

4. — ACTIVITÉ IMMOBILIÈRE

L'URBANISME A MEKNÈS

Je me bornerai ici à examiner les grandes lignes de l'urbanisme à Meknès, en fournissant seulement quelques précisions plus complètes sur les aspects essentiels de la ville et, plus particulièrement, sur ceux qui forment sa physiologie propre et la distinguent des autres cités marocaines.

I. — L'ÉVOLUTION DE MEKNÈS.

Comme dans toutes les villes de l'intérieur, le peuplement à Meknès a été lent au début de l'occupation française qui date de 1911, puis il s'est brusquement accéléré.

Voici les chiffres des divers recensements :

ANNÉES	Musulmans	Israélites	Européens	Totaux
1921	28.207	5.769	2.622	36.598
1926	18.682	6.325	4.923	29.930
1931	36.466	7.745	12.562	56.773

La lenteur du peuplement et les incertitudes du début sur l'avenir de Meknès expliquent qu'il n'apparut pas indispensable, dès les premières années, de créer une ville nouvelle. Les Européens se groupèrent en Médina, dans les rues Rouamzine et Dar-Smen, qui virent les premières installations commerciales françaises, et sur le boulevard El-Haboul recherché par les familles en raison de sa proximité immédiate du jardin public.

Ce n'est qu'en 1916, lorsque la sécurité fut bien établie dans la région, que le général Lyautey décida la construction d'une ville nouvelle dont l'emplacement était commandé par une considération essentielle : la présence des camps. Les Européens, en dehors des fonctionnaires, vivaient presque exclusivement du commerce avec l'armée et celle-ci s'était fixée, dès les premiers jours de l'occupation, sur la crête du plateau de l'Hamria, dans une position dominante permettant une surveillance facile de la ville ancienne et de ses abords. Par une heureuse coïncidence, qui devait beaucoup faciliter la réalisation des projets de l'administration, les terrains avoisinants appartenaient aux fondations pieuses des Habous contrôlés par l'Etat.

Une convention intervint entre la municipalité et les Habous, aux termes de laquelle la ville pouvait acquérir à un prix très réduit les terrains compris dans le périmètre à aménager et bâtir.

Le premier plan d'aménagement. — Tout d'abord les besoins de l'agglomération semblaient très modestes. Un premier projet portait

sur l'aménagement d'environ 80 hectares. Il allait permettre à la ville de se développer en longueur, sur un espace assez restreint, entre la future voie ferrée au nord, et les camps militaires au sud. La municipalité n'aurait, d'ailleurs, pas osé faire des projets étendus. Elle n'avait que des ressources très réduites et nul ne pensait, au surplus, que la population européenne puisse, avant de longues années, être supérieure à cinq ou six mille habitants.

Les premiers lotissements étaient aussitôt mis en vente au prix uniforme de 1 fr. 75 le mètre carré et les terrains offerts à tout acheteur présentant des garanties morales et financières. Le succès aidant, il fut bientôt possible de procéder par adjudication, et les constructions, assez rapidement, s'élevèrent.

Ce premier plan d'aménagement comportait quelques caractéristiques qui montrent bien le peu d'avenir que l'on fondait sur Meknès. La principale rue prévue pour l'installation des commerçants et que l'on dénomma, du reste, rue du Commerce, n'avait qu'une largeur de 5 mètres. Elle était conçue sur le modèle des rues commerciales indigènes avec des galeries couvertes de verdure, de petites boutiques et, dès lors, une circulation difficile, un éclairage solaire réduit, des conditions d'hygiène insuffisantes.

Une conception beaucoup plus heureuse de ce premier plan de Meknès fut celle du secteur de villas. Le tracé en est fort plaisant : rues courbes bordées de jardins offrant aux habitants une parfaite tranquillité et aux promeneurs une très agréable circulation esthétique.

Cependant, toutes les prévisions sur le développement de Meknès vont rapidement se trouver bouleversées.

La colonisation prend bientôt une extension considérable. Grâce à la richesse de ses terres, à son climat, à son abondante pluviométrie, à ses sources et à ses cours d'eau, cette région devient le centre privilégié de toutes les cultures.

