L' HINTERLAND ET L' URBANISME

DE LA VILLE D' AGADIR

---

par Robert AUJARD

Architecte D.P.L.G - Urbaniste -

ROYAUME DU MAROC
DIRECTION DE L'URBANISME ET DE L'HABITAT
MINISTERE DE L'INTERIEUR

D. U. H.
Service de Documentation
8, Rue de Figuig - RABAT
Téléphone : 323.30

المملكة المغربية
ROYAUME DU MAROC
المركز الوطني للتوثيق
CENTRE NATIONAL D' DOCUMENTATION
DATE 13.7.91 تاريخ N° 4553 رقم
جديدة
MICROFICHE
مصلحة الطباعة والنشر
SERVICE DE REPROGRAPHIE ET D'IMPRIMERIE

DIRECTION DE L'URBANISME ET DE L'HABITAT
SERVICE DE DOCUMENTATION
BIBLIOTHEQUE

N° R.30

TABLE DES MATIERES

DESIGNATION	PAGE
INTRODUCTION	1
L'HINTERLAND D'AGADIR	
LA BANLIEUE ET LA VILLE D'AGADIR	
CHAPITRE I. -	
L'HINTERLAND D'AGADIR - SES POSSIBILITES	3
AGADIR - Situation géographique .	
I - POSSIBILITES AGRICOLES ET FORESTIERES	4
- les cultures	
- les forêts	
II - POSSIBILITES EN EAU	6
- Plan d'équipement d'IRRIGATION	
- Mise en valeur du Souss et du Massa	
- Le Souss	
- Le Massa	
III - POSSIBILITES MINIERES ET CARRIERES	9
- Historique	
- Gisements de Fer	
- Gisements de Manganèse	
- Gisements de Plomb et de Zinc	
- Gisements de Molybdène	

- Gisements de Cobalt
- Gisements de Cuivre
- Carrières de calcaire et d'argile - USINE DES CIMENTS
- Carrières de Marbre
- RESSOURCES MINIERES SAHARIENNES - B.I.A.

IV- VOIES DE COMMUNICATION - EVACUATION DES MINERAIS..... 15

1°- VOIES DE COMMUNICATION TERRESTRES..... 17

2°- VOIES DE COMMUNICATION FERREES..... 18

a)- Premier projet 1932 : AGADIR, Ouarzazate - Bou Dénib
Bou Arfa - Oujda - Nemours
ou
AGADIR - Ouarzazate - Colomb Béchar - Oran

b)- Deuxième projet : AGADIR - Tiznit - Foum El Hassane -
Akka - Abadla - Colomb Béchar - Méditerranée.

c)- Troisième projet : Tindouf -(Gara Djebilet)- Agadir

3°- VOIES DE COMMUNICATION MARITIMES..... 21

- Transport par mer - GENERALITES
- LE PORT D'AGADIR

a)- Raisons économiques
b)- Raisons techniques
- Historique
- Premier projet
- Deuxième projet

4°- VOIES DE COMMUNICATION AERIENNES 27

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT
DIRECTION DE L'URBANISME ET DE L'HABITAT
SERVICE DE DOCUMENTATION
BIBLIOTHEQUE
N° R.30

V - POSSIBILITES DE LA PECHE 27

L'OCEAN ET LES PECHERIES

1°- Pêche de surface
2°- Pêche de fond

VI - DEMOGRAPHIE 29

REGION D'AGADIR

- Mouvements de la population dans la Région

VILLE D'AGADIR

- Développement et démographie
  1°- Le Passé
  2°- Le Présent
  3°- L'Avenir

- Conclusions

VII - POSSIBILITES TOURISTIQUES 34

CHAPITRE II. -

I - BANLIEUES D'AGADIR - PROTECTION 36

GROUPEMENT D'URBANISME DES BANLIEUES SUD-EST et NORD-OUEST D'AGADIR

1°- Zoning de protection de la zone SUD-EST d'AGADIR
2°- Zoning de protection de la zone NORD-OUEST et des PLAGES

II - VILLE D'AGADIR 39

1°- Avant propos : ECONOMIE 39
2°- Description Topographique 41
3°- AGADIR HISTORIQUE 43
4°- Historique du PLAN D'AMENAGEMENT 44

- plan de 1918
- " 1920
- " 1928
- " 1930
- " 1934
- " 1936
- " 1936 à 1939
- " 1945

5°- 1948 - NOUVEAU PLAN D'AMENAGEMENT 45

- Problèmes posés çà l'Urbaniste
- METHODE
- PRINCIPES
- TERRAINS - POLITIQUE D'ACQUISITION

6°- PLAN GENERAL D'AMENAGEMENT 1955 49

a)- LES SECTEURS INDUSTRIELS
b)- LES CIRCULATIONS
c)- L'HABITAT OUVRIER

- avant 1918
- en 1928
- en 1930
- Réalisations à partir de 1946

L'HABITAT PRECAIRE 52

-Situation en 1951 et 1955
- situation dans l'avenir
- Raisons de l'Habitat précaire
- Types différents de l'habitat précaire
- Travailleurs stables ou saisonniers
- Intérêt du travail saisonnier

L' UNITE D'HABITAT HORIZONTAL..... 59

- du secteur industriel - 250 logements

L'EXTENSION DE TALBORDJT..... 61

L'HABITAT RESIDENTIEL..... 61

- " LE NOEUD ROUTIER "..... 61
-'LOTISSEMENT MUNICIPAL A BON MARCHE "..... 64
- " EXTENSION NORD DU FER A CHEVAL" 66

LES BOISEMENTS ET PLANTATIONS 69

CONCLUSION..... 70

PLANCHES

Pl. 1	Périmètre irrigué actuel et périmètre projeté de la paine du Souss et du Massa
Pl. 2	Densité de la population par tribus de la plaine du Souss et du Massa
Pl. 3	Evolution de la population du périmètre irrigué du Souss
Pl. 4	Situation actuelle de la nature des cultures et de la production agricole dans le Souss (1955)
Pl. 5	Carte des mines de la Région d'Agadir et de ses abords
Pl. 6	Voies de communication par terre et ferrées existantes et projetées pour l'évacuation des minerais
Pl. 77	Ensemble portuaire d'Agadir - réalisé et projeté.
Pl. 8	Vue de l'ouest du port en cours de réalisation (1953 - photo)
Pl. 9	Vue du sud du port en cours de réalisation (1953 - photo)
Pl. 10	Caractéristiques du port existant
Pl. 11	Vue de bâtiments de pêche
Pl. 12	Débarquement du poisson
Pl. 13	Développement de l'industrie de la pêche de 1947 à 1952 - Activité de la pêche -
Pl. 14	Ville d'Agadir - Evolution démographique de 1926 à 1970
Pl. 15	Densité à l'hectare de la Ville d'Agadir
Pl. 16	Groupement d'urbanisme des banlieues Nord-ouest et sud-ouest d'Agadir
Pl. 17	Projet d'aménagement d'un centre balnéaire au Km 9, route de Mogador
Pl. 18	Projet d'équilibre économique de la Région d'Agadir
Pl. 19	Plan de zoning d'Agadir 1928
	Plan de zoning d'Agadir 1930
	Plan de zoning d'Agadir 1945
	Plan de zoning d'Agadir 1955
Pl. 20	Plan d'aménagement et d'extension d'AGADIR, 1955
Pl. 21	Vue du plan des circulatinns principales de la ville
Pl. 22	Secteur industriel moderne (photo)
Pl. 23	Plan du secteur industriel moderne
Pl. 24	Plan d'ensemble du secteur d'habitat traditionnel
Pl. 25	Situation des logements précaires et recasement prévu
Pl. 26	Secteur de l'habitat traditionnel réalisé (photo)
Pl. 27	Secteur de l'habitat traditionnel de standing élevé (photo) - Plan de détail de ce secteur (photo)
Pl. 28	Vue d'un intérieur de ce type de logement (photo)
Pl. 29	Plan du lotissement municipal d'habitat à bon marché

Pl. 30	Photo de la maquette de ce lotissement
Pl. 31	Réalisation des immeubles de la marine dans ce lotissement (photo)
Pl. 32	Projet d'amènagement du secteur du Noeud routier
Pl. 33	Photo de la maquette de cet ensemble
Pl. 34	Projet de l'aménagement de l'extension de Talbordjt
Pl. 35	Photo de la maquette du projet ci-dessus
Pl. 36	Plantations - photo de quelques réalisations de 1952 à 1955
Pl. 37	Schéma des boisements et plantations existants et projetés.

INTRODUCTION

Les montagnes et les plaines, la terre et les cours d'eau, les forêts, les cultures, les industries et les hommes d'une région constituent un tout, et tout plan ordonné d'une région exige, pour être viable qu'il soit tenu compte équitablement de chacun de ces éléments sans en oublier un seul.

D'une manière générale, les doctrines actuelles des projets de mise en valeur d'une région tiennent compte non seulement des possibilités de ces richesses naturelles et de leur exploitation, mais encore de celles fournies par les hommes, richesses humaines précieuses, dont l'activité et les besoins vont représenter une partie du potentiel de production et de consommation de ces richesses.

Mais ces doctrines considérent les hommes occupant une région dont la mise en valeur est envisagée uniquement du point de vue de l'activité ou de la consommation qu'ils peuvent apporter à cette mise en valeur, de ce fait elles sont parfaitement inhumaines et antisociales.

On considère alors, en effet l'individu comme une richesse à exploiter au même titre que les richesses matérielles et, si l'on envisage l'amèlioration de son existence dans le cadre de cette mise en valeur c'est, comme nous l'avons lu récemment " parce que , de sa santé physique et morale dépendront, en fin de compte, le rendement et la production escomptés. "

En somme, l'homme est considéré alors comme une machine que l'on huile et dont on prend soin de manière à en maintenir le rendement, mais non comme un être vivant qui souffre de conditions difficiles qu'il convient d'amèliorer par le jeu de la mise en valeur de région sous - productives.

Nous rejetons ces principes inhumains et antisociaux pour adopter au contraire un principe d'amèlioration sociale des conditions de vie de l'être humain par la mise en valeur d'une région, à ce seul titre.

Ainsi nous allons examiner comment le plan d'amènagement de la Région d'AGADIR peut venir s'intégrer , en les complètant , dans les possibilités de développement que laissent apparaître les richesses naturelles de cette région.

Notre première étude est réservée à l'analyse de ces richesses, de celles de la plaine du Souss et de son hinterland et à leur possibilité de mise en valeur.

La deuxième partie est réservée à la conséquence naturelle de cette mise en valeur qui, a été la naissance et le développement de la ville d'Agadir, capitale économique et administrative de cette région.

Nous y étudierons comment l'urbanisme a pu, par ses projets d'amènagement intégrer dans le plan de mise en valeur, la condition humaine, dans un cadre urbain où elle puisse bénéficier de l'amélioration des conditions de vie procurées par le travail d'exploitation de ces possibilités naturelles.

° °
°

L'HINTERLAND D'AGADIR . - Telle une plante suivant les ressources du sol, dans lequel plongent ses racines, une agglomération naît, se développe, végète ou meurt.

De même que l'analyse du sol pour la plante, celle des ressources de la région, où elle est située permet à l'urbaniste de déterminer son importance future.

C'est pourquoi nous analyserons tout d'abord ici les possibilités principales de la région d'Agadir.

LA BANLIEUE ET LA VILLE D'AGADIR. - Après avoir étudié les raisons de la naissance et du développement de l'hinterland d'Agadir, nous examinerons comment l'Urbanisme a prévu l'amènagement et l'extension de la Ville d'AGADIR ainsi que les mesures propres à protèger sa banlieue de tout lotissement anarchique et ses plages de tout enlaidissement.

Ces amènagements et ces extensions sont la conséquence d'une part de la mise en valeur des ressources actuelles et futures de la Région dont la Ville d'Agadir devient le centre d'échange.

A cette mise en valeur sont venus s'ajouter, comme facteurs secondaires de développement la conjoncture internationale et la spéculation.

Enfin l'équipement administratif de ce chef lieu de Région qui dépendait autrefois de Marrakech, a constitué également, avec la réalisation d'un port moderne, un climat d'épanouissement favorable à l'économie du Souss et de la Région.

CHAPITRE I

L' HINTERLAND D'AGADIR - SES POSSIBILITES

AGADIR -

Situation géographique

AGADIR, est situé à 540 Kms de Casablanca, 2.200 Kms de Dakar, 700 Kms des Canaries, 1.035 Kms de Colomb-Béchar, 620 de Tindouf.

La latitude d'Agadir est sensiblement celle du Caire; elle est de 30°30' environ. Celle des Canaries de 28°.

La plaine du Souss qui constitue l'arrière du pays d'Agadir, est une vaste plaine alluvionnaire qui s'étend entre l'Océan, le Grand Atlas, le Massif volcanique du Siroua et l'Anti-Atlas sur près de 200 kms d'Est à l'Ouest et en bordure de la mer sur plus de 100 kms du Nord au Sud.

Au point de vue démographique le Souss est peuplé environ de 300.000 habitants dans la plaine et de 100.000 dans la montagne, qui sont travailleurs et intelligents.

Ils livrent au climat présaharien, neutralisé par les influences atlantiques jusqu'à Taroudant, à pluviomètrie faible et irrégulière (200 mm. en moyenne), au vent chaud en été et gelées possibles en janvier et février, un rude combat en vue du développement d'une région en pleine activité.

Cuvette aux possibilités agricoles étendues, entourée de hautes montagnes contenant des ressources minières importantes, en voie d'exploitation, le Souss présente comme débouché naturel de cet arrière - pays une belle rade naturelle où un premier port moderne vient d'être réalisé qui servira d'exutoire aux grands espaces allant du Grand Atlas au Sahara.

Les produits de la pêche et ceux qui en découlent, conserves, engrais, farine de poisson, les industries et usines qu'elles entraînent , représentent une part très importante dans la richesse de ce pays,puisque AGADIR est le premier port sardinier du Maroc.

Sans ignorer l'intérêt touristique de cette région particulièrement belle, la douceur de son climat, rafraîchi en été par le courant froid des Canaries , la situation géographique d'Agadir en fait l'aboutissement logique de toutes las ressources de cette région dont l'exploitation commence et qui va tendre vers son plein épanouissement.

L'Intervention de l'homme par l'apport d'un plan logique de développement de cette contrée et des zones présahariennes doit permettre de lui apporter un équilibre économique autonome et, partant, un équilibre démographique souhaitable à notre époque d'exode vers les grands centres industriels.

o o

I - POSSIBILITES AGRICOLES ET FORESTIERES

Superficie de la plaine du souss - La superficie totale de la plaine du Souss et de son annexe, la plaine des Chtouka est de 425.000 ha.

La surface de l'irrigation possible en plaine est de 130.000 hectares.

Celle des Dunes de 10.000 hectares.

Il reste disponibles : 280.000 ha, dont la moitié soit 140.000 ha, est susceptible d'amènagements agricoles sous réserve d'y trouver l'eau qui y manque.

Actuellement, il y a 24.000 ha irrigués de façon permanente dans le lit moyen du Souss et 5.000 par puits dans les Chtouka et les Haouara.

La terre est formée d'alluvions constituées par les déjections de gros torrents venus de l'anti-Atlas et par des alluvions éoliennes, éléments fins transportés par le vent.

L'eau provient de l'Oued Souss qui laisse perdre à la mer de 100 à 300 millions de m3 d'eau annuellement et de ses affluents. Une nappe phréatique existante permet un important système de pompage complètant l'irrigation.. Car, seule, l'irrigation permet, sauf exception, d'assurer des rendements réguliers. Ces derniers sont plus forts dans les cultures par pompage que dans les cultures par séguias.

La culture non irriguée, en dehors de qualques années exceptionnelles, est incertaine et pauvre.

L'extension des surfaces cultivées ou la substitution des cultures riches aux cultures pauvres est subordonnée à un plan d'équipement d'irrigation.

Les Cultures marocaines sont constituées actuellement par de l'orge et du maïs dans la proportion de 90 %.

Les cultures européennes qui se développent de plus en plus dans cette région, ont tenté avec succès la culture des primeurs, des arbres fruitiers et des bananes.

L'administration se préoccupe du problème d'extension des surfaces cultivées qui actuellement en est au point suivant :

- l'extension des cultures suivantes pourrait être envisagée en dehors des cultures d'orge et de maïs qui peuvent notamment être augmentées :

a)- Région d'Agadir et Région côtière

- sur 6 ou 8.000 hectares environ, toutes les cultures maraîchères de primeurs et arboriculture fruitière.
- dans la région des Dunes, des plantations de ricin, dont les résultats 3 8 quintaux par hectare, décortiqué) sont supérieurs à ceux obtenus à Mogador.

Ces plantations pourraient être étendues sur 2.000 hectares environ de zone sablonneuse.

b)- Plaine du Souss d'Inezgane vers Taroudant

Les cultures de primeurs pourront couvrir 3 à 4.000 hectares, avec quelques risques de gélées contre lesquels on pourra se prémunir à l'aide d'abris ou de nuages de fumée.

La banane donne des résultats positifs mais avec des précautions.

c)- Région de Taroudant

Le maraîchage et les agrumes principalement ainsi que les arbres fruitiers a une phase plus expérimentale.

d)- Région montagneuse

Des plantations d'amandiers, de noyers, de chataîgniers, pourront être réalisées ainsi que la plantation de la pomme de terre.

Les cultures maraichères exigent pour donner de bons résultats :

1°- une bonne fumure du sol à l'aide de fumier complèté par des engrais chimiques, Le fumier suppose l'existence de troupeaux d'où la nécessité de réserves fourragères (paille et foin) qu'il faudra importer ou dont la production devra occuper une partie des terres irriguées.

Le guano de poisson sert également d'engrais et se trouve à Agadir où il est fabriqué industriellement

2°- un amènagement desmoyens de transports :

A ce point de vue, le réseau routier, le port, l'aéroport présentent toute la gamme utilisable pour l'évacuation

des produits.

Forêts . - La fôrêt d'arganiers occupe 130.000 hectares , à peu près toute la rive Nord du Souss jusqu'à l'Oued Issen, sur la rive gauche elle forme en plaine deux grosses tâches prospères de l'Ademine (22.000 ha) et d'Anfaïa (8.000 ha).

Au delà de Taroudant, la forêt est généralement médiocre, souvent rasée, à demi détruite par la main de l'homme. Elle se dessèche d'elle-même, elle ne reprend de vigueur que sur les plaines de montagne, ou vers l'Aoulouz.

Les zones déboisées comprennent :

a) - des terrains où l'arganier a disparu à peu près et qui sont envahis par les jujubiers en fourrés très épais.

Les terrains sont à la limite des boisements d'arganiers encore vivaces, et présentent des traces de cultures intermittentes, ils proviennent d'un déboisement inconsidéré en vue de se procurer des terres de labour. Mais l'intermittence des pluies a des conséquences sur le labourage qui ne peut s'effectuer chaque année permettant aux jujubiers de reprendre le dess us.

Les fourrés de jujubiers s'observent surtout à main gauche après Taroudant, sur les pistes qui vont du Tizi N'Test et aux Ait Ouachao.

° °
°

II - POSSIBILITES EN EAU

Plan d'équipement d'IRRIGATION - A ce plan est subordonnée l'extension des surfaces cultivables . Il comporte :

LA MISE EN VALEUR DU SOUSS ET DU MASSA (1)

Le Souss et le Massa sont les deux seuls oueds importants susceptibles d'être mis à contribution pour la mise en valeur de la plaine du Souss, entre les chaînes de l'Anti-Atlas et du Grand Atlas

---

(1) - La documentation intéressant ce chapitre a été puisée entièrement dans l'étude effectuée par la Direction des Travaux Publics, circonscription de l'Hydraulique.

LE SOUSS -

Les apports annuels du Souss sont très variables et l'on ne peut guère envisager d'assurer par des barrages de retenue la régularisation de ces débits, car il semble qu'aucun site favorable ne puisse être trouvé sauf en amont d'AOULOUZ pour une retenue de capacité assez limitée.

Par contre, la plaine présente des terrains de remplissage assez perméables dans lesquels s'infiltre une grande partie des débits sauvages.

C'est pourquoi la technique suivie jusqu'à présent dans le Souss a constitué à dériver une partie des débits de crue dans les séguias d'épandage, en vue de procèder à des arrosages occasionnels d'automne et de printemps et, surtout, de faire s'infiltrer dans la nappe , des eaux qui sans celà s'écouleraient à la mer.

Toutefois, il est apparu à l'expérience que les seuls travaux souhaitables semblent être ceux destinés à réalimenter la nappe par infiltration d'une partie des eaux d'épandage.

L'exploitation par drainage à l'aide de galeries ou par pompage de la nappe phréatique a donné lieu, tant de la part des usagers que de celle de l'administration, à d'importantes et rentables réalisations.

18.000 hectares ont été mis ainsi en valeur. Le prélèvement des eaux d'irrig ation donne un débit instantané de 7 m3 seconde.

L'Administration a réalisé des drains parmi lesquels celui de FREIJA situé en amont de TAROUDANT, est le plus important. Il assure l'irrigation de 2.800 hectares concurremment avec deux séguias branchées sur le Souss.

Elle a instauré tout récemment une politique de création de stations de pompage collectives parmi lesquelles celles des AIT-YAZZA et celle d'IGLI sont réalisées et permettent l'irrigation de 900 hectares. Celles de MAHARZIA et OULIJA sont projetées.

Les pompages réalisés et exploités par les usagers , en particulier dans la région des AIT MELLOUL , très favorable à la culture des primeurs, assurent l'irrigation de près de 7.000 hectares pour l'ensemble de la vallée du Souss.

Les séguias de type traditionnel realisées avec ou sans concours de l'administration permettent d'irriguer d'une manière assez satisfaisante 11.420 hectares.

- La région des OULAD BOU REBIA appelle particulièrement l'attention.

Une série de stations de pompage doit être établie mais après assurance, à la suite d'essais de longue durée

que les stations précédentes n'épuisent pas les ressources en eau du sous-sol.

Quelques milliers d'hectares situés sur la rive gauche du Souss à une dizaine de kilomètres des OULAD BOU REBIA seraient développés à la mesure des débi t s ainsi mis à jour.

Une fois la stabilité de la nappe démontrée, ainsi que l'absence de répercussion sur les ressources d'aval, les stations de pompage seraient remplacées par un drain.

LE MASSA

Si la création de barrages apparaît difficile sur le Souss, par contre un barrage pourrait être créé à TAN - KIST en vue de régulariser le débit de l'Oued Massa. Ce barrage permettrai t d'irriguer 7.000 hectares

Un barrage d'inféroflux est en cours de réalisation par l'administration en amont du pont de la route de TIZNIT. Ce barrage permet de dériver, en vue de l'irrigation, d'un périmètre de 1.500 hectares dans la région de TASSILA.

L'avenir agricole de la plaine du Souss admirablement placée pour la production des primeurs, des agrumes et des cultures de pays chauds est subordonné au problème de l'eau.

L'enrichissement des nappes de la plaine par des épandages de crues, l'exploitation de ces nappes au maximum, sans diminuer pour celà les résurgences existantes; la construction dans un avenir plus ou moins éloigné de barrages en vue de la régularisation des débits de crues constitue les mesures envisagées en ce qui concerne l'aménagement de la plaine du Souss au point de vue de l'irrigation.

Réalisation

La réalisation de ces importants amènagements est subordonnée uniquement au problème de financement qu'il pose.

Ce dernier peut être réalisé soit par l'Etat soit par des groupes privés qui s'y intéressent d'ailleurs, sans toutefois qu'une solution soit à ce jour intervenue.

La planche 1, montre l'ensemble du périmètre irrigué et du périmètre d'irrigation projeté.

Nécessité de cette réalisation à bref délai

La vallée du Souss est riche en terre fertile. L'on peut évaluer à 60.000 hectares les terres irrigables; toutefois, le régime des pluies, par son irrégularité et son insuffisance, rend précaires les cultures céréalières les

plus robustes.

La menace de la disette et du péril acridien sous lesquels vivent constamment les populations de cette région les rendent d'autant plus dignes d'intérêt qu'elles sont intelligentes, travailleuses, aptes à tirer le meilleur parti de l'eau d'irrigation et que la densité de leur peuplement obligé une partie d'entre elles à un exode vers les villes d'autant plus dangereux qu'un certain sous-emploi se manifeste actuellement dans ces dernières.

Le potentiel de développement auquel est appelé cette région d'une part, son accroissement démographique d'autre part, la nécessité de maintenir un équilibre démographique entre le Nord et le Sud du Maroc, le but social à remplir envers cette population laborieuse, dont le niveau de vie se trouvera fortement amèlioré, dictent et imposent la réalisation du plan d'équipement d'irrigation dans les meilleurs délais.

- Les tableaux ci-joints montrent d'une part , la densité de population dans la plaine du Souss et du Massa, et l'évolution de cette population. (Pl. 2 et 3). -

o o
o

III - POSSIBILITES MINIERES ET CARRIERES

Historique

- Dès 1901 des compagnies françaises avaient pris contact avec des marocains en ce qui concerne les mines du Souss.
- En 1903 s'ouvre la prospection avec la compagnie MOKTA EL HADID et se continue avec l'UNION DES MINES MAROCAINES et les MANESMANN.
- En 1923 les travaux de M. BRIVES, Professeur à l'Université d'Alger entrepris à la demande du Maréchal LYAUTEY permettaient de déceler des possibilités minières.
- En 1930, la région minière fut ouverte, des titres réguliers furent obtenus par des prospecteurs mais la crise économique arrêta toute entreprise.
- Depuis cette époque des mines importantes ont été mises en exploitation.

Les différents métaux reconnus dans les régions montagneuses du Souss sont les suivants :

- le fer, le manganèse, le cuivre, le plomb, le cobalt, le zinc, le molybdène.

La carte de la planche n°5, ci-jointe indique la situation des gisements actuels, leur importance, et s'ils sont exploités ou non.

Les gisements de fer et de manganèse sont de beaucoup les plus importants au point de vue du tonnage.

Les autres minerais ne peuvent donner que des tonnages modestes mais ces minerais sont chers et peuvent supporter des frais de transport élevés.

Indépendamment de la région du Souss, mais susceptibles d'avoir des répercussions sur le développement d'AGADIR, ont doit signaler depuis quelques années la recherche de gisements miniers de toute sorte et désormais poussée à fond dans les territoires du Sud ainsi que dans les confins de l'Atlas et la Mauritanie.

Ainsi que nous le verrons plus loin, le BUREAU INDUSTRIEL AFRICAIN dispose de crédits importants à ce dernier titre.

Au sud de TINDOUF (620 kms au sud d'Agadir par avion) le plus riche gisement de fer du monde a été découvert.

