

De Tanger à Casablanca : l'aménagement du  
littoral au service de l'ambition industrielle du  
Royaume ?

Retranscription de la conférence du 18 septembre 2025 au  
Couvent des Jacobins (Rennes ) Colloque Organic Cities II

Ahmed Khalid Benomar

2025-09-18

# Table des matières

La charge civilisationnelle de la ville . . . . .	2
Au Royaume du Maroc, un exode rural encore en cours . . . . .	2
Dépasser les “ fausses pistes ” . . . . .	3
Le Nord, porte de compétitivité du Maroc . . . . .	4

Bismillāhi r-Rahmāni r-Rahīm. Merci beaucoup pour cette invitation.

Je suis aussi ravi de prendre la parole après des intervenants qui ont déjà abordé le sujet sous divers angles.

## **La charge civilisationnelle de la ville**

Vous m'avez tendu une perche. Je vais essayer de la prendre, mais je voudrais juste placer un contexte historique. On est en train de parler des villes, de la technique, des enjeux liés à l'urbanisme, mais je voudrais dire aussi que la ville, en tout cas dans le monde arabo-musulman duquel je viens, et je pense aussi dans le continent africain, a une charge historique, une charge civilisationnelle très importante.

Je voudrais juste vous dire deux mots. Le mot *ville*, par exemple — en arabe *madīna* ( ) — désigne à l'origine la “ville du Prophète”, *al-Madīna al-Munawwara*, c'est-à-dire Médine.

C'est-à-dire, c'est la cristallisation de la ville par excellence. C'est là où s'accomplit la civilisation, c'est là où s'accomplit l'homme.

Le débat entre le monde urbain et le monde rural est extrêmement intéressant, mais dans nos pays, on sent encore qu'il y a cette poussée irrésistible vers la ville, au-delà même du fait de la ruralisation, de repartir vivre et s'installer dans le monde rural pour une certaine quiétude. On a encore cette charge émotionnelle, cette pensée, cette croyance, et souvent elle est fondée, qu'on va trouver, dans les villes, qu'elles soient intermédiaires, grandes ou petites, la réussite sociale et le bien-être.

## **Au Royaume du Maroc, un exode rural encore en cours**

Je voudrais parler du cas du Maroc et surtout des problématiques assez spéciales que ce pays a vécues en termes d'urbanisme, notamment pour les régions du nord du Royaume.

Pour commencer, je dirais que le Maroc est un pays qui vit encore une certaine phase peut être avancée d'exode rural. On a toujours aujourd'hui 30% de la population qui est dans le monde rural (30 à 40%, cela a beaucoup diminué), mais il reste encore jusqu'à aujourd'hui cette attractivité des villes

qui est moins connue, je dirais, dans les pays européens par exemple, ou dans l’Occident de manière générale.

Mais en même temps, le Maroc est un pays extrêmement dynamique, comme vous le savez, donc il y a une vision royale éclairée – Sa Majesté le Roi Mohammed VI, que Dieu l’Assiste – qui essaie de concilier l’État social et la compétitivité. Cela paraît dès le départ être un dilemme.

Si on prend les régions du Nord, les plus proches de l’Europe, 14 km avec le détroit de Gibraltar, elles étaient pendant très longtemps, parmi les moins favorisées ou les moins avantageuses au niveau du Maroc. Pour que ces régions se développent, on ne peut pas penser au développement industriel sans penser à une vision globale.

## Dépasser les “ fausses pistes ”

Quelques fausses pistes ont été suivies, c’est important de les évoquer.

Une théorie, légitime, dit qu’il faudrait développer les villes dans le Tiers-Monde, dans les pays en développement, en les laissant un peu aller où elles veulent, mais en construisant des axes majeurs, routiers, qui permettent de cadrer ce développement urbain qui, de toute façon, nous est imposé.

C’est quelque chose qui a existé, mais vous ne pouvez pas le mettre en place de manière continue, parce que, tout simplement, vous allez être débordés.

Je donnerais juste le cas de Tanger. C’est une ville qui, aujourd’hui, compte à peu près un million et demi d’habitants.

Pour vous donner une idée de son développement urbain, il y a une partie de la ville qui reçoit justement toute cette population rurale qui vient s’installer – qui est le quartier, ou même “ la ville dans la ville ” de Fahş Banī Makāda ) ,,( dont la population double tous les 4 ou 5 ans. Quand je dis la population double, ça veut dire qu’elle va passer de 200 000 à 400 000 à 800 000.

