

THESE POUR L'OBTENTION DE DOCTORAT EN ECONOMIE

**LA DYNAMIQUE DE LA VILLE MOYENNE
MAROCAINE.
CAS DE LA VILLE DE LAAYOUNE**

Préparée par :

Ahmed LAKHAL

Membres de jurée:

Dr. Ahmed RHELLOU, Professeur d'Enseignement Supérieur Directeur du Centre universitaire de Guelmim FSJES, Université Ibn Zohr Agadir	Président
Dr. Ouafae ZEROUALI OUARITI, Professeur Habilité, Enseignant ENCG- Agadir	Suffragant
Dr. Khadija ANGADE, Professeur Habilité, Enseignant ENCG-Agadir	Suffragant
Dr. Hicham Mohammed HAMRI ; Professeur Habilité ; Directeur Pédagogique ENCG-Agadir	Suffragant

Thèse soutenue le 04 Mai 2013

Dédicace

A CEUX QUI M'ONT ENSEIGNÉ L'AMOUR, LA TOLÉRANCE ET
L'ENTHOUSIASME ; MES PARENTS

A CEUX AVEC QUI JE PARTAGE LE RÊVE ET L'ESPOIR ; MES FRÈRES,
MES SŒURS ET MES AMIS

ET À CEUX QUI DONNENT À MA VIE UN SENS...

JE DÉDIE CE MODESTE TRAVAIL !

AHMADOU.

Remerciement

A l'occasion de l'achèvement de cette thèse, je me sens ingrat de ne pas reconnaître les faveurs de ceux auxquels je dois beaucoup.

La liste de personnages qui m'ont aidé à monter ce modeste travail est très longue. Je suis incapable de citer tous. Je me résigne devant tous !

Mais, c'est le moment opportun pour présenter mes chaleureuses remerciements et ma reconnaissance totale à mon **Encadrant**, « **si Ahmed RHELLOU** ». Il n'a pas épargné efforts, enseignements, conseils, observations, critiques ou suggestions ; dans un cadre de respect, de valorisation et d'amitié sans que cela ne diminue, ni de l'aspect académique de la fonction d'encadrant, ni du degré scientifique de l'échange entre professeur et étudiant chercheur. Les mots restent incapables de décrire les sentiments !

Listes des abréviations:

Abréviation	Intitulé
APDS	Agence de la promotion et du développement du Sud
BADOC	Base de données communales
CERED	Centre des études et recherches démographiques
DPA	Direction provinciale de l'agriculture
DPM	Direction de la pêche maritime
EMIA T	Enquête migration interne et Aménagement du territoire
ERAC	Etablissement régional d'aménagement et de construction
HBM	Habitat bon marché
HCP	Haut commissariat aux plans
MHAT	Ministère de l'habitat et de l'aménagement du territoire
NEU	Nouvelle économie urbaine
OCP	Office chérifien des phosphates
PA	Plan d'aménagement
SAR	Schéma d'armature rurale
SDAR	Schéma directeur d'aménagement régional
SDAU	Schéma directeur d'aménagement urbain
SNAT	Schéma national de l'aménagement du territoire
SRAT	Schéma régional d'aménagement du territoire
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
VS B	Villes sans bidonvilles

INTRODUCTION

GENERALE:

L'urbanisation générale et accélérée, que connaît le Maroc depuis la colonisation, avait plusieurs répercussions aussi bien sur l'Espace que sur l'Homme. La transition urbaine a accompagné et accéléré la transition démographique; ce qui a induit un transfert important de population vers les centres urbains. Ainsi plus de la moitié de la population marocaine vit en ville; les tendances de cette transition vont au profit d'une croissance accrue de la population urbaine marocaine. Ce modèle d'urbanisation hérité de la colonisation, favorisant la concentration d'infrastructure et d'équipements sur un espace étroit du pays, a causé un déséquilibre terrible de l'espace national. Cette situation s'est aggravée par l'effet d'attraction qu'exerçait ce centre sur les populations des centres urbains inférieurs et des populations rurales. Devant une telle situation, les pouvoirs publics ont entrepris une politique d'aménagement du territoire qui privilégiait le développement de pôles de croissance dans plusieurs régions du pays. Pôles capables d'attirer les populations et les activités, de développer une synergie de croissance et de créer de l'emploi, afin de rééquilibrer l'espace national. Dans ce contexte général, les villes moyennes ont fait leur apparition et ont vu leur nombre révisé à la hausse.

La promotion de cette gamme urbaine dépendait du soutien total de l'Etat qui les dotait des infrastructures de base et les équipements nécessaires pour mieux mener leur mission à bien. Le principal outil que détenait l'Etat restait la promotion administrative de ces villes. Le rôle de l'Etat consistait à être le promoteur au démarrage, le générateur de la dynamique urbaine de ces villes. Quel est le rôle que jouent (ou doivent jouer) les autres acteurs, en particulier le secteur privé ? Sont-ils des partenaires qui profitent de l'effet d'agglomération produit par le développement dont l'Etat était le générateur ?