Son importance est évaluée à un milliard de tonnes de minerai dont la teneur est de 50 %.

o o
o

Par nature, les gisements peuvent être classés de la manière suivante , les principaux étant seuls cités ci-dessous, leur liste complète et la carte représentant leur situation géographique n°5 étant ci-jointe:

GISEMENTS DE FER

1° et 2° - Groupe dit du DJEBEL EL HADID (OUARZEMINE et TACHILLA), montagne située à l'Est de TIZNIT, qui renferme une dizaine de millions de tonnes de minerai de fer pour les couches les plus riches.

Le minerai riche renferme de 40 à 50 % de fer, 12 à 15 % de silice et 0,5 de phosphore. Silicieux et phosphoreux il constitue une réserve d'avenir. Son intérêt certain réside dans ses facilités d'exploitation et de transport.

3°- Gisement de TIDSI, à 60 Kms d'Agadir à vol d'oiseau. Constitué par des lentilles de minerai de fer noyées dans du calcaire. Son exploitation est plus difficile mais le minerai plus beau qu' à l'OUARZEMINE. Il contient 54 % de fer, 0,05 de phosphore, 0,20 de manganèse. Son importance peut être estimée à un million de tonnes.

4°- AGADIR OUANZIZENE, à 60 Km au Nord-Ouest d'Agadir. Même formation que le gisement précédent et le minerai est non phosphoreux.

5°- à TANGERFA, au sud-ouest d'AOULOUZ , on trouve un minerai de fer de belle qualité semblable à

à celui de TIDSI.

6°- Enfin, en dehors de la région d'AGADIR, mais étant susceptible d'être évacué par le port d'AGADIR et par conséquent d'avoir sur son développement une importance considérable il faut signaler le gisement de minerai de fer de TINDOUF, situé en MAURITANIE, à 650 Kms d'AGAIDR. Ce gisement, le plus riche du monde, contiendrait un milliard de tonnes de minerais dont la teneur est de 50 %.

La décision concernant l'évacuation de ce minerai sur AGADIR n'est qu'envisagée pour l'instant mais il est certain que ce voisinage peut être un facteur de développement important pour cette région.

o o
o

GISEMENTS DE MANGANESE

La France est un gros importateur de manganèse, minerai indispensable à la fabrication de l'acier outre d'autres nombreuses utilisations.

Les seules ressources de cette nature dont la France dispose pour l'ensemble de ses territoires où ce minerai est inconnu sont les mines de manganèse du Maroc, évaluées à plusieurs millions de tonnes et situées dans l'Atlas (et les mines de BOUARFA).

L'intérêt de ce minerai pour la défense nationale aussi bien que pour l' économie du pays est donc très important. Des efforts financiers ont été consacrés aux travaux nécessaires à la réalisation des voies d'évacuation des manganèses de l'Atlas.

1°- le plus important de ces gisements est celui de l'IMINI exploité depuis 1930. Il est situé sur la route de OUARZAZATE à 150 Kms de MARRAKECH. C'est un minerai de manganèse riche à usage chimique Mn 202. En 1953, 172.425 tonnes de ce minerai ont été extraites.

2°- Vient ensuite le gisement de TIOUINE dont le tonnage est considérable et la teneur de 40% de manganèse. En 1953 : 62.468 tonnes de ce minerai de manganèse à usage sidérurgique ont été extraites. Mn 203.

3°- Le gisement du TASDREMT. - Le TASDREMT constitue la haute vallée du Souss, son débouché pour desservir ce bassin minier est donc constitué tout naturellement, soit par route, soit par voie ferrée, par la plaine en majeure partie, avec débouché sur Agadir.

De même formation que celui de l'IMINI, ce bassin fournit principalement du minerai de manganèse plombeux.

4°- BACHKOUN. Gisement constitué par une série de filons de minerai riche étendu sur une surface considérable, mais chacun de petit tonnage.

Enfin d'autres nombreux gisements de manganèse existent dans cette région.

Leur ensemble est précisé par la carte ci-jointe, dont la liste suit avec leur tonnage extrait en 1953.

GISEMENTS DE PLOMB ET DE ZINC

- Gisement de l'IJJINATENE -(Haute Vallée de l'Oued N'Fis) et dans le TIZI N'TEST à l' AOUAH N'GUINOUS
- à J'INTER au sud de TIZNIT à proximité ouest de la route
- à BOU BAROUD 26 T Pb en 1953 au nord- est de OUARZENINE
- à GUNDAFA à proximité de l'oued Draa. AKKA. DJEBEL ANTA
- à MOUTEBEN, 10 tonnes de plomb en 1953 et ADANA.

GISEMENTS DE MOLYBDENE

- Au Nord-Est de TARCUDANT, de nombreux indices de molybdène ont été répérés en bordure du massif granitique du TICHKA.
- Gisement du TICHKA
- Gisement de TIFNOUT

GISEMENTS DE COBALT

- Le gisement de cobalt de BOUAZZER fournit 6.019 tonnes de minerai en 1953 contre 3.000 en 1946.

GISEMENTS DE CUIVRE

1°- le gisement de BIGOUDINE, proche d'AGADIR est situé le long de la piste d'IMIN 'TANOUT à AGADIR. Il pourrait y avoir un gros tonnage.

2°- le gisement de TAFRAOUT paraît avoir une concentration intéressante.

3°- le gisement d'OUCHEDENNE a produit 1454 tonnes en 1954.

4°- le gisement d'ONNELIN - 304 tonnes

5°- dans le DJEBEL SARO, BOUSKOURA, ISSOURI, de nombreux gisements de cuivre ont d'ailleurs été exploités de tous temps par des populations autochtones.

Des gisements existent également à ARGANA, BOULHAZ, TALAAT, OUAMANE .

Les réserves ne peuvent être chiffrées : en 1953 - 4.540 tonnes ont été extraites.

Au total en 1953, 252.750 tonnes ont été extraites de cette région.

CALCAIRES - ARGILES

USINE DES CIMENTS

En dehors de ces gisements, les ressources géologiques de calcaire et d'argile ont permis l'installation , au km 7, au nord-ouest d'AGADIR, en bordure de la route de Mogador, en 1951, d'une usine de ciment réalisée par la Société française des Ciments, en liaison facile avec le port.

Exceptionnellement elle n'est pas située dans le secteur industriel, mais à proximité d'un plateau calcaire dont elle extrait les matériaux nécessaires à ses fabrications.

Elle se propose d'exporter dans l'avenir, annuellement 50.000 tonnes de ciment vers les territoires de la France d'Outre Mer de la côte occidentale d'Afrique, que sa situation à AGADIR lui permet de ravitailler aussi bien que le Nord du Maroc ou le SAHARA éventuellement.

La première expédition de 600 tonnes de ciment sur DAKAR a été effectuée en 1952.

Le tonnage de ciment expédié sur l'A.O.F est d'environ 1000 tonnes par mois actuellement.

La production de cette usine a été la suivante depuis son ouverture :
A noter, qu'une diminution de prix d'environ 1.000 frs par tonnes, par suite de la diminution des frais de transport, apporte un certain abaissement du coût de la construction à Agadir, depuis la création de cette usine.

Chriffre de production de ciment en tonnes depuis 1952	
1952	9.186 tonnes
1953	55.675 tonnes
1954	54.957 tonnes
1955	67.500 tonnes

Cette création est fort intéressante pour la Région car elle utilise une main d'œuvre locale pour laquelle elle a réalisé un programme de construction de logements bien conditionnés et soli dement réalisés .

Elle participe donc à une élèvation du niveau de vie d'un certain nombre d''ouvriers.

CARRIERES DE MARBRE

La présence de marbre dans la région d'AGADIR représente une source intéressante comme matériaux de revêtement de luxe.

Deux carrières sont actuellement en exploitation : l'une dans la région des AIT BAHA, fournit des marbres blancs et rouges

- l'autre dans la région d'AGLOU, au sud-ouest de TIZNIT fournit des marbres noirs.

Ces carrières suffisent à fournir la demande locale en marbre.

RESSOURCES MINIERES SAHARIENNES - B.I.A

L'AFRIQUE, vaste continent plus grand que celui de l'AMERIQUE du NORD, est, du point de vue richesses, le complèment naturel de l'Europe.

Si l'Europe s'adjoint l'Afrique elle devient l'une des trois plus importantes puissances industrielles du monde. Or, l'on sait que dans notre vie moderne, la puissance industrielle seule compte. Ainsi pourrait se concevoir : L'EURAFRIQUE.

C'est pourquoi, il y a plusieurs années, M. ERIK LABONNE, a pensé à l'établissement d'un plan cohérent coordonnant dans le SAHARA toutes nos ressources d'exploitation de matières premières dans le système industriel, comme les U.S.A., l'AFRIQUE du SUD, les INDES, et l'U.R.S.S, l'ont réalisé dans leurs déserts.

Malgré l'incompréhension qui s'opposa à l'origine à cette idée, celle-ci aboutit en janvier 1952 à la création du bureau d'ORGANISATION DES ENSEMBLES INDUSTRIELS AFRICAINS (B.I.A) qui est un établissement public.

Ce bureau a pour objet de faire prospecter et exploiter systèmatiquement les richesses sahariennes : pétrole, charbon, fer, cobalt, nickel, etc.. d'organiser l'industrialisation de la région située entre les crêtes de l'Anti-Atlas au Nord et la Mauritanie au Sud, de Colomb-Béchar et Tindouf.

Leur exutoire sera NEMOURS sur la Méditerranée et peut-être AGADIR sur l'Atlantique (voir PL.6) et c'est ce dernier point qui nous intéresse ici.

Une première zone d'organisation industrielle africaine ZOIA n°1 a été créée , qui a pour but de déceler, d'exploiter et de créer un combinat métallurgique autour de Colomb Béchar et de Tindouf, qui imposera la transformation sur place des minerais qui pourront être façonnés dans les villes marocaines et exportés sur l'Atlantique

par le port d'AGADIR

Actuellement le B.I.A est chargé de l'étude d'ensemble et de la mise en valeur et en exploitation du gisement de TINDOUF, de la voie ferrée qui le reliera à la mer soit par AGADIR, soit par un autre port à créer plus au sud, des installations qui en découleront ; industrielles, d'extraction, sociales, construction d'une ville, etc.. amènagement du port d'Agadir ou construction d'un port nouveau et transports maritimes reliant le port aux destinations auropéennes.

La décision concernant le port d'évacuation n'est pas encore prise. Toutefois, quelle qu'elle soit, il semble que le développement d'AGADIR doive se ressentir favorablement de ce voisinage.

Si, en effet, le port d'embarquement est AGADIR même, la ville en retirera des avantages économiques permanents, de même que le port agrandi en vue de l'embarquement de 5 millions de tonnes de minerais par an. SI, un autre port était construit plus au sud, c'est sans doute par le port d'AGADIR que seraient transitée le matériel et les marchandises destinés à la réalisation du nouveau port jusqu'à sa finition.

L'on estime que cette activité s'étendrait sur 5 à 7 années. En outre, le nouveau port étant alors installé dans un climat très dur, AGADIR deviendrait sans doute un lieu d'approvisionnement et de villégiature pour ses quelques 2.000 employés et leur famille, soit 8.000 personnes environ qui pourraient y passer leur week-end.

Réciproquement pour TINDOUF, le voisinage d'AGADIR lui apporte, à 620 kms par route une station de détente très agréable, au climat idéal, aux hôtel de premier ordre, des distractions de la main d'oeuvre, un aéroport important, du ravitaillement en fruits, légumes, poissons, conserves, etc..

COLOMB BECHAR, situé à 1.032 km par la route trouve également un exutoire reposant à AGADIR. Le trajet par route peut s'effectuer en 15 heures.

Nous voyons donc qu'AGADIR est plus intéressée que toute autre ville du Maroc par le voisinage de la Z.O.I.A. NORD qui peut constituer un élément important pour son développement et, par la création d'un pôle d'attraction au sud du Maroc un facteur de fixation de la main d'oeuvre qui établirait un équilibre démographique nécessaire avec le nord de ce pays.

o o
o

IV - VOIES DE COMMUNICATIONS - Pl.6

EVACUATION DU MINERAI

La présence de minerais dans le sous-sol est intéressante, leur évacuation est capitale.

AGADIR est géographiquement l'exutoire naturel du Nord de l'Afrique s r l'Océan, c'est à dire, non seulement , des montagnes entourant la plaine du Souss, mais encore des ressources minières décelées au SAHARA, de TINDOUF notamment.

AGADIR serait de même, en cas de conflit international touchant la Méditerranée, l'exutoire du combinat industriel de COLOMB BECHAR sur l'OCEAN.

Sur le plan Africain, la nature ouvre les communications d'est en ouest et de l'Atlas vers le sud. Sur le plan régional, en ce qui concerne le Souss, la topographie favorable des lieux montre des voies de communication tracées par la nature , de la montagne vers un port naturel en traversant une région agricole susceptible de développement. En suivant la vallée du Souss, la sortie du minerai permettrait de desservir tout le secteur minier et de drainer toute la production agricole du pays.

Or , il est paradoxal de constater que c'est le contraire qui se produit :

En effet, jusqu'à présent et pour des motifs qu'il est difficile d'analyser ici, l'évacuation du bassin minier de l'important groupe de CURZAZATE. qui rappelons le comprend les gisements de l'IMINI, TIOUINE, BOUAZZER TAZZENAKT, etc, sont transportés par camions sur MARRAKECH, puis de là, par voie ferrée sur CASABLANCA et SAFI.

Les trajets par route sont donc les suivants :

TAZZENAKHT - MARRAKECH : 224 Kms - Cols à 1.700 - 2.200 - 2.270 - 1.470 mètres

MARRAKECH - SAFI : 157 Kms
MARRAKECH - CASABLANCA - 241 Kms

par contre :

TAZZENAKT - AOULOUZ - : 128 Kms - cols à 1.950 et 1.050 mètres
AOULOUZ - AGADIR : 164 Kms

Il est donc incontestable que l'évacuation des produits miniers serait plus économique et plus facile par le Souss. Cet avantage serait encore augmenté si la route de TAZZENAKT rencontrait la voie ferrée dans la haute vallée du Souss.

L'absence de port moderne et d'une bonne route goudronnée favorisait cette politique illogique, mais il semble que l'existence du nouveau port d'Agadir et de la route centrale AGADIR-OUARZAZATE par TAZENAKT terminée l'an dernier, doive petit à petit remettre les choses dans leur voie naturelle qui est celle d'AGADIR, bien qu'en 1950, la construction d'un téléphérique sur MARRAKECH ait été étudiée par l'Omnium Nord Africain.

Il est paradoxal de songer, au moment où la déconcentration industrielle est à l'ordre du jour et où le surpeuplement de CASABLANCA pose des problèmes graves sans parler de l'embouteillage de son port, que l'on concentre sur cette ville, la production qui aboutit à OUARZAZATE, centre minier vers lequel convergent toutes les routes qui viennent non seulement du SAHARA, mais aux zones minières qui se rattachent à la ZOIA n°1.

Pour tous ces motifs, la production de l'une des zones minières les plus importantes du Maroc devrait s'orienter non vers le nord, vers Casablanca à travers les cols de l'Atlas, mais vers la plaine, vers le port d'AGADIR, au bénéfice d'un équilibre politique, démographique et économique.

Pour l'évacuation des minerais les voies de communication sont la route, le chemin de fer, les voies d'eau la mer en l'occurence.

Ces voies de communication servent naturellement aux autres produits qui utilisent également la voie aérienne, les primeurs en particulier.

1°- VOIES DE COMMUNICATION TERRESTRES

Pl.6

En ce qui concerne les voies de communication terrestres, en 1947, la route goudronnée s'arrêtait à TARJICHT TIZNIT, TALIOUINE. En 1955, aujourd'hui, la situation est la suivante :

AGADIR est situé au sud de la haute muraille du Grand Atlas qui ne se laisse traverser dans ses communications avec le Nord du Maroc qu'en trois points :

Vers le Nord

1°- la route goudronnée n°8 AGADIR - CASABLANCA qui passe entre les contreforts de l'Atlas à la mer à la hauteur d'AGADIR au voisinage immédiat de l'Océan.

2°- la piste de l'Oued ISSEN vers CHICHAOUA, piste caravanière qui franchit le haut Atlas au TIZI MACHOU, à 1.700 mètres d'altitude est actuellement transformée en route. 27 kms de route goudronnée ont été réalisés.

3°- Une route en excellent état rejoint AGADIR à TAROUDANT et les OULED BERHIL. A partir des OULED BERHIL, au delà de TAROUDANT, une route se prolonge jusqu'à MARRAKECH par le TIZI N'TEST.

Vers l'Est

A partir de TAROUDANT également une deuxième route dite "route centrale" qui vient d'être réalisée remarquablement bifurque vers l'Est et rejoint TAZZENAKHT puis OUARZAZATE jusqu'où elle est goudronnée pour aller jusqu'à COLOMB BECHAR par KSAR ES SOUK à l'aide de bonnes pistes.

Cette route permet l'évacuation des minerais du SIROUA sur AGADIR.

L'importance de cette grande route centrale est capitale. D'une part, elle traverse une zone minière riche en gisements, en forêts et agriculture, dont elle peut drainer les produits vers le port d'AGADIR.

D'autre part, grande rocade du Sud, elle ouvre le pays à la sécurité, aux transactions avec COLOMB BECHAR et l'ALGERIE, par une bonne piste prolongeant cette route goudronnée de OUARZAZATE à COLOMB BECHAR. Elle doit, par conséquent, assurer la prospérité des pays qu'elle traverse et du port où elle aboutit.

L'évacuation des minerais en provenance de la région de OUARZAZATE, de TAZZENAKHT, du SIROUA, d'AOULOUZ, pourrait donc être facilement et économiquement assurée vers AGADIR par cette route et participer à la déconcentration de CASABLANCA surpeuplée par rapport à AGADIR dont le port proche, le secteur industriel équipé et les logements modernes sont prêts à recevoir ces productions et le développement qu'elles sont susceptibles d'entraîner.

Vers le Sud

AGADIR - INEZGANE - TIZNIT - BOU IZAKARN, est une bonne route goudronnée. De BOU IZAKARN partent vers l'Ouest, la route de GOULIMINE et vers l'est la "piste Impériale" en direction du Sénégal. (SAINT LOUIS) par TARJICHT - FOUM EL HASSAN - TINDOUF.

Secondairement une piste touristique comportant des pistes goudronnées relie TIZNIT - TAFRAOUT de l'Anti Atlas.

Cette piste, vu l'intérêt spectaculaire exceptionnel du site de Tafraout mériterait d'être goudronnée entièrement.

Une autre piste relie TIZNIT à IFNI enclave espagnole.

2°- VOIES DE COMMUNICATION FERREES - PROJETS - Pl.6

Aucune liaison par fer n'existe avec le Nord du Maroc car elle ne présente pas d'intérêt. De plus, au Nord, le barrage des chaînes de l'Atlas en bordure de mer rend difficile un tel amènagement.

Par contre vers le Sud et ainsi que nous l'avons vu , de la région d'Agadir à la région Saharienne en passant

la région présaharienne et celle du DRAA, l'orientation géographique naturelle s'ouvre vers l'Ouest, vers l'Océan, la vallée de l'Oued Souss, orientant vers cette direction un couloir large de 150 Kms qui aboutit à AGADIR .

De même, à l'est, aucun obstacle naturel important ne la sépare des zones voisines du GHERIS, du FERKLA et du TAFILALET, ouvertes vers OUDJDA et ORAN, port méditerranée.

D'est en ouest, une possibilité de circulation se présente donc et a été l'objet de deux projets de voie ferrée, et d'un projet de téléphérique.

a) PREMIER PROJET - Il a été étudié en détail en 1932 - 1934, par Monsieur GRET, Ingénieur à la Direction des travaux Publics du Maroc.

Le tracé prévu est le suivant : il comporte une première partie d'intérêt minier régional :

d'AGADIR, il longe l'Oued SOUSS, puis, TAROUDANT, et le flanc sud du SIROUA, gagne OUARZAZATE.

Une deuxième partie du tracé, dépassant le cadre régional , s'étend au plan Africain, et son caractère est plus stratégique d'économique : d'Ouarzazate, la voie ferrée se prolonge jusqu'à KSAR ES SOUK, et BOU DENIB entre l'ATLAS et le DJEBEL SARHO, par le couloir du TODRA sans de trop grosses difficultés, la côte maximum étant de 1.600 mètres.

Les obstacles sont présentés par les vallées déscendant de l'Atlas qui sont plates mais à pentes raides.

De BOU DENIB, le tracé peut rejoindre, soit le schemin de fer à voie normale de BOU ARFA à OUDJDA puis NEMOURS, c'est à dire, le futur transaharien, soit la voie métrique Algérienne de Colomb Béchar à Oran.

Par ce tracé serait réalisée la rocade ferrée sud-Atlantique- Méditerranée .

Dans le cadre de ce premier projet, là première partie du tracé nous intéresse plus particulièrement d'AGADIR jusqu'au centre minier OUARZAZATE, car elle suit les zones minières dont elle peut drainer la production suivant la pente naturelle du terrain jusqu'au PORT D'AGADIR, dont elle assurerait le développement en même temps que l'équilibre économique et démographique du Maroc.

PROJET DE TELEPHERIQUE

Un autre projet d'évacuation des minerais de manganèse du haut Atlas par un téléphérique D'IMINI , AGAOUZ puis par la route jusqu'à AGADIR, est également envisagé.

Malheureusement ces deux projets furent entravés jusqu'en 1950. A cette époque, l'Omnium Nord-Africain, prit la décision de construire à ses propres frais un téléphérique permettant d'amèliorer les conditions d'évacuation des minerais mais vers MARRAKECH et non vers AGADIR. Cet ouvrage alors estimé à 600 millions de francs, devait permettre une réduction de 1500 Frs par tonne de minerai de manganèse.

Cette décision fut regrettable pour l'économie d'AGADIR et pour l'équilibre économique du Maroc car elle risquait de mettre en échec la réalisation du port d'Agadir d'intérêt général car lié lui-même au développement du Maroc.

C'est pourquoi le Maréchal JUIN, alors Résident Général de France au Maroc, qui n'avait pu s'opposer à la décision de l'Omnium Nord Africain, décida de faire entreprendre immédiatement les travaux d'extension des ouvrages portuaires d'AGADIR.

b) DEUXIEME PROJET

Un deuxième projet de voie ferrée étudié par la Marine du Maroc présente une trajectoire d'amplitude plus large passant plus au Sud du précédent projet; par TIZNIT, KORDOUN, FOUM EL HASSAN et AKKA, il longe ensuite la vallée du DRAA, pendant plusieurs centaines de kilomètres, puis, suivant les bords sud du TAFILALET, il emprunte le tracé des grandes pistes Sahariennes en traversant la HAMMADA DU GUIR et se termine à ABADLA sur le GUIR, où aboutit actuellement le MEDITERRANEE NIGER, soit à 900 kms d'AGADIR.

Cette dernière rocade ferrée du Sud relierait outre son intérêt stratégique l'Océan à la Méditerranée et deviendrait une ouverture de l'Afrique Française sur l'Océan.

Enfin, dans l'exploitation systématique des richesses minières des Confins Sahariens prévue parle Bureau Industriel Africain, elle peut constituer une rocade de drainage de produits miniers à évacuer sur NEMOURS, ou sur AGADIR, exutoiresdes richesses Sahariennes et la liaison des ensembles industriels africains TINDOUF-COLOMB BECHAR, par le troisième projet de voie ferrée prévue : TINDOUF - AGADIR.

c) TROISIEME PROJET - TINDOUF - AGADIR

De même que d'Est en ouest, l'ouverture géographique d'Agadir vers le Sud, facilite la réalisation d'une voie ferrée dont le projet est en cours d'étude afin d'évacuer le minerai de fer en provenance de TINDOUF, (mines de GARA DJEBILET à 120 Kms au sud-est de TINDOUF découvertes récemment et dont l'exploitation doit commencer en 1957).

Empruntant d'Agadir à Foum el Hassan un tracé sensiblement parallèle à la route existante, la ligne suivrait vers le sud, la Piste Impériale jusqu'à TINDOUF et GARA DJEBILET.

Un deuxième tracé de TARJICHT à TOUBIENA situé à 20 kms environ au sud d'IFNI a été étudié dans l'hypothèse où l'évacuation ne pourrait s'effectuer sur Agadir.

d'AGADIR la longueur de la ligne est d'environ 620 Kms.

Ce projet pourrait d'ailleurs être prolongé jusqu'à DAKAR.

RESUME

De ces projets il ressort qu'Agadir est le point d'aboutissement naturel de deux trajets de rocades EST-OUEST reliant la Méditerranée et le NIGER, à l'Océan , ainsi que d'une troisième ligne prévue du Sud vers le Nord, qui drainerait les minerais de fer, de la plus grande mine de fer du monde de TINDOUF, voire les produits du Sénégal et des confins Sahariens sur Agadir.

L' on voit donc par ces projets établis à des époques différentes et à des fins différentes, qu'à des titres divers AGADIR est l'exutoire naturel de l'Afrique Française sur l'Océan. Son importance sur le plan Africain est donc considérable.

3°- VOIES DE COMMUNICATION MARITIMES

TRANSPORTS PAR MER - GENERALITES

Difficiles et coûteux les gros transports ne peuvent se concevoir que par mer. C'est pourquoi l'évacuation des minerais, des agrumes, des produits de la pêche, engrais, aussi bien que les possibilités touristiques, militaires et navales, ont conduit à la création de ports modernes.

Or, l'Afrique est un continent sans découpures naturelles, c'est pourquoi la France a, dès son intervention au Maroc, bâti une jetée marine à Casablanca pour créer un plan d'eau abrité.

Le Maroc était un pays bloqué par la mer jusqu'à l'arrivée des Français, à part quelques bassins exigüs, où seules quelques barques pouvaient trouver asile.

Ce bloquage était dû non seulement à une côte inhospitalière, véritable "mur de l'Atlantique", mais encore à une volonté locale qui mettait obstacle à la pénétration du pays.

C'est pourquoi, en plein vingtième siècle, le Maroc restait un pays médièval, isolé du monde occidental.

L'importance de l'arrière pays est primordiale pour la création et le développement d'un port.

C'est pourquoi l'emplacement de Casablanca avait été choisi, non d'après les avantages de la côte, mais essentiellement en fonction de son hinterland : la CHAOUIA et les DOUKKALA.

C'est sa position par rapport à cet arrière pays qui est le secret de son extraordinaire prédominance sur les autres ports du Maroc : 80 % en 1946 du tonnage maritime et 10 % seulement du tonnage routier.

