur cadre vie (habitation et espaces publics) par une participation personnelle et une contribution financière
- Développement de la vie collective et associative
- Mise en relation des habitants et de la collectivité publique
- Compréhension des conditions d'un bon fonctionnement de la ville
- Formation et qualification des intervenants

Globalement, il s'agit de s'appuyer sur les activités d'amélioration de l'habitat urbain pour aboutir à **un véritable management de la société civile**. Déjà des opérations de cette nature ont été mises en œuvre, notamment pour le pavage des quartiers, selon la méthode suivante :

- Les Autorités locales, en collaboration avec les associations, déclenchent un processus de concertation au niveau du quartier.
- Les autorités locales, une fois récoltée les besoins des habitants, élaborent les lignes stratégiques d'intervention urbaine de proximité. (IUP).
- Les associations de quartier et les comités des habitants, avec l'appui du Médiateur Urbain, dans le cadre des IUP, élaborent une proposition d'aménagement local (rue, place, espace public, etc.).
- Les autorités locales, élaborent un plan d'aménagement pour connaître l'ensemble des coûts, des contraintes techniques et trouver le point d'équilibre entre la participation de la population (nature / financier) et l'apport des autorités.
- Les associations de quartier payent la main d'œuvre et aident à l'organisation quotidienne du chantier et l'Autorité finance le reste.
- La cellule IUP au sein de l'autorité locale, en collaboration avec le Médiateurs Urbain suit le bon déroulement technique du chantier.

Dans ce processus, le médiateur urbain joue un rôle essentiel :

- Il est le médiateur social et technique entre les associations de quartier et les autorités locales.
- Il assume la responsabilité technique et la gestion budgétaire du plan d'aménagement, vis-à-vis des autorités locales.
- Il est un sujet neutre et la médiation entre différents acteurs porteurs des intérêts différents, c'est son principal objectif.
- Il est intransigeant et il défend les intérêts des toutes les parties sans créer le moindre passe-droit.
- Il doit avoir une stratégie non critiquable et partagée.
- Il doit rappeler aux habitants leurs tâches et leurs responsabilités
- Il doit communiquer en permanence – répéter les conditions et le cadre du partenariat et en particulier parler d'argent et de participation financière des différents acteurs.

### **Évaluation (pour le seul chantier de pavage)**

- Objectif : 50 000 m<sup>2</sup> pavés sur 3 ans

- Réalisation : 45 000 m<sup>2</sup>
- Financement : 6 000 000 Dh
- Union européenne, Agence du Nord, Coopi : 73%
- Habitants : 27%

Le résultat de cette première expérience est prometteur : il montre que, malgré la situation difficile de Nador, la particularité de ses habitants, encore peu adaptés à la vie urbaine, une véritable mobilisation peut être obtenue. En même temps, il est – et pour longtemps - nécessaire de maintenir un dispositif d'appui et de médiation pour que la dynamique se poursuive et se développe.

Il est, également indispensable de mettre à profit une expérience réussie pour la reproduire en intégrant les acquis et savoir-faire déjà obtenus.

Enfin la participation des habitants à une action collective accroît leur capacité de compréhension des problèmes urbains à plus grande échelle.

## **LA QUALITE URBAINE COMME AVANTAGE COMPARATIF**

Nador pourrait mettre en place une politique touristique qui s'appuie sur la mise en valeur du patrimoine paysager, architectural et archéologique et comme composante importante du renouvellement de la ville.

Le site de l'ONDA mais aussi celui de la gare routière actuelle pourrait recevoir un bâtiment emblématique de la culture du Maroc et de l'Orient et de l'environnement de la zone forestière et montagneuse. Le quartier de l'ONDA pourra, par son échelle et son relatif éloignement du centre historique, recevoir à moyen terme une très grande opération d'aménagement emblématique du Maroc de demain. L'ambition et l'échelle de cette opération permettront de prendre en charge les problèmes techniques importants que pose l'aménagement de ce site. Un objet symbolique fort ou un monument visible dans l'axe de l'ancienne piste d'aviation signalerait Nador aux visiteurs et devenir l'emblème du territoire.

### ***NADOR, UN PAYSAGE ET DES HOMMES***

Nador se caractérise avant tout par ses atouts géographiques : l'espace calme et ouvert de la lagune, la présence historique du volcan, la morphologie érodée des collines qui composent un paysage tout en creux, en talwegs et en arêtes. Mais aussi la fougue de l'oued et de ses affluents dont on peut sentir la violence contenue qui pourrait s'abattre sur une partie des quartiers populaires en cas de rudesses climatiques.

#### **Nador : un grand paysage – un grand site**



# L'AVENIR DE NADOR EST DEVANT

## CORNICHE ET PLAGE URBAINE

L'avenir de Nador est dans le vide que la ville peut imaginer au delà de ses limites physiques actuelles.



### NADOR

Face à son avenir...

Nador invente un nouvel horizon

Son avenir est dans le vide que la ville peut imaginer au delà de ses limites actuelles



### La corniche

Une nouvelle façade urbaine

Création d'un espace public sur des terres conquises sur la lagune

Les grandes références  
Botafogo  
Copacabana



## La corniche de NADOR

### Plage urbaine

Jardins

Equipements culturels et sportifs publics

Musées  
Salles de spectacle  
Restaurants  
Port de plaisance

Terrains de sport

## DE NOUVELLES CENTRALITES POUR LE DEVELOPPEMENT

### Fortifier les axes structurants

Sur ce paysage vient se poser la main de l'homme, dont la trace la plus visible est l'armature viaire qui traverse Nador. Elle est constituée de 2 axes pénétrants qui convergent vers le centre ville avant de se poursuivre vers le nord, jusqu'aux infrastructures industrielles du port :

- Le premier axe présente une identité urbaine et une dimension historique forte. Il relie Nador à Selouane et la conforte dans son rôle de ville majeure de la façade nord méditerranéenne. Le tronçon étudié présente une longueur de 3,8 km environ. Il traverse des quartiers présentant des découpages parcellaires et des tissus urbains variés qui gagnent en densité à mesure que l'on se rapproche du centre ville. Il se compose de 3 séquences :
  - Une séquence poreuse de 2,8 km le long des terrains de l'ONDA et des premières parcelles agricoles, caractérisée par la traversée de l'oued, la présence forte de l'ancienne piste de l'aéroport et l'ouverture sur la lagune.
  - Une séquence urbaine de 1,1 km, de type faubourg, qui présente des caractéristiques de continuité d'alignement (profil en travers de l'ordre de 15m), un tissu urbain constitué, des activités de proximité et de nombreuses voies sécantes présentant des propriétés similaires.
  - Une séquence centrale de 500m environ où se concentrent les premiers équipements majeurs de la ville et de grandes parcelles en devenir.
- Le second axe présente une vocation régionale. Il relie Nador à Segangan en longeant le pied des collines. Cette armature constitue le support du déploiement de grandes infrastructures comme la ligne de chemin de fer de l'ONCF et assurera à terme le lien avec une ville nouvelle et l'aéroport. Le tronçon considéré présente une longueur de 3,9 km environ. Il traverse des quartiers résidentiels qui

présentent un caractère de moins en moins organisé à mesure que l'on s'éloigne de Nador. L'habitat spontané mite les collines, se développe dans les talwegs et dans les lits des affluents de l'oued. Une intervention volontaire s'avère nécessaire pour endiguer ce phénomène qui détruit peu à peu le paysage des collines et met en danger les populations concernées.

- Ces 2 axes convergent au niveau du centre ville de Nador pour constituer une « épine dorsale » de 1,4 km longeant le quartier colonial en damier et sur laquelle viennent s'accrocher les équipements structurants : future gare de l'ONCF, Palais de Justice, hôtel de ville. Elle présente de forts enjeux pour le développement urbain de Nador de part sa morphologie (un profil en travers de façade à façade variant entre 40, 75m voire plus de 100m de largeur ponctuellement et pouvant accueillir des équipements urbains majeurs comme une gare routière ou une gare régionale), la présence de parcelles en devenir et l'interface entre plusieurs quartiers contrastés (le damier, les quartier commerçants, les quartiers populaires des collines).