L'armée concentre à Meknès ses plus importants services : garnisons, ateliers, magasins. L'Office chérifien des logements militaires construit 138 appartements. La Compagnie franco-espagnole des chemins de fer de Tanger à Fès y fixe le siège de son administration et y installe ses ateliers et ses dépôts. Elle construit près de deux cents logements pour son personnel européen.

Le choix d'El-Hajeb comme camp d'instruction militaire du Maroc, la pacification du Grand-Atlas, la création de la station estivale d'Ifrane, la construction d'un vaste réseau routier, ouvrent au commerce local de nouveaux et importants débouchés.

Brusquement, de 1926 à 1931, la population globale double d'importance et le nombre des Européens passe de 4.923 à 12.562.

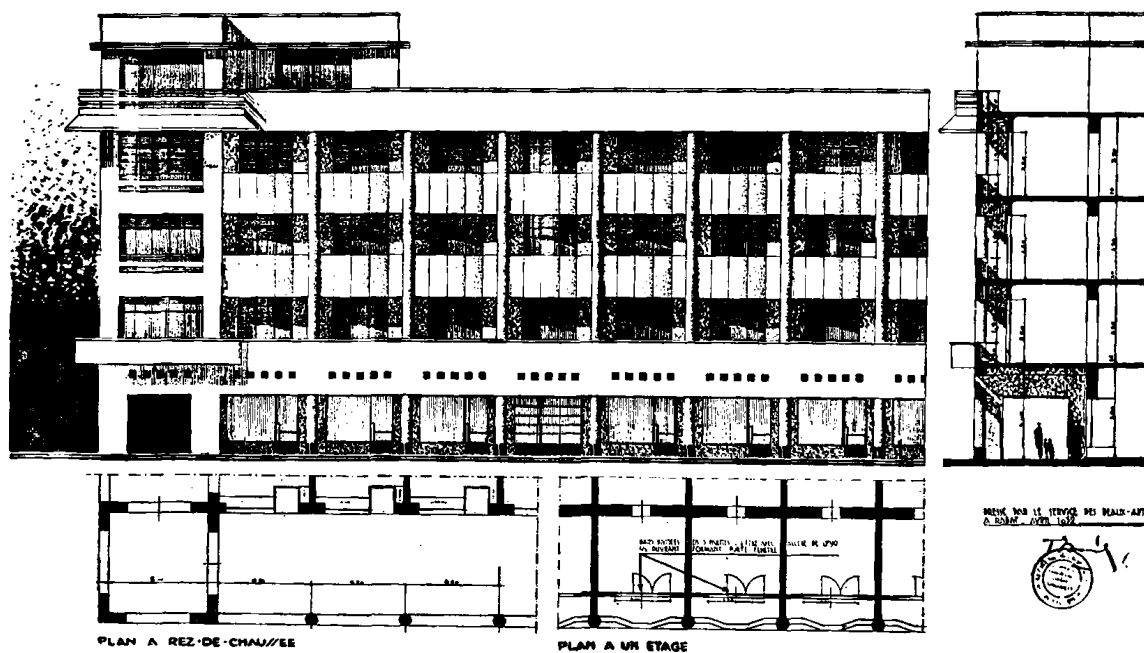
Un nouveau plan d'aménagement s'impose.

Le nouveau plan d'aménagement. — Ce nouveau plan comportait avant tout la protection des beautés naturelles de la ville. Le panorama de la ville ancienne a pu être protégé par la création d'une zone de servitude *non œdificandi* de 250 mètres autour des murs d'enceinte et par l'acquisition de la plus grande partie des terrains situés sur la rive droite du Bou-Fekrane, côté ville nouvelle, où un parc paysager de plus de 30 hectares, qui embellira encore le site, va être aménagé.

Il n'a malheureusement pas été possible, faute de crédits suffisants, d'exproprier la totalité des terrains ; un lotissement situé sur les pentes, devant l'Hôtel Transatlantique, a dû être autorisé, mais le règlement auquel il est soumis impose aux constructions une servitude de hauteur calculée de façon à ce que, du boulevard de Castries, qui domine le paysage, la vue sur la ville ancienne et le vallon soit sauvegardée. Au surplus, une vaste et monumentale trouée partira d'une plate-forme supérieure et reliera la ville nouvelle à la ville ancienne, ajoutant encore à la beauté de l'ensemble.