Le port d'AGADIR

Pour les mêmes raisons, en 1911, au temps de MANNESMANN, auteur du premier projet de port à AGADIR, on aurait pu espérer que la rade d'AGADIR, au débouché du SOUSS, serait devenue un port aussi important pour la Région située au delà du Sud de l'Atlas que Casablanca, pour la région située au nord de ce dernier.

Les raisons pour lesquelles il n'en a pas été ainsi sont d'ordre d'une part économique, et d'autre part technique :

a)- Raisons Economiques

Un contraste saisissant existait entre les possibilités reconnues de cette région et les réalisations de fait. La raison de ce mystère était qu'Agadir était considéré comme né d'une escale routière et non de la mer.

La conquête militaire venue du Nord s'est accomplie uniquement par voie de terre. Ces voies militaires ont été les mêmes que les voies de pénétration politique et économique. Elles ont permis les premiers courants d'échanges économiques et étaient : la route côtière et les routes carrossables du TICHKA et du TIZI N'TEST. Par les faits de la centralisation administrative et de très puissants intérêts routiers , ces courants se sont cristallisés et maintenus.

L'orientation économique venait donc et était entretenue de l'intérieur alors que les dispositions naturelles ouvraient l'exutoire de cette région vers la mer.

Cette situation était maintenue par le fait que les minerais du Souss étaient évacués sur CASABLANCA par MARRAKECH au lieu de l'être sur AGADIR.

AGADIR fournissait donc alors l'exemple d'un hinterland sans port tandis que BOUGIE représente l'exemple d'un port sans hinterland, suivant l'expression de l'Amiral BARJOT.

C'était donc par construction si l'on peut dire et non par nature qu'Agadir et son hinterland restaient placés

dans la dépendance économique de la zone Nord et dans l'orbite de CASABLANCA, bien que ce port soit situé à 600 kms.

b) - Raisons techniques

Cette situation pesait d'un poids extrêment lourd sur les régions du Sud - de l'Atlas. Il était donc indispensable de reprendre le problème du port d'AGADIR, et celà sur de larges bases si l'on voulait assurer l'équilibre économique et démographique du Maroc.

En 1947, à la suite de la reconnaissance d'une zone de pêcherie très riche entre le Cap GHUIR et l'embouchure de l'OUED DRAA, le problème du port est complètement réexaminé.

La production de la mer pourrait alors être envisagée comme une source de développement commercial pour AGADIR, avec adjonction d'une industrie du froid .

Née d'un réseau routier, son développement pouvait être assuré par la mer.

De plus, ainsi que nous l'avons déjà dit, outre les richesses déjà analysées, les richesses de la zone minière présaharienne, jusqu'à la région traversée par le Méditerranée -Niger, zone minière qui apparaît aussi riche que l'Afrique du Sud, et enfin la production de kilowatts , l importation de pétrole au port pétrolier catalyseur de la somme d'énergie du sud Marocain, constituaient des facteurs secondaires du développement d'Agadir.

En 1947, l'avenir du port d'AGADIR, devait donc être examiné sous les angles suivants :

- le Port de pêche
- le Port océanique et stratégique - (minerais hydrocarbures)
- Les risques d'ensablement.

Mais rappelons tout d'abord l'historique du port d'Agadir.

Historique

En 1911 - Le premier projet de port d'AGADIR est établi par l'allemand MANNESMANN.

En 1912 - LYAUTEY avait chargé une commission d'étudier la question des ports du Maroc. Cette commission s'arrêta à SAFI, ne poussant pas plus loin ses investigations.

En 1918 - La marine Nationale entreprit les premiers travaux d'une jetée de 700 mètres de longueur à la pointe de Founti pour faire un abri de chalands et de cabotcurs. Ces travaux furent poursuivis par l'Administration des Travaux Publics du Maroc.

- En 1920, le projet MANNESMANN est préconisé par DELPIT.
- En 1928 les travaux sont continués prolongeant la jetée commencée en 1918

La construction de cette jetée provoqua à partir de 1935 un ensablement du plan d'eau.

- En 1937, la Commission technique présente un schéma général du port développant à l'est de la pointe de Fourti, la totalité des installations.

- En 1946, le port comprenait :

- une jetée principale de 700 mètres
- un épi transversal de 450 mètres,
- une surface de plan d'eau de 7 hectares,
- une profondeur de plan d'eau de 2 à 7 mètres
- des terre-pleins de 18.350 m2, soit 35 % de terre-pleins
- le port permettait l'accostage à la côte - 3,5 de petits caboteurs d'environ 600 tonneaux.
- il comprenait un poste d'accostage des pétroliers, côte 6, relié au secteur des carburants par un pipe line,
- une cale de hâlage pour bateaux de 3 tonneaux,
- 4 pontons de débarquement du poisson. Un matériel de levage de 300 tonnes jour.
- Son état était mauvais.

- En 1947, malgré cette situation l'Administration hésitait encore devant le projet d'extension établi en 1937. L'hypothèse des hésitations économiques avait cependant été levée, comme nous l'avons vu plus haut, sur la nécessité de réaliser le port, mais il subsistait néanmoins les hésitations d'ordre technique.

En effet tout d'abord le problème de l'importance à donner au port et ensuite celui de son emplacement se posait.

En ce qui concerne l'importance, les études de M. FURNESTIN, avaient montré que la mesure à donner à ce port de pêche pouvait être de quatre fois celui de SAFI, avec dotation d'une industrie du froid d'une importance correspondante.

Le Port de SAFI présentait alors un plan d'eau de 27 hectares.

C'était donc un plan d'eau de 120 hectares que l'on estimait que pouvait recevoir le port de pêhe d'Agadir. (celui d'Cran a 122 hectares).

Telle était alors l'opinion de l'amiral BARJOT, de M. ECOCHARD, Chef du Service de l'Urbanisme à cette époque.

En ce qui concerne l'emplacement, deux tendances s'opposaient : l'une estimant que le port devait être installé dans la zone ouest, à eau profonde, de la jetée existante ; l'autre dans la zone située à l'est de cette jetée, où les fonds sont de faible profondeur.

- En 1946 deux projets sont donc en présence : (Pl. 7

1°- Premier projet

Le dernier projet établi par l'administration des Travaux Publics (1946). Il prévoyait que la jetée existante prolongée vers le sud serait ensuite incurvée vers le sud-est pour constituer une jetée abri. Un autre élément de jetée était prévu partant de la plage et remontant vers le nord-ouest au devant de la jetée principale pour former une passe. Le plan d'eau ainsi délimité serait remblayé en partie pour constituer des terre-pleins avec quaisaccostables.

Ce projet fut l'objet de critiques de la part de la Marine Nationale et de M. ECOCHARD, alors chef du Service de l'Urbanisme.

Les inconvénients qu'il présentait d'après eux, étaient les suivants :

a)- faible profondeur des fonds ainsi créés : à 1.000 mètres de la plage, la ligne des fonds était de 10 mètres.

b)- risques d'ensablement accrus : par le phénomène de la houle diffractée, le sable de la partie sud de la plage serait amené dans le port.

c)- difficultés de manoeuvre des bâtiments à l'entrée dans le port par suite de l'insuffisance de fond : 10 à 12 mètres. Risques d'échouage à la plage.

d)- disparition du plan d'eau constitué par la baie relativement abritée et utilisable pour les hydravions et les petits bâtiments.

e)- enfin, disparition de l'arc de plage existant dont l'harmonie est rompue et qui constitue du point de vue touristique un potentiel de richesse indéniable.

Rappelons à ce sujet que la Municipalité de Nice n'a eu de cesse que de voir disparaître le Casino de la jetée promenade dont la présence rompait la courbe harmonieuse de la baie.

2°- Deuxième projet

Le projet proposé par le Service de l'Urbanisme et la Marine Nationale était dans son principe le suivant : (Pl. 7)

- limiter le développement du port du côté de la plage c'est à dire vers l'est en le reportant vers l'ouest, à l'extérieur de la jetée alors existante.

La raison de ce dispositif était fondée sur la topographie naturelle de la ligne des fonds de 10 mètres qui, rectiligne et favorablement orientée passe à courte distance de la côte.

Conformément aux dispositions de la planche n°7, il prévoyait :

1°- une nouvelle jetée abri partant des rochers d'AGHESDIS perpendiculaires à la ligne des fonds, suivant la recommandation de la mission hydrographique du Beautemps-Beaupré.

2°- une protection du plan d'eau, du port et de l'anse de la plage par une orientation au sud-est de cette jetée à partir de la ligne des fonds de 15 mètres.

3°- transformation de la jetée existante en double quai accostable notamment par fond de 10 mètres sur sa face ouest.

Le 20 octobre 1949, une commission à laquelle assistait notamment l'Amiral JOZAN, Commandant la Marine au Maroc, concluait au choix de la solution proposée à l'ouest par l'Urbanisme et la Marine, et l'Amiral JOZAN subordonnait son accord aux Travaux Publics, à la limitation vers l'est et à la jetée existante de toutes extensions et au développement sur les pointes d'AGHESDIS et de l'OUNTI de ces dernières.

En 1950, ainsi que nous l'avons vu au chapitre des communications par voies ferrées, la Résidence décidait d'entreprendre les travaux d'extension des ouvrages portuaires d'AGADIR, afin de permettre le développement du port, et, partant, de participer à l'équilibre économique du Maroc, ceci malgré la décision de l'Omnium Nord-Africain de réaliser un téléphérique pour l'évacuation des minerais jusqu'à MARRAKECH.

Mais, malgré les décisions définitivement arrêtées par la Commission de 1949, le projet technique alors retenu ne visait pas à la réalisation du grand port en eau profonde dans la partie ouest de la baie d'AGADIR. Il visait à l'agrandissement du port existant à l'est dont le trafic avait été en 1949 : de 67.000 tonnes de façon à permettre d'évacuer un tonnage annuel de 400.000 tonnes.

Les raisons de ce revirement nous échappent. Toujours est-il que malgré les critiques formulées au sujet du projet des Travaux Publics, ce dernier a été réalisé de 1952 à 1954, et que le port en eau profonde à l'ouest dont la réalisation avait été décidée est demeuré à l'état de projet.

C'est ainsi que de 1952 à 1954, fut réalisé (Pl. 7 , Pl. 8 et Pl. 9 photo et Pl. 10), le port projeté par les Travaux Publics à l'est de la jetée par conséquent.

Il comporte un plan d'eau de 30 hectares et des terre-pleins de 30 hectares. Un port à Yachting a été réservé.

Il apparaît déjà insuffisant pour l'évacuation des minerais de Tindouf qui imposeraient son extension vers

le large dans l'hypothèse où l'évacuation se ferait sur AGADIR. Cette extension contribuera à aggraver la coupure de la baie.

L'on s'aperçoit donc déjà qu'à tous points de vue le projet préconisé par l'Amiral BARJOT et M.ECOCHARD était préférable et ceci alors que le port est à peine achevé.

Il n'en reste pas moins que toutes les possibilités portuaires restent possibles dans cette merveilleuse rade d'AGADIR qui constitue un refuge sûr et un relai sur la route de DAKAR.

4°- VOIES DE COMMUNICATIONS AERIENNES

Une base aérienne très importante autorisant toutes les possibilités permet les liaisons aériennes avec le monde entier. Des services réguliers fonctionnent actuellement. L'exportation des primeurs et de certains produits s'effectue par cette voie.

o o
o

V - POSSIBILITES DE LA PECHE

L' OCEAN ET LES PECHERIES

Les eaux atlantiques qui s'étendent au large des côtes du Souss sont parmi les plus anciennement fréquentées des pêcheurs de haute mer. Les Espagnols s'étaient, de longue date installés au Rio de Oro et à Sidi Ifni sur la côte Africaine du Souss en vue de constituer des relais pour leurs pêcheurs.

Leur situation dans des zones presque désertiques n'ont jamais permis la création sur place d'industries capables de traiter les produits de la pêche. Cette industrie ne s'est développée en conséquence qu'en Espagne même et au Portugal, loin des lieux de pêche.

Par contre Agadir, port ancien, placé sur les lieux même de pêche, pourvu d'une main d'oeuvre abondante et travailleuse a pu se créer une place importante sur le marché international des conserveries de poisson.

Cette industrie s'étend également aux sous-produits du poisson : farine de poisson, guano de poisson, qui constitue un engrais exporté aux U.S.A.

Deux types de pêche sont pratiqués à AGADIR.

1°- La pêche de surface - C'est celle des poissons bleus, sardines, thons, maquereaux. Elle peut être également définie par l'é poque à laquelle elle se pratique : de juin à septembre.

Elle est réalisée avec des chalutiers de tout tonnage, sans équipement sépcial car ils ne s'éloignent guère du port. La conserve de ce genre de poisson se fait à l'huile. Elle peut être exportée dans de nombreux pays étrangers.

La qualité de la main d'oeuvre entre pour une part importante dans cette industrie.

2°- La pêche de fond - Elle intéresse les soles, les pageots, grondins, merluches, merots; ombrines, etc.. Elle se pratique de janvier à mai.

Un nombre élevé de pêcheurs marocains habiles et courageux se livrent à la pêche côtière.

Les risques des campagnes de pêche ont été diminués par la création d'un nouveau port qui permet désormais d'abriter les pêcheurs Breton s Espagnols, qui viennent fréquemment pêcher dans la baie.

Cette pêche va partie à la consommation directe sur le Nord du Maroc notamment, partie à la conserverie, partie au sèchage, partie également à la fabrication du guano de poisson, qui constitue un engrais exporté aux U.S.A.

Les chalutiers pratiquant la pêche de fond sont principalement de fort tonnage et restent longtemps en mer. Ils doivent donc emporter de la glace pour conserver le poisson, d'où nécessité d'une fabrication de la glace, qui existe d'ailleurs à Agadir sous forme d'un frigorifique dont la capacité est de 2.000 m³ et la puissance de 600.000 frigories /heure.

L'industrie de la pêche a pris une extension considérable à AGADIR, surtout depuis la reconnaissance d'une riche zone de pêcheries entre le Cap Ghir et l'embouchure de l'Oued Draa.

En 1954, le tonnage pêché à AGADIR en a fait le premier port sardinier d'Afrique.

Ce poisson, qu'il aille à l'alimentation d'une population pendant les périodes de soudure entre les récoltes, et pendant les périodes de sècheresse se vend à très bon prix par rapport à ceux de France.

Depuis 1945, 80 usines de conserve de poisson en boîte ou sèché, ont été réalisées à Agadir et fabriquent également du guano de poisson.

A titre indicatif , le tableau n°13 ci-joint, donne les chiffres relatifs aux activités de la pêche de 1946 à 1955.

la progression des fabriques de conserves de poissons de 1942 à 1965 inclus, et celle de la flottille de pêche.

Ainsi qu'on peut le constater l'importance de tonnage pêché a presque quadruplé en 10 ans, et le nombre des conserveries à l'huile a octuplé, la flotille a quadruplé en nombre d'unités.

Le développement de l'industrie de la pêche à Agadir a donc été remarquable.

o o
o

VI - DEMOGRAPHIE

REGION D'AGADIR - Mouvements de la population dans la Région

Les conclusions de cette étude proviennent de chiffres empruntés à l'étude de MM. PETIT et CASTET - BAROU.

Mouvements de la population dans la Région d'Agadir :

1936	1952		gain	perte	gain	perte
574.800	682.500	+	107.700		18,7 %	

Toutefois, par rapport à la moyenne générale d'accroissement de 26,5% définie pour le Maroc par les auteurs précités, on devrait trouver 152.300 habitants comme gain. Par rapport à cette moyenne générale :44.600 habitants auraient donc quitté la Région, d'où perte de 7,8% par rapport à cette moyenne

Ces chiffres sont théoriques, car il est évident que les moyennes d'accroissement ne présentent pas toutes la même valeur suivant les régions.

L'accroissement démographique ressort donc à 1,2 % chiffre normal si l'on considére que la moyenne d'accroissement est de 1,48 %.

En conclusion, nous admettrons donc, que la population d'Agadir se développe normalement et que l'exode hors Région n'est pas inquiètant.

Population Marocaine

Mouvements à l'intérieur de la Région d' AGADIR - d'après MM. PETIT et CASTET-BAROU

	Gain	Perte	Accroissement
CERCLE D'INEZGANE			
BIOUGRA	+ 14.200		+ 24,7 %
IDA OU TANAN		- 11.200	- 23,3%
		- 7.600	- 29,3%
		- 18.800	
Perte du cercle		- 4.600	
CERCLE DE TAROUDANT			
TAROUDANT-TAFINGOULT		- 4.500	(- 4,7%
ARGANA		- 4.200	-24,6%
		- 8.700	
IGHERME	3.000		- 6,8%
Perte du cercle		- 5.700	
TERRITOIRE DE TIZNIT			
CERCLE DE TIZNIT		- 16.400	-17,6%
Cercle de l'Anti-Atlas Occidental, non compris Tafraout		- 18.500	-20,7%
TAFRAOUT		- 10.300	-30,7%
CERCLE DE GOULIMINE	900		3,1
AKKA et TATA		- 6.400	-24,5%
		- 31.600	
Perte du cercle		- 50.700	
VILLE D'AGADIR			
de 1936 à 1952 (4.007 à 23.649)	+ 18579		

CONCLUSION

79.100 marocains se sont déplacés dans le bled
18.100 se sont fixés sur un nouveau bled
62.000 ont quitté le bled
17.400, en provenance de cet exode se sont fixés à AGADIR
44.600, ont quitté la région

- L'exode du bled peut être chiffré à 0,8% de la population environ - en moyenne par an

- L'exode de la Région à 0,59 % par an

o o
o

VILLE D' AGADIR - Développement démographique

1°- LE PASSE

Développement démographique de l'agglomération, depuis le premier recensement connu jusqu'à 1952 (date du dernier dénombrement général) Pl.14

ANNEE	EUROPEENS	MUSULMANS ET ISRAELITES	TOTAL
1912		1.000	10000
1918			
1926	319	1.523	1.842
1931	848	2.233	3.041
1936	1.619	4.007	5.626
1942	3.225	6.262	9.491
1947	3.478	8.960	12.438
1952	6.062	23.649	30.111
1955 (sous réserve	16.000	33.773	49.773
Rythme d'accroissement décennal			
1926 - 1936	396 %	164 %	200 %
1936 - 1947	115 %	124 %	121 %
1942 - 1952	88 %	274 %	216 %
1936 - 1952	375 %	575 %	535 %

- L'exode du bled peut être chiffré à 0, 8% de la population environ - en moyenne par an

- L'exode de la Région à 0, 59 % par an

o o
o

VILLE D' AGADIR - Développement démographique

1°- LE PASSE

Développement démographique de l'agglomération, depuis le premier recensement connu jusqu'à 1952 (date du dernier dénombrement général) Pl. 14

ANNEE	EUROPEENS	MUSULMANS ET ISRAELITES	TOTAL
1912		1.000	10000
1918			
1926	319	1.523	1.842
1931	848	2.233	3.041
1936	1.619	4.007	5.626
1942	3. 225	6.262	9.491
1947	3. 478	8.960	12.438
1952	6.062	23.649	30.111
1955 (sous réserve	16.000	33.773	49.773
Rythme d'accroissement décennal			
1926 - 1936	396 %	164 %	200 %
1936 - 1947	115 %	124 %	121 %
1942 - 1952	88 %	274 %	216 %
1936 - 1952	375 %	575 %	535 %

2°- LE PRESENT

A - Population - La population européenne ne pose pas de problèmes particuliers.

Le noyau de la population marocaine est constitué par un millier de pêcheurs que l'on trouve à AGADIR en 1918.

Le reste de la population marocaine ou israëlite provient ainsi que nous l'avons vu, presque totalement de l'exode du bled, dont nous avons chiffré l'importance plus haut.

Elle est donc constituée par des fellahs, qui vont se transformer en travailleurs de différentes catégories pour la majorité et commerçants en minorité. Quelquefois d'ailleurs ce sont les commerçants du bled qui viennent s'installer à la ville en provenance des Aït Baha par exemple, où ils ont laissé leur famille.

Cette population est également constituée par des travailleurs saisonniers qui, ainsi que nous le verrons plus loin, retournent dans leurs tribus une fois leur travail saisonnier, la pêche par exemple, terminé. Ce sont les saisonniers des bleds de Goulimine, au nombre de 1.200 environ qui la représente en majeure partie.

B - Etude de la densité urbaine - Pl.14

A l'exclusion des anciens quartiers de Founti et de Talbordjt où la densité estimée à 450 habitants à l'hectare environ, la densité urbaine, d'Agadir est convenable car dans les nouveaux quartiers d'habitat , l'urbanisme a défini une densité de population normale de 350 habitants à l'hectare.

De même pour les secteurs d'habitat de type européen, une densité a été fixée et respectée.

Aucun problème particulier ne se pose donc du point de vue densité urbaine à part le recasement de 4.000 habitants de Talbordjt et 300 de Founti pour déconcentration.

3°- L'AVENIR

Estimation du développement probable de 1955 à 1970

Si nous interprètons les résultats de 1°, nous pouvons estimer que dans la période de 15 ans à venir le développement possible sera le suivant :

Année	Européens	Musulmans - israëlites	Total
1955 - 1970	entre 22.000 habitants et 30.000 habitants	entre 70.000 et 100.000 habitants au maximum	entre 92.000 et 130.000 habitants

CONCLUSIONS

Ces chiffres vont nous permettre d'apprécier l'importance des surfaces nécessaires pour l'avenir.

A/ Surfaces immédiatement nécessaires

1°- Habitat de type européen - Les plans d'extension prévus sont très largement suffisants pour 15 ans.

2°- Habitat de type traditionnel à patio - En ce qui concerne les commerçants, notables, etc... il n'y a pas de problème de logement car ces catégories ont les moyens de se loger dans les secteurs existants.

Nous nous intéresserons donc uniquement aux populations de travailleurs aux ressources faibles.

TRAVAILLEURS AUX RESSOURCES FAIBLES

a)- Nombre de musulmans et israëlites en surnombre à Founti et Talbordjt :..... 1.300
b)- Logés en abris précaires à recaser : 1°- Carrières Corcos..... 350
2°- Carrière Tarpin..... 250
3°- Aghesdis..... 632
4°- Kasbah..... 150
5°- Anza..... 900
6°- Khiam Battoir (Douar de tentes saisonnières)..... 2.000
7°- Douar Laazib (près Lycée)..... 45
8°- Yachaech..... 6.187
12.094 hab.

12.094 habitants dont 2.000 saisonniers doivent donc être recasés actuellement

La surface totale immédiatement nécessaire est donc de 34 hectares, à raison de 350 habitants

à l'hectare.

Les superficies déjà réservées dans le plan d'aménagement au voisinage des secteurs de travail, au Nord-Ouest et au Sud-Est, sont les suivantes :

- Extension d'Anza, au nord-ouest d'Agadir..... 25 hectares
- Extension de Talbordjt, 15 hectares pour mémoire - ne peut être vouée à un secteur d'habitat à loyer très faible.
- Il manquerait donc à réserver au sud-est de la ville..... 9 hectares.

Surfaces à prévoir en fonction du développement futur

au maximum : 100.000 - 33.000 = 67.000 habitants soit 191 hectares

A déduire de ce chiffre les 15 hectares de l'extension de Talbordjt, soit 176 à réserver pour l'habitat du type traditionnel.

°°°

VII - POSSIBILITES TOURISTIQUES (1)

La température d'AGADIR exceptionnellement tempérée en toute saison, le site magnifique de sa baie et le caractére pittoresque de la Région, en font un centre touristique particulièrement intéressant, attachant et reposant.

La température à AGADIR est d'une constance absolue dûe au passage dans les eaux de sa baie du courant froid des îles Canaries.

En janvier, elle varie de	18° 9	à	10°
en avril	" 21° 1	à	12°2
en juillet	26°	à	17°4
en octobre	25°	à	16°6

Ces températures autorisent le bain de mer, hiver comme été, ce qui n'est pas permis dans les stations balnéaires d'Europe.

La latitude de la grande cité du Sud est la même que celle de Miami ou du Caire

Porte du grand Sud, longuement étabée le long de sa magnifique baie, sur le fond des collines environnantes, AGADIR, offre aux visiteurs l'aspect d'une ville attrayante, gaie, en pleine évolution.

L'ancien quartier de Founti, de la Kasbah, de Talbordjt, le port de pêche, constituent des points d'intérêt pittoresques et vivants pour le touriste qui jouit également de jardins reposants longeant la plage et ceinturant le panorama uniqu e vers la rade.

A cet intérêt est joint celui des quartiers modernes et d'un équipement hôtelier de premier ordre.

o o
o

L'attrait touristique de la ville est complèté par celui de la Régicn dont nous ne citerons ici que les points principaux :

- A l'est, les montagnes de l'ATLAS, au pied desquelles s'étale l'une de ses plus anciennes cités : TAROUDANT, capitale autrefois, des rois du Souss et des chérifs de MARRAKECH.
- Au nord, parmi des sites sauvages, perchée sur des rochers abrupts : IMMOUZZER DES IDA OU TANAN et ses tribus de la montagne.

Les parterres de violettes contrastent avec le caractère sauvage des lieux.

La route domine parfois les palmeraies cachées dans le fond des vallées.

- Au Sud, TIZNIT, silencieuse dans son enceinte, fut l'une des plus grandes places de commerce et de plaisir, où les tribus du Sud venaient, au lendemain de fructueuses affaires chercher un délassement.

Plus au Sud encore, GOULIMINE, de caractère Mauritanien, faite de pisé rouge et d'arcades profondes, perdue dans le soleil et dont les ruelles retentissent, le soir, des chants des RI'GUIBAS et du son des "guédras".

Enfin, à 1.000 mètres d'altitude, nichée au fond de l'ANTI-ATLAS, TAFRAOUT, cité extraordinaire, peut-être la plus belle d'Afrique du Nord, présente contre d'énormes blocs chaotiques de rocher rouge, des Kasbah à étage à décor polychromes, assises de part et d'autre d'une vallée tapissée d'arbres fruitiers en fleurs au printemps.

Proche s'ouvre la vallée des AUMELN où l'on peut admirer de merveilleux couchers de soleil, dans un silence qui détache le touriste du monde et des soucis.

---

(1) ces renseignements ont été aimablement communiqués par le Président du Syndicat d'Initiative d'Agadir.

CHAPITRE II

I - BANLIEUE D'AGADIR - PROTECTION

- GROUPEMENT D'URBANISME DES BANLIEUES SUD-EST ET NORD-OUEST d'AGADIR
(Pl.15 - Plan de zoning n°2949)

A partir de 1946, par suite, notamment, du développement de la pêche, l'essor d'AGADIR devient très important et le plan d'amènagement primitif s'avère insuffisant et inadapté en présence de nouveaux besoins et de l'avenir.