### **Des orientations pour le développement futur de Nador**

- Densifier le long des rives des pénétrantes et requalifier des espaces publics en respectant l'identité du paysage
  - Accélération de la mobilité locale par la mise en place d'un système de transport collectif en site propre sur l'axe Nador – Selouane. Les types de profil en travers de la voie, les tissus urbains traversés et la dimension locale des quartiers se prêtent à l'insertion d'un système de surface dont les stations, distantes de 300m à 500m, permettent la desserte de l'ensemble des points singuliers situés sur les 3 séquences. Des études peuvent être lancées à court terme pour définir l'intérêt socio-économique de la liaison, son tracé, le mode pertinent et les modalités de mise en œuvre du projet.
- Le long de la séquence poreuse :
  - Implantation d'une coulée verte le long de l'oued entre les quartiers résidentiels à l'ouest et la ville nouvelle à l'est. Dédensification progressive du bâti à mesure que l'on approche le lit de l'oued pour assurer une transition harmonieuse entre les quartiers, offrir un espace vert aux populations et permettre l'absorption des crues.
  - Définir un axe dédié aux piétons et modes doux le long de l'ancienne piste de l'ONDA pour s'ouvrir sur l'espace de la lagune. Traiter l'interface avec le prolongement « est » de la corniche.
- Requalification des espaces publics (de façade à façade) et mise en valeur de l'activité commerciale sur la séquence urbaine en cohérence avec le projet de Transport Collectif en Site Propre : définition d'un plan de stationnement, traitements des circulations piétonnes, végétalisation des venelles transversales, valorisation des stations du TCSP...
- Renforcement de la densité bâtie sur les parcelles vides de la séquence centrale et le long de l'épine dorsale. Traitement qualitatif des espaces publics en compensation des surfaces bâties (terrains de sport, espaces boisés, parcs ouverts au public...). Réflexion sur la stratégie d'implantation des équipements majeurs (gare régionale, gare routière, palais de justice...) sur l'épine dorsale.

- Valorisation du paysage des collines et densification de l'axe régional Nador–Segangan. La prise en considération des éléments géographiques est devenue une priorité : il est nécessaire d'ouvrir des « couloirs verts » le long des affluents de l'oued et des principaux talwegs. D'ici les 3 années à venir, incitation au transfert de propriété des zones à risque situées dans les collines vers les rives de l'axe régional en offrant un coefficient d'occupation des sols plus favorable vers les zones à construire. De 2010 à 2015, mise en œuvre progressive du programme de dé - densification du bâti et de plantation dans les couloirs verts, construction d'immeubles à haut gabarit sur l'axe et implantation d'équipements structurants (gare régionale).

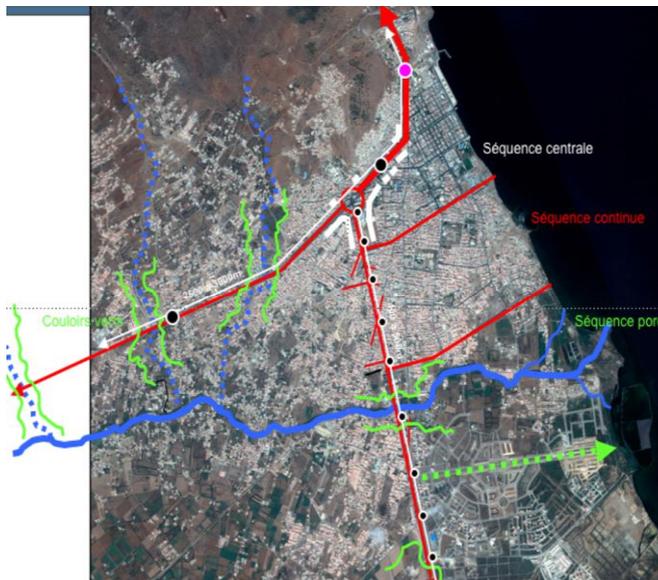


Renouvellement urbain : les espaces de traitement



Le territoire urbain intégré – les grands enjeux urbanistiques

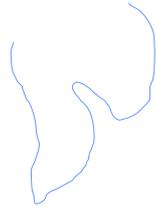
### L'axe Nord Sud – typologie et aménagements



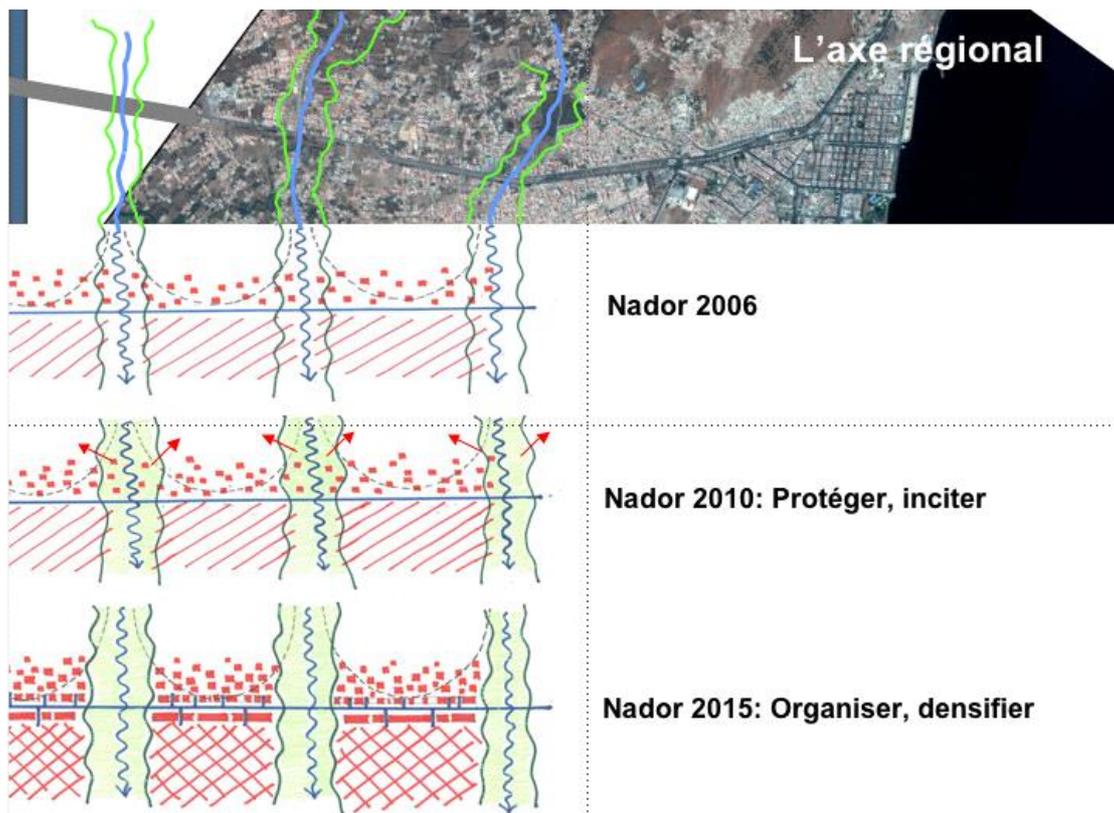
○ Une séquence poreuse le long des terrains de l'ONDA et des premières parcelles agricoles, caractérisée par la traversée de l'oued, la présence forte de l'ancienne piste de l'aéroport et l'ouverture sur la lagune.

○ Une séquence urbaine de type faubourg, qui présente des caractéristiques de continuité d'alignement un tissu urbain constitué, des activités de proximité et de nombreuses voies sécantes présentant des propriétés similaires.

○ Une séquence centrale où se concentrent les premiers équipements majeurs de la ville et de grandes parcelles en devenir



Le second axe présente une vocation régionale. Il relie Nador à Segangan en longeant le pied des collines. Cette armature constitue le support du déploiement de grandes infrastructures comme la ligne de chemin de fer de l'ONCF et assurera à terme le lien avec une ville nouvelle et l'aéroport.



Ouvrir des « couloirs verts » le long des affluents de l'oued et des principaux talwegs

## LE QUARTIER DE LA GARE ET SES ALENTOURS



La zone des projets dans le centre de Nador  
Traitement qualitatif des espaces publics en compensation des surfaces bâties (terrains de sport, espaces boisés, parcs ouverts au public...)