L'observation de l'évolution des villes moyennes marocaines permet de dresser un bilan général sur les points forts qui ont contribué à créer la dynamique de ces villes depuis trois décennies environ. Il permet aussi de détecter les points de faiblesse de cette dynamique, de mesurer son volume et de prospecter sur son avenir. L'étude de la ville marocaine reste une tâche difficile; non pas par manque de travaux théoriques et empiriques sur celle-ci; mais du fait que chacune d'elle restreint le champ de son observation à une ville particulière. La particularité du cas étudié peut signifier l'étroitesse de l'horizon de la recherche menée et donc ne permet pas d'avoir des lois générales de l'évolution urbaine marocaine. Elle peut, par contre, être très utile dans la production de théories et modèles propres au cas marocain. Ces études et approches constituent

l'essentiel d'un travail lent et difficile qu'il a fallu entreprendre dans l'adéquation des concepts de l'économie régionale et urbaine à des situations et des processus très différents de ceux qui ont été à la base de leur production. Toutefois, la précision conceptuelle détermine le sort de la recherche et lui confie la qualité de généralisation de ses conclusions ou elle la lui retire et donc l'étude effectuée ne peut être admise que dans le cadre étroit du cas analysé.

La précision conceptuelle est donc le départ de toute approche à la ville marocaine. C'est la référence sur le degré de rigueur de la part du chercheur. Mais la conceptualisation peut aussi freiner le développement de l'étude surtout sur un thème tel que l'Urbain. Le nombre assez important de théories qui l'encadrent, des modèles qui le traitent, des études effectuées, constituent à la fois un avantage facilitant l'opération de conceptualisation comme il peut être la trappe qui la rend difficile. En effet, s'il y a un thème qui a suscité le plus de débats; dans lequel on a produit énormément d'écrits de tous les volumes (encyclopédies, ouvrages, articles, rapport, actes de colloques...), c'est bien l'Urbain. C'est aussi le sujet qui a fait appel à toutes les sciences sociales: sociologie, économies, histoire, droit, aménagement du territoire et urbanisme. Une telle abondance de produits intellectuels et d'intersection de sciences, de multiplication de théories et de modèles, fait croire que ce thème n'attire plus l'attention. Mais les apparences sont, le plus souvent, trompeuses. C'est un thème qui génère toujours un niveau d'incompréhension obligeant tout observateur, chercheur et décideur d'y réfléchir profondément. L'Urbain constitue donc un phénomène auto-renouvelable d'où l'intérêt d'une recherche académique comme ce modeste travail prétend l'être. Ce phénomène attire aussi l'attention par le changement profond que connaît sa conception générale traditionnelle.

Si l'urbanisation est un fait mondial, son caractère accéléré dans les pays en voie de développement pose beaucoup de défis et produit beaucoup de problèmes. Bien que l'urbanisation, de ces pays, soit relativement récente; les villes du Tiers Monde présentent des problèmes similaires à ceux observés dans les pays industrialisés, dans un contexte économique et sociohistorique totalement différent. Le débat autour d'un concept tel que la crise de la ville s'intensifie. Les projections sur l'évolution de la population urbaine dans le Tiers Monde sont alarmantes, faisant liaison entre le niveau de la destruction des espaces urbains et le sous équipement de la plupart des villes dans les pays en voie de développement. Le développement urbain, en particulier la croissance des grandes villes a créé de nouvelles réalités exigeant un nouveau style d'analyse et de gestion; "la croissance urbaine a connu, dans certains pays comme l'Afrique, une telle évolution qu'elle pose de problèmes nouveaux en terme de gestion et de

planification urbaine"¹. Confrontée à la mondialisation, l'évolution urbaine dans les pays sous développés, prend des formes autres que quantitatives, elle connaît des mutations qualitatives profondes. Ainsi, la ville devient le lieu privilégié pour exprimer la crise de société: ségrégation, marginalisation, pauvreté...Comment donc comprendre l'organisation de la ville dans les pays en voie de développement?

La crise de l'urbanisation dans ces pays diffère de celle des pays avancés. Si elle prend les mêmes apparences, ici et ailleurs, ses débuts, ses mécanismes, ses portées et même les solutions préconisées pour la résoudre demeurent différents. Les approches dominantes en économie urbaine relèvent dans leur majorité d'une transposition abusive de la théorie micro-économique reposant sur son Postulat-Prophétie: la rationalité faisant de la centralité son point de gravité. Ainsi l'économie de l'espace urbain se trouve donc, résumée à une modélisation élégante qui repose sur des hypothèses simplificatrices des situations plus complexes. La complexité de la structure d'ensemble rend plus abusive ses conclusions. D'où, "l'économie mathématique de la ville reste jusqu'ici un exercice un peu académique"; mais qui ne manque pas d'intérêt; "malgré le caractère abusivement simplificateur de méthodes d'analyse mal adaptée à la réalité complexe qu'elles se prétendent éclairer, l'intérêt de la démarche est loin d'être négligeable"².