Par ailleurs, en raison même de cet essor et de la conjoncture internationale, la spéculation immobilière s'intéresse aux terrains situés dans la banlieue d'Agadir, à l'extérieur du périmètre urbain, où ils ne sont pas encore valorisés par un plan d'amènagement.

Il convenait donc, en première urgence et ce fut le premier souci de M. ECOCHARD de protèger cette banlieue contre les lotissements spéculatifs anarchiques, afin de ne pas se trouver un jour dans la situation de la ville de Casablanca où l'intérêt général et celui de l'Etat ont été lésés et obérés par cette politique.

En effet, cette dernière a nui à la croissance harmonieuse et rationnelle de l'agglomération et des difficultés administratives ainsi que des dépenses exagérées occasionnées par un équipement trop étendu et onéreux en ont été la conséquence.

Le danger qui se présentait à Agadir en 1946 si l'on n'y prenait pas garde consistait donc à voir la ville se construire en dehors des zones urbanisées, et au seul bénéfice de la spéculation, le lotisseur laissant en général à la charge de l'Etat le soin de réaliser l'équipement qui lui incombe.

Pour prévenir et remèdier à ces différents inconvénients, tout en réservant l'avenir des extensions futures, il convenait donc par des mesures appropriées, d'étendre le contrôle de l'administration sur les lotissements au delà du périmètre urbain et de définir les conditions dans lesquelles ils pourraient être acceptés sans nuire au développement de l'agglomération.

Partant de cette idée, M. ECOCHARD eut d'abord pour soin, d'établir un premier plan important de zoning dit "de "Protection de la Zone Sud-Est d'Agadir", dont le principe consista à imposer une faible densité de construction.

La zone Nord-Ouest bien que moins exposée aux risques de la spéculation fut également dotée d'un plan beau-

coup plus restreint de zoning dit : Ilot d'amènagement du secteur d'Anza", qui comporte également une zone de protection établie sur le même principe.

L'étude et la mise au point juridique de cette affaire qui posait, à l'époque, en l'absence d'une législation spéciale , des problèmes délicats, ont été mises au point par le Contrôleur Civil FORICHON, alors Chef adjoint du Service de l'Urbanisme.

Depuis cette date, le secteur Nord-Ouest d'Anza a vu sa zone de protection s'étendre et les plages protégées comme nous allons le voir.

1°- Zoning de protection de la zone sud-est d'Agadir - pl. 15

Ce plan de zoning (n°581 - Pl. 15) s'étend de l'Oued El Haouar jusqu'au delà des Ait Melloul, soit sur une dizaine de kilomètres de longueur et, en largeur, de la mer jusqu'à une profondeur de 6 Kms.

Il couvre une superficie de 6.000 hectares environ.

Il comporte outre les délimitations des périmètres urbains, des centres des AIT MELLOUL, D'INEZGANE et des douars TCHEIRA, BEN SERGAC, TARRAST, DJORF, des zones non aedificandi protégeant des zones maraichères qu'il convient de conserver, des zones dites d'habitat dispersé où la construction est de très faible densité et où les lots doivent présenter une superficie minimum d'un hectare, des zones où la construction peut être réalisée normalement et, enfin, des zones plantées des Eaux et Forêts.

Ce plan homologué par dahir du 26 janvier 1952, présente un très gros intérêt car il réserve l'extension de la ville ou ses agglomérations satellites sur des terrains pratiquements libres où les voies et les plans d'aménagement peuvent être établis harmonieusement sans expropriations coûteuses.

Malgré les difficultés qu'il a soulevées dans le maintien de l'intégrité de ses dispositions ce zoning reste actuellement intact, et autorise toutes les possibilités : emprise de gare de chemin de fer, voie ferrée, autoroute, extension d'aéroport, etc... des secteurs industriels et d'habitat.

Par la souplesse d'utilisation qu'il offre pour l'avenir, il représente une véritable source de richesses pour cette ville par le potentiel de possibilités qu'il conserve.

La délimitation de ce zoning a été promulguée par arrêté viziriel du 25 janvier 1952. Son homologation , le 26 janvier 1952.

Ces deux documents sont complétés par un règlement d'aménagement qui précise les dispositions du plan

de zoning et en règle les modalités d'application. Il a été homologué en même temps que le plan précité.

Ces documents constituent la base technique et juridique réservant l'avenir du plan d'extension sud-est d'Agadir qui est ainsi garanti.

2°- Zoning de protection Nord-Ouest et des plages

Les premiers soucis de protection appliqués à la zone de banlieue sud-est ont été prévus pour la zone de banlieue Nord-Ouest bien qu'à une échelle beaucoup moins importante.

En effet, la banlieue Nord-Ouest constituée par une bande de terre utilisable, assez étroite, par suite de la topographie des lieux, ne peut être un champ d'extension important pour l'agglomération.

Par contre, cette zone est fort intéressante du point de vue des plages qui sont très belles et dont la protection doit être assurée de manière à ne pas assister à une éclosion de pavillons plus ou moins esthétiques tels qu'on en voit se développer tout le long de la côte entre RABAT et CASABLANCA.

En ce qui concerne le Nord-Ouest, la protection des extensions a été assurée par un plan dit de " L'flot d'Anza" qui prévoit les mêmes servitudes d'habitat dispersé que la zone sud-est.

Les limites de ce plan sont dévenues insuffisantes du point de vue protection par suite de la poussée de la ville, et de la création de l'Usine des Ciments, elles vont donc être étendues par un nouveau texte.

De plus, un zoning pour la protection des plages des zones avoisinantes va sortir incessamment.

Les constructions balnéaires et les programmes s'y rapportant seront obligatoirement dirigées vers les centres balnéaires dont les plans ont été étudiés par le Service de L'Urbanisme et qui sont : "le centre balnéaire pl.16, du Km 9", et " Bigdi Plage".

Ces projets dont l'un est actuellement en cours de réalisation seront décrits au chapitre réservé à la Ville d'Agadir.

Ainsi que nous le voyons, la banlieue d'AGADIR est protégée par un zoning parfaitement au point au sud-est aussi bien qu'au Nord-Ouest.

Quant au sud et au nord de la ville ils sont protégés naturellement par la présence de la mer et des montagnes.

En résumé, la banlieue et les plages d'AGADIR, sont préservés de la création de lotissements anarchiques nuisibles au développement harmonieux de laville et des plages.

L'aspect "banlieue de PARIS" et de nombreuses grandes villes internationales entourées de véritables zones de constructions lépreuses, n'est donc pas à craindre à Agadir.

Les deux plans de protection qui précèdent ont été groupés en vue de simplification, sous le nom de "Groupement d'Urbanisme des banlieues Sud-Est et Nord-Ouest d'Agadir".

o o
o

II - VILLE D'AGADIR

1°- AVANT PROPOS - ECONOMIE

Pour mettre en valeur un pays, il est nécessaire de lui donner un point d'accrochage, un support administratif économique et social, une tête qui pense et commande et réalise au corps que constitue ce pays.

La réalisation d'une ville, Chef lieu de la Région, à l'échelle du développement envisagé pour le pays était donc indispensable.

Dans le passé il existait bien deux centres urbains importants : TAROUDANT, vieille capitale du Souss, la MARRAKECH du Sud de l'Atlas, point d'arrivée et de distribution des richesses apportées du Sénégal par les Caravanes Mauritaniennes, et TIZNIT, la porte du SAHARA, souk aux châmeaux très important, poste avancé du Maghzen, en face des zones insoumises.

AGADIR, à la même époque n'était qu'un simple petit village de pêcheurs.

Il faut en effet remarquer que les côtes inhospitalières du Maroc n'appelaient pas dans le passé le développement d'agglomérations importantes.

Ces dernières se trouvaient, au contraire, à l'intérieur des terres, aux carrefours des circulations principales où se trouvaient les souks facteurs de développement de ces agglomérations en général, et à l'abri des invasions pouvant provenir, de l'étranger, par la mer.

C'est ainsi que FES, MARRAKECH, SIJIL MASSA, dans le passé, ont été les carrefours des grands courants provenant soit du Nord, de Cordoue, Grenade, soit vers l'est de Ispahan, Bagdad, Damas, le Caire, Kairouan soit, vers le Sud du Sahara, par Tiznit, ou Taroudant vers Marrakech, ou du désert par Sijil Massa, vers Fès et Tanger.

Au vingtième siècle, par son équipement routier et industriel et la création de ses ports, le Maroc moderne a vu se déplacer de l'intérieur vers la côte l'axe d'échange MARRAKECH-FES, qui est devenu l'axe TANGER - CASABLANCA - AGADIR.

Certaines activités et des populations ont été ainsi pompées vers la côte qui, morte dans le passé, est devenue de plus en plus vivante et active.

Il en est résulté un développement des villes anciennes et la création des villes modernes : PORT-LYAUTEY RABAT-SALE, CASABLANCA, FEDALA, SAFI et AGADIR.

Ce même phénomène observé sur le plan du MAROC, s'est produit dans la région du SOUSS. Le courant local d'échanges économiques s'est déplacé vers la côte. AGADIR, est passé du rang de petit port de pêcheurs à celui d'escale routière. Escale de la route côtière en provenance de CASABLANCA, et de la route du TIZI N'TEST venant de MARRAKECH et allant vers le Sud.

C'est alors qu'AGADIR se développe tandis que TAROUDANT et TIZNIT, perdent de leur importance.

AGADIR devient le centre des échanges modernes et le distributeur de ces derniers.

TIZNIT, ne conserve que le monopole des échanges traditionnels : celui du souk aux chameaux par exemple parce que l'évolution moderne n'y est pas encore parvenue.

Toutefois, jusqu'en 1947, un contraste saisissant existait entre les possibilités reconnues de cette région et les réalisations de fait

AGADIR était en effet un hinterland sans port moderne.

Ainsi que nous le verrons en détail plus loin, la raison de ce mystère était qu'AGADIR restait considérée comme une étape routière, c'est-à-dire née d'une orientation économique venue de l'intérieur.

En 1947, à la suite de la réconnaissance d'une zone de pêcheries très riche située entre le cap GHIR et

l'embouchure de l'Oued DRAA, une autre orientation économique venant de la mer, de l'extérieur par conséquent, s'ouvre pour AGADIR.

De plus, la prospection des richesses présahariennes et sahariennes jusqu'au MEDITERRANEE -NIGER, vient s'ajouter à ces perspectives.

Il s'en suit le développement accéléré de l'industrie des conserves de poisson et comme conséquence immédiate l'inflation de la population de la ville, d'où la mise en oeuvre d'un plan d'urbanisme correspondant à une exploitation rationnelle de ses richesses.

C'est alors que les réalisations de fait que l'on pouvait s'étonner d'avoir attendu si longtemps interviennent : réalisation du port, d'une usine de ciment, équipement administratif..etc...

L'intérêt de ce développement est certain car il participe à l'équilibre économique et démographique du MAROC, en retenant près de leur tribu d'origine, dans leur pays, des ouvriers qui, transportés dans le Nord, seraient rapidement déracinés et perdraient leurs qualités naturelles, leur fierté et leur dignité et aggraveraient les problèmes matériels et sociaux qui se posent actuellement pour la main d'oeuvre, à Casablanca par exemple.

Les efforts effectués sur AGADIR dépassent largement l'intérêt local pour s'étendre au Maroc tout entier. Ils méritent d'être suivis de près et encouragés au maximum.

2°- DESCRIPTION TOPOGRAPHIQUE

La baie d'AGADIR s'ouvre sensiblement vers l'ouest.

Le promontoire de la Kasbah domine la mer à 236 mètres de hauteur et laisse entre elle et lui un étroit passage pour la route.

Au Nord-Ouest de cet éperon, l'espace s'élargit entre la mer et un plateau sur une profondeur relativement faible, 700 mètres environ, avec une pente assez forte vers l'Océan.

Au sud-est, après avoir rencontré les plateaux de Talbordjt, de la Ville nouvelle et du Fer à Cheval, dont l'altitude varie entre 45 et 25 mètres, séparés l'un de l'autre par trois oueds : Celui des carrières, de Tildi, Tanaout ou Roumi, on trouve une vaste plaine qui s'étend sur une dizaine de kilomètres vers l'est et porte le nom de l'oued important qui l'irrigue : l'OUED SOUSS.

Entre la route principale n°32 et la mer, s'étendent des Dunes de sable plantées par les eaux et forêts en vue de les fixer.

A partir de l'oued Tanaout ou Roumi, une dune artificielle de protection empêche la mer de pénétrer à l'intérieur des Dunes lors des marées les plus hautes (+ 5) et de détruire les plantations.

La topographie de la plage et des fonds et la suivante : - de Mogador à Agadir , la côte est abrupte et ne présente que quelques petites plages étroites au fond de criqies. Mais à partir d'Agadir, dans la baie et très précisément devant l'Hôtel Mauritania, la côte s'abaisse brusquement constituant le débouché de la plaine du Souss, bordée sur toute son étendue par une plage sablonneuse.

Cette topographie correspond :
- pour la zone aux côtes abruptes aux contreforts de l'Atlas
- pour la zone plate à la dépression du Souss.

C'est à la limite de ces deux zones que se détachera la situation du port ainsi que nous le verrons.

- A l'est de cette limite commence la baie et l'invasion de la côte par les sables, et c'est là précisément qu'à été construit le port.
- A l'est, les fonds sont moins profonds qu'à l'ouest à distance égale de la plage.

Il faut enfin remarquer que l'emplacement des eaux les plus profondes permettant les installations portuaires sont malheureusement et précisément situées au droit de la crête rocheuse de la Kasbah, c'est-à-dire au point le plus resserré de la côte et où l'on dispose du moins de dégagement.

Cette particularité ainsi que l'ensemble de ces dispositions topographiques exceptionnelles seront la cause de certains problèmes posés par le plan d'amènagement d'AGADIR.

Enfin la nature du sol est variable.

Il est constitué par du rocher ou du tuf, dans la surrection atlasique, ou du sable dans la zone plate de dépression du Souss.

o o
o

3°- AGADIR - HISTORIQUE

AGADIR, ou plus exactement AGADIR - IRHIR, qui signifie en berbère la "forteresse de la crête", doit son nom à la KASBAH juchée à 236 mètres d'altitude sur l'éperon rocheux qui domine la ville.

L'origine d'AGADIR est mal connue. Des vestiges préhistoriques à quelques kilomètres laissent à penser que, de tous temps, les hommes ont vécu de la pêche en ces lieux.

Au début du XVIè siècle, des pêcheurs portugais fondent près du village berbère de Founti, la forteresse de Santa Cruz de Aguer achetée bientôt par le roi Manuel du Portugal qui pressent l'importance de la position.

Vers le milieu du même siècle les chérifs saadiens proclament la guerre sainte contre les chrétiens installés sur les côtes marocaines, et en 1541, Mohamed Ach Cheik El Mahdi, à la tête des gens de la Région du Souss, vient faire le siège de SANTA CRUZ DE AGUER. Il enlève la forteresse mal placée et que le Portugal n'a pu secourir à temps. La prise d'AGADIR marque la fin de la politique d'expansion portugaise vers le Maroc.

Par la suite, MOULAY ABDALLAH, pour parer à un retour éventuel des chrétiens, bâtit sur le piton rocheux qui dominait l'emplacement de l'ancienne place portugaise, l'actuelle KASBAH D'AGADIR.

Sous les Alaouites, AGADIR, est l'un des huit ports ouverts au trafic européen, en particulier aux anglais dont des commerçants marrons font un trafic d'armes avec les marabouts en révolte.

Lorsqu'à la fin du siècle dernier, celui qui devait devenir le père de Foucauld, accomplissait un extraordinaire voyage de reconnaissance à travers un Maroc fermé à toute influence extérieure, lui qui savait si bien voir, passait par AGADIR, sans juger nécessaire de consacrer plus de quelques mots à ce village sans importance remarque surtout à cause de la KASBAH.

En Juillet 1911, Guillaume II, empereur d'Allemagne, envoie un vaisseau de guerre, "LE PANTHER", mouiller dans la baie d'AGADIR.

Le prétexte est de protèger les intérêts allemands, qui, dans le Souss, seraient menacés par les indigènes.

Cette manoeuvre, en fait, n'a d'autre but que d'affirmer les intérêts allemands sur le Maroc.

Cet incident déclanche une vive émotion en France où la guerre est sur le point déclater. Cependant, après

l'intervention de l'Angleterre qui s'oppose à toute revendication allemande sur la côte marocaine, les négociations s'engagent et aboutissent à la convention du 4 novembre 1911 , par laquelle nous cèdons à l'Allemagne, une partie du Congo (le fameux Bec de canard),. En échange , celle-ci reconnaît à la France sont droit d'établir son protectorat sur le Maroc.

Ce fait démontre suffisamment l'importance d'AGADIR.

Telles sont les conditions dans lesquelles s'est créée et développée la ville d'AGADIR,et les problèmes qui se sont posés à tous ceux qui ont eu à penser et à concrétiser l'urbanisme de cette cité.

Quelques chiffres permettent de mieux donner l'ambiance de ces années de croissance rapide.

o o
o

4°- HISTORIQUE DU PLAN D'AMENAGEMENT

1918 - Un millier de marocains sont répartis entre la Kasbah et Founti, village de pêcheurs. Des camps militaires sont établis sur les emplacements des anciens établissements portugais.

1920 - On assiste à l'installation des premiers civils, véritables pionniers qui construisent sur des terrains domaniaux mis à leur disposition à titre précaire, le long de la piste de Taroudant qui deviendra le Boulevard de la République, une vingtaine de baraques en bois désignées sous le nom pittoresque et caractéristique de "FAR WEST"

1928 - La création d'une ville est décidée, le périmètre à l'intérieur duquel elle doit se développer est déterminé. Des tractations laborieuses commencent entre l'Administration et les propriètaires aux titres de propriété incertains et douteux. Pl. 18

1930 - La ville est érigée en municipalité, mais chichement dotée, sans patrimoine foncier, handicapée par des engagements antérieurs à sa naissance et l'existence d'innombrables litiges fonciers, Pl. 19.

1.000 marocains - 100 européens - pas de chaussées, -pas d'égouts, pas d'électricité, 3 litres d'eau/seconde - mais il existe déjà un cinéma - trois restaurants, une école, un bureau de poste, le bâtiment des travaux publics, et une société de transports routiers : La Satas, un hôpital en construction à Talbordjt, une dizaine de constructions en dur.

Le premier acte de la Municipalité fut de dresser un plan d'amènagement, plan d'idées plus que plan d'équipement et de construction étriqué , mal adapté au terrain, incomplet, périméà la naissance, couvrant à peine 100 hectares.

1934 - Plan n°2 - Le périmètre étudié passe de 100 à 200 hectares. Chaque quartier reçoit sa physionomie particulière, les voies sont adaptées à la topographie.

1936 - Plan n°3 - La superficie étudiée passe de 200 à 700 hectares. C'est surtout un plan de prévisions qui situe l'emplacement futur d'un quartier industriel, d'une gare, d'une zone de villas. On compte alors 5.626 habitants, tant marocains qu'européens.

1936 à 1939 - La ville ne se transforme guère, quelques modifications sont cependant apportées au plan d'amènagement dont la superficie étudiée est étendue de 700 à 1.000 hectares.

1945 - Un nouveau plan est établi , (Pl.20) qui comporte des modifications intérieures.

1947 - NOUVEAU PLAN D'AMENAGEMENT

A partir de cette date, la poussée de la construction se fait sentir dans tous les domaines et demande à se réaliser immédiatement.

* PROBLEMES POSES A L'URBANISME

Or, l'Urbaniste ne pouvait prendre en main le problème posé par l'urbanisme d'une agglomération de l'importance d'AGADIR, qu'aux deux conditions suivantes sous peine d'être dépassé par les évènements :

1°- repenser les plans établis antérieurement, remèdier à l'insuffisance de ces plans, et prévoir de nouvelles extensions.

2°- établir une méthode de travail afin de ne pas se laisser déborder par la rapidité des réalisations qu'il ne pourrait alors contrôler.

Il était en effet souhaitable que cette poussée soit orientée vers des plans d'urbanisme moderne plutôt que de la voir se réaliser sur des plans périmés.

Repenser les plans établis antérieurement à 1917, était, en effet, indispensable, car si ceux-ci avaient le mérite d'exister, ils constituaient davantage des plans d'idées et de prévisions , d'ailleurs insuffisants, que des plans d'équipement et de construction.

Ils étaient étriqués, mal adaptés au terrain et à un assainissement convenable, incomplets et périmés dès leur naissance.

Etablis en fonction de règles d'urbanisme désuètes suivant un principe de composition dit "radioconcentrique,"théorique et correspondant davantage à une image qu'à des nécessités, ils apparaissaient comme des plans d'alignement à immeubles non orientés, autour de cours intérieures fermées constituant des " puits" anti-hygiènique, sans soleil ni aération où les poussières s'accumulent, et, enfin, inesthétiques.

Plans non adaptés aussi à la circulation mécanique moderne non hiérarchisée.

Enfin, ils présentaient une densité trop faible conduisant à un zoning trop étendu qui, par l'allongement des distances et des circulations présentaient une charge trop lourde en équipement , entretien et administration de la part de l'état et des municipalités.

Le zoning "habitat" de type européen tout au moins était prévu, comme dans presque toutes les villes du Maroc par des secteurs de villas ou d'immeubles à faible densité. On constatait, par contre, une surpopulation dans le secteur d'habitat de type traiditionnel.

C'était un zoning d'état riche et de particuliers riches, à une époque où l'on est de plus en plus pauvres et où la concentration industrielle agglomère un prolètariat très nombreux dans des secteurs surpeuplés à densité exagérée.

Enfin, dans ces anciens plans, l'éventail des type d'habitat ne descendait pas avec suffisamment d'intérêt jusqu'à celui destiné aux masses laborieuses principal souci de l'urbaniste moderne qui cherche à définir exactement l'habitat " du plus grand nombre", afin de l'adapter auxmoyens des travailleurs et de leur permettre de disposer d'un foyer digne et décent.

L'urbaniste, dont la mission est quelquefois d'orienter les efforts de la construction par ses conseils aurait donc vu avec regret se réaliser cette dernière à partir de 1946 sur des plans périmés tandis que les plans modernes, étant donné les délais exigés pour leur étude et leur mise au point, auraient risqué de sortir au moment où le rythme de la construction serait ralenti par saturation du marché et satisfaction des besoins, pour un temps du moins.

METHODE

- Afin d'éviter cet écueil dangereux, une méthode de travail était indispensable :

1°- Etablissant un ordre d'urgence dans l'élaboration du plan d'amènagement et d'extension,

2°- adoptant un principe permettant de ne pas remettre en cause l'ensemble des plans existants sous peine d'arrêter la construction ou de la voir se réaliser en dehors des zones urbanisées ou dans d'autres villes, par le jeu de la spéculation.

3°- Préconisant et orientant une politique d'acquisition de terrains, en vue de faciliter la réalisation de certains amènagements à caractère industriels ou sociaux,

4°- adoptant des principes d'urganisme donnant une unité de doctrine à l'ensemble des compositions.

PRINCIPES

Les principes d'urbanisme adoptés furent ceux de la charte d'Athènes, appliqués par M. ECOCHARD pour l'ensemble du MAROC, avec adaptation des conditions locales évidemment.

Furent étudiées également :

- la décontration de certains quartiers trop peuplés (Talbordjt par exemple) par la création d'extensions nouvelles.

- la concentration dans les secteurs à trop faible densité par augmentation du nombre d'étages, sans toutefois dépasser les normes.

- la remodèlation de certaines parties des plans anciens, suivant les principes modernes, chaque fois que celà serait possible et en accord avec les réalisateurs.

Par exemple, dans une zone de trois étages, il était possible d'autoriser sept étages, mais à condition de remodeler l'ancien plan avec un nouveau plan de masse, d'immeubles à double orientation (immeuble des Chambres de Commerce du Noeud routier, place carrefour Lucien Saint, etc...).

Ce système a permis à la construction de se réaliser immédiatement dans les anciens plans d'amènagement mais avec application des principes modernes, dans leur partie essentielle tout au moins.

Enfin, l'ordre d'urgence d'établissement des plans d'amènagement et d'extension fixa en première urgence :

- l'étude du secteur industriel
- la zone d'habitat des premier et deuxième de ces secteurs.

Les autres plans d'amènagement et d'extension furent étudiés en second lieu.

Bien entendu ces études furent menées avec le maximum de célérité.

TERRAINS - POLITIQUE D'ACQUISITION

Procèder à l'établissement des plans d'amènagement est une chose mais leur réalisation, surtout en matière industrielle et d'habitat pour le plus grand nombre, exige la mise à disposition des intéressés de terrains équipés à des prix raisonnables.

Or, ainsi que nous l'avons vu, à AGADIR, la Municipalité et l'Etat ne disposaient d'aucun patrimoine foncier à l'intérieur du périmètre municipal.

Les plans d'amènagement concernant le secteur industriel moderne et l'habitat ouvrier pour bourses moyennes se trouvaient donc à la merci de la spéculation privée, c'est-à-dire pratiquement voués à un échec.

Une politque d'acquisitions des terrains par l'Etat ou la Municipalité devait donc être réalisée d'urgence et parallèlement à l'élaboration et surtout avant la sortie officielle des plans d'amènagement.

Cette politique était socialement indispensable. En effet,

1 °- Industries .- Afin de pouvoir imposer , comme prévu par la règlementation en vigueur la concentration des industries dans un secteur rationnellement organisé et équipé de toutes les industries de la Région, il fallait pouvoir offrir aux industriels des terrains à des prix raisonnables, sous peine de voir déserter le secteur en question, ou de majorer les prix de revient industriels par des prix de terrains exagérés.

2°- De même en ce qui concerne l'habitat ouvrier prévu à proximité des secteurs industriels, il était nécessaire de mettre des terrains à bon marché autorisant des loyers bas à la disposition des intéressés, sous peine de de voir se concentrer les populations dans des bidonvilles.

3°- Enfin, vis à vis des bourses moyennes, petits fonctionnaires, employés, familles nombreuses, anciens combattants, etc...égale nécessité de disposer de terrains à bon marché, permettant la réalisation de logements aux bénéficiaires de prêts, etc... et évitant une crise du logement.

C'est ainsi qu'ont pu être réalisées, parallèlement à la mise au point des plans, les acquisitions par expropriation des terrains du secteur industriel, de l'habitat ouvrier , du secteur industriel sud-est et du secteur d'Anza, et celle du lotissement municipal pour bourses moyennes.

Cette politique sociale remarquable a parfaitement réussi. Elle a permis la réalisation du secteur industriel moderne avec 80 usines, de l'habitat marocain (2.000 logements) de celui d'Anza en cours, et du lotissement X, également en cours.

Elle intéresse environ 25.000 personnes.

C'est ainsi que l'urbaniste a composé le plan actuel dont le zoning est indiqué à la planche 21.