Mise en œuvre progressive du programme de dé-densification du bâti et de plantation dans les couloirs verts, construction d'immeubles à haut gabarit sur l'axe et implantation d'équipements structurants (gare régionale)

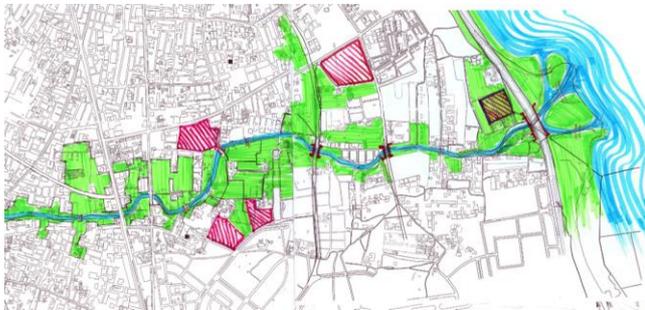
Réflexion sur la stratégie d'implantation des équipements majeurs (gare régionale, gare routière, palais de justice...) sur l'épine dorsale

## L'OUED



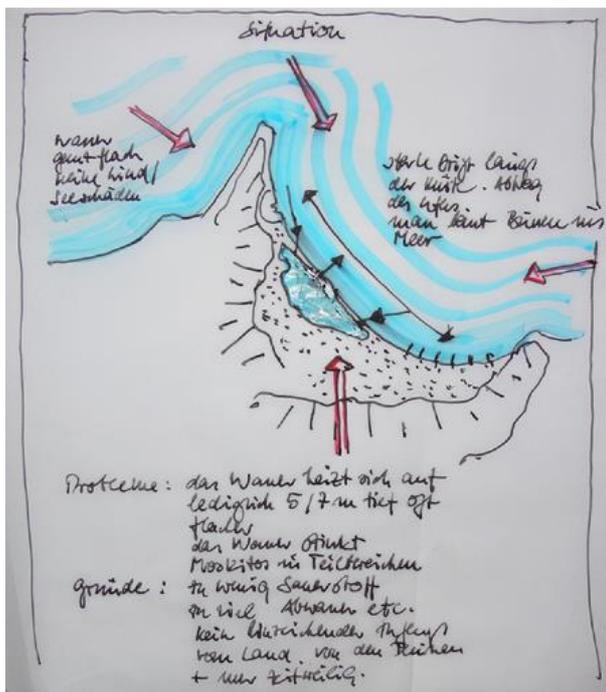
L'oued redevient un axe fort s'étirant des pentes du volcan à la lagune autour duquel s'articule NADOR.

Traitement des berges, franchissements par des ponts en bois, traitement végétal,

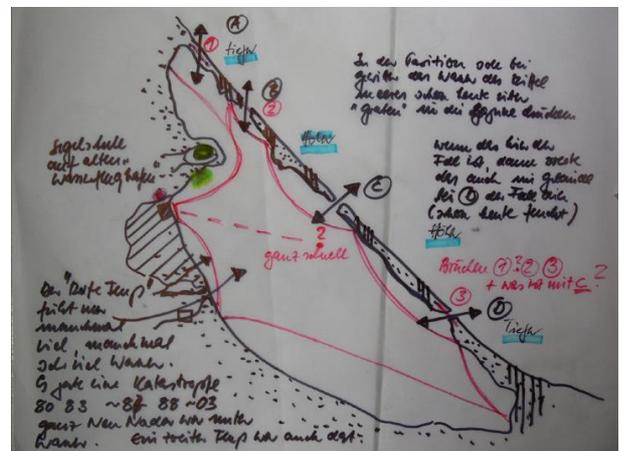


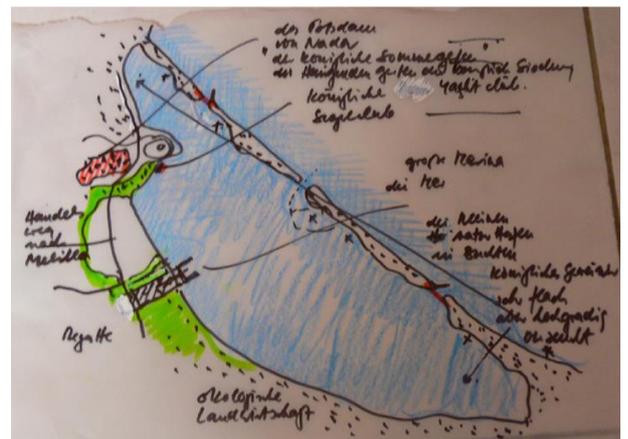
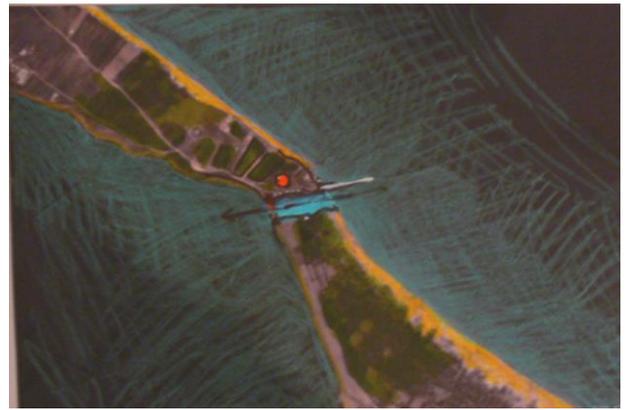
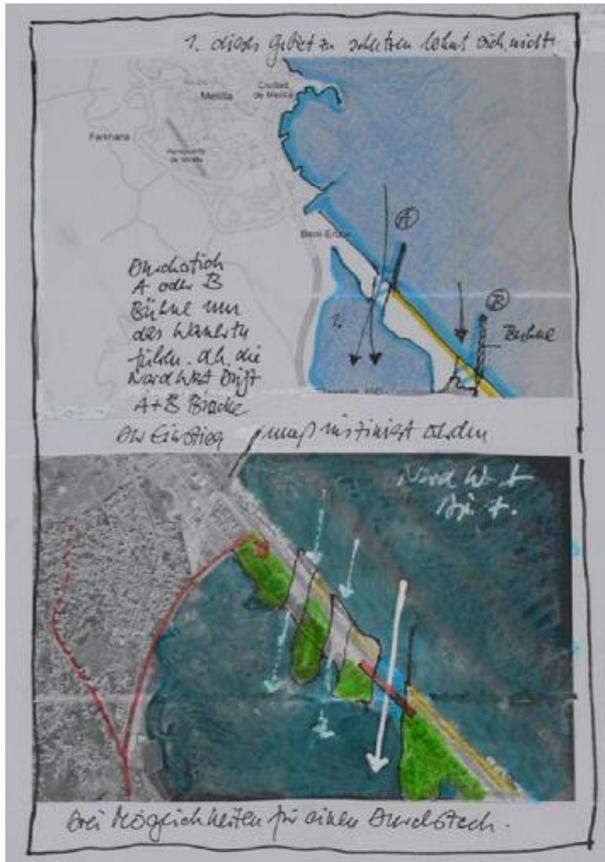
Surveillance et dragage de l'embouchure pour veiller à l'écoulement et au nettoyage continu par l'eau de la lagune

## LA PETITE MER



Revitaliser et préserver la lagune par un aménagement hydraulique qui permet le renouvellement des eaux par les courants marins – créations de passes artificielles au travers du cordon dunaire





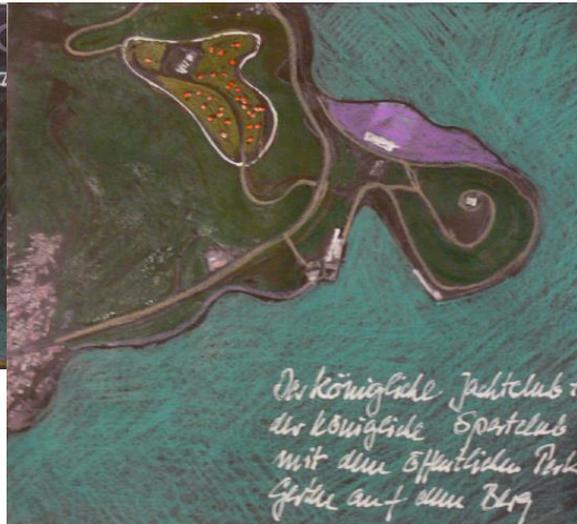
**Penser l'aménagement paysager à l'échelle du grand site**

Voir le paysage dans l'interaction de ses composantes : volcan, lagune et bande littorale

## La lagune comme espace nautique de qualité



La pointe nord de la lagune peut servir de cadre à une marina – yacht club - articulé avec un parc public sur la colline – ouverture des jardins royaux au public



## Traitement paysager du littoral



Le démarrage de la promenade ; aménagement du site de la gare routière actuelle ; voiries secondaire et liaisons avec le centre ville ; un embarcadere pour un service de transport sur la lagune est prévu en façade de l'ancienne gare routière



Proposition d'aménagement de la promenade - gradins végétalisés et équipements sportifs, de loisirs et culturels



Coupe des jardins étagés de la promenade

## **L'ONDA : un morceau de ville à reconquérir**

Nador, coincée entre la mer et la montagne, souffre d'un déficit de réserve foncière ainsi que d'un manque criant d'équipements publics.