Et là, vous allez avoir un vrai sujet si vous vous contentez juste de dire : « *Je vais faire le minimum et je vais laisser la ville s’étendre.* »

Il y a aussi les villes nouvelles sans âme, c’est-à-dire construire du bâti, de standing moyen, nulle part, à 50 km ou à 60 km d’un centre urbain, et attendre que les gens viennent s’installer. Cela aussi, a été une fausse route,

et j'y reviendrai par la suite.

Il y a aussi une dernière fausse route qui a existé jusqu'au début des années 2000, c'est la vision complètement dirigiste du territoire. C'est à dire mettre en place des plans sectoriels, mais sans réfléchir à une cohérence entre eux.

Ces fausses routes sont le point de départ de ce qui a été fait, après, de positif, dans les régions du Nord. Et je vais, par manque de temps, vous inviter à vous intéresser à cette expérience de manière plus détaillée, notamment à travers le site de l'Agence pour le développement des régions du nord.

## **Le Nord, porte de compétitivité du Maroc**

Je voudrais parler de quatre éléments très importants qui font aujourd'hui du nord du Royaume la porte de compétitivité du Maroc. C'est une région qui a la plus forte croissance, mais qui a aussi essayé de rééquilibrer toutes ces problématiques de développement urbain et rural.

Premier point, vous devez aussi faire du développement rural. Vous ne pouvez pas ignorer le monde rural. Cela permet déjà de capter une partie de la population. Cela permet aussi, même pour les gens qui vont faire du *commuting*, comme vous avez évoqué, de rester dans des endroits corrects. Et cela permet aussi, bien sûr, d'assurer le droit d'avoir un cadre de vie décent.

Le Maroc, dans le monde rural, dans les régions du Nord, a opté pour une stratégie de développement intégrée et participative à la fois. Tous les programmes, toutes les approches qui ont eu de l'impact, ont été des approches qui ont consulté la population à travers les Plans Communaux de Développement, où la population organisée a pu être consultée dans des enquêtes ménages, a pu participer avec les élus – ce qui ressemble à des maires en fait, les présidents de communes – pour établir une feuille de route communale.

Et ce côté participatif, au bout d'un dialogue très intéressant avec l'État central, a permis d'avoir une vision locale de développement intégrée où chacun mettait la main à la poche et chacun s'impliquait : collectivités territoriales, État, et aussi les populations, le secteur privé.

Deuxième facteur clé de succès, c'est le volet urbain. L'approche qui a permis de réussir, c'est ce qu'on appelle les Plans de Développement Urbain Intégrés. Ces plans sont limités dans le temps, avec sur 4 ou 5 ans des moyens financiers massifs qui vont essayer de couvrir de manière globale tous les aspects, tous

les nœuds de développement dans la ville.

Pourquoi c'est important ? Parce que c'est une concentration des efforts dans le temps. On a souvent vu par le passé que faire des interventions qui n'étaient pas synchronisées, pouvait causer par exemple des problématiques de développement qui ne s'estompent pas. Par exemple, construire un hôpital mais ne pas bien avoir réfléchi aux voies d'accès, aux infrastructures hors-site qui l'accompagnent ou tout simplement la mobilisation des médecins. Ces plans de développement urbain sont des contrats signés au plus haut niveau. On en a eu un pour Tanger, pour Tétouan et aussi pour des villes comme Al-Hoceïma qui ont permis vraiment de régler la problématique urbaine avec une logique intégrée, associant vision temporelle et vision budgétaire et d'exécution.

Il y a encore deux facteurs dont je voudrais parler.

La connectivité, sujet qui est extrêmement important, on le sait tous, mais encore plus quand vous avez ce défi de faire des pôles de compétitivité qui se réinventent et qui soient connectés dans le monde.

Tanger, aujourd'hui, est un pôle urbain qui a pu se développer, qui a pu ancrer la réussite d'un certain modèle (pas encore parfait parce qu'on a toujours cette pression), qui a pu vraiment devenir un pôle d'attractivité majeur au Maroc et en Afrique.