PROBLEMES

SECTEURS INDUSTRIELS

Le premier problème à résoudre fut celui des secteurs industriels que la poussée de construction des usines de conserves de poisson imposait de réaliser d'urgence.

Or, ainsi que nous l'avons vu, AGADIR, est situé à la base d'un éperon rocheux qui vient plonger très rapidement dans la mer, laissant juste le passage de la route vers le Nord, entre la mer et la crête de l'éperon sans dégagements.

En raison de la profondeur des eaux en cet endroit, le port a été précisément réalisé à cet emplacement. De même, si un deuxième port est nécessaire, c'est dans les mêmes conditions, au sud-ouest qu'il sera réalisé, les terrains manquant pour les dégagements portuaires, étant pris sur la mer.

Afin d'éviter que la liaison Port- Secteur Industriel ne vienne, par sa traversée gêner la ville résidentielle un premier secteur industriel dit "des Pêcheries", avait été prévu à l'origine à ANZA.

Si sa présence à l'entrée de l'agglomération n'était pas souhaitable, son fonctionnement ne gênait pas néanmoins cette dernière.

Malheureusement la pente de terrain à cet emplacement et l'étroitesse de la zone utilisable ne permettait pas l'amènagement du secteur industriel correspondant à la réalisation d'usines importantes, à l'échelle du développement industriel prévu pour AGADIR.

Rappelons qu'un secteur industriel doit être situé sur un terrain horizontal ou de faible pente.

Pour ces motifs, le secteur d'ANZA, déjà construit en partie par des conserveries de faible importance ne pouvait être étendu d'une manière suffisante.

C'est pourquoi dès 1936, un secteur plus propice à ce genre d'installations avait été recherché et trouvé vers le sud-est de l'agglomération où la pente des montagnes s'adoucit naturellement pour descendre en offrant vers la large plaine du Souss, des perspectives d'extension illimitées.

C'est là qu'en 1936, un projet de secteur industriel avait été établi. Il comportait également une zone d'habitat marocain.

Malheureusement, en 1946, la poussée de la construction conduisant à la réalisation de ce secteur, l'on s'aperçut qu'il était imparfaitement adapté à sa destination. D'autre part, les extensionsd'avenir n'étaient pas suffisamment réservées par sa composition. Enfin, la zone d'habitat ouvrier en était trop éloignée.

Le principe du choix de l'emplacement fut donc conservé mais le plan d'amènagement fut complètement remanié, suivant des principes d'urbanisme modernes, les zones d'habitat furent également modifiées et le type d'habitat de trame définie.

Tel qu'il a été prévu, ce nouveau quartier, n'offrira plus aucune difficulté dans ses extensions futures , aussi importantes soient-elles.

L''inconvénient résultant, par contre, du nouvel emplacement adopté, fut sa liaison avec le port dont la seule route vers le Nord, traversant l'agglomération risquait d'annuler toute possibilité touristique à cette ville.

LES CIRCULATIONS

C'est pourquoi, les difficultés qui se posèrent à l'urbaniste furent, parmi les principales :

- 1°- l'encadrement d'une ville touristique par deux secteurs industriels.

2°- La présence du port entre les deux et sa liaison routière et ferrée avec eux.

3°- la difficulté de détourner des circulations à la périphérie de l'agglomération par suite de la topographie qui passe de la côte 6 à la côte 95 et exige la traversée de trois oueds.

La planche 21, donne le détail des circulations principales et secondaires dans la ville.

L'HABITAT OUVRIER

SITUATION DE L'HABITAT DE TYPE TRADITIONNEL

On trouve ce type d'habitations :

-

- antérieurement à 1918 , dans l'ancien quartier de Founti avec lequel la Kasbah maintenant abandonnée se partageaient la population marocaine. Founti actuellement classé par les Monuments Historiques est constitué par un habitat à rez-de-chaussée et étage sur patio.

- à partir de 1928, sur le plateau dit " de Talbordjt" quartier d'immeubles à rez-de-chaussée et un ou deux étages avec cour intérieure,

- en 1930, à Yachaech, douar insalubre à recaser.

Enfin, à partir de 1946, date à laquelle la poussée démographique s'est faite fortement sentir par suite de l'essor industriel de la ville, l'urbanisme a prévu parallèlement aux quartiers industriels les zones nécessaires à l'habitat ouvrier et les terrains expropriés par la Municipalité après équipement, ont été revendus à prix coutant et construits par l'initiative privée en grande majorité .

C'est ainsi que l'ensemble de 2.000 logements dits "trame 8/8 Ecochard" à rez-de-chaussée et 200 à un étage de type standart ont été réalisés dans un ordre parfait et où les services généraux, sociaux et d'Etat sont intégrés au service et à la mesure de ce quartier : Ecole des Mères , Garderie, Centre de Bienfaisance, Ecoles Hammam, etc.. de 1950 à 1954.

Le tableau ci-joint donne le détail des chiffres et des réalisateurs parmi lesquels il faut noter les 650 logements du Groupement Foncier Marocain, qui constituent un très bel ensemble avec voies plantées commerce, etc...

La part réalisée par l'Etat dans cet ensemble est indiquée dans le tableau en question.

L'HABITAT PRECAIRE

De ce fait, par suite de cet important effort de construction pour l'habitat ouvrier, les bidonvilles qui prolifèrent dans certaines villes industrielles du Maroc n'existent pas à Agadir, car le problème a été prévu et résolu dès l'origine.

- Situation en 1951 et 1955

Toutefois, soit pour des raisons de commodité : proximité de leur travail , économie, ou impossibilité de payer le loyer demandé pour la trame en dur par insuffisance de ressources, des ouvriers avaient élevé clandestinement en différents points, un certain nombre d'abris précaires, d'urgence si l'on peut dire, différents du bidonville et revêtant les formes suivantes :

1°- tente traditionnelle ou "Khafma" pour les "Bleus" de Goulimine.
2°- "Nouallas" en roseaux recouvertes de terre, etc..
3°- le "trou à rat" constitué par une cavité oblongue creusée horizontalement dans le sol. L'hommes'y glissait couché, en tirant derrière lui une planche en guise de porte.

C'est la forme la plus rudimentaire d'abri qu'il nous ait été donné de voir. Une chasse sans merci lui a été faite par l'administration et elle a , à peu près, disparu. Ces abris ne disposaient bien entendu d'aucun équipement sanitaire.

Le schéma ci-joint, indique la situation de l'habitat précaire en 1951 et 1955, il montre que grâce au travail de l'administration, certaines zones ont été nettoyées. Le nombre de groupements est passé de 1951 à 1955, de 10 à 5, y compris le douar de tentes . Si le nombre des foyers n'a pas diminué, les formes les plus primitives d'habitat ont disparu , notamment le "trou à rat" . Leurs occupants ont été recasés, soit dans le douar "MAREUIL" sommaire, mais construit en dur, soit dans le douar de tentes des "BLEUS", où un centre d'hygiène et une infirmerie ont été installés et qui est très proprement tenu et surveillé du point de vue salubrité.

Si donc, le caractère précaire susbsite, une amèlioration très nette et un recoupement ont été apportés dèpuis 1951 , grâce aux efforts de l'administration, ce qui constitue un premier stade, dans l'amèlioration de l'habitat de l'économiquement faible.

SITUATION DANS L'AVENIR

Dans un deuxième stade, leur recasement sur une trame sanitaire près des lieux de travail dans le courant

de 1956 est prévu suivant les dispositions ci-après qui intéressent 2.000 foyers environ.

- au Nord-Ouest de la Ville dans le secteur d'habitat dit "Extension d'Anza", 800 lots seront équipés en trame sanitaire à cette fin.
- Au sud-est, dans le prolongement du secteur d'habitat où 1.200 lots seront équipés suivant les mêmes principes.

Ainsi le problème du logement ouvrier existant sera complètement résolu à AGADIR, même pour celui dont les moyens sont très faibles, par l'extension de l'échelle des types d'habitat mieux adaptés aux moyens de chacun et aux conditions du moment.

Ajoutons que le douar Yachaech, insalubre sera également l'objet d'une mesure de cet ordre dans un avenir peu éloigné.

Un prix modique de loyer sera demandé aux intéressés pour l'occupation du sol équipé et ils pourront au fur et à mesure de l'augmentation de leurs ressources y construire un logement en dur sous réserve que ce dernier ne fasse pas l'objet d'une spéculation.

En outre, nous estimons que des centres d'hébergement d'instruction et d'orientation professionnelle dans le cadre de cette politique de recasement sont nécessaires afin de loger, nourrir, instruire et trouver du travail à ceux qui arrivent de l'extérieur, sans qualification professionnelle où dont les moyens sont inexistants .

o o
o

Ces prévisions ne concernent que le problème actuel. Il faudrait toutefois être aveugle pour penser que le problème de l'habitat précaire sera résolu définitivement par ce recasement/

Il y aura toujours, en effet, venant de l'extérieur de nouveaux arrivants à la recherche d'un travail quelconque qui s'installeront en un point quelconque, sous un abri quelconque et nous avons chiffré au chapitre II, "Démographie" les superficies nécessaires pour l'avenir.

RAISONS DE L'HABITAT PRECAIRE

C'est pourquoi, nous étant penchés de plus près sur ce problème et l'ayant analysé, nous avons constaté que l'habitat précaire gratuit ou à loyer très faible correspond à une nécessité permanente ou saisonnière pour

l'arrivant qui n'en trouve pas l'équivalent sur le marché immobilier. Il y remèdie en le créant clandestinement lui-même dans des conditions anti-hygièniques et anti-sociales quoi qu'il se trouve placé dans les conditions suivantes :

1°- son arrivée récente à la ville ne lui a pas permis de trouver encore un emploi salarié ou bien le salaire est insuffisant pour payer un loyer correspondant à un habitat définitif. L'habitat précaire présente alors l'inconvénient de l'inconfort mais l'avantage du loyer gratuit.

2°- Sa cellule familiale habituelle est éloignée de la ville, et, afin d'éviter le trajet fatiguant et coûteux, il n'y retourne qu'en fin de semaine, s'installant précairément près du lieu de travail. Inconvénient ; inconfort. Avantages : économie de temps, d'argent et de fatigue.

3°- il n'effectue qu'un travail "saisonnier" et retourne ensuite avec un petit pécule au bled où sont restés femme et enfants. Inconvénient : inconfort. Avantages : économies et ressources financières pour le "bled" évitant l'exode rural.

TYPES DIFFERENTS D'HABITAT PRECAIRE

D'autre part, le "trou à rat", excepté , dont l'existence est inadmissible, nous trouvons des systèmes d'abris précaires, qui, s'ils présentent des inconvénients consistant surtout en l'absence d'équipement sanitaire (eau, égoûts) et de viabilité, auxquels il peut être remèdié par la réalisation d'une trame sanitaire présentent d'une part, un mode d'habitat traditionnel, la tente qui peut être admise comme abri saisonnier et la "noualla" . Convenablement amènagés, l'un et l'autre de ces abris présentent alors pour l'occupant les avantages énumérés ci-dessus qui sont incontestables.

Du point de vue tuberculose, il a été remarqué que les pourcentages sont plus élevés en médina ancienne que dans ce système d'habitat.

Enfin, sans se laisser influencer par un aspect intérieur peut-être moins séduisant qu'un habitat onéreux en dur, l'habitat précaire que nous venons de décrire sur trame sanitaire présente un avantage d'un faible loyer et par conséquent d'un faible prélèvement sur le salaire, le reste étant consacré à la nourriture, donc à un bon entretien physique.

Par contre, l'obligation d'un loyer élevé conduirait à traitement égale le travailleur à se priver de nourriture au détriment de sa santé.

De statistiques établies à Paris, il a été démontré que le pourcentage de tuberculose dans les taudis ne se

modifiait guère après évacuation des occupants et recasements dans des logis neufs.

En effet, le loyer plus élevé du logement neuf, étant prélevé sur l'achat de nourriture on gagnait en salubrité d'un côté pour perdre de l'autre en sous alimentation.

Ces problèmes très délicats conduisent à ne pas créer de charges nouvelles aux travailleurs sans considérer leur répercussions sur l'emsemble des postes de son budget.

C'est pourquoi le problème de l'habitat et de son loyer doit être étudié après étude du budget type de l'ouvrier.

Si le poste prévu pour le logement est dépassé sur le plan pratique, on assiste à la création de l'habitat précaire clandestin.

o o
o

TRAVAILLEURS STABLES - SAISONNIERS

Enfin le travailleur peut être classé dans l'une des deux catégories suivantes :

1°- Il vient travailler définitivement à la ville et retournera rarement au "bled". Dans ce cas il passe d'un habitat précaire quelconque, installé sur trame sanitaire à un habitat normal lorsque son standing s'élèvera.

2°- il ne vient travailler que saisonnièrement à la ville, lors des campagnes de pêche par exempke et retourne au bled, ou dans sa tribu avec son pécule aussitôt ses campagnes terminées.

Ce deuxième cas pose un problème particulier. En effet, il faut admettre que :

a)- le mode d'occupation étant précaire, l'habitat le soit également,

b)- le travail saisonnier est incompatible avec une stabilité locative.

c)- l'habitat doive être aussi économique que possible au point de vue loyer de manière à laisser le maximum d'économies à emporter au bled.

INTERET DU TRAVAIL SAISONNIER -

L'intérêt du travail saisonnier est certain car il présente à la fois l'avantage d'éviter un dépeuplement rural et d'apporter au "bled" des ressources financières qui permettront d'y amèliorer des conditions de vie.

Il doit donc être encouragé.

Mais comme nous le voyons, il exige une formule particulière d'habitat.

A ce sujet, la tente traditionnelle ou "Khaïma", des nomades "bleus" de Goulimine nous apparaît constituer un sys ème d'habitat précaire intéressant pour le travailleur saisonnier surtout sous le climat d'AGADIR.

D'autre part, cet habitat auxquels ses occupants sont adaptés séculairement ne retire rien à la dignité de l'homme ce qui n'est pas le cas du bidonville.

C'est pourquoi nous considérons que le problème de l'habitat du travailleur saisonnier peut être résolu par la réalisation d'une trame sanitaire sur un terrain appartenant à l'Etat, comportant un nombre de lots suffisants, loués pour un prix modique aux travailleurs arrivant à AGADIR, qui pourront y monter une tente. Ils devront démonter leur installation au départ afin de libérer le sol. Aucune sous-location ne pourra être effectuée par eux en vue d'éviter les spéculations et l'Etat restera obligatoirement propriètaire du sol, sinon le problème ne sera jamais résolu.

Le douar des tentes " El ATTAR", qui comporte 800 foyers de nomades "bleus pourrait être recasé dans ces conditions sur trame sanitaire.

Un deuxième système d'habitat précaire pour le travailleur saisonnier qui ne peut disposer d'une "Khaïma", pourra être réalisé sur trame sanitaire à l'aide d'une "noualla", proprement réalisée.

o o
o

Loin de nous l'idée de prôner le système d'habitat précaire, mais il vaut mieux une solution très économique et salubre bien adaptée aux besoins particuliers et aux moyens des utilisateurs qu'une solution plus spectaculaire peut-être : celle de l'habitat en dur, difficilement compatible avec les fins du "saisonnier", et accessible au travailleur sédentaire, à un stade déjà élevé de ses moyens, c'est-à-dire après plusieurs mois ou années d'installation à la Ville.

La floraison estivale des "camps de toile" à laquelle on assiste en Europe est fondée sur le même principe : Elle adape aux moyens des utilisateurs, un système d'habitat peut-être précaire, mais qui présente l'avantage de permettre de vi re un certain temps en un point déterminé du territoire, avec des moyens réduits.

CONCLUSION

Telles sont donc les grandes lignes du problème de l'Habitat que nous pouvons résumer comme suit :

- Le Problème du logement pour le travailleur est résolu :

Problème existant

1°- par un nombre de logements suffisants existant en dur pour celui dont les moyens permettent de payer un loyer normal;

2°- par un recasement sur trame sanitaire d'un habitat précaire pour ceux qui ne peuvent payer encore ce loyer, cette précarité n'étant considérée que comme le point de départ d'une évolution très rapide vers l'habitat en dur avec l'augmentation d'un standing du travailleur;

3°- par une installation mobile de préférence, sous tente pour le travailleur saisonnier, vu certains avantages qu'elle comporte.

4°- Centre d'accueil pour indigents.

Problèmes d'avenir

1°- programme d'équipement de trame sanitaire et de logement en dur , correspondant aux ressources du travailleur.

2°- programme d'équipement de trame sanitaire pour l'accueil du travailleur saisonnier.

Nous pensons ainsi que la réalisation de ce programme par l'adaptation qu'il offre aux ressources du travailleur, permettra de voir la disparition complète de l'habitat précaire, clandestin et insalubre, et d'amèliorer sensiblement la condition de l'ouvrier.

AGADIR

SITUATION DE L'HABITAT OUVRIER DE TYPE TRADITIONNEL depuis 1946 - en dur - (8x8)
trame sanitaire

EN DUR, cellule réalisées par	Nombre de cellules réalisées	Nombre de cellules en cours	prévues
Service de l'Habitat.....	418		extension de Talbordjt
Particuliers.....	1.000		
Société du Groupement Foncier Marocain.....	650		
Ciments Français (extension d'Anza	100		
Total actuel.....	2.168 cellules		

TRAME SANITAIRE : pour recasement des économiquement faibles :

	Nombre de lots équipés	Nombre de lots en cours	prévus
Service de l'Habitat.....			2.000 (1956) extension d'Anza 1.200 (secteur privé)1956
Total fin 1956			3.200 lots

UNITE D'HABITAT COLLECTIF HORIZONTAL - 250 logements - 1.000 personnes logées.

- Plan de masse et des cellules : Robert AUJARD, architecte
- Direction : Michel ECOCHARD, architecte
- Réalisation : FROLICH

Ces logements sont constitués en unité avec mosquée, commerce, centre sanitaire, école des mères, et garderie, garages, et placés dans des jardins.

Dans ce projet l'architecte est descendu du plan de la ville au plan de la cellule en passant par le plan de masse.

La cellule a été composée en fonction des nécessités de ce dernier, aussi bien que de celles de l'occupant. Ceci est la preuve que l'architecte et l'Urbaniste se confondent.

Situé dans le secteur d'habitat traditionnel marocain du secteur industriel de la Ville cet habitat est destiné à recevoir des marocains, chefs de maîtrise ou d'un standing de vie moyen. C'est-à-dire qu'il se situe entre la trame d'habitat 8m x 8 m ordinaire et la villa.

Il présente tous les avantages de l'habitat occidental dans le respect des traditions musulmanes. Il peut donc être utilisé par les européens aussi bien que par les marocains, car il peut être aisément entièrement fermé, à demi fermé ou encore, ouvert sur l'extérieur, à volonté.

Son économie de réalisation est grande, d'une part grâce à l'économie de terrain réalisée (densité de 350 habitants à l'hectare), d'autre part, grace à l'utilisation de matérieux locaux traditionnels n'exigeant qu'une main d'oeuvre ordinaire.

Enfin, cette économie résulte également d'une politique d'expropriation des terrains par la Municipalité qui les a revendus à prix coûtant et équipés, à des particuliers qui ont réalisé des constructions dans le cadre des plans des architectes et de leur servitudes très importantes puisqu'elles imposent jusqu'à la servitude de couleurs des menuiseries.

Il faut signaler que non seulement ces servitudes ont été respectées de bonne grace par les particuliers mais encore que le succès obtenu par cet habitat a été tel que les particuliers ont demandé que cette formule soit généralisée dans d'autres secteurs d'autres villes.

Ce succès, est dû, non seulement, à l'agrément des logements et de l'ensemble mais encore à l'économie réalisée qui permet une rentabilité convenable des investissements.

Ceci est la preuve que des solutions rentables de l'habitat *sont* acceptées par les particuliers malgré toutes les servitudes qui peuvent leur être imposées pour des raisons d'urbanisme et d'esthètique , et que l'intérêt général et particulier peuvent parfaitement se concilier.

CARACTERISTIQUES

I - DU PLAN DE MASSE

Densité : 350 habitants à l'hectare

A/ - TERRAIN

- Superficie du terrain	26.750 m2	pourcentage 100 %
" totale des lots	15.425 m2	43 %
" bâtie au sol	12.545 m2	
- Espaces libres		
allées et jardins	11.325 m2	
patios	2.980 m2	
	14.305 m2	47 %

- Superficie des lots : 100 m2 à 112 m2

B/ - CONSTRUCTIONS - Orientations sud-est et ouest

- Nombre de logements	250
- " " à rez-de-chaussée avec patio et jardins extérieurs	186
à l'étage	64
- Nombre de logements de 3 pièces	101
- Nombre de logements de 2 pièces	103
- Nombre de logements d'une pièce	40
- garages	40
- portique	20

o o
o

EXTENSION DE TALBORDJT

Ce secteur d'Extension se situe au Nord du Quartier de Talbordjt existant, sur un plateau domanial dont la topographie accidentée en rend l'utilisation difficile, au point de vue voirie notamment, mais où cette difficulté est compensée par des possibilités de vues sur un beau panorama.

L'existence de ce projet se justifie par la nécessité d'augmenter les superficies réservées à l'habitat au voisinage du port dont le manque de dégagement ne permet pas la réalisation d'une zone proche de résidence.

* Du point de vue circulation et afin de ne pas congestionner le secteur de Talbordjt existant, des dégagements sur la route des carrières et sur la route de Tildi, ont été prévus, outre la route principale d'accès vers l'ancien souk.

Les formes les plus diverses d'habitat ont été réservées : villas, immeubles, trame à rez-de-chaussée et à étage, de manière à adapter le plan à la topographie des lieux et aux besoins des habitants.

- Au centre de la composition se trouve le marché et le centre commercial, la mosquée, le centre social, l'école.

- Avoisinant ce centre, des immeubles orientés plein sud, et sur les pentes du plateau, des villas.

- La superficie de ce plateau est d'environ 15 hectares occupés par le plan d'amènagement. 7.000 habitants pourront y trouver place.

o o
o

L'HABITAT RESIDENTIEL

NOEUD ROUTIER - Cet amènagement se situe dans le thalweg situé entre la Kasbah et le plateau de Talbordjt et qui constituait un dépotoir au droit du port.

Il comporte :
- 1°- un noeud routier de circulation
- 2°- un ensemble d'immeubles sur les bords constructibles de ce thalweg.

1°- Noeud de circulation

Dans le cadre de la circulation générale dont le schéma est donné .

Ce noeud de circulation a été étudié dans le but de séparer la liaison du secteur industriel moderne-port, qui est prévue le long de l'oued du thalweg et vers le nord, de la circulation urbaine comportant des véhicules légers.

Ce projet comporte :

1°- Le boulevard Bourguignon actuel très étroit et qui longe l'ancien quartier de Founti, rue B, sur le plan.
2°- La route d'entrée touristique de Mogador sur Agadir, déviation de la route actuelle qui prend avant la Kasbah pour monter en dessous de celle-ci, d'où l'on a un point de vue magnifique sur AGADIR, pour redescendre au droit du thalweg au niveau du Bd actuel, rue C.

3°- la route d'accès du niveau du port sur le Boulevard Bourguignon, pour les véhicules légers, c'est-à-dire l'accès ville-port, rue A.

4°- Enfin la voie industrielle de 30 mètres d'emprise reliant le port au secteur industriel par une déviation nord contournant la ville et franchissant trois oueds.

5°- accessoirement, la rue D, qui relie la voie industrielle à la route touristique pour les véhicules légers.

6°- la route actuelle qui dessert la Kasbah.

7°- la route montant à Talbordjt actuelle et partant du boulevard Bourguignon.

8°- La rue E, reliant Talbordjt au secteur industriel

Afin d'éviter un carrefour au niveau des voies B, C et F, le projet a prévu un ouvrage permettant à la voie industrielle F de passer au dessous des précédentes.

Ce projet de circulation a fait l'objet, en raison de sa complexité et de son prix de revient de très nombreux remaniements, mais il semble, pour l'instant que seule une question de crédits retarde sa réalisation.

2°- Ensemble d'immeubles - L'ancien projet d'aménagement ne prévoyait dans ce secteur que la construction

de quelques immeubles à deux étages.

La réalisation du port a fait penser à l'urbaniste, en raison du manque de dégagement en arrière de celui-ci, qu'une concentration d'immeubles beaucoup plus importante était nécessaire, la proximité immédiate du port exigeant des locaux de bureau, de services, etc...

D'autre part, par sa vue sur le port et la Kasbah, cet emplacement offre une vue remarquable.

Un plan de masse comportant un ensemble d'immeubles élevés jusqu'à 17 étages fut mis au point (Plan 1402).

Cet ensemble termine la servitude architecturale du Bd Bourguignon, et présente l'avantage d'aérer la vue vers l'intérieur des montagnes et le thalweg, très largement.

Le premier immeuble de cet ensemble est déj à réalisé. Il comporte 7 étages, et les locaux des Chambres de Commerce y sont installés. Sa situation et sa vue sont magnifiques. Sa double orientation est et ouest, possible à Agadir, sans inconvénients en raison du climat laisse des dégagements de vue très importants.

Il marque d'une manière imposante et très agréable l'entrée d'Agadir. Un deuxième immeuble va être réalisé à la suite de celui-ci, incessamment.

L'orientation des autres immeubles situés de l'autre côté de l'oued, est sud.

Si les disciplines d'urbanisme prévues par le plan sont étroitement respectées, cet ensemble marquera d'une manière remarquable l'entrée de la ville, par une grandiose composition architecturale qui s'ouvre largement sur le port et s'harmonise avec lui.

2.400 personnes réparties dans 600 logements, peuvent être installées dans ce zoning.

ZONING -

Les abords de cet ensemble sont protégés par un zoning :

a)- sur les pentes de la Kasbah, ou, au dessous à partir de la servitude de protection du site, est prévue une zone d'habitat dispersé (lots de 10.000 m2 minimum) Entre la boucle de la route et de la Kasbah une zone de villas à servitude architecturale.

b)- Sur le terre plein du port, à cause des bâtiments industriels, une zone non aedificandi,

protégeant la vue qui s'offre en arrivant de Mogador sur Agadir.

Une zone de servitude architecturale imposant le visa de l'urbanisme pour les bâtiments qui doivent y être construits. Les bâtiments des douanes, par exemple ont été soumis à ces règles.

o o
o

HABITAT RESIDENTIEL - AGADIR - LOTISSEMENT MUNICIPAL A BON MARCHE

Dit " Lotissement X" créé en 1954, situé au nord d'Agadir entre le lotissement dit "Extension du Fer à Cheval" et le secteur industriel ; ce lotissement résidentiel de 65 hectares qui permet de recevoir 7.000 personnes en villas ou immeubles, à raison de 107 habitants à l'hectare, a été créé pour permettre aux budgets moyens de se loger en accèdant à la petite propriété (Anciens Combattants, Famille Française, etc)..