La ville est limitée au sud par les zones agricoles irriguées. Ces zones naturelles, espaces de verdure aux portes de la ville, représentent un grand potentiel de développement économique par l'agriculture. Elles doivent absolument être protégées de toute construction.

L'ONDA est un vaste espace de 125 hectares, marquant la limite sud de la ville par rapport à ces zones irriguées. Cette zone, ancien aéroport de Nador fût transformée en lotissement et vendue afin de financer la construction du nouvel aéroport. La division en une multitude de parcelles de très petite dimension (125m<sup>2</sup> pour certaines) et une spéculation foncière galopante ont fait de cet espace un no man's land, un espace perdu pour la ville, gâché par une politique urbaine inadéquate. Aucun équipement n'y a vu le jour et les constructions se font toujours attendre.

Une ville moderne et développée ne peut se permettre de conserver un tel espace à ses portes. Nous proposons donc ici quelques axes de réflexion pour tenter de rendre cet espace et ses potentialités à la ville.

Deux problèmes préalables se posent :

1/ le rattachement du quartier à la ville doit d'abord se faire physiquement par la création de liens ; les projets présentés par le Panel proposent diverses solutions de désenclavement : desserte par un tramway sur l'axe Nord Sud, plage urbaine et liaisons traversantes sur l'Oued.

2/ le problème du foncier, très complexe, demande une politique extrêmement volontariste et ne se résoudra pas en un jour. Il peut néanmoins être soutenu par des actions fortes de développement visant à redynamiser le quartier au travers de deux axes :

2.1 L'implantation d'une zone touristique balnéaire trouverait ici parfaitement sa place. Cette zone, inscrite dans la ville sur des terrains gagnés sur la mer, réponse moderne au damier espagnol serait le point final de la plage urbaine. Elle pourrait rassembler des logements, hôtels, restaurants et cafés regardant la lagune et une marina pour les bateaux à voile ou à moteur.

L'axe central de l'ONDA aménagé en promenade ainsi que la plage urbaine et ses équipements trouveraient ici un carrefour bénéficiant aussi bien aux familles de Nador (et plus particulièrement aux femmes et aux enfants qui n'ont aujourd'hui aucun espace de détente) qu'aux touristes et visiteurs.

2.2 L'utilisation du potentiel spatial de cette zone pour l'implantation d'équipements publics à vocation administrative, sportive ou culturelle ne trouvant pas leur place en centre ville.

L'implantation d'équipements publics ou administratifs, par le biais de rachats de parcelles ou du gel puis de la préemption de parcelles non bâties ou toute autre solution impulsée par la volonté politique, peut permettre par un effet de levier

combiné avec les autres actions évoquées plus haut de redonner vie à ce quartier.

Un processus vertueux peut ainsi être enclenché permettant ensuite de démontrer que l'investissement par la construction peut devenir plus intéressant que la simple spéculation foncière.



Le site de l'ONDA permet tous les types de projets d'aménagement. Cette proposition paysagère, qui s'inscrit entre le traitement de l'oued et le raccordement avec les zones irriguées, joue sur l'amplitude de l'ancienne piste d'envol, sur les dimensions propres du site, pour projeter sur la lagune une construction comme emblème de la ville de demain



Un marqueur emblématique du territoire de Nador

## UNE ECONOMIE IMMOBILIERE RENOUVELEE

La forme urbaine actuelle, génératrice à la fois d'une consommation de l'espace considérable, de secteurs à forte densité et de dysfonctionnements (en particulier en termes d'accès et de circulation) est, pour une grande part, le fruit du mode d'appropriation foncière, lié aux fortes racines rurales de la population.

**La propriété foncière**, à dominante collective et khalifienne, a deux caractéristiques :

Absence d'immatriculation ou de titre écrit, qui rend difficile le contrôle sur les propriétés et leurs limites

Une vision «sacralisée» de la détention du sol, qui rend inacceptable toute idée de vente ou d'échange.

La quasi-absence d'un marché foncier transparent a généré une montée spectaculaire des prix (jusqu'à 30 000 DH le m<sup>2</sup>). Parallèlement, en raison d'un niveau de vie relativement élevé au regard des autres villes, les constructions sont importantes en surface et en qualité.

Cette situation entraîne plusieurs conséquences :

Un propriétaire sans titre enregistré va construire pour marquer son terrain, même s'il n'a pas l'usage de la maison ; cette construction se fait souvent sur l'emprise de voies définies au schéma d'aménagement, bloquent le fonctionnement ou l'évolution du quartier

En l'absence de marché à la revente, les familles construisent sur les zones périphériques, nourrissant l'étalement urbain

Le prix de revient, paradoxalement, est supérieur au prix de revente (immeuble + terrain) dans les rares cas où la vente a lieu ; cela se traduit donc par une dévalorisation

La création d'une économie immobilière, composante de l'économie régionale, passe également par une transaction :

### ***Objectifs de l'Etat***

Mettre fin aux dysfonctionnements urbains

Sanctionner les abus

Mobiliser une part des capitaux gelés dans le sur financement de l'immobilier

### ***Objectifs de la population***

Voir reconnaître ses droits

Améliorer son cadre de vie

Participer aux bénéfices du développement immobilier

## LE CONTENU DE LA TRANSACTION

L'Etat accroît ses moyens régaliens : publication des plans d'urbanisme, contrôle de la mise en œuvre (permis de construire), sanctions (démolition)

La légitimité de son intervention dépend de la lisibilité des intentions, de la rigueur et de l'équité du contrôle.

La population prend conscience (progressivement) du caractère non absolu de la propriété, de la distinction entre propriété et fonctions publiques d'intérêt général

Parallèlement, des *mesures de compensation* sont prises :  
Echange de terrains en cas d'expropriation  
Améliorations significatives en cas d'atteinte à la propriété  
Constitution d'un domaine public et de réserves foncières par acquisitions amiables

## **REALISATION DE L'ALLIANCE : DE LA DETENTION FONCIERE A LA VALORISATION IMMOBILIERE**

La réalisation des infrastructures et des grands équipements publics (ligne de chemin de fer, esplanade de la Mar Chica, restructuration des accès et voies de circulation) s'accompagne d'un travail de recomposition urbaine.

La valeur générée (proximité, vues, accès, services) peut être transférée aux propriétaires par un accroissement des capacités de construction (augmentation des hauteurs) la création de commerces de pieds d'immeubles, au moyen d'une politique de remembrement des parcelles réalisée par acquisition-revente ou dation (cession du terrain en échange d'un ou plusieurs appartements). L'accroissement de valeur constaté incitera certains à le transformer en vendant afin de réacquérir dans des secteurs destinés à se transformer ultérieurement.

Ce processus entraîne la constitution **d'un marché immobilier** qui, outre la valorisation, apporte de la fluidité (marché locatif, immobilier commercial et d'entreprise) et génère une demande en services (gestion immobilière, agence de transaction, services juridiques)

Les marocains résidant à l'étranger peuvent jouer un rôle actif dans cette transformation : ils connaissent déjà, dans leur pays d'accueil, les potentialités de l'économie immobilière et seront sensibles aux perspectives d'accroissement des valeurs patrimoniales, voire de production de revenus locatifs précieux à l'occasion d'un retour au pays. Ils deviennent des agents économiques de la ville.

**Les avantages de cette évolution sont décisifs** : nouvelle fluidité, meilleure utilisation des locaux construits, meilleure utilisation de l'espace.

**Les conditions de réussite sont au niveau de ces atouts** : des délais longs, des coûts importants, un travail soutenu d'explication (légitimité des expropriations et démolitions, valeur de la règle, non spoliation) et de négociation (mise en perspective de valorisation et d'enrichissement)

## **UNE POLITIQUE DU LOGEMENT**

L'amélioration des services urbains et des infrastructures participe à l'amélioration de l'habitat. De même, la dynamisation du marché foncier et immobilier répond de plus en plus aux besoins en logements diminuant ainsi la pression pour la formation de quartiers informels. Toutefois, la production de logements formels peu chers ou de terrains à bâtir accessible pour la population démunie est le problème le plus difficile à résoudre. Cela concerne plusieurs milliers de familles chaque année. Quelques orientations sont proposées sur la question du logement :

- fluidifier le marché foncier et immobilier pour développer l'offre du secteur privé pour toutes les catégories de population.