Quant aux vues sur le Zerhoun et la vallée du R'dom, il ne pouvait évidemment être ques-

ORDONNANCE ARCHITECTURALE POUR LA RUE DE TOULOUSE A MEKNÈS



tion de créer des servitudes suffisamment étendues pour les conserver, mais, afin de ne pas priver les habitants et les touristes de ces panoramas splendides, une route de corniche viendra se raccorder au boulevard de Castries à l'entrée du plateau de Ras-Arhil, contournera ce plateau et, toujours en suivant les lignes de crêtes, serpentera autour des trois éperons qui se présentent comme des bastions avancés en direction du Zerhoun. Sur un parcours de plus de 5 kilomètres, qui sera comme le balcon de Meknès, apparaîtront tour à tour tous les aspects si variés de ces paysages pittoresques qui rappellent ceux de la Grèce antique.

Plan de la ville nouvelle. — Jusqu'en 1931, le camp Pouban, d'une superficie de 25 hectares, occupant l'emplacement le plus favorable au développement de la ville européenne, avait formé l'obstacle le plus grave à l'établissement

d'un plan rationnel d'aménagement. Une convention heureusement intervenue, en 1931, après de laborieux pourparlers, entre le ministère de la guerre et les administrations marocaines a permis de livrer ces terrains à la construction civile.

La ville nouvelle se trouve donc naturellement limitée : au sud, par les camps militaires ; à l'ouest, par la zone *non œdificandi* créée autour de la ville ancienne ; au nord, par la ligne de crêtes sinueuses qui fait face au Zerhoun. Elle ne peut s'étendre sur d'immenses surfaces qu'à l'est où de vastes lotissements particuliers sont, du reste, en cours d'aménagement, mais en harmonie avec le plan d'ensemble car les services techniques administratifs ont pu, dès 1932, étudier et fixer les conditions d'extension de la zone suburbaine sur près de 400 hectares.

D'autres lotissements très importants sont également en vente au sud des camps, mais ils sont hors du périmètre municipal, et il n'en sera pas parlé dans cet article.

Les directives générales auxquelles ont dû obéir les urbanistes pour établir le plan d'ensemble de Meknès apparaissent sans peine. La principale artère de circulation traversant l'emplacement est la route ancienne de Salé à Fès. Elle conserve toute son importance de route à grand trafic, particulièrement favorable à certains commerces (hôtels, cafés, transports, etc.).

Un obstacle, fort gênant, ne peut être évité : celui créé par la construction de la voie ferrée de Tanger à Fès qui coupe, d'ores et déjà, la ville en deux parties de surfaces sensiblement égales et oblige la municipalité à créer des points de jonction que la configuration du sol rend, au surplus, assez difficiles.

Un point fort important est celui de la liaison entre la ville ancienne et la ville nouvelle qui part nécessairement du pont sur l'oued Bou-Fekrane et oblige à gravir les pentes accentuées de la rive droite.

Après le pont sur l'oued, trois voies sont reconnues nécessaires : la première, la route de Fès, débouche sur la partie est de la ville, la deuxième ira directement sur le centre et deviendra l'avenue Lemoigne ; la troisième accèdera à la partie ouest, c'est l'avenue Clemenceau.

La route de Fès prend le nom d'avenue Lyautey dans la traversée de la ville.

L'avenue Lemoigne se continue par les avenues Mézergues et de la République pour se raccorder à l'avenue Lyautey. L'avenue Clemenceau est prolongée par les avenues Poeymirau, Moinier, Gouraud et Jules-Ferry et vient également rejoindre, en face de la gare principale, l'avenue Lyautey.

Ces trois groupes forment les voies de grande circulation. Elles seront complétées bientôt par l'avenue de France qui coupe en diagonale le quartier commercial du Camp-Poublan et ainsi sera obtenue l'ossature générale de la ville.

II. — DIVISION DE LA VILLE EN ZONES.

Quatre secteurs ont été créés :

1° *Secteur du Centre.* — Il est subdivisé en deux quartiers : l'un dit « quartier de commerce et d'habitation », réservé aux immeubles de rapport ; l'autre dit « quartier de villas » destiné aux habitations familiales individuelles.