Alors que sur le marché immobilier de cette ville un minimum de 2 millions de francs, était nécessaire pour acquérir un terrain à villa, cette opération pourra être réalisée dans le nouveau lotissement pour une somme allant de 150 à 600.000 Frs, suivant l'importance des lots dont la superficie maximum est de 500 m2.

Ce résultat a pu être obtenu d'une part, grâce à une politique d'expropriation pratiquée par la Municipalité qui revend les terrains équipés à prix coûtant avec obligation de construire, d'autre part, à l'augmentation maximum de la densité compatible avec le maximum d'espace libre et enfin par la réduction des parcelles au minimum.

Du point de vue urbanisme, l'intérêt de ce lotissement réside dans le mode de groupement des immeubles largement dégagés autour du parc central. Au point de vue plastique, l'opposition des volumes immeubles villas permet d'éviter toute monotonie.

ZONING

Ce lotissement constitue une unité de voisinage divisée en cinq quartiers. Au centre de chacun est placé un groupe d'immeubles entourant un parc, centre des jeux et de gardiennage des enfants de chaque quartier. Le Sud du parc est dégagé de tout immeuble pour permettre l'ensoleillement et la vue sur la mer.

Les immeubles sont entourés de villas, sauf au Nord où ces dernières pourraient être gênées par l'ombre de ceux-ci.

Au centre du lotissement est placé le Commerce Général, le Centre Social, une Gare Routière, le Centre des Sports et Jeux et l'école située dans un rayon de 500 mètres maximum des habitations.

CIRCULATIONS MECANIQUES

Placé en dehors du trafic urbain et du bruit, ce lotissement est desservi par une large avenue piquée en bretelle sur la grande voie industrielle de la ville qui la borde au sud. Deux bretelles secondaires viennent à leur tour se greffer sur cette avenue, le reste de la circulation étant constitué par des impasses de desserte des immeubles et villas, ainsi à l'abri du passage des véhicules.

Des circulations mécaniques desservent les immeubles autant que possible au Nord et à l'Ouest de manière à réserver les meilleurs rexpositions sud et est aux parcs et jeux.

PIETONS

Les piètons se rendent au commerce, aux gares routières, et à l'école par des zones de verdure placées en dehors de toute circulation mécanique.

IMMEUBLES

Groupés comme indiqué plus haut, les immeubles de 4 à 6 étages sont orientés au Sud, à l'Est et à l'Ouest, et placés dans un parc public sans clôture. Les vues sont très largement dégagées sur la mer, la Kasbah ou les montagnes de l'Atlas se présentent par conséquent, sans vis à vis gênant.

LES VILLAS

Lots d'une superficie maximum de 500 m2, orientés au Sud. Au sud du lotissement sont prévus des lots plus faibles en importance, pour petites villas en bande, à bon marché. En effet, le voisinage du secteur industriel exige la prévision de logements confortables mais à loyers réduits pour les contremaîtres des usines.

REGLEMENT D'AMENAGEMENT

Un règlement dépeint les conditions suivant lesquelles sont déterminés les divers aménagements et constructions de cet ensemble.

SECTEUR D'EXTENSION NORD DU FER A CHEVAL - 5.000 personnes logées.

L'ancien projet d'amènagement prévoyait dans ce secteur des lots de villas, ce qui donnaft pour la superficie de 15 hectares qu'il présente, déduction faite de 3 hectares de voirie et à raison de 600 m2 par lot, un total de 200 lots et, par conséquent une population de 800 habitants environ.

La densité moyenne ressortait donc à 300 habitants à l'hectare. Cette densité fut estimée insuffisante par l'Urbanisme qui, par transformation de cette zone de villas en zone d'immeubles chercha à densifier ce secteur sans l'étendre.

En 1953, un nouveau projet d'amènagement fut établi,. Il prévoit les dispositions suivantes :

Principe : la circulation urbaine importante contourne au Nord des ilots d'immeubles groupés dans un parc public permettant la libre circulation des piètons et les jeux d'enfants.

Les immeubles de 12, 10, 8, 6 et 4 étages sont prévus de manière à être exposés au sud et présenter une vue largement ouverte sur la mer.

Voirie - Une partie de l'ancienne voirie prévue peut être conservée. La superficie de l'ancienne voirie prévue était de 3 hectares, la nouvelle de 2 hectares seulement, soit une économie de 33 %.

Orientation - Les immeubles sont presque tous orientés au sud, quelques uns seulement présentent l'orientation est-ouest ce qui d'ailleurs n'est pas gênant à Agadir où presque toutes les orientations sont possibles en raison du climat, et réserve une vue magnifique sur les montagnes de la Kasbah.

La vue sur la mer est réservée à l'ensemble des immeubles dont la disposition et le nombre d'étages, ainsi que l'utilisation du terrain en pente, ont été établis dans ce but.

PARC L'implantation des immeubles est prévue dans un parc public dont l'entretien sera assuré par la Municipalité. Aucune clôture n'est tolérée.

Ces immeubles sont groupés par ilots largement ouverts et comportent au centre, un vaste espace libéré de toute circulation mécanique et amènagé en jardin et espace de jeux et garderie pour les enfants.

Ce principe représente donc une zone de calme et de verdure pour le repos et l'agrément des

habitants.

La plantation et l'amènagement de deux vallons situés au sud de ce secteur seront plantés et aménagés. Des circulations de piètons en allées et sentiers y sont prévues.

CIRCULATION - plan n°1240 U.

des piètons : le plan montre que l'aménagement proposé permet aux piètons de circuler sur des espaces importants, à l'ombre de plantations et sans avoir à traverser des circulations mécaniques d'où sécurité, particulièrement pour les enfants.

des véhicules : La circulation importante est située à la périphérie de ce secteur, qui ne comporte pour sa desserte intérieure que des voies secondaires pour l'accès aux immeubles.

parkings : des parkings sont réservés aux véhicules au Nord des immeubles, le sud étant réservé aux espaces et jeux.

garages ; ils sont réservés dans les sous-sols des immeubles ou dans des batiments adjacents prévus à rez-de-chaussée.

SERVICES GENERAUX

Commerce - Administrations - Salle de spectacles et de réunion

Le commerce est prévu. au Nord-est de l'ensemble, au rez-de -chaussée des immeuble avec parkings au Nord et au Sud. On y accède, soit par la grande voie de desserte nord aussi bien que de l'intérieur de l'ensemble architectural.

Un marché est réservé au centre de ce dernier qui pourra êtreutilisé pour le secteur de villas aussi bien que des immeubles.

Les services administratifs (P.T.T, Commissariat de Police, etc..), dont l'importance ne peut être que faible, trouveront place dans des immeubles prévus au Nord-ouest, sans que des emplacements spéciaux soient réservés pour leur construction.

L'emplacement d'une salle de spectacle et de réunion est prévue à l'est du secteur largement dégagé sur le parking.

Des garderies d'enfants sont envisagées au centre de chaque ilot.

ECONOMIE DE REALISATION

L'économie réalisée par les dispositions prévues sur ce plan d'aménagement ressortent à 33% en ce qui concerne la viabilité. De même en ce qui concerne le terrain, le principe adopté permet de loger - fois plus d'habitants sur un même espace, ce qui en théorie et si l'état était propriètaire du terrain diminuerait de 6 fois le prix du terrain au mètre carré par tête d'habitant.

Malheureusement la spéculation ne perd jamais ses droits et il est à craindre que, pratiquement cet avantage soit perdu, en partie tout au moins, les terrains appartenant à des particuliers.

Enfin, l'économie réalisée du point de vue général par la réalisation d'immeubles économiques au lieu de villas s'ajoute aux économies précédentes.

CONCLUSION - 15 hectares - 5.000 habitants.

Les avantages présentés par ce projet sont les suivants :

- multiplication par 6 de l'ancienne densité de population.
- diminution par 6 du prix du mètre carré de terrain a rapporté à la tête d'habitant dans l'hypothèse où le terrain appartient à l'Etat.
- diminution de 33% de superficie de voirie.
- diminution du prix du mètre carré construit.
- donner aux utilisateurs des avantages essentiels concernant : l'orientation, la vue, et les jardins comparables à ceux des villas pour un prix beaucoup plus faible.
- diminuer , par conséquent et toutes choses légales d'ailleurs le prix des loyers.
- du point de vue de l'intérêt général et particulier, ce projet semble donc atteindre le but proposé
- les caractéristiques de ce projet sont les suivantes :

superficie du terrain à utiliser /.....	15 hectares
superficie bâtie réservée aux immeubles.....	2 ha, 5275
" " " garderies.....	400
" " " bâtiments publics.....	600
" " " constructions à rez-de-chaussée.....	1 ha; 1360
Surface totale bâtie.....	3 ha, 7635
Surface voirie.....	4 ha, 4250
Surface espaces verts.....	6 ha, 8115
	15 hectares

BOISEMENTS - PLANTATIONS

L'agglomération d'AGADIR et ses abords présentaient il y a 20 ans, un aspect complètement désertique. Le fond de la végétation naturelle est en effet représentée principalement par des euphorbes qui couvrent la surface rocailleuse des collines environnantes.

De gros efforts effectués depuis des années par le Service des Eaux et Forêts dans le périmètre des Dunes ont déjà contribué à modifier cet aspect en partie et de belles masses de végétation constituant un lieu de promenade très agréable, ont été créées notamment à l'embouchure de l'Oued Souss.

Les environs immédiats de la Ville d'Agadir, restent assez désertiques, c'est pourquoi un programme d'ensemble de reboisement des pentes entourant Agadir, comme une ceinture verte, a été étudié par le Bureau des Plantations du Service de l'Urbanisme et en liaison avec le service des Eaux et Forêts, qui pouvait en effectuer la réalisation.

Le schéma ci-joint, fait le point des plantations des Eaux et Forêts existantes et du programme prévu. L'on peut y observer qu'en ce qui concerne :

1°- le périmètre des Dunes sur la rive droite du Souss est actuellement totalement fixé et partiellement reboisé. Le programme prévu consisterait à reboiser les clairières enherbées en ouonis ou genêts.

2°- reboisement des pentes encadrant la ville où 4 secteurs sont prévus.

a)- le terrain collectif des Haft Hamou
b)- le dépôt des carburants
c)- le secteur d'Aghesdiz
d)- les pentes de la Kasbah.

Les travaux sont délicats et couvrent plus de 3.000 hectares. En première urgence, il semble naturel de concrétiser les efforts sur le périmètre de la Kasbah. Le reboisement des autres pentes pourrait être entrepris au moment du développement des quartiers nord et est de la Ville, époque à laquelle la création des voies d'accès et d'alimentation en eau faciliterait cette opération.

Par suite de la rareté de la terre végétale sur ces pentes, les plantations seraient constituées pour un certain nombre d'années en premier lieu par un embroussaillement de mimosées "tizra" par exemple.

En ce qui concerne l'agglomération proprement dite, sur l'initiative du Service de l'Urbanisme un très gros effort de plantations et de créations de jardins au dessin très libre, a été effectué depuis quatre ans avec des moyens réduits par la Municipalité.

Un ingénieur chargé de s plantations de la ville a été installé à Agadir. Une pépinière municipale a été créée.

En 4 ans, les terrains vagues qui bordaient le boulevard Bourguignon, du côté de la mer, ont été transformés sur 500 mètres de longueur en remarquables jardins qui reposent les yeux et l'esprit du passant. La place poussièreuse située devant le nouvel Hôtel de Ville vient d'être achevée en remarquables jardins également.

Ainsi, la promenade et l'avenue principale de la Ville seront bordées d'une magnifique ceinture verte prolongée dans le secteur des Dunes par le boisement des Eaux et Forêts.

Le schéma ci-joint donne l'importance de ces zones plantées et indique les principaux projets de plantations encore prévus pour la ville dont le principal est le parc des Sports.

Un ensemble sportif est en effet projeté pour la ville et sera situé dans un parc de 3 hectares à créer dans les jours qui viennent.

En résumé, ce schéma des plantations existantes et prévues montre que l'aspect désertique d' Agadir, déjà considérablement transformé par l'homme aura disparu dans quelques années. La ville d'Agadir sera enserrée au Nord et au Sud entre des zones vertes.

o o
o

CONCLUSION

Cette étude montre l'importance des possibilités de la Région d'Agadir et du Souss en particulier. Elle montre également que l'exploitation brutale de ses ressources a posé à l'urbaniste d'important problèmes auxquels il a dû faire face dans les délais les plus brefs puisque les principaux projets d'amènagement décrits ici; ne représentent qu'une faible partie du travail accompli et ont été dressés de 1947 à 1953.

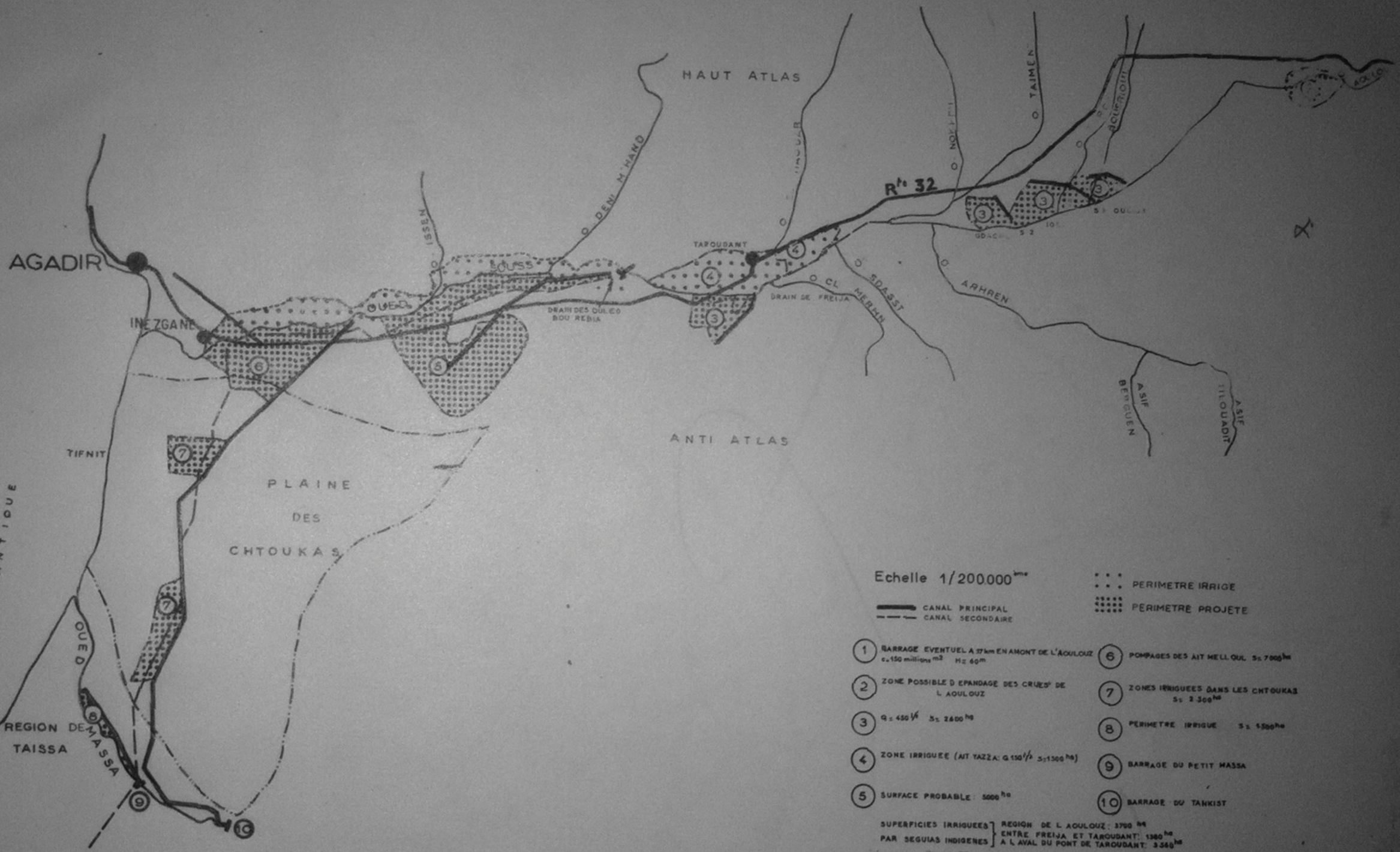
Leur réalisation a été suivie ensuite par l'Urbaniste qui les a adaptés ou modifiés suivant les cas

lors des réalisations.

Le tableau ci-joint situe le rythme suivant lequel s'est déroulé le volume croissant des réalisations à AGADIR.

AGADIR, ville la plus moderne du Maroc, est appelée à un grand développement et nous restons persuadés qu'avec CASABLANCA et MEKNES, elle deviendra l'une des trois plus importantes agglomérations du Maroc de demain.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxx


HAUT ATLAS
AGADIR
INEZGANE
TIFNIT
SOUSS
OUED
ISSEN
O. DEN M'HAND
DRAIN DES OUED BOU REBIA
TAROUDANT
O. SIROUA
O. NOUMEIL
O. TAIMEN
AOULOUZ
R^te 32
O. CL MERMIN
O. SIDASST
DRAIN DE FREIJA
O. ARHREN
ASIF BERGUEN
ASIF TILOUADIT
ANTI ATLAS
PLAINE
DES
CHTOUKAS
OCEAN ATLANTIQUE
OUED
REGION DE TAISSA
MASSA
Echelle 1/200.000 ème
PERIMETRE IRRIGE
PERIMETRE PROJETE
CANAL PRINCIPAL
CANAL SECONDAIRE
1 BARRAGE EVENTUEL A 37 km EN AMONT DE L'AOULOUZ v≈ 150 millions m3 H≈ 60m
2 ZONE POSSIBLE D EPANDAGE DES CRUES DE L AOULOUZ
3 Q ≈ 450 l/s S≈ 2600 ha
4 ZONE IRRIGUEE (AIT YAZZA: Q 150 l/s S≈1300 ha)
5 SURFACE PROBABLE : 5000 ha
6 POMPAGES DES AIT MELLOUL S≈ 7000 ha
7 ZONES IRRIGUEES DANS LES CHTOUKAS S≈ 2 300 ha
8 PERIMETRE IRRIGUE S≈ 1500 ha
9 BARRAGE DU PETIT MASSA
10 BARRAGE DU TANKIST
SUPERFICIES IRRIGUEES PAR SEGUIAS INDIGENES
REGION DE L AOULOUZ : 3700 ha
ENTRE FREIJA ET TAROUDANT: 1380 ha
A L AVAL DU PONT DE TAROUDANT: 3.560 ha

TIFNOUT
19,24

SENNES
24,74

OUMKIN
5,53

NOUZIOUA
17,59

AZILAL
17,42

5,72

13

13,60

TINERTE
19,48

HAZZOUN
15,90

DAOU
TKI
2,91

OUZAL
27,27

MENTAGA
37,22

TALEK
JOUNT
15,43

AGUERT
10,58

IFFA
15,05

RAMRABA
26,90

OUZAL
5,10

TAROUDANT

AGADIR
17.960 hab
en 1952

MESGUINA
50,29

O. SOUSS

15800 hab
en 1952

ARRNEN
14,50

25

32

GUETTIOU
21

10,11

INEZGANE

HAOURA
36,72

ZEDDOUTE
8,02

5,98

CHTOUKA
OUEST
38,43

CHTOUKA S
EST
37,10

MAISSA
29,09

O. MASSA

MADER
19,89

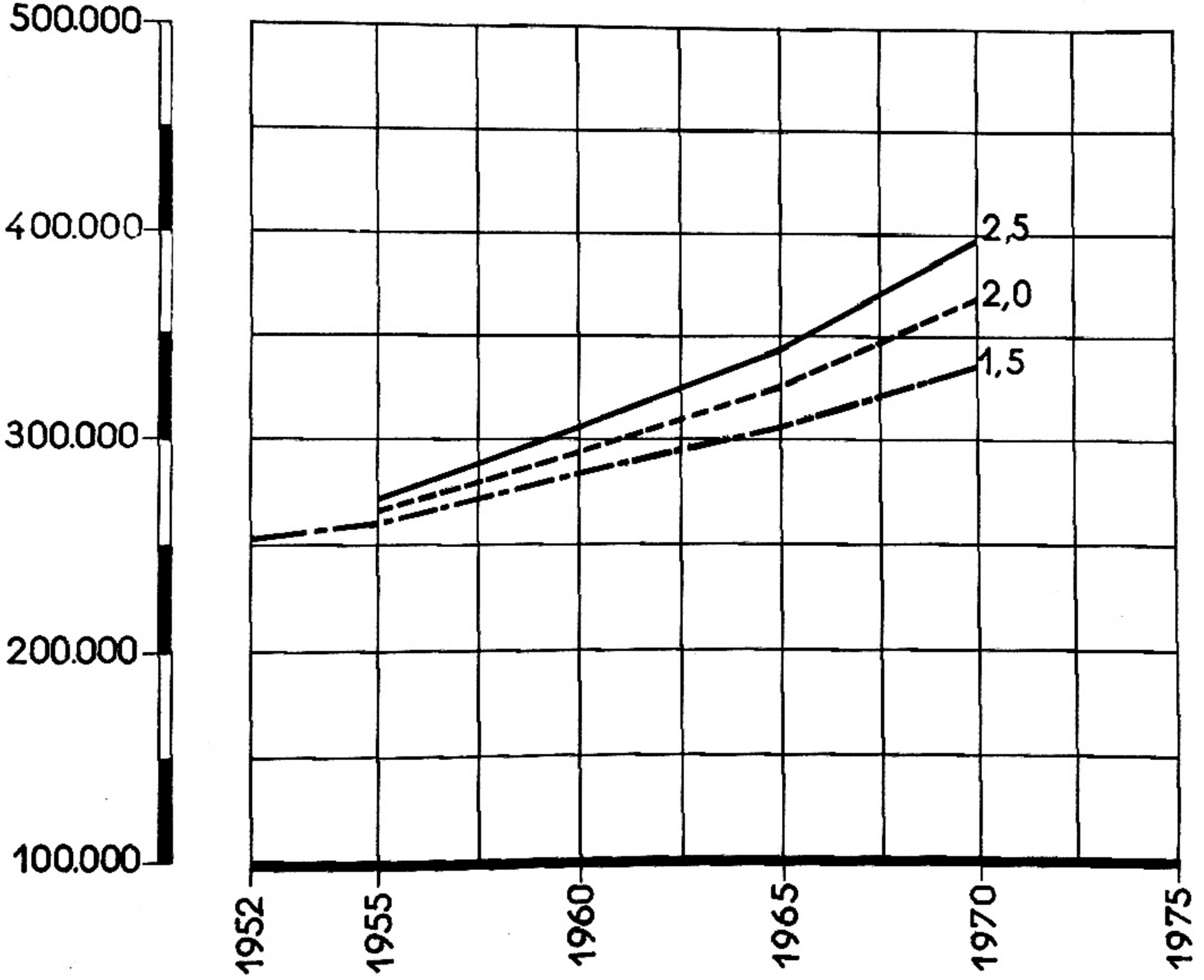
ERSMOUKA
7,22

POPULATION

DENSITE PAR TRIBU

AGADIR: évolution de la population du périmetre irrigué du souss.

taux d'augmentation entre: 1,5 et 2% pour les musulmans du maroc.



1955 - SITUATION ACTUELLE DE L'IRRIGATION ET DE LA PRODUCTION AGRICOLE DANS LE SOUSS

A titre indicatif, nous donnons ci-dessous les chiffres intéressant les superficies irriguées du Souss en 1955 (24.000 hectares en tout) et ceux de sa production agricole.