- développer l'offre foncière en donnant la priorité à la réalisation des infrastructures de base (routes, eau potable, électricité, drainage, transports en commun) dans les banlieues dont les terrains sont moins chers.
- développer le marché locatif social privé en centre ville par des opérateurs privés grâce à une densification mesurée des immeubles en ville, une politique incitative pour la réhabilitation des immeubles collectifs anciens du centre historique et grâce à des mesures incitatives (réduction de taxe sur le locatif social, prêts long terme à taux préférentiels, réduction des coûts de branchement...),
- mieux intégrer les quartiers informels qui peuvent être maintenu sur place, tout en délocalisant les occupations illégales du domaine public.

## **LA MISE EN ŒUVRE DES PROPOSITIONS : UN PROCESSUS VERTUEUX**

La réalisation dans le temps de l'Alliance urbaine suppose une participation consciente et éclairée des acteurs et, en premier lieu de la population ; elle implique la mise en relation des échelles de façon à raccorder chacun des actes, petits ou grands à la vision partagée. Faute de la réunion de ces conditions, on aurait une image double : ***Nador virtuel et Nador réel.***

### **RENFORCEMENT DES CAPACITES DES ADMINISTRATIONS LOCALES.**

La coordination entre les services internes municipaux doit être complétée par une coordination avec les services de la Province et avec les acteurs économiques et sociaux. Cela suppose un accompagnement, par la coopération internationale, sur les outils de la mise en œuvre de la planification urbaine : définition de la programmation pluriannuelle, formation de chefs de projets, management de coordination interservices, mise en place d'un comité de suivi. Des réunions annuelles peuvent être organisées entre tous les acteurs concernés pour définir la programmation annuelle et pluriannuelle.

### **RENFORCEMENT DE L'AUTONOMIE FINANCIERE LOCALE.**

Les analyses économiques montrent que la production de richesse à Nador constitue un potentiel qui permettrait de mobiliser en grande partie les moyens financiers nécessaires pour réaliser les infrastructures et les équipements nécessaires au développement urbain. Plusieurs sources locales de financement sont envisagées :

une taxe locale d'équipement, fondée sur la valeur des opérations présentées lors du permis de construire, destinée à financer les infrastructures et les équipements ;

une taxe locale annuelle sur la valeur locative de l'immobilier, destinée à financer les équipements dus à la densification de la ville ;

une taxe locale annuelle sur la valeur du foncier utilisé et non utilisé destinée à financer les frais de fonctionnement des administrations locales. Chacune de ces taxes doit faire l'objet d'une répartition entre les différents échelons administratifs.

### **DEFINITION D'UNE REGLEMENTATION URBANISTIQUE A L'ECHELLE DES QUARTIERS.**

Les pouvoirs publics définissent les règles générales pour les alignements le long des réseaux principaux et à proximité d'équipements générateurs de risques (aéroport, port, chemin de fer, cimetière, activités polluantes). Les autres règles, à l'échelle du voisinage et du projet de quartier doivent être fixées sur la base d'une participation locale. Les élus de la Municipalité doivent s'impliquer largement pour faire adopter des règles bien comprises et appliquées par la population.

### **PRESERVATION DES GRANDES EMPRISES**

Contrôle sévère par les services techniques de la Province de la délimitation des emprises du domaine public pour le passage des grandes infrastructures de voirie,

des réservoirs d'orage, des cours d'eau et des grands équipements structurants de l'agglomération (aéroport, ports, chemins de fer, plateforme logistique, espaces verts, zones écologiques préservées).

### **UNE VISION A L'ECHELLE DE L'AGGLOMERATION**

Définir des **objectifs de développement**

- Niveau optimum de la population
- Rythme de développement
- Aspects qualitatifs : niveau de formation, vie sociale, emploi et activités économiques

Définir le **cadre spatial du développement**

- Pôles de développement,
- Grandes liaisons
- Équipements.

### **UN PROGRAMME D'INTERVENTION QUI CONJUGUE ATTRACTIVITE POUR L'EXTERIEUR ET AMELIORATIONS POUR LES HABITANTS**

Les grands objets de ce programme :

Attractivité : front de mer, plate forme ONCF,

Mises à niveau des fonctions urbaines : éducation, santé, assainissement, propreté, transports, sports, culture

Traitement des quartiers

La mobilisation autour de ces objets :

Élaboration conjointe des projets

Explication sur le sens et l'impact des projets

Partage (financement, mise en œuvre)

Incorporation (appropriation, usages, événements)

### **UN PROCESSUS ITERATIF**

Mise en relation des actions et de la vision

Interpellation des composantes de la vie urbaine : élus, associations, éducateurs, administration

Appui sur les exemples réussis, analyse, reproduction et diffusion

Réajustement de la vision

Programmation de nouvelles actions : développement de la transversalité et mise en cohérence.

### **UNE ACTION EN CONTINU : EDUCATION DE LA POPULATION A LA VIE URBAINE**

- Communication ; actions exemplaires ; implication des associations, Campagnes ponctuelles d'éducation civique (propreté, sécurité, conduite automobile)
- Education civique dans l'enseignement scolaire
- Développement des fonctions de médiation urbaine (notamment politique de collecte des ordures ménagères, amélioration de la vie des quartiers)
- Formation des agents de proximité.
- Formation professionnelle et continue des techniciens de la vie urbaine : agents des communes, des services publics

## INITIALISATION D'UNE DEMARCHE D'AGENDA 21 LOCAL

L'agenda 21 fait suite à la déclaration de Rio sur l'environnement et le développement, a été adopté par la conférence des Nations Unies par 178 pays sur l'environnement et le développement (14 juin 1992). Cet objectif a été réaffirmé lors du sommet mondial de l'Environnement 2002 à Johannesburg.

Il existe près de 900 collectivités suivant un agenda 21 local en Europe. Il existe 4 villes au Maroc connaissant un programme Agenda 21 : Meknès, Marrakech, Mohammedia et Essaouira.

L'agenda 21 local est un projet concerté de développement durable orienté sur le long terme. Le « développement durable », vise un équilibre entre un environnement sain, une économie florissante et une société solidaire. Les acteurs locaux se fixent des objectifs de développement durable et définissent les moyens de leur réalisation. Cela implique un processus de concertation avec l'ensemble des acteurs locaux : pouvoirs publics et privés, société civile ; et aboutit à la mise en place d'un programme d'action, soutenu par une structure pluri-acteurs de mise en œuvre et d'évaluation.

C'est l'application d'une démarche partenariale et participative, adaptée au contexte local :

- une stratégie politique
- un état des lieux sur la zone définie
- des objectifs clairs et compris par tous les acteurs
- un plan d'actions concrètes à court, moyen et long terme
- un suivi et une évaluation continue.

La mobilisation de la société civile est l'élément moteur d'un Agenda 21 local. Celui-ci initie le dialogue entre tous les acteurs, et négocie des objectifs communs pour un développement durable du territoire. Certains de ces acteurs doivent s'investir directement dans la réalisation d'actions de ce programme.

Nador Action Plan (2)				Nador Action Plan (2)			
<b>Issues / Examples</b>	<b>Basic/strategic Requirements</b>	<b>Governance</b>	<b>Territorial / Strategic Fu</b>	<b>Education</b>	Elementary schools, high schools, technical schools		
<b>Action and Strategic Plan Specification</b>	Field survey	Interested actors Collaboration	Homogenous & desagregation		University		
<b>Sustainable Development, Ecology</b>	Social promotion	New employment oportunities	Public and priv solidarity funds		Technical university		
<b>Housing</b>	Adapt. of the Law	Public/priv. Part.	All levels	<b>Economy</b>	Marketing in Europe (Nador, gate to Africa)		
<b>Built area</b>	Select priorities	Public/priv. Part.	All levels		Agro industries		
<b>Education</b>	Identify present & future needs	Interested actors Collaboration	Homogenous & desagregation	<b>City Infrastructure</b>	Railway, tram, Bus and taxi lane		
<b>Economy</b>	Branding Nador	Competitiveness	All levels		Highways (avenue's boulevards, ringroad)		
<b>City/urb. infrastructure</b>	Environmental improvement	Complete functional area	Homogenous & desagregation	<b>Recreation</b>	Parks, sports, station		
<b>Recreation</b>	Projects Competitions	Multipurpose concept	Homogenous & desagregation				
<b>Tourism</b>	Immediate environmental improvement	Interested actors Collaboration	Homogenous & desagregation				
<b>Transport/Other</b>	Communication	Competitiveness	All levels				

## **DES OUTILS PROSPECTIFS POUR MIEUX GERER LE TERRITOIRE**

Les services de l'Etat en partenariat avec la Municipalité de Nador franchiront ensemble une étape importante du développement métropolitain en adoptant un document de planification stratégique pour le développement économique, social et spatial de Nador à l'horizon 2020.