Le premier est et restera en quelque sorte le cœur de la ville. Ce quartier renferme, notamment, le marché municipal d'alimentation, élément très important d'activité locale, le théâtre, les cinémas, les grands hôtels et cafés.

La hauteur maximum des constructions dans ce quartier est de 20 mètres ; les trois voies essentielles de communication et la place principale sont soumises à des ordonnances architecturales dont il sera parlé plus loin.

Le « quartier des villas » encercle le « quartier de commerce et d'habitation ».

Les constructions y sont soumises à des règles spéciales destinées à donner aux habitants le maximum d'hygiène et, au quartier, un cachet esthétique. La surface construite dans chaque lot ne peut pas dépasser le tiers de la surface totale du terrain. Les villas, autres que les villas jumelles, sont isolées sur toutes leurs faces et séparées des limites des parcelles voisines par une distance d'au moins 4 mètres. Une zone de servitude de retrait de 5 mètres, de part et d'autre, de la plupart des rues, est obligatoirement traitée en jardins. La hauteur des constructions est limitée à un étage, non compris les molifs décoratifs destinés à agrémenter la silhouette des immeubles. Les propriétés bâties doivent être closes, à l'alignement de voirie, par un mur bahut surmonté d'une lisse, d'un dessin agréé par la municipalité.

Ainsi, près du centre même des affaires, sont créés des lieux de repos où la vie familiale se déroule dans la complète tranquillité.

Le secteur du Centre est, en outre, doté de deux parcs automobiles dont un, dès maintenant construit, de deux jardins publics entièrement aménagés, de deux squares et de deux vastes esplanades dont celle du Zerhoun pourvue de quatre rangées de palmiers phœnix.

La partie la plus importante de ce secteur, au point de vue urbanisme, est le Camp-Poublan qui mérite une mention spéciale.

Le lotissement du Camp-Poublan, mis en adjudication par l'administration en 1931, doit être, en effet, l'une des plus belles réalisations d'urbanisme au Maroc. Sa superficie totale est de 23 hectares. Situé sur le plateau sud de la ville nouvelle, il jouit d'une excellente aération et d'une vue étendue. A l'ouest, un grand parc constitue un voisinage agréable et sain.

Parfaitement desservi par un réseau de voies larges, à faible profil, et rectilignes, il viendra développer et compléter le quartier commercial du centre de Meknès.

Le lotissement comprend, dans son axe, une esplanade plantée, de 70 mètres de largeur, au sommet de laquelle se construit, en ce moment, l'hôtel de ville. A l'autre extrémité, l'esplanade aboutit à l'avenue surélevée du Capitaine-Poublan qui, complètement dégagée sur sa rive ouest, découvre sur toute sa longueur le panorama de la ville ancienne avec, comme premier plan, un parc paysager.

Pour la circulation, une grande diagonale relie l'avenue Lemoigne à l'avenue Lyautey et des voies transversales de largeurs différentes, suivant leur importance, viennent s'articuler sur l'artère principale.

Les ordonnances, toutes de conception récente, sont naturellement inspirées des plus modernes notions d'architecture : unité de style, régularité des lignes, justesse des proportions. On peut, évidemment, regretter la transformation radicale que ces conceptions apportent dans la construction.

Les lignes légères et souples, les courbes gracieuses, les riches décorations, orgueil des générations précédentes, ont fait place aux tracés rectilignes et aux surfaces planes et ce n'était pas sans risquer d'apporter aux immeubles une lourdeur toute germanique et une monotonie déplaisante. Mais il fallait bien s'adapter aux nouvelles formes de l'activité commerciale et bâtir selon le rythme de la vie actuelle. La ligne droite, les façades nues, triomphes du siècle, c'est le symbole de la vitesse et de la hardiesse. Elles produisent, incontestablement, des perspectives imposantes et lorsque leurs défauts sont corrigés par la richesse des matériaux employés, par des coloris puissants et par la luminosité exceptionnelle de Meknès, elles sont vraiment impressionnantes. L'avenue Mézergues en donne, dès maintenant, une démonstration très nette. Ses façades de marbre, ses belles ferronneries attirent les passants et mettent en valeur les vitrines. Il y a bien quelques devantures prétentieuses et surchargées, quelques fautes d'éclairage qui ne mettent pas suffisamment en valeur l'effort des architectes, mais telle qu'elle est, cette rue est, à juste titre, considérée comme une des plus belles réussites de rues commerciales au Maroc.