Superficie irrigable : environ 130.000 hectares

	Nature de la culture	Européens	Marocains	Système d'irrigation
SUPERFICIES IRRIGUEES	a)- Primeurs maraichage Primeurs.....	900 ha (54-54)	400 ha	Chez les européens tout est irrigué par pompage
	Maraichage traditionnel	2.000 (55.56)	1.500 ha	
	b)- Agrumes	3.600 ha	6 à 700 ha	Chez les Marocains 2/3 irrigués par séguia 1/3 par pompage
	c)- Divers : maïs céréales irriguées	400 ha	12 à 15.000 ha	
	total	6. 000 ha	15 à 17.600 ha	
PRODUCTION AGRICOLE TOTALE annuelle prévisions 1954-1955	en AGRUMES		35 à 38.000 tonnes	
	en TOMATES		24 à 30.000 tonnes	
	en DIVERS		4 à 6.000 tonnes	
	total.....		63 à 74.000 tonnes	

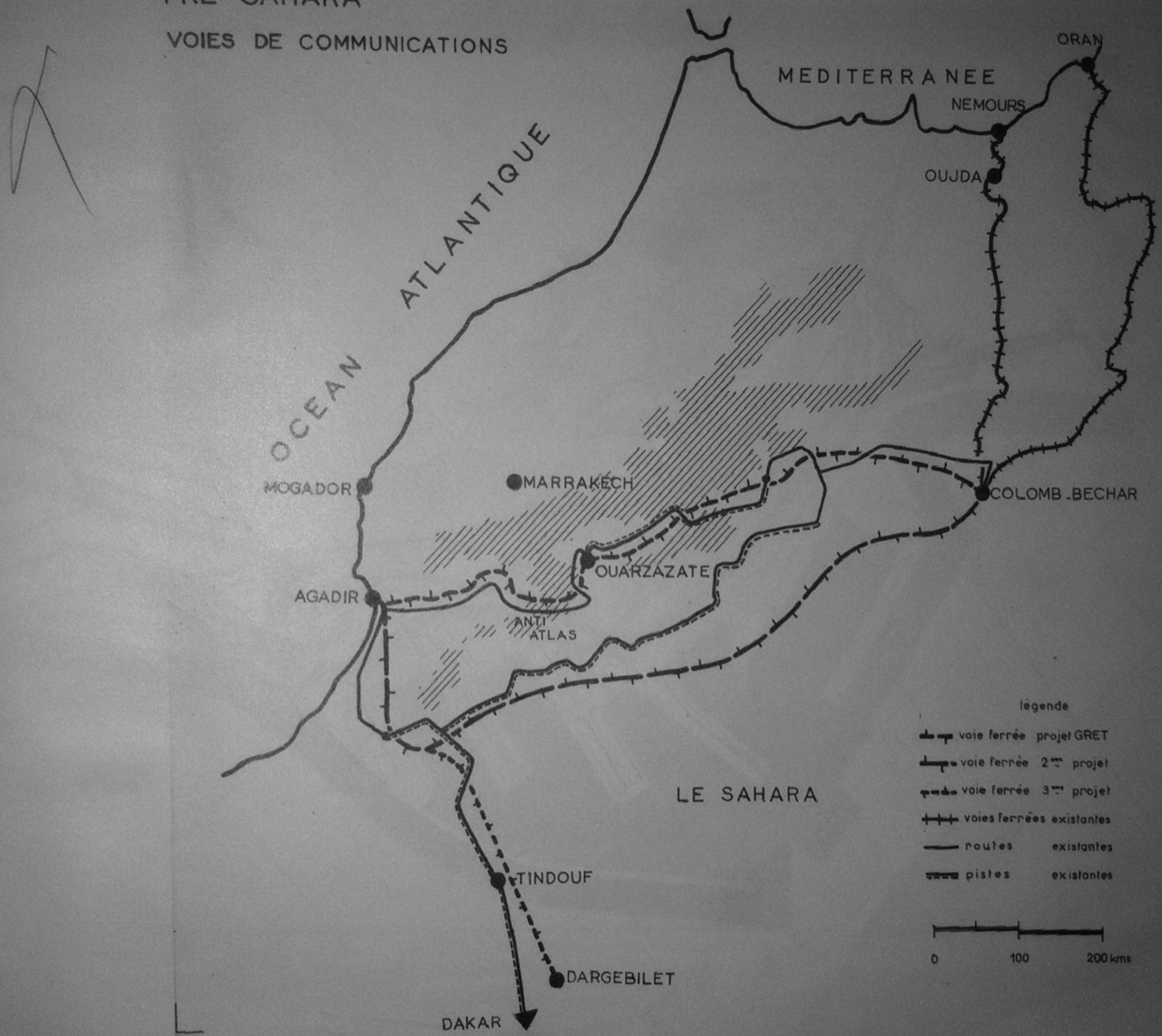
PRE - SAHARA

VOIES DE COMMUNICATIONS



PRE - SAHARA

VOIES DE COMMUNICATIONS



DIRECTION DE L'URBANISME ET DE L'HABITAT

SERVICE DE L'URBANISME

AGADIR

ENSEMBLE PORTUAIRE

ECHELLE 1/5.000

ARCHIT.	ECOCHARD
ETUDE	"
DESSIN	CARDONA
VU LE CHEF DU SERVICE DE L'URBANISME	
RABAT LE 27-12-51	

TIZNIT

KASBAH D'AGADIR

MOGADOR

TRIAGE

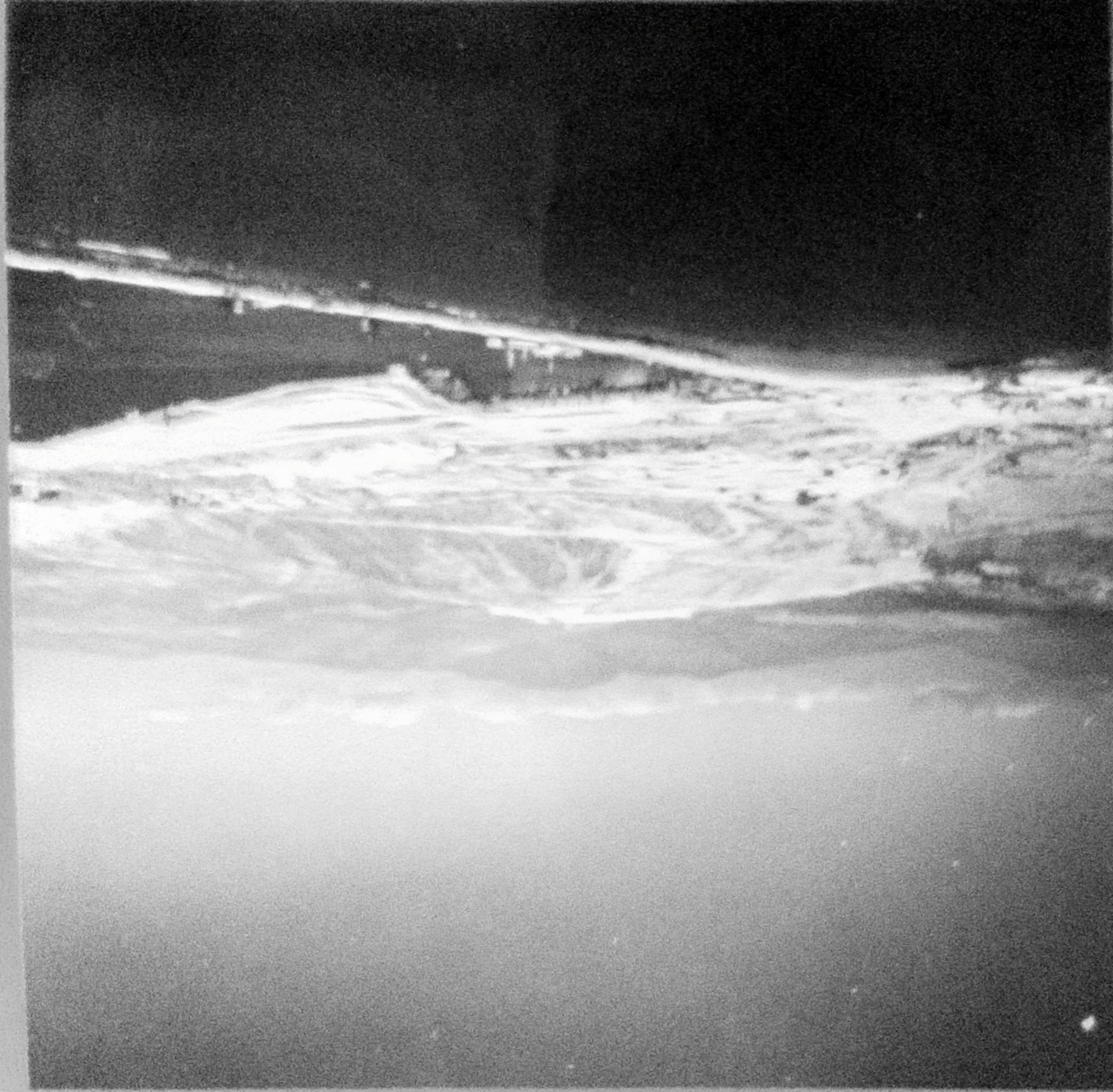
OCEAN

PORT EXISTANT

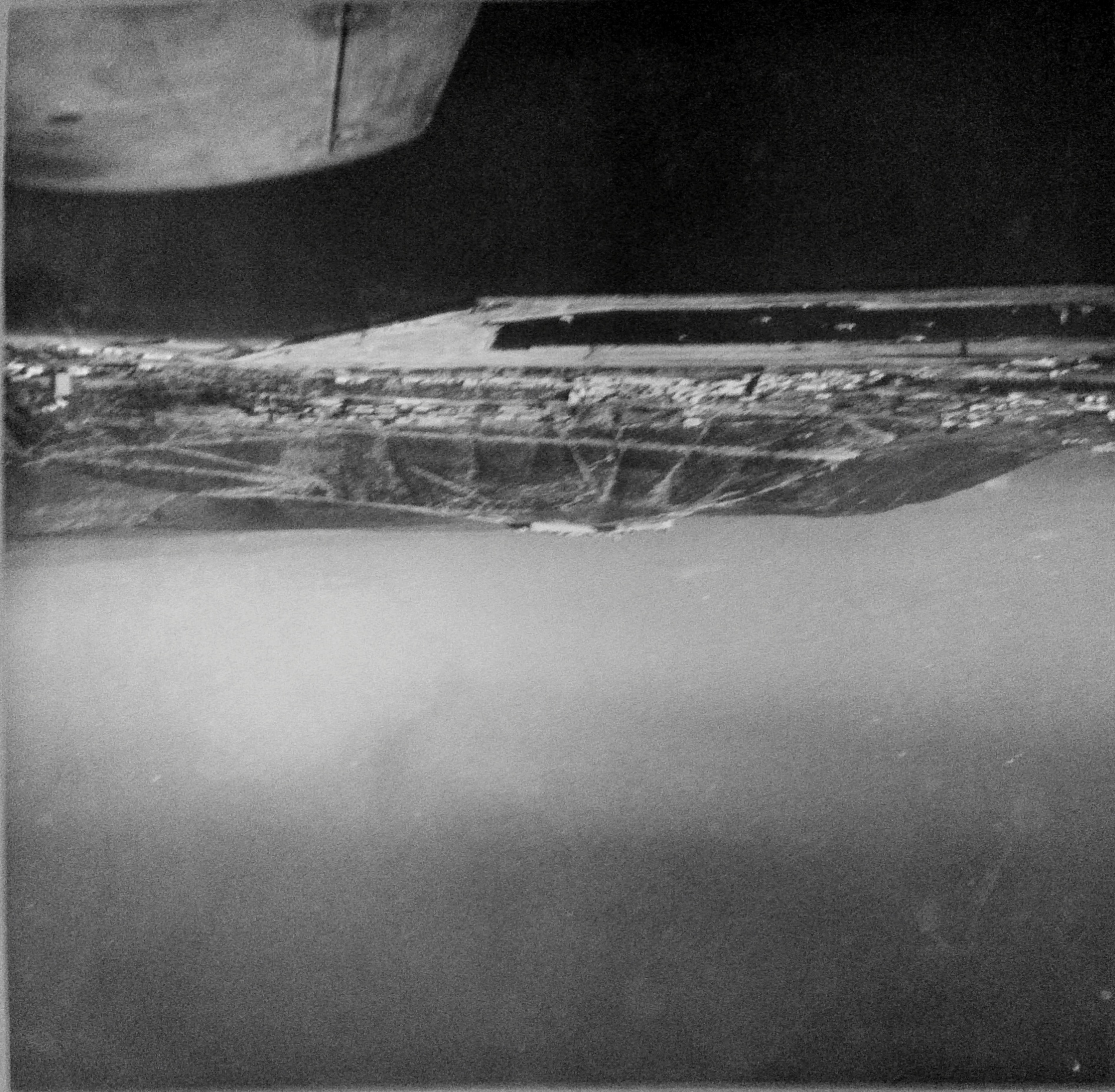
PORT OCEANIQUE PROJETE

ATLANTIQUE









PO 'AGADIR

I- CARACTERISTIQUES

- Superficie du plan d'eau 30 hectares
- Superficie de terre-plein 30 hectares
- GRAND BASSIN avec une passe (à - I2) sur 200 mètres de long
- 2 grandes jetées ouest longueur 860 mètres
  comportent: des piles d'accostage pour pétroliers à - 9 mètres
  un quai à - 6m sur I75 mètres
  un quai à - 3m sur I26 mètres
  une petite cale de halage

- I jetée transversale sud-est
  comporte un quai à - 9 mètres sur 260 mètres
  un quai à - 9 mètres 240 mètres
  un quai à - 7,5m 200 mètres
  une cale de halage à -6 de 200 mètres

En bordure du terre-plein de rive
  comporte un quai à - 6 sur 300 mètres
  un quai à - 5 sur 200 mètres

enfin, l'ancien BASSIN des pêcheurs
  comporte un quai à - 4 sur I07 mètres
  un quai à - 3 sur I3I,70 m.

II- Aménagements et outillage

I°- des terres-pleins d'une superficie de: 30 ha
2°- trois pipe-lines
3°- des engins de levage et de manutention
4°- un matériel flottant
5°- une halle au poisson de 300 m2
6°- un frigorifique de 2.000 m3 et 600.000 frigories à l'heure

X

PO 'AGADIR

I- CARACTERISTIQUES

- Superficie du plan d'eau — 30 hectares
- Superficie de terre-plein — 30 hectares
- GRAND BASSIN avec une passe (à - I2) sur 200 mètres de long
- 2 grandes jetées ouest longueur 860 mètres
  comportent: des piles d'accostage pour pétroliers à - 9 mètres
  un quai à - 6m sur I75 mètres
  un quai à - 3m sur I26 mètres
  une petite cale de halage

- I jetée transversale sud-est
  comporte un quai à - 9 mètres sur 260 mètres
  un quai à - 9 mètres 240 mètres
  un quai à - 7,5m 200 mètres
  une cale de halage à -6 de 200 mètres

En bordure du terre-plein de rive
comporte un quai à - 6 sur 300 mètres
un quai à - 5 sur 200 mètres

enfin, l'ancien BASSIN des pêcheurs
comporte un quai à - 4 sur I07 mètres
un quai à - 3 sur I3I,70 m.

II- Aménagements et outillage

I°- des terres-pleins d'une superficie de: 30 ha
2°- trois pipe-lines
3°- des engins de levage et de manutention
4°- un matériel flottant
5°- une halle au poisson de 300 m2
6°- un frigorifique de 2.000 m3 et 600.000 frigories à l'heure



ACTIVITE DE LA PECHE

A - PRODUITS DE LA PECHE DE 1948 à 1955 INCLUS - TONNAGE ET PRIX DE GROS

	APPORT DE POISSON DE CONSOMMATION			APPORT DE POISSON POUR LES USINES		
	Poids tonnes	Valeur Milliers de Frs	Prix moyen par kl	Poids tonnes	Valeur milliers de Frs	Prix moyen par k°
1946				10.470	95.000	9
1949	1.550	31.000	20	19.701	138.000	7
1950	1.127	45.000	40	28.904	434.192	15
1951	524	23.022	44	24.995	539.155	22
1952	3.148	191.454	60	32.073	479.377	15
1953	5.653	265.691	47	31.051	388.137	12
1954	6.900	471.876	60	31.360	345.000	11
1955	7.387	520.265	70	26.022	526.300	20

B - FLOTTILLE DE SARDINIERS D'AGADIR

1947 — 26 unités
1953 — 101 unités

C - PROGRESSION DES FABRIQUES DE CONSERVES DE POISSON DE 1942 à 1955 INCLUS

	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955
Conserveries à l'huile	1	1	1	1	1	10	26	46	60	60	60	60	60	60
Ateliers de salaisons et saurissage				36	35	25	20	10	8	3	3	3	3	3

AGADIR

DEVELOPPEMENT DE L INDUSTRIE DE PECHE

1947 10

1948 26

1949 46

1952 60

CONSERVERIES

1947 26

FLOTILLE

1952 101

10.470 T 1948

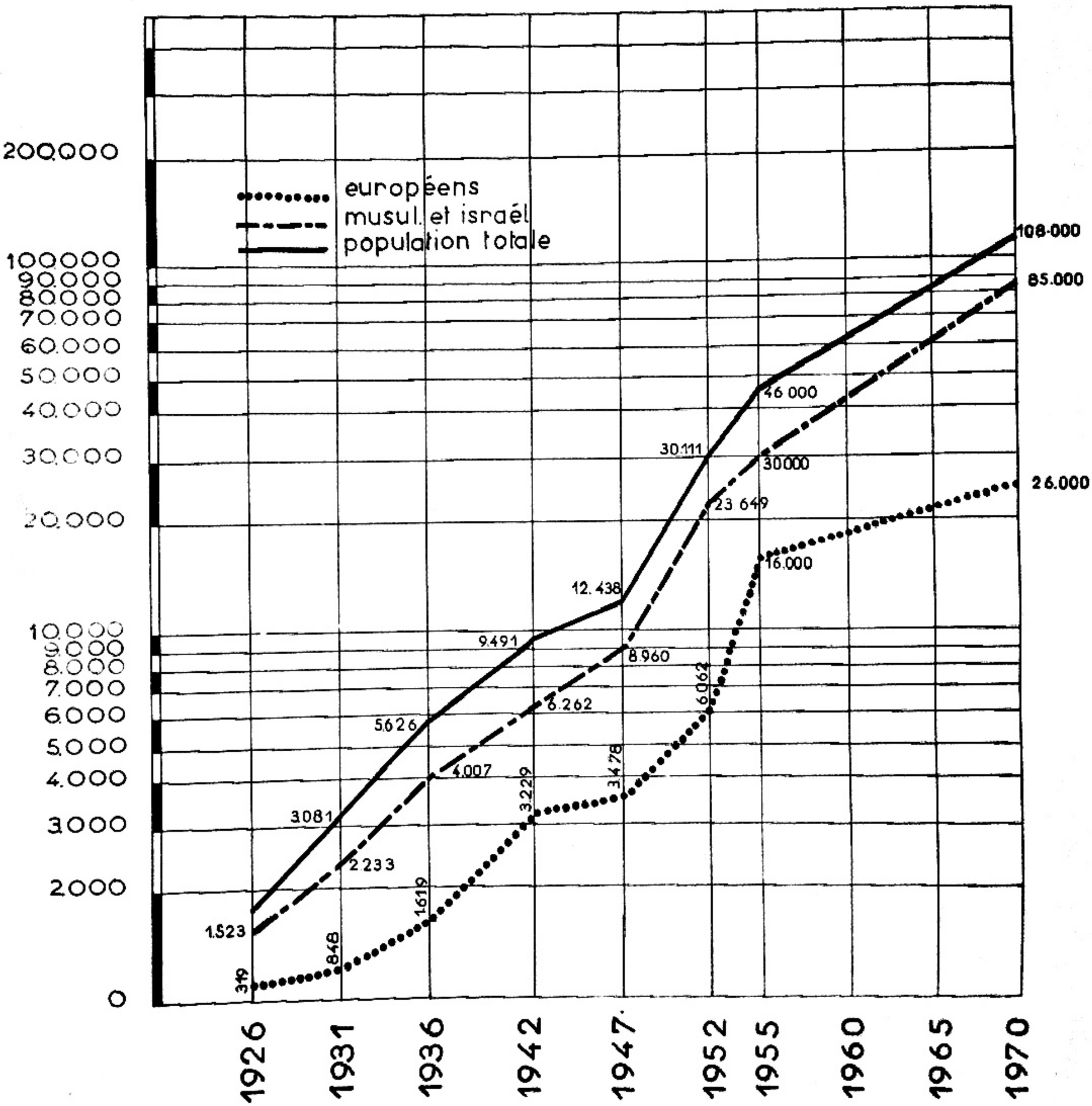
19.701.T 1949

28.904.T 1950

32.073.T 1952

PECHE

AGADIR _ Evolution démographique




OCEAN ATLANTIQUE
CONSERVES FRIGO
Restaurant
Jeux - sports
Piscine
Hôtel
Commerces
Commerces
Bungalows
Bungalows
Bungalows

MINERAI

MAROC
ALGERIE
SAHARA

AEROPORT

CULTURES IRRIGUEES

LEGUMES

PRIMEURS
FLEURS

PORT

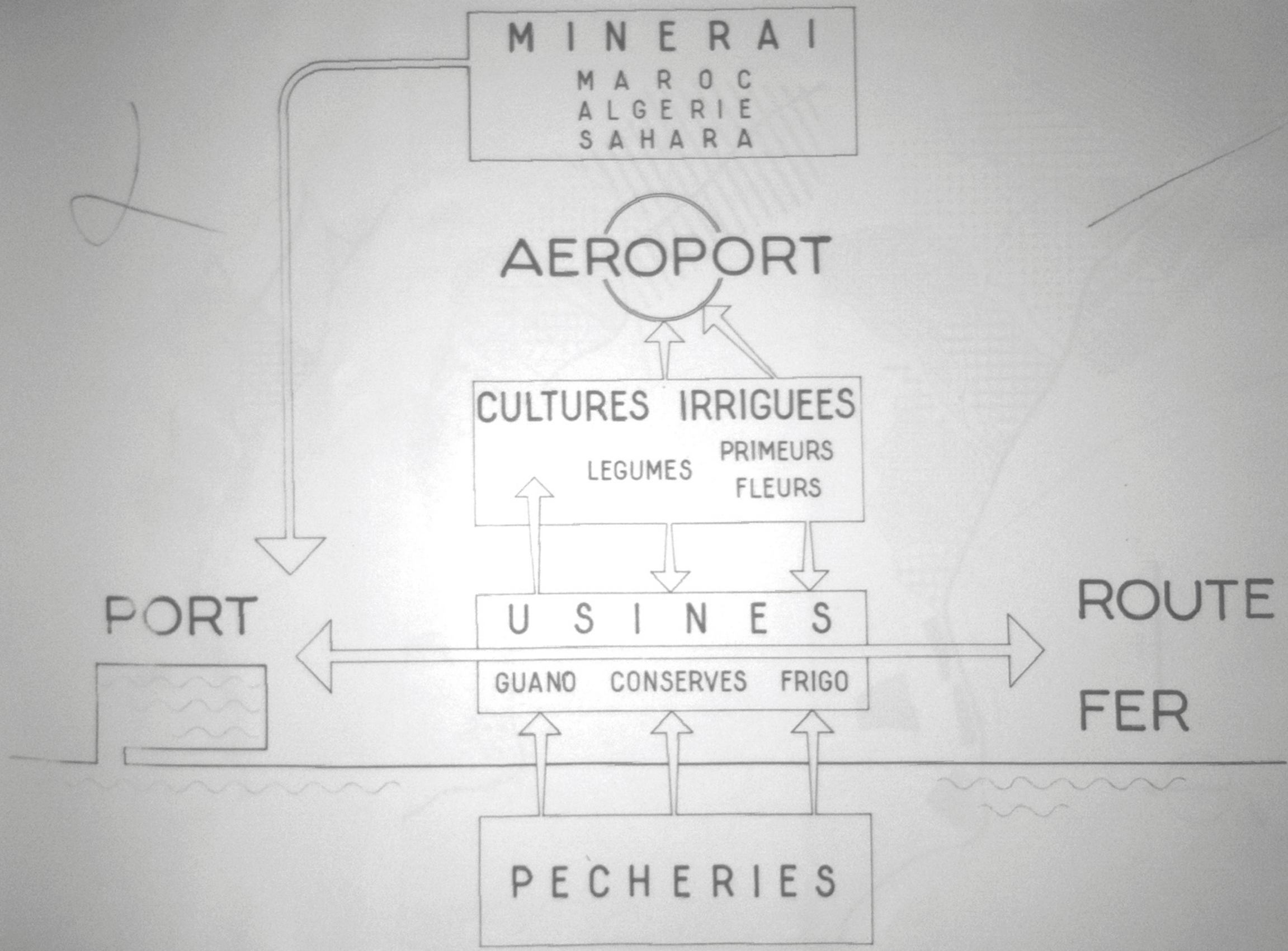
USINES

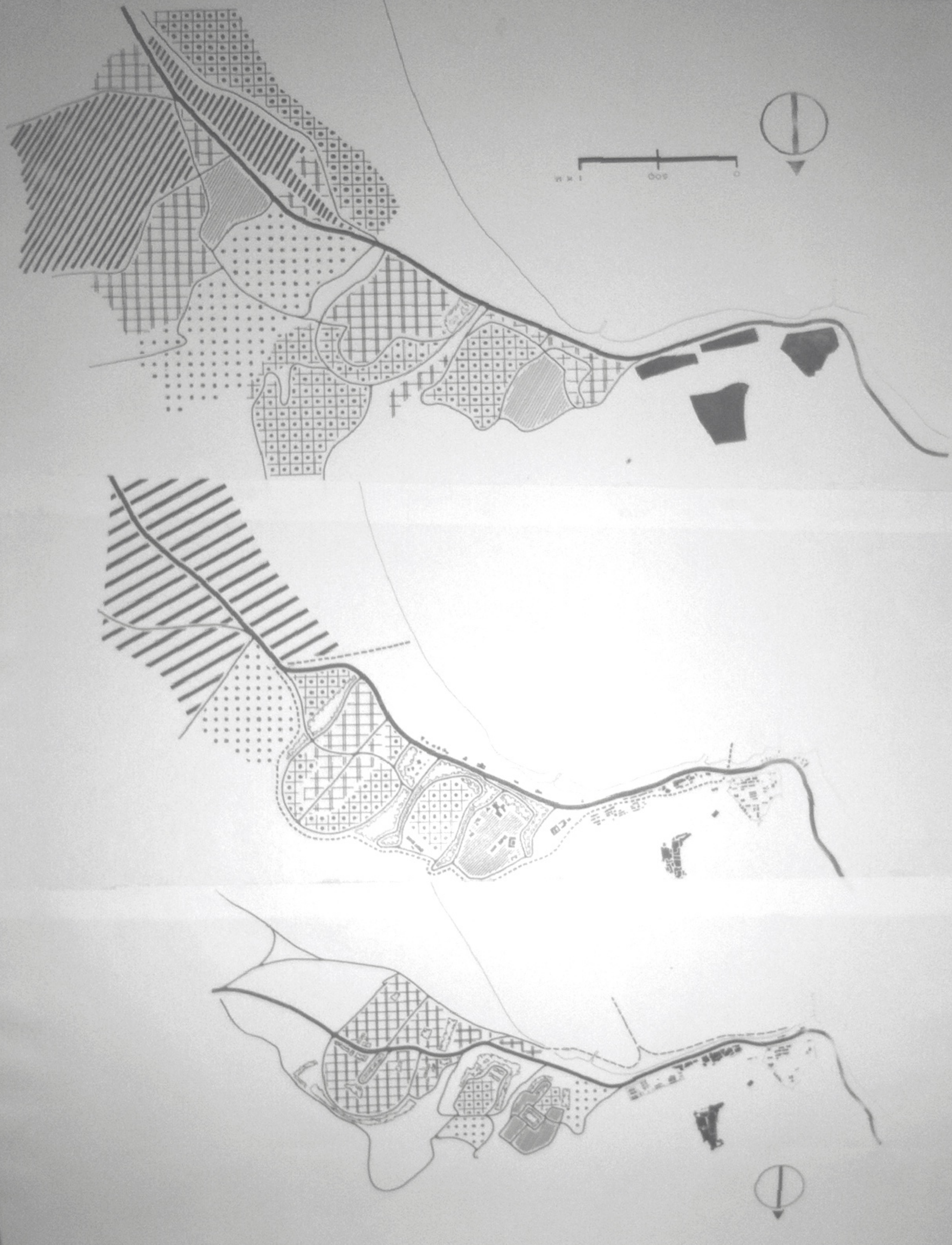
GUANO CONSERVES FRIGO

ROUTE

FER

PECHERIES


MINERAI
MAROC
ALGERIE
SAHARA
AEROPORT
CULTURES IRRIGUEES
LEGUMES
PRIMEURS
FLEURS
PORT
USINES
GUANO CONSERVES FRIGO
ROUTE
FER
PECHERIES





AGADIR

Projet d'aménagement et d'extension

1955

		1951		1955	
		FOYERS.	HABITANTS.	FOYERS.	HABITANTS
1	NOMADES "BLEUS" DOUAR DE TENTES	180	900		
2	GOURBIS usine	180	230		
3	DOUAR CARRIERES D' ANZA	84	260		
4	AGHEZDIS AZIB DE	30	150	342	1032
4 bis	LA KASBAH			212	411
5	DOUAR RHOZOI	116	400		
6	DOUAR CORCOS	64	250	216	626
7	DOUAR RESERVOIR A EAU	30	150		
8	DOUAR CARRIERES TARPIN	40	170	52	275
9	GOURBIS	30	150		
10	NOMADES BLEUS DOUAR EL ATAR	700	3000		
	(1200 A PART EN 1955) TOTAUX:	1454	5660	822	2364