Elles sont en mesure de concevoir un projet urbain ambitieux dans un cadre de cohérence territoriale qui fait défaut. La coordination entre les secteurs et entre les échelles de développement constitue un enjeu difficile que doit assumer l'ensemble des partenaires.

La mise en œuvre d'un projet urbain inscrit dans un schéma directeur d'urbanisme constitue une nouvelle phase de développement qui sera déterminante pour l'adoption des outils de gestion à la fois sectorielle et localisée. Cette phase devrait voir se mettre en place de nouveaux outils de gestion qui répondent mieux aux objectifs de lutte contre la pauvreté par la solidarité et le développement économique, de développement durable par une politique paysagère et d'assainissement, et de renforcement de la gouvernance par une plus grande autonomie locale.

Les débats en cours sur la vision stratégique de Nador et son projet urbain, et l'appui de la coopération internationale pour aider les autorités locales à mettre en place ses outils de gestion urbaine (réglementations, projets opérationnels), seront déterminants pour la maîtrise du développement de la Province et au delà de la Région.

## **LE PANEL POUR NADOR : UNE EQUIPE VOLONTAIRE**

La démarche des panels de l'INTA permet aux décideurs et praticiens impliqués dans l'aménagement des villes et la restructuration des quartiers, de mutualiser leurs approches et mettre leur savoir-faire à la disposition des autorités locales. A ces occasions, il vérifié combien il est important d'assurer la pluridisciplinarité des approches et la transversalité des actions, si l'on veut garantir la cohérence des politiques d'aménagement et de développement urbains.

### **HANNELORE KOSSEL**

Architecte paysagiste, Hannelore Kossel a fait ses études au Technical University de Berlin. Architecte en libéral elle a réalisé de nombreux projets d'aménagement pour les zones d'habitat, les équipements sportifs et scolaires, les sites protégés, etc. Lauréate de nombreux concours, Hannelore a enseigné à l'Université des Beaux Arts de Berlin, au Technical University, College of Fine Arts de Berlin et de Dresde. Hannelore a participé à de nombreux ateliers d'architecture et d'aménagement pour les villes d'Allemagne notamment à Munich Theresienhoehe ; elle a conçu le plan de protection et de valorisation du centre historique de Kazan en Russie. Mme Kossel siège dans de nombreux jurys d'architecture tant allemands qu'internationaux .

### **HINNERK WEHBERG**

Dirigeant de WES & Associates à Hambourg. Professeur et architecte paysagiste Hinnerk Wehberg est membre de la Freie Akademie der Künste de Hambourg. Professeur d'urbanisme à la Technical University Braunschweig. Spécialiste des espaces publics Hinnerk est membre de la Kunstkommission der Freien und Hansestadt Hamburg, enseignant en Public Art à la HfBK de Brême, conférencier à la Hornsey College of Fine Arts de Londres. Il a reçu en 2004 le grand prix d'aménagement pour son projet d'Université internationale à Brême en collaboration avec Böge Lindner Architects; le grand prix d'architecture Peter Joseph Krahe de la ville de Braunschweig pour son travail sur les espaces publics et la construction du théâtre "Kleines Haus".

### **URSULA LUTHER**

Ulla Luther a étudié l'architecture et l'urbanisme à la Technical University de Hanovre. Elle a occupé différents postes dans les services de planification de plusieurs villes d'Allemagne (Hanovre Hambourg Lübeck, Brême, Berlin). Ursula a été architecte en chef de Berlin; conseiller principal pour Berlin nouvelle capitale elle a été Secrétaire général d'Etat au ministère de la construction, des transports et de l'aménagement de Brême. Depuis 2002 elle est partenaire du cabinet H.O. Dieter Schoppe de Hambourg. Ursula enseigne le projet urbain à la Technical University de Cottbus et membre de nombreux jurys et ateliers d'architecture.

### **PEDRO ORTIZ CASTANO**

Pedro Ortiz Castaño est directeur de l'Institut de Renouveau Urbain à Madrid, projet partenarial secteur public et privé. Il dirige le Master d'aménagement de l'Université Juan Carlos de Madrid, et est partenaire du cabinet Arup&As. Pedro est également conseiller en aménagement des gouvernements régionaux de Navarre et de Murcie, et de plusieurs institutions ou sociétés : Intevia, SA, Institute of Transport

Engineering and Roads, Centro Superior de Arquitectura, Camuñas Foundation. Pedro Ortiz est membre du comité d'experts de la Fondation Madrid Nuevo Siglo qui a préparé la candidature de Madrid aux Jeux Olympiques de 2012. Pedro est ancien maire du quartier de Madrid centre (Distrito de Salamanca), conseiller municipal Madrid, responsable de la prospective urbaine et de la culture. Directeur du plan stratégique de Madrid, Pedro a été directeur général de l'aménagement du Conseil régional de Madrid et à ce titre auteur du plan régional de développement de 1996 et des lois foncières de 1997.

### **CESAR GARCIA**

Architecte urbaniste dirige le département aménagement urbain de Estudio de Arquitectura y Urbanismo A. Asenjo y Asociados à Malaga; il travaille sur les grands projets d'aménagement à Malaga et sur le littoral espagnol.

### **PILAR CALLE ROSALES**

Architecte urbaniste, Pilar travaille sur de grands projets d'aménagement à Malaga et sur le littoral espagnol.

### **FRANCISCO LOPEZ RODRIGUEZ**

Architecte et urbaniste diplômé de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid, Francisco a poursuivi sa formation à Rome, au Bouwcentrum de Rotterdam et à l'Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Diplomado por la Universidad de Madrid en Ordenación del Territorio, Urbanismo y Vivienda). Francisco a occupé des postes de direction dans plusieurs ministères et gouvernements régionaux. Il a dirigé les équipes qui ont élaboré les schémas d'aménagement des 150 municipalités de la région de Madrid et les plans locaux de 70 municipalités, dont plusieurs villes d'histoire. Francisco est conseiller en aménagement dans les pays de l'Union Européenne, en Amérique du sud et en Russie. Il est le créateur et le directeur du plan régional d'information pour l'aménagement de Madrid et intervient régulièrement auprès d'Universités étrangères et d'organismes professionnels.

### **DIDIER DRUMMOND**

Élève aux Beaux-Arts du paysagiste Bernard Lassus, Didier Drummond apprend son métier au Brésil entre l'agence d'Oscar Niemeyer et les "favelas" de Rio de Janeiro. En 1981, il fonde son agence et développe ses activités dans des secteurs très variés, urbanisme et paysage, logements, équipements publics, réhabilitation, mobilier. En 1985, il reçoit le prix du Comité national pour la valorisation de l'innovation dans l'ameublement. Il remporte de nombreux concours et reçoit directement commande de projets importants : la rénovation du stade Pierre de Coubertin à Paris; le lycée polyvalent de Sarcelles; le siège social du journal Télérama; le stade d'Évry; l'aménagement du quartier piéton Montorgueil / Saint-Denis à Paris; espaces publics dans le centre de Beyrouth. En 2001 il est cité au palmarès national de la réhabilitation. Depuis 1997, il enseigne l'architecture et le projet urbain en France et au Liban.

### **JEAN-MICHEL GUÉNOD**

Jean-Michel Guénod possède une double formation d'administration publique et gestion et d'architecte urbaniste. Son expérience professionnelle commence avec le logement social au sein de l'Union HLM, dont il a été successivement responsable régional en PACA, puis directeur général de la filiale d'études et de conseil, puis dirigeant du groupe SCIC, filiale immobilière de la Caisse des Dépôts. Responsable du patrimoine locatif en Ile de France comme PDG de SCIC-Gestion, enfin directeur

général adjoint du Groupe et Pdg des sociétés immobilières HLM ou privées. L'aménagement et le développement urbain ensuite comme architecte urbaniste à la ville nouvelle de Fos-Etang de Berre, puis directeur général de l'établissement public en charge de l'opération d'intérêt national Euroméditerranée à Marseille. Il a eu la responsabilité d'une des plus importantes et complexes opérations de développement et d'aménagement urbain de l'époque. Il en a assuré la redéfinition de l'ensemble de ses composants, tant en termes de vision, de programme que de parti d'urbanisme, aussi bien que le lancement opérationnel et commercial effectif, en même temps que la mobilisation des financements publics et privés dans un contexte partenarial institutionnel et financier particulièrement complexe.