2° Secteur de la Boucle-du-Tanger-Fès. — Le secteur de la Boucle, limité au nord par les

remparts, à l'est par la route de Fès, au sud et à l'ouest par la voie ferrée, est divisé en deux quartiers.







L'un dit « quartier des villas », à faible densité de population, est uniquement affecté à la construction familiale. Il comprend un groupe de petits squares autour du monument aux morts, deux jardins publics aménagés et deux autres à planter ultérieurement. Au contraire de ce qui est imposé au Camp-Pouban, pas de standardisation, l'imagination des architectes s'est donné libre cours avec tout juste le contrôle administratif nécessaire pour éviter l'incohérence et la laideur au moyen d'une réglementation imposant dans chaque lot une proportion judicieuse entre les surfaces bâties et les espaces obligatoirement traités en jardins.

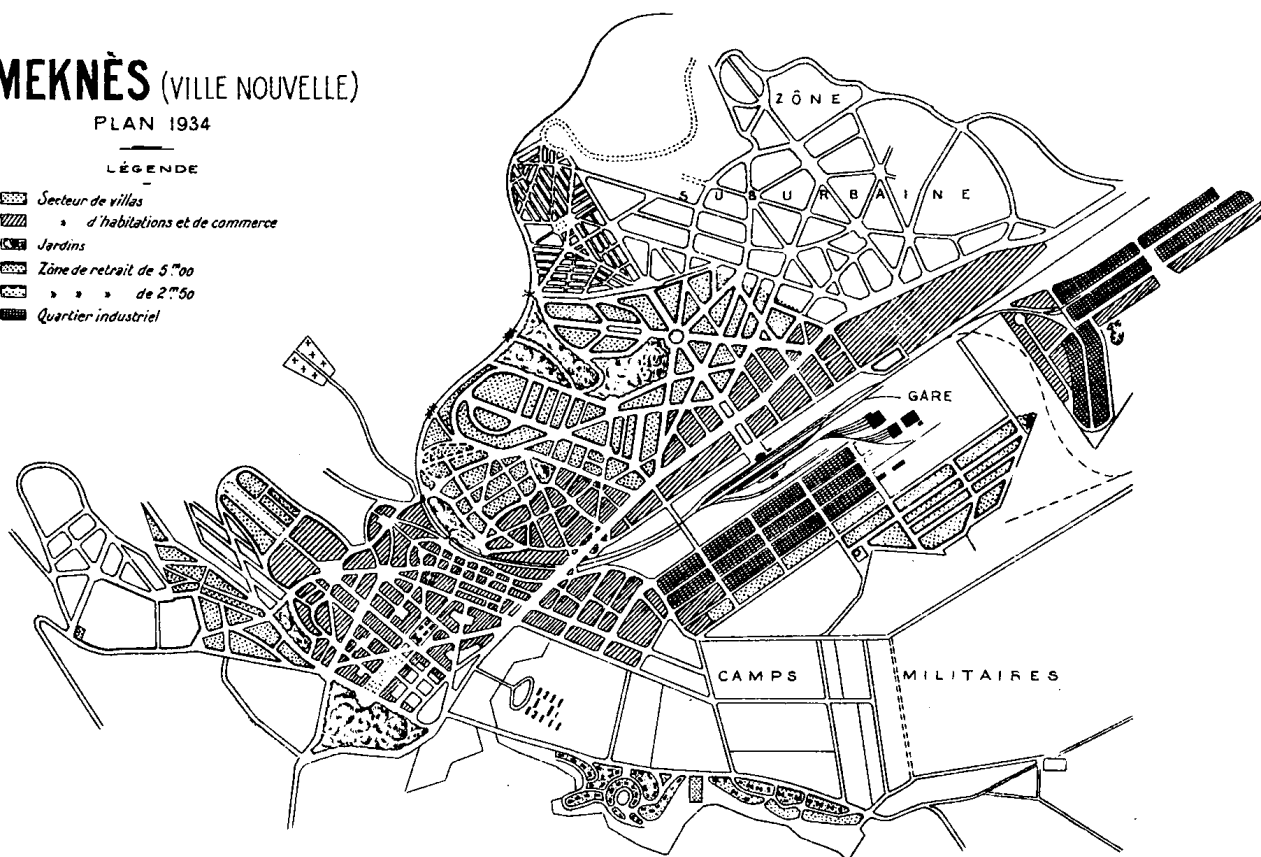
Le « quartier d'habitations et de petite industrie », situé au sud et à l'est du secteur de la Boucle, reçoit, outre les habitations de rapport et de petit commerce, les artisans et les petits industriels dont les établissements ne sont ni dangereux, ni insalubres. C'est un quartier à densité moyenne de population, recherché par les petits patrons travaillant seuls ou avec quelques ouvriers, les constructions y sont généralement sans grâce et portent l'empreinte des difficultés du début et de la modestie des premiers artisans qui se sont installés à Meknès.