On n'aurait pas pu l'imaginer si on n'avait pas à Tanger le plus grand port de la Méditerranée (je parle à la fois de la rive sud et de la rive nord) qui accueille un trafic de 11 millions de conteneurs EVP par an. C'est aussi lié au fait de mettre un TGV, le seul TGV qui, sur le continent africain, est capable d'aller à 300 km/h et qui permet à certaines personnes qui sont à Rabat de faire la navette et d'aller travailler à Tanger. C'est aussi le réseau d'autoroutes, le ferroviaire, la multimodalité, les aéroports, mais aussi un transport urbain qui doit se réinventer, qui doit être qualitatif, avec les moyens qui sont disponibles, comme par exemple les bus *Way* ou les bus à haut niveau de service.

Il reste encore un dernier pilier qui est celui que vous avez largement évoqué, des villes nouvelles. Tout le monde aura certainement mieux à dire que moi sur les principes d'une ville durable, inclusive, etc. Mais je voudrais insister sur le fait que les villes nouvelles se heurtent, en tout cas dans nos pays, à la réalité du fait que les gens refusent d'y aller. Tout simplement parce qu'ils

ne voient pas l'intérêt d'aller vivre plus loin, de payer un logement dans un endroit qui pour eux est une ville morte.

Le Maroc a procédé avec une stratégie par phase. D'abord le réseau des villes nouvelles a pu fonctionner, comme Tamesna qui est à côté de Rabat à 30 ou 40 km, grâce à tous les ingrédients qu'on a évoqués, mais surtout grâce au fait qu'à un moment donné, on a créé un flux. Le flux c'était le recasement des personnes qui étaient en habitat précaire, dont l'État couvrait une partie des frais d'installation dans cette ville nouvelle, ou aux alentours de cette ville nouvelle. Même chose pour le Bouznika et Skhirat qui sont autour de Rabat. Donc il faut un *push*, il faut déjà avoir une masse critique minimale.

Ensuite, on ne peut pas avoir une ville nouvelle si on n'a pas une attractivité réelle. Alors c'est vrai que les emplois sont co impliqués à mobiliser, les services de proximité sont compliqués à créer. Une des choses qui peut être un levier, ce sont soit des grandes infrastructures, par exemple des aéroports, des centres logistiques, soit de l'animation (sports, conférences...) quelque chose qui puisse donner une vocation à la ville pour qu'au moins une partie de l'année, elle puisse attirer des populations.

Je voudrais terminer avec un sujet qui a été évoqué mais dont on n'a pas totalement mesuré l'importance, qui est celui de comment est-ce qu'on doit imaginer les villes et dans quelle dynamique, en intégrant la question de la reconstruction.

Tout à l'heure j'ai entendu parler de la Seconde Guerre mondiale. Au Maroc nous avons eu des épisodes dramatiques avec le séisme de la ville d'Al-Hoceïma, le séisme d'Al-Haouz. On le voit aujourd'hui dans le monde à travers le génocide, les problématiques qu'il y a à Gaza avec la destruction d'une ville : il y a des villes qui sont détruites.

Ces destructions, au Maroc on les a saisies comme une opportunité pour faire un certain nombre de choses. Si on prend le cas d'Al-Hoceïma, c'est une ville qui a été détruite par le séisme de 2004. La première des choses bien sûr c'est assurer le droit à la reconstruction, qui est légitime, pour les populations. La deuxième chose, c'est avoir une approche inclusive. Ce sont des choses qui ne sont pas négociables.

Mais par la suite, on en a profité pour revoir un peu la stratégie urbaine. Et ce qui a été fait à Al-Hoceïma en 2004, cela a été d'imaginer tout un pôle urbain redynamisé à travers à la fois des équipements publics de haute

qualité, des équipements universitaires, des équipements de transport, des zones industrielles. Et tout ça dans une logique où on utilise les crises et la résilience des villes comme un facteur de renouveau et d'accélération.

C'est quelque chose que l'on retrouve partout dans l'histoire. J'ai parlé de l'histoire du XXème siècle, mais on voit souvent que les villes, à un moment donné, doivent se réinventer. Elles se réinventent soit par ces événements, qui sont dramatiques, mais parfois aussi parce qu'elles sont en friche et tombées en décrépitude.

Et c'est là qu'il faut toujours avoir cette vision de redynamiser les pôles urbains, d'essayer de les reconnecter et de les reconfigurer pour pouvoir assurer une résilience.

Merci beaucoup.