### **ALAIN ROUILLARD**

Directeur des services administratifs du Conseil général de l'Essonne au début de sa carrière publique, il trouve dans la fonction de secrétaire général de la ville de Corbeil-Essonnes un champ d'action opérationnel privilégié : grande opération de centre-ville, restructurations industrielles, quartiers d'habitat social. Il est appelé, auprès du Premier ministre, à la mise en place du statut particulier de la Corse. Sa mission l'implique directement dans les enjeux locaux/nationaux de l'aménagement ce qui se traduit par une affectation à la DATAR. Directeur fondateur de la Société d'économie mixte du pays d'Aubagne (SAEMPA) et y réalise la requalification de 6 centres villes, la création de zones d'activités économiques, la mise en place de la planification territoriale. Il est appelé en 2000 à diriger la mission de préfiguration de l'Établissement public d'aménagement de la Plaine de France (groupant l'État, la Région d'Ile de France, les départements de la Seine Saint-Denis et du Val d'Oise, 30 communes et leurs EPCI du périurbain parisien à l'aéroport de Roissy CDG) avant d'en devenir le directeur général jusqu'en 2005. Cet établissement public assure à la fois des fonctions de définition stratégique, de développeur, d'appui aux opérateurs et d'aménageur en direct pour les opérations de grande envergure : rénovation urbaine, sites de reconversion, urbanisation liée aux transports, université et recherche.

### **MATHIEU VOISIN**

Architecte-urbaniste diplômé de l'École des Ponts et de l'École d'architecture de Paris Val-de-Marne, Mathieu Voisin a exercé son activité dans différents domaines notamment dans l'agence Dubus-Richez à Paris et Mercure Engineering & Consulting. Depuis 2001 il est assistant du maître d'ouvrage pour les projets du Contrat de Plan Etat-Région pour l'insertion urbaine des systèmes de transport dans la région. Mathieu a participé à la définition de projets nationaux et internationaux de différentes échelles : élaboration d'un plan d'aménagement de zone à Paris (ZAC Vaugirard, 50 000m<sup>2</sup> de SHON de logements, équipements et bureaux) ; études de définition pour l'insertion urbaine des tramways du Mans et de Clermont-Ferrand ; étude de conception urbaine pour deux arrondissements d'une ville nouvelle en Malaisie (120 ha) ; dossiers de consultation des entreprises pour le Centre national des Caisses d'épargne, Paris (12 000m<sup>2</sup> de SHON, 28 millions d'euros) et l'Ambassade de France de Singapour (3 400m<sup>2</sup> de SHON, 5 millions d'euros),

### **MARION LE GAUDU**

Architecte, responsable des études d'architecture de la RATP; Marion est chargée de la conception architecturale d'espaces liés au transport; de la conception de bâtiments HQE et des études de faisabilité, programmation, coordination des programmes de construction de l'entreprise.

### **JAN FRANS DE HARTOG**

Jan Frans de Hartog a étudié l'architecture au Technical University de Delft. Il a commencé sa carrière dans le privé et l'enseignement au département d'architecture de Delft et à l'Académie d'architecture d'Amsterdam. En 1976 il commence une carrière publique auprès du gouvernement central des Pays-Bas avec le programme d'aménagement de la ville nouvelle d'Almere. Chef du département de planification et d'aménagement d'Almere, Jan Frans a pris part aux grands projets de développement et de restructuration de la ville : Almere Poort, Almere Haven, et Almere Centre conçu par Rem Koolhaas. Depuis 2002 il supervise un projet de quartier et conduit une étude comparative sur les nouvelles urbanisations pour le compte du gouvernement néerlandais.

### **SERGIO VEZZOLA**

Expert international, spécialiste dans la gestion de projet et techniques d'évaluation et monitoring, analyse institutionnelle dans les pays en voie de développement. Il est représentant au Maroc de l'ONG italienne COOPI (Cooperazione Internazionale) et Chef du projet "Appui à la structuration et au renforcement du secteur artisanal dans la province de Nador" cofinancé par le ministère italien des Affaires étrangères (MAE) et le Gouvernement marocain.

### **MICHEL SUDARSKIS**

Secrétaire Général de l'association internationale du développement urbain, INTA, Michel Sudarskis dirige depuis La Haye aux Pays-Bas les activités de coopération et de partenariat international dans ce domaine. Docteur en Sciences politiques, diplômé d'études supérieures d'économie, il a servi dans l'administration avant d'entamer dès 1971 une carrière européenne qui l'a mené successivement à Milan, puis à Bruxelles et enfin à La Haye. Michel a enseigné comme professeur-associé à l'Université de Nice, conférencier auprès de l'Institut européen des hautes études internationales à Nice également, aux Universités de Lille, Strasbourg et Paris12. Il publie et intervient régulièrement dans les débats sur la ville.

## ANNEXE A

### UN PROJET URBAIN : RAPPEL METHODOLOGIQUE

Le projet urbain est une opération en milieu urbain qui permet de répondre aux situations complexes de la ville. Il revalorise des espaces vides ou construits, tel qu'une friche ou un quartier périphérique défavorisé en s'inscrivant dans une logique de durabilité. Le projet urbain définit les stratégies d'actions en offrant un cadre d'évolution pour les espaces urbains.

La principale caractéristique des projets urbains réside dans le fait que chaque opération se nourrit des particularités propres au lieu d'intervention. On peut tout de même observer quelques constantes :

- **amélioration d'une situation existante** : le projet urbain est une amélioration d'une situation donnée. Il requalifie les lieux en leur redonnant de la valeur;
- **processus d'actions** : le projet urbain ne doit pas être conçu comme une jolie image figée mais comme un processus d'actions concrètes et dynamiques qui se réalisent sur un tissu urbain bien défini s'inscrivant dans la durée;
- **opération globale** : opération complexe qui comprend à la fois les aspects sociaux, économiques, urbains et environnementaux et sa mise en oeuvre s'étale sur plusieurs échelles temporelles et territoriales;
- **transdisciplinarité** : les projets urbains sont conçus par des équipes pluridisciplinaires. Ils nécessitent une coordination des savoir-faire entre les collectivités publiques, les propriétaires fonciers, les investisseurs et les professionnels de différentes disciplines;
- **temporalité variable** : le projet urbain n'est pas une oeuvre finie mais en gestation, il accompagne un processus de transformation urbaine dans la durée;
- **méthode ouverte** : le projet urbain ne produit pas de modèle mais une méthode ouverte à d'autres disciplines;
- **direction du projet et médiation** : un chef de projet joue un rôle clef lors de la réalisation d'un projet urbain. Il cherche des solutions techniques qui favorisent la négociation et conduisent à un consensus.

### LES ENJEUX D'UN PROJET URBAIN

Les Projets urbains comportent des aspects sociaux, économiques, urbains et territoriaux qui se déclinent de différentes manières selon les spécificités des lieux d'intervention, notamment :

#### Au niveau social

- la garantie d'une mixité sociale: par exemple en relogant, dans la mesure du possible, les habitants dans le même quartier en leur offrant des logements de qualité à des prix intéressants
- l'implication des habitants dans la démarche du projet
- la proposition d'espaces de détente et l'amélioration de la qualité des espaces existants en prenant en considération les besoins des habitants