MEKNÈS (VILLE NOUVELLE)

PLAN 1934

LÉGENDE

-  Secteur de villas
-  " d'habitations et de commerce
-  Jardins
-  Zone de retrait de 5^m00
-  " " " de 2^m50
-  Quartier industriel



3° et 4° *Secteur industriel et des dépôts.* — Situé au sud de la ville entre la gare, les casernes et le secteur du Centre, il comprend deux quartiers.

Le premier, dit « quartier de villas », est presque entièrement occupé par les villas ouvrières des cheminots. Le deuxième est le « quartier d'industrie et des dépôts ». Il reçoit toutes les installations dangereuses, incommodes ou insalubres, tels que dépôts de pétrole, minoteries, usines, etc.

Ce quartier est orienté de telle sorte que les vents dominants ne puissent rejeter les fumées ou les odeurs sur les habitations. Il est relié à la gare de marchandises par une voie ferrée sur laquelle les établissements peuvent se raccorder directement, et aux grandes routes de circulation automobile par des voies larges et droites.

Quoique le développement de ce quartier n'ait pas été très rapide, il renferme quelques établissements d'une certaine importance et l'importance des cultures régionales amènera ultérieurement la création d'industries de transformation agricole.

Parcs et jardins publics. — Il est, en matière d'urbanisme, un principe qui a reçu à Meknès une très large application : celui qui prévoit la nécessité de créer de nombreux espaces libres et de planter tous ceux qui ne sont pas nécessaires à la circulation.

Les jardins publics sont répartis dans les divers quartiers afin de permettre à tous les habitants d'en jouir sans déplacements pénibles ou onéreux. Ils sont plantés en essences variées pour éviter la monotonie, créer de la couleur et satisfaire, dans la mesure du possible, tous les goûts. Mais le gros effort de la municipalité porte sur les pentes qui font face à la ville ancienne où est en cours d'aménagement un parc de 30 hectares.

Ce parc, dessiné par le service technique des plantations urbaines, renfermera les piscines, les tennis, et divers aménagements pour jeux d'enfants, mais, en dehors de ces établissements, l'architecte a cherché une représentation aussi exacte que possible de la végétation telle qu'elle se développe normalement dans la nature. Les arbres et les arbustes seront répartis en essences variées sans symétrie, sans être cependant dispersés au hasard sur le sol, mais en ménageant entre eux les espaces nécessaires pour ne pas contrarier leur libre développement.

Conclusion. — Telles sont les grandes lignes de l'aménagement urbain à Meknès. Il y aurait encore, pour compléter ces notes, à examiner de nombreux points et, en particulier, ceux qui concernent l'aménagement de la ville ancienne qui exigeraient des commentaires assez longs, l'extension des constructions en zone suburbaine où diverses dispositions sont, d'ores et déjà, prévues pour éviter les graves inconvénients résultant inévitablement de la création de lotissements ne s'harmonisant avec le plan général de la ville voisine.

En cette matière, il n'y a pas de règles rigides et immuables ; rien n'est absolu et rien n'est définitif. Il est tout à fait certain que, dans quelques années, sinon dans quelques mois, le plan de Meknès devra être remanié et réadapté aux besoins nouveaux qui naîtront du développement de la ville et que nul ne peut prévoir avec exactitude.

H. BOUSQUET,

Chef des services municipaux de Meknès.