RECASEMENT SUR TRAME SANITAIRE : 800 LOTS PREVUS

Anzgue

Hopital

Corcos

TARIN

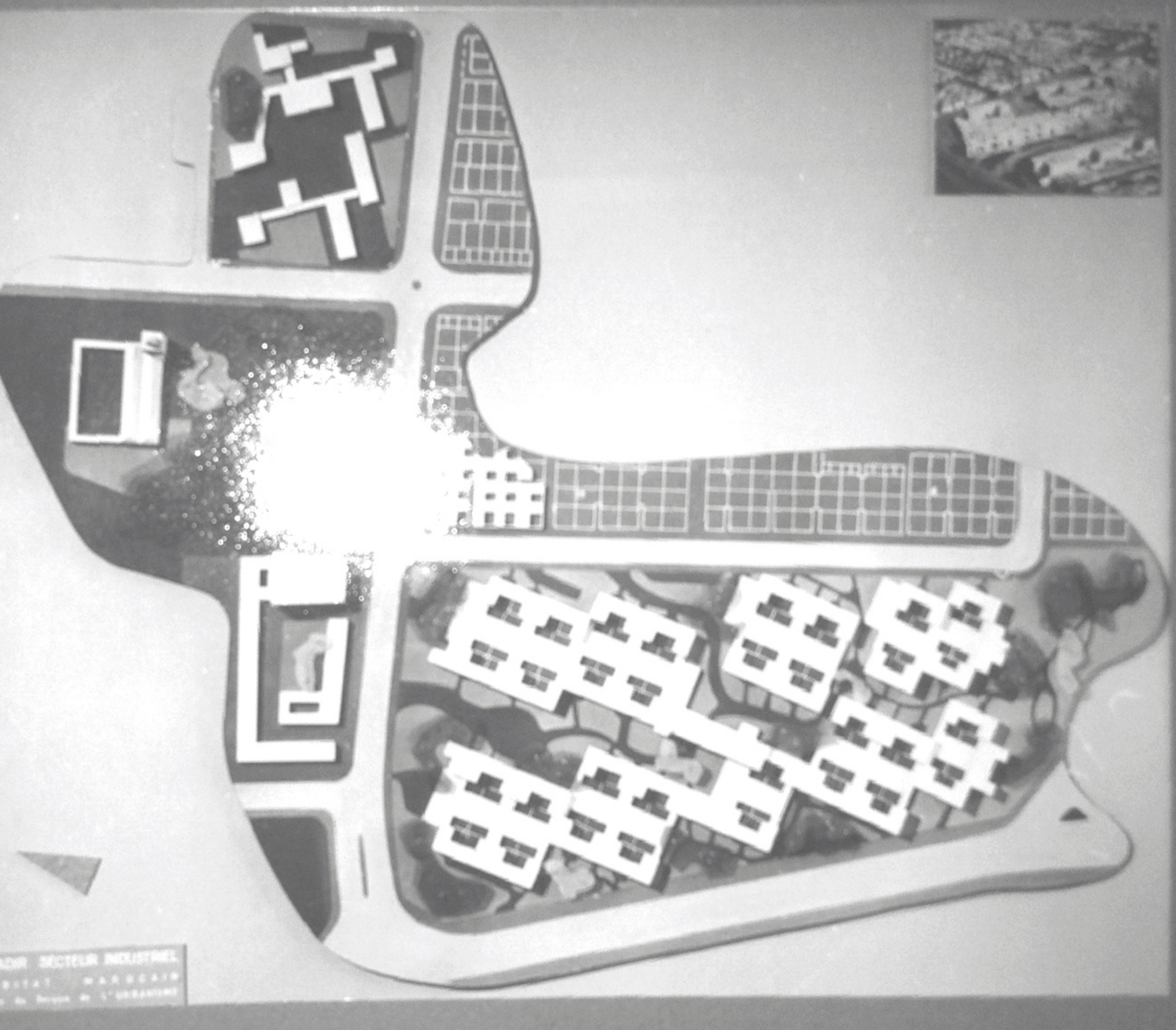
Douar ATTAR

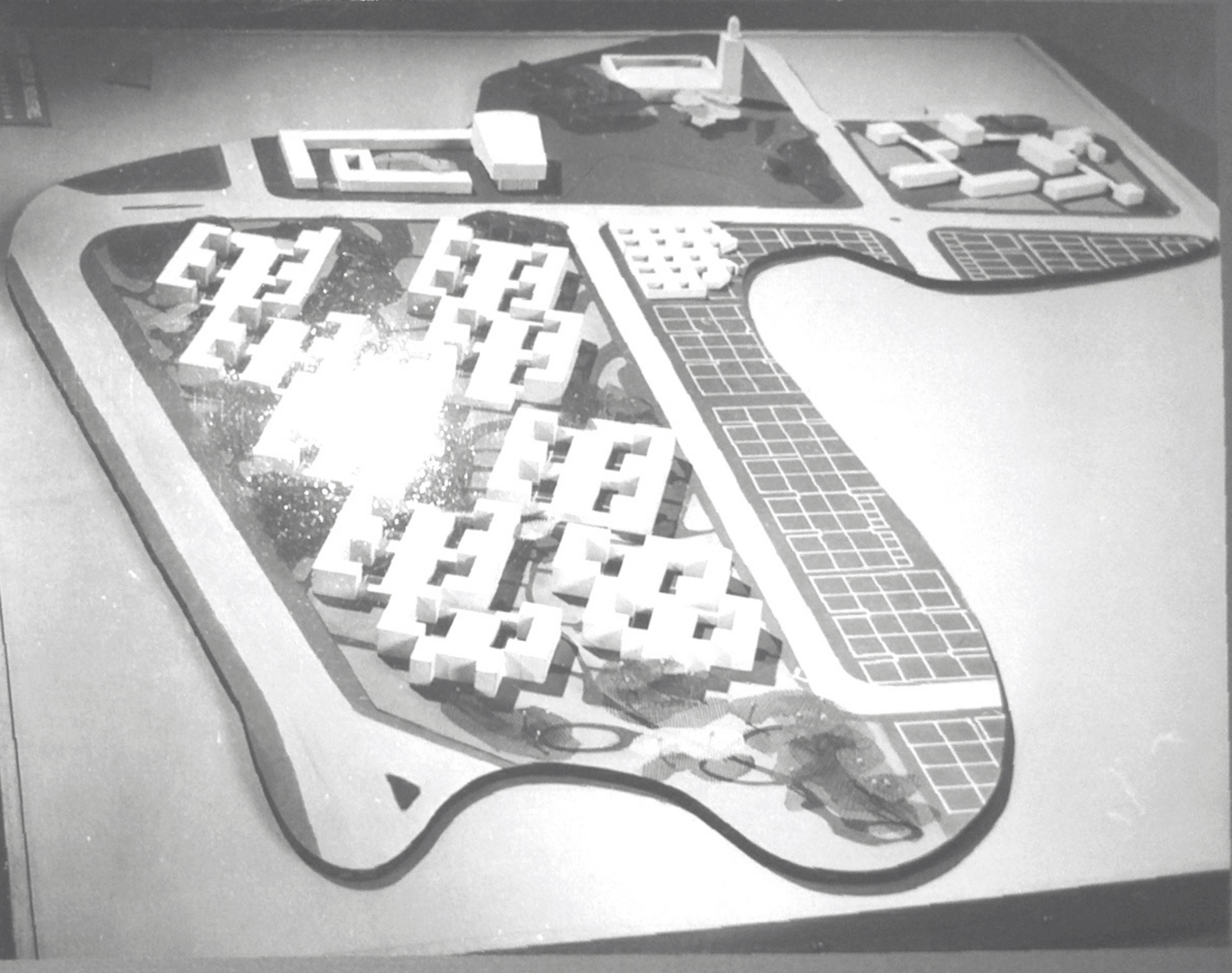
DOUAR DE TENTES NOMADES "BLEUS"
RECASEMENT : 1200 LOTS PREVUS

AGADIR

SITUATION DES LOGEMENTS PRECAIRES ET DE LEUR RECASEMENT PREVU







un bloc de 24 logements r.d.ch.



une cellule de 3 pieces

1 entree
2 living
3 loggia
4 w-c
5 bains
6 cuisine
7 buand-
8 chambr
9 pati
10 impasse

SURFACE LOT
100
SURF COUVERTE
81

cellules à rez de chaussee
3 pièces.

SURFACE LOT
112
SURF COUVERTE
88

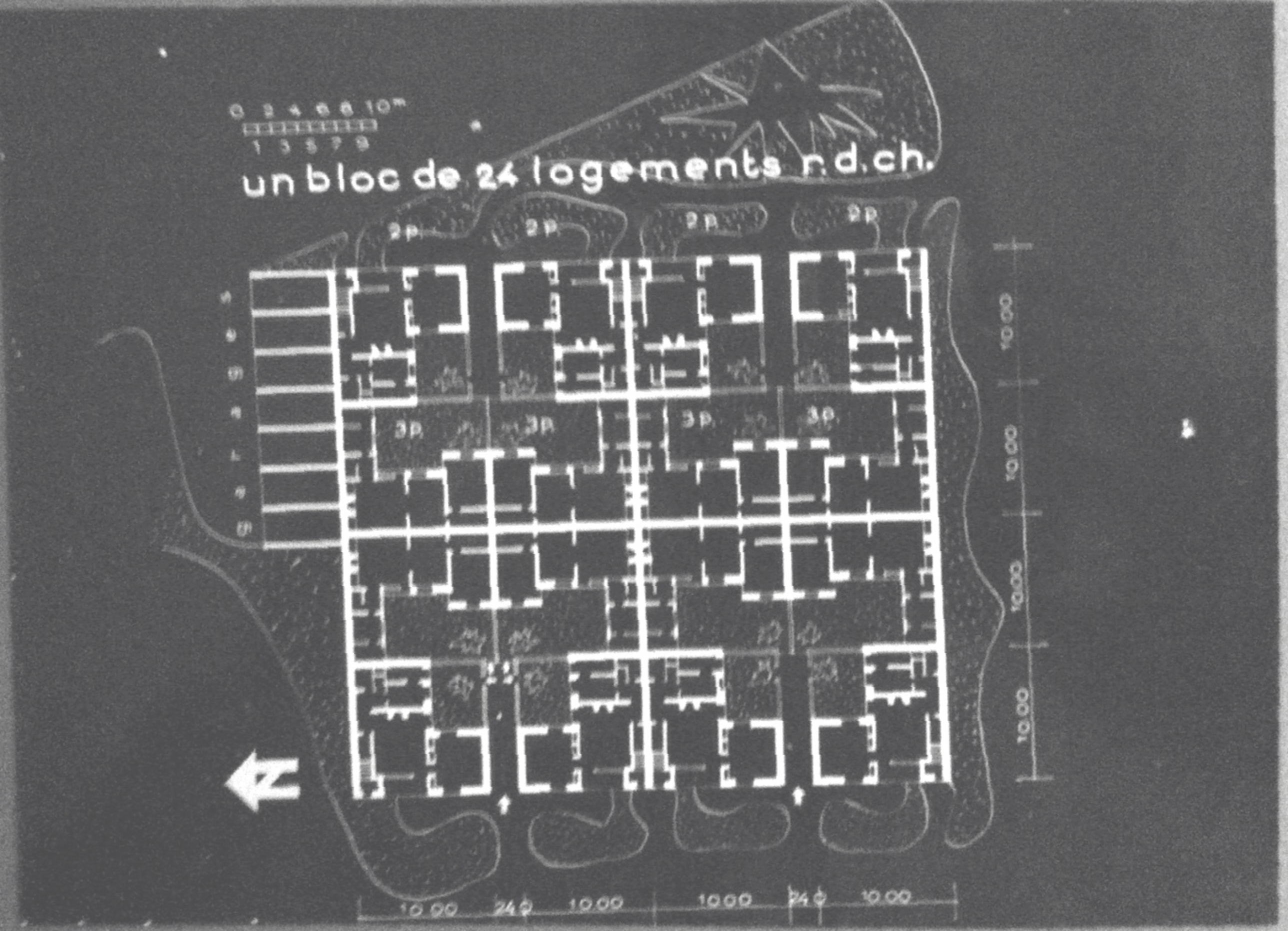
SURFACE LOT
100
SURF COUVERTE
75

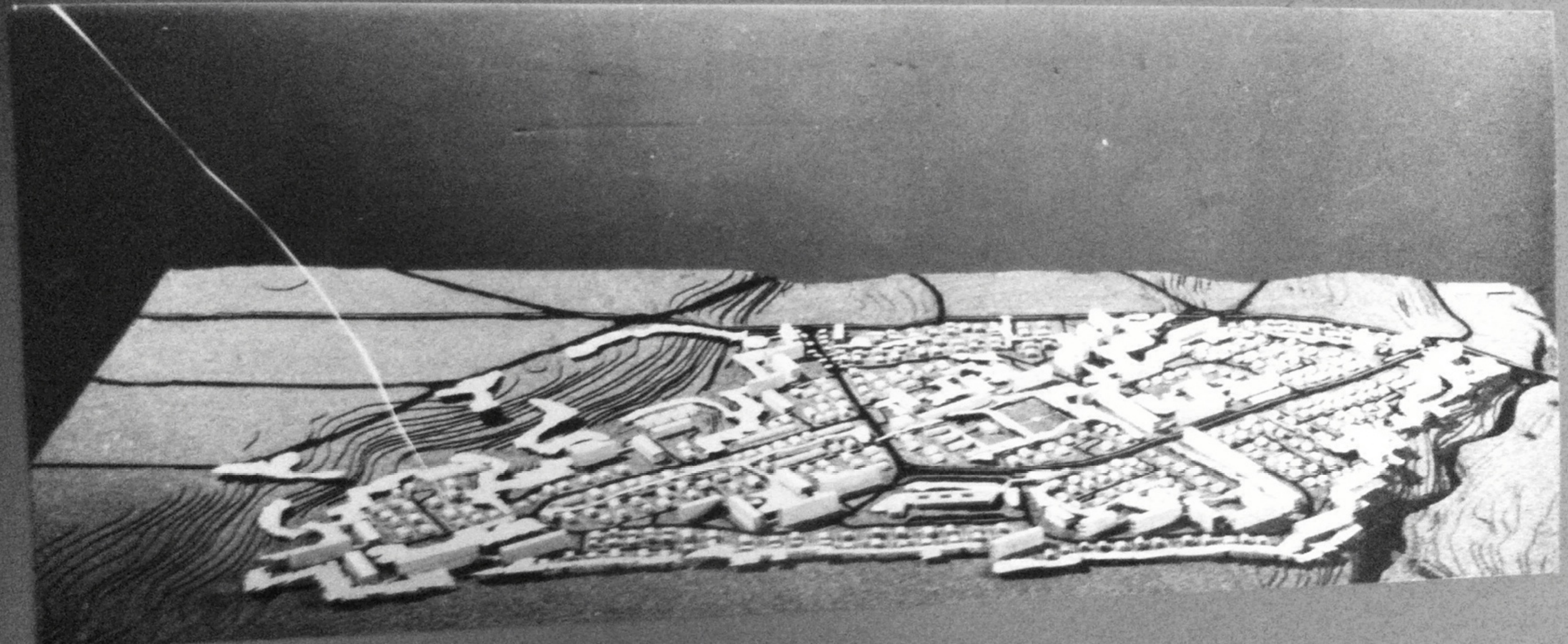
2 pièces.

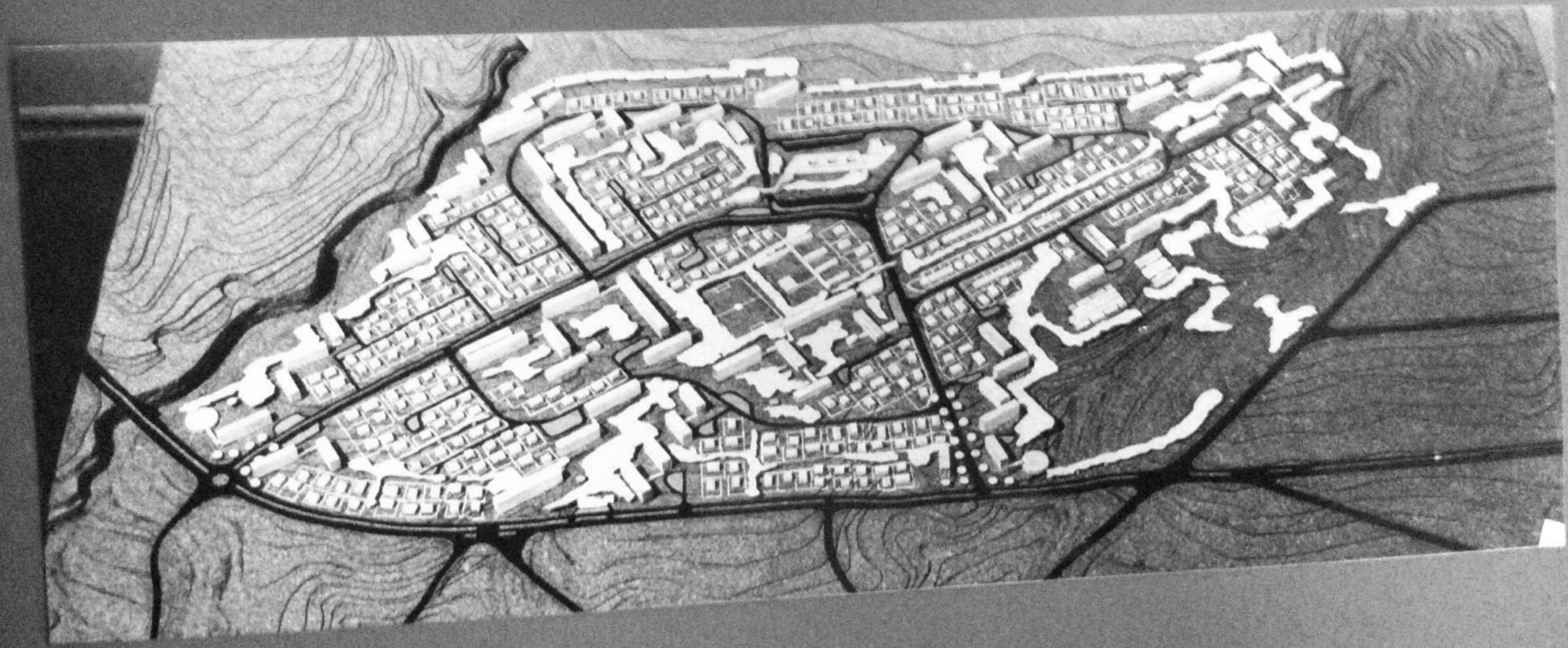
0 2 4 6 8 10m

1 3 5 7 9

un bloc de 24 logements n.d.ch.



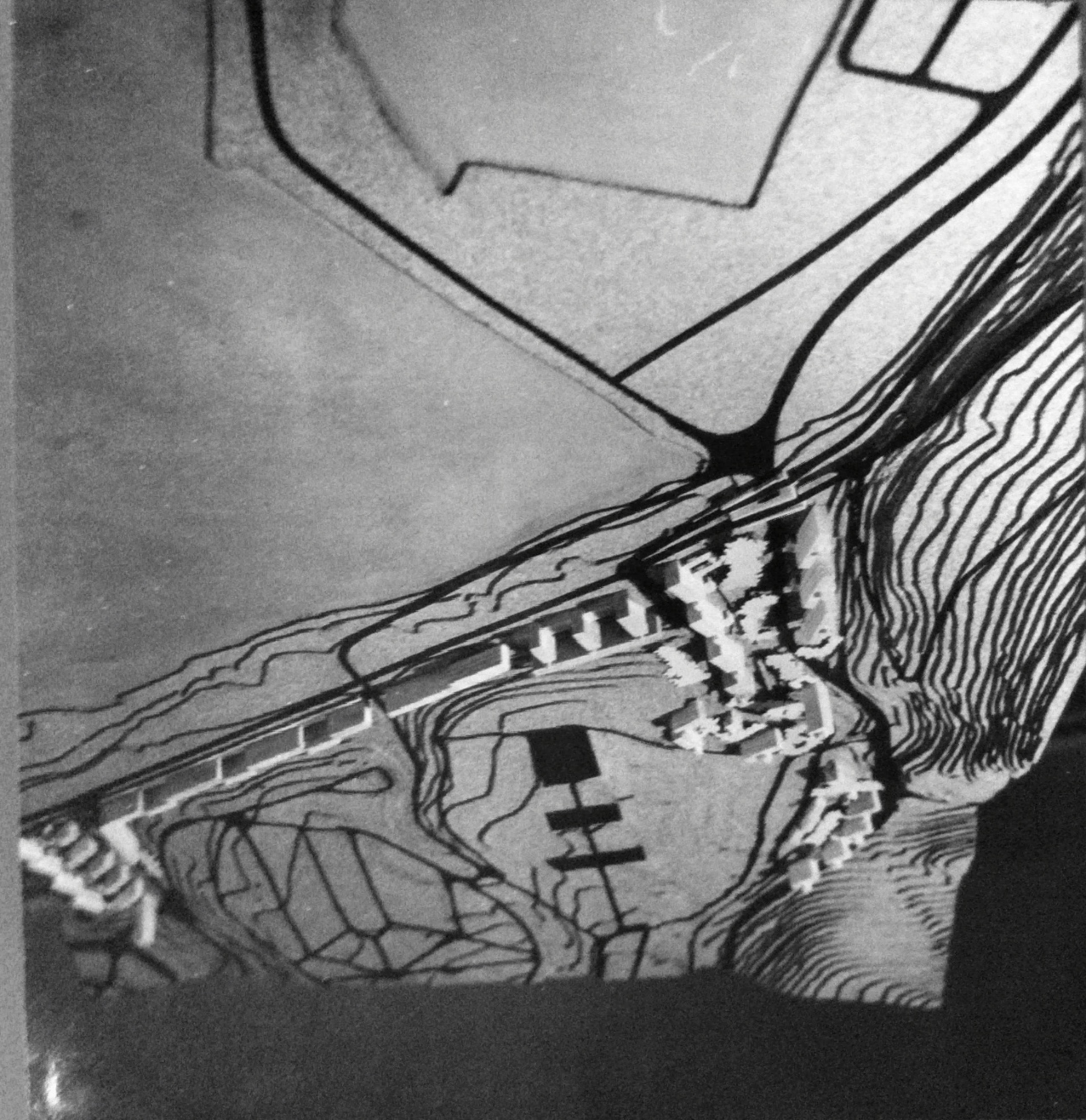




AGADIR

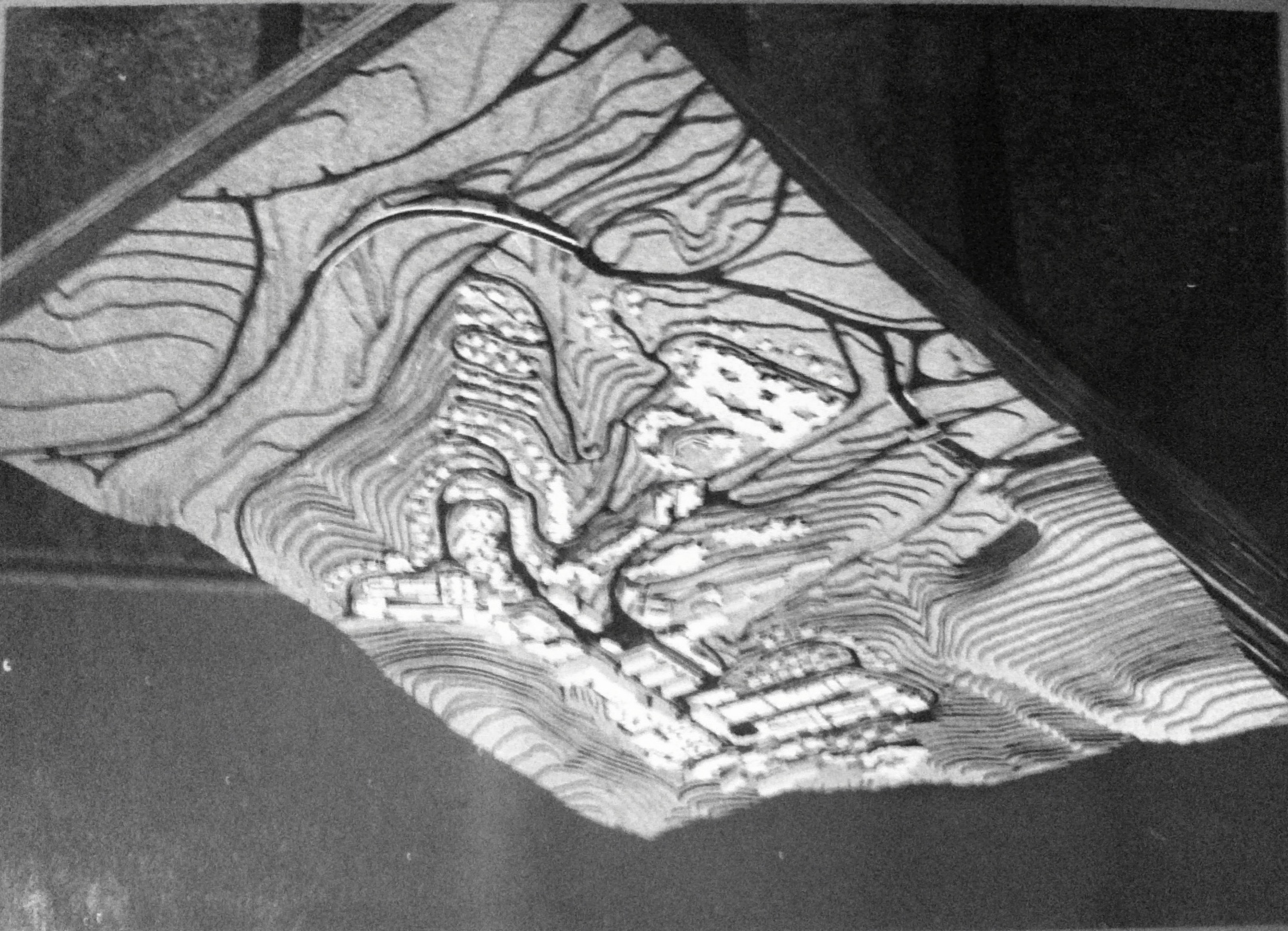













MAURITANIA