#### Au niveau économique

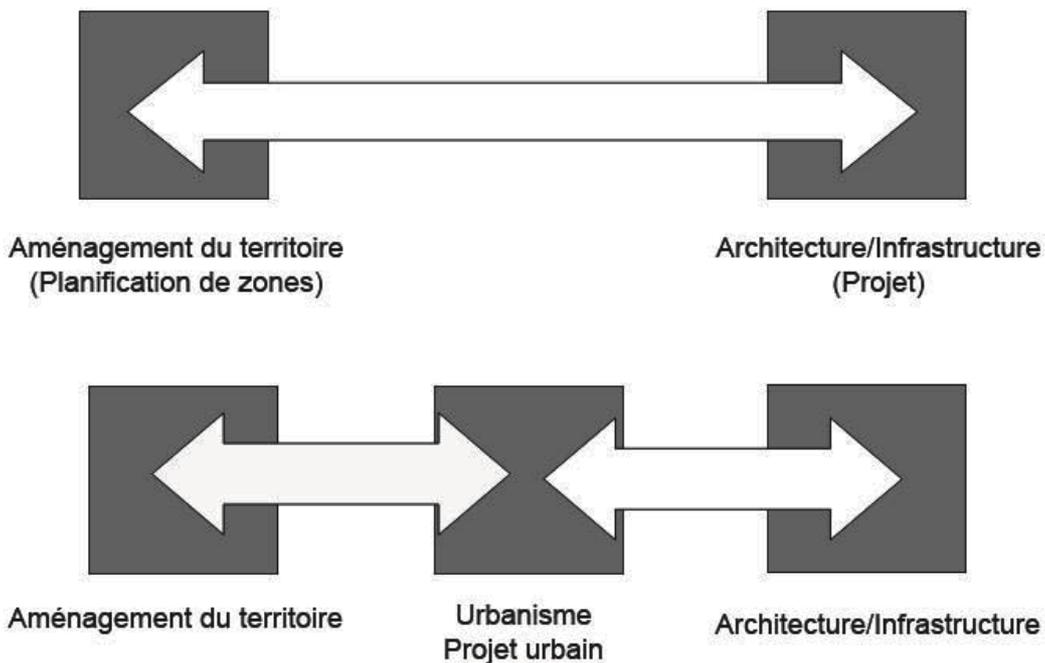
- la favorisation du partenariat public-privé et la recherche de différents investisseurs
- la mise en place des nouvelles formes de marketing

- l'encouragement à l'implantation de nouvelles entreprises susceptibles d'offrir des emplois aux habitants du quartier
- la favorisation du commerce de proximité afin de créer un esprit de quartier
- l'encouragement d'investissements privés pour le logement
- l'incitation à la mixité des activités

**Au niveau urbain et territorial**

- le développement de la ville sur la ville en prenant en considération les notions temporel-les et de développement durable
- la garantie d'une bonne desserte en transports publics
- la création d'un maillage qui s'inscrit ou non dans la logique du tracé existant
- la définition d'une occupation du sol cohérente tout en respectant le paysage environnant
- la planification des infrastructures de quartier nécessaires

Le projet urbain a pour objectif de combler le vide qui existe entre l'aménagement du territoire et les projets architecturaux. Il met en place des stratégies d'action et traite des aspects sociaux, économiques, culturels et écologiques. Il peut se concrétiser à travers plusieurs instruments comme les conceptions directrices ou les schéma d'aménagement et n'a en général pas de caractère contraignant.



## ANNEXE B

### PERSONNALITES INVITEES

#### PAR L'AGENCE DE L'ORIENTAL AUX SEANCES OFFICIELLES ET AUX ENTRETIENS DU PANEL

### ELUS ET PARLEMENTAIRES

Le président du conseil provincial de Nador	M. Mustapha El Manssouri : Parlementaire
Le président de la commune urbaine de Nador	M. Mohamed Tayibi : Parlementaire
Le président de la commune urbaine de Zaïo	M. Hassan Ennajar : Parlementaire
Le président de la commune urbaine de Bni Nssar	M. Mohamed El Boukili : Parlementaire
Le président de la commune urbaine d'Al Aroui	M. Ahmed El Moussaoui : Parlementaire
Le président de la commune urbaine de Zeghanghan	M. Mohamed Aberkane : Parlementaire
M. Mimoun Oussar : Président de la chambre d'agriculture	M. Najib El Ouazzani : Parlementaire
M. Tareq Yahya : Président de la chambre de commerce et d'industrie et des services	M. Abdelkader Kodadi : Parlementaire
M. Mohamed El Kadouri : Président de la chambre de l'artisanat	M. Mohamed Abou Saoud : Parlementaire
M. Mohamed Errahmouni : Parlementaire	M. El Bekkaro Bourjal : Parlementaire
	M. Aziz Moknif : Parlementaire
	M. Abderrahman Ochane : Parlementaire
	M. Mohamed Moknif : Parlementaire
	M. Yahya yahya : Parlementaire
	M. Mohamed El fadili : Parlementaire
	M. Abdelkader Salam : Parlementaire
	M. El Hassan Qichouhi : Parlementaire
	M. Ahmed El Jouhari : Parlementaire

### SERVICES EXTERIEURS

Le Directeur Régional de la Douane	Le Délégué Provincial du Commerce et d'Industrie
Le Directeur Provincial de l'Équipement	Le Délégué Provincial de l'Habitat
Le Directeur Provincial de l'Agriculture	Le Délégué Provincial de la Culture
Le délégué régional de l'urbanisme et d'habitat (Oujda)	Le Délégué Provincial du Tourisme
Le Délégué Provincial de l'Éducation et de la Jeunesse	Le Délégué Provincial de l'Artisanat
Le Délégué Provincial de la Santé	Le Délégué de la Pêche Maritime
Le Délégué Provincial de l'Emploi	Le Délégué Régional de l'ONP
Le Directeur de l'Agence Urbaine de Nador	Le Délégué Provincial des Anciens Combattants et des Membres de l'Armée de Libération
Le Trésorier Provincial	Le Délégué Provincial de l'Entraide Nationale
Le Délégué Provincial Chargé de la Jeunesse	Le Délégué Provincial du Transport et de la Marine Marchande
Le Doyen de la Faculté Pluridisciplinaire de Selouan	Le Directeur de l'ODEP
Le Directeur de l'ORMVAM	Le Directeur Régional de l'Energie et des Mines

Le Délégué Provincial des Affaires Islamiques  
Le Nadir des Habous  
Le Directeur des Domaines  
Le Président de la Conservation Foncière  
Le Chef du Service Topographique  
Le Directeur de l'ONE – Nador  
Le Directeur de la Régie autonome de la Distribution d'Eau et d'Électricité  
Le Directeur de l'ONEP – Nador  
Le Chef de Service de la Protection végétale  
Le Directeur Provincial des Eaux et Forêts  
Le Chef de l'Agence de l'ONT

Le Directeur de la Division des Impôts  
Le Contrôleur Provincial des Engagements et Dépenses  
Le Directeur Provincial de la CNSS  
Le Directeur Régional de la CNCA  
Le Directeur de la CNCA – Nador  
Le Directeur Général de la SONACID  
Le Directeur Général de la Société SOCRAFOR  
Abdeljalil Boujamaoui – Port Beni Nsar  
Le Chef de l'Agence COMANAV  
Le Directeur de ITTSALAT AL MAGHRIB  
Le Directeur de BARID AL MAGHRIB CRI Nador

### **ARCHITECTE DE LA PROVINCE DE NADOR**

Achergui Abderrahim  
Al Malhi Mustafa  
Azmani Mounir  
Saoudi Mohamed  
Saadi Amar  
Maatalla Mohamed  
Laaraj Abdelhafid  
El Ouaamari Ahmed  
El Khiati Hasnia  
El Hammouti Azedine  
El Hamouti Karim

El Harouni Said  
El Battari El Houssin  
Cherradi Abdelkader  
Chahid Adil  
Ben Sadia Omar  
Bendahman Said  
Benchellal Abdelghani  
Ben Amar Abdelkader  
Azmani Mounir  
Ajaji Mustafa

### **SOCIETE CIVILE**

Forum d'urbanisme, d'environnement et de développement (FUED)

### **PRESSE**

Journal Kawaliss Rif  
Journal Sahafate Achamal  
Journal Assada  
Journal Al Badil Assiyassi Bi Rif  
Journal Sahafate Al Ahd Al Jadid  
Journal Arrifi  
Journal Assaâ  
Journal Anwal  
Journal Achaâb  
Journal Hadath Acharq  
Journal Anwal Al Yawm  
Journal Al Itihad Al Ichtiraki  
Journal Al Ahdath Al Maghribiya  
Journal Al Alam

Journal Al Monaâtaf  
Journal Acharq  
Journal Atajdid  
Journal Al Haqiqqa  
Journal Anidal A Dimoqrati  
Journal Al Itihad Al Ichtiraki  
Journal Arraây  
Journal Assaha  
Journal Assabah  
Journal Assahrae Al Maghribiya  
Journal Rissalat Al Omma  
Maroc Arab Presse

### **AUTRES**

Coordinateur de COOPI au Maroc  
Saâdi Abdelouhab  
M. Mohamed Drichi, Président du Conseil régional de l'Ordre des architectes de l'Oriental, Oujda