Tout comme la ville ne peut être vue de la même manière partout dans le monde; il est par exemple, fort probable que l'absence de véritable réseau urbain dans les pays en voie de développement s'explique, en partie, par le dysfonctionnement du système urbain de ces pays et que l'organisation urbaine est fonction de la nature de l'armature urbaine propre à ces pays. Comment peut-on rendre compte du caractère structurant de l'urbanisation dans les pays en voie de développement en se focalisant sur le cas marocain ?

L'urbanisation, au Maroc, est-elle un destin fatal, subi pendant des décennies traduite par une vision d'aménagement du territoire ? Diversifier la trame urbaine du pays et condenser son armature urbaine constituent-elles des solutions pour diminuer les effets néfastes de l'urbanisation (s'ils en existent !) ? Les villes de différents stades doivent-elles exister ? Certaines d'entre elles sont-elles avouées à jouer un rôle plus déterminant que le reste des villes de la structure urbaine; en l'occurrence les villes moyennes ?

L'étude de la ville moyenne marocaine s'impose comme une tâche nécessaire pour comprendre l'état du développement du pays et son devenir. Durant plus de trois décennies, les recherches se sont multipliées sur la ville et l'urbain au Maroc: ouvrages, thèses universitaires,

¹ Baron, C. (1998), « Crise de la ville et espace en mutation », in TLEMCANI B. (Sous la direc.), *La problématique urbaine au Maroc*, Press universitaire de Perpignan, p 13

² CLAVAL, P. (1981), « *La logique des villes: essai d'urbanologie* », ITEC, Paris, p 142

colloques...A ce débat scientifique, se sont associés universitaires, chercheurs, politiciens, planificateurs... Ils posaient autant de questions que proposer de réponses. La complexité de la délimitation de l'urbain laisse à de nouvelles pistes de recherches la possibilité d'y participer. "D'ailleurs, l'impossibilité de trouver un critère empirique de définition de l'urbain n'est que l'expression d'un vague théorique"³. Cette recherche n'a pas la prétention d'être sans antécédent ou pionnière dans le domaine. L'originalité de ce travail réside dans son ambition de jeter un pont entre le cadre théorique le plus général et la réalité la plus complexe. L'analyse à la lumière du dynamisme de la ville est une manière de réfléchir à son futur, en prenant en compte la complexité des liens tissés entre les Etres Humains et leur Territoire. La ville d'aujourd'hui est le terrain fertile de réflexion mais aussi le cadre de sa mise en œuvre. Ce travail ce veut une analyse de la ville marocaine examinée à travers l'une de ses composantes, à savoir la ville moyenne. Ainsi, la ville moyenne marocaine représentée par la ville de Laayoune a été choisie comme cas d'étude.

L'intérêt personnel a motivé aussi le choix de ce cas d'étude. L'objectif de cette thèse, s'il me serait permis d'avouer mes impressions personnelles, est de tenter de rapprocher deux conceptions de la ville qui m'appartiennent, tout en étant lointaine l'une de l'autre. La conception de la ville telle quelle est présentée par la science (l'économie urbaine surtout), réduite à des questions purement abstraites telles que la localisation ou la centralité et, qui puisent de la rigueur scientifique des disciplines qui l'encadrent; réduisant les relations Homme-Homme et Homme-Nature à des axiomes mathématiques rassemblés dans des modèles de plus en plus compliqués. Le développement des mathématiques et de l'outil informatique le permet toujours. Une autre conception de la ville existe; plus simple directe et vécue qui développe une interrelation active dans la ville (n'importe quelle ville), qui se conjugue en Urbanité.

Importance du thème :

La ville ne cesse de s'imposer sur le plan conceptuel et d'être l'objet de politiques controverses, en particulier la ville dans les pays en voie de développement. Le thème tire son importance, aussi, du renouveau du débat sur l'aménagement du territoire que connaît le Maroc depuis une décennie et dans lequel on réserve une marge importante au rôle de la ville dans la diffusion de la démocratie et la modernité. La position de la ville, en l'occurrence la ville moyenne, est présumée d'être au cœur de la régionalisation avancée sur laquelle le débat est lancé, et outil de sa mise en œuvre.

Dans ce cadre, le choix de la ville de Laayoune, comme une ville moyenne, en tant que cas d'étude, s'inscrit dans cette tendance. La région du Sahara est appelée à être le champ d'expertise

³ CASTEL M. (1975), « *La question urbaine* », Maspero, Paris, p 32

de cette nouvelle organisation de l'espace. Le poids actuel de la ville de Laayoune, sa trajectoire d'évolution et le rôle officiel que joue, ou doit jouer, lui confère une grande importance et permet de l'étudier.

Méthodologie:

Notre objectif dans ce qui suit n'est pas de produire de nouveaux concepts; nous essaierons plutôt, d'étendre la portée de ceux déjà existants. Cela dit, la multitude et l'hétérogénéité théorique sur le phénomène urbain obligent à prendre comme matière d'appui la masse des recherches accumulées par plusieurs disciplines et de confronter cette masse à une situation urbaine bien précise, la ville moyenne (représentée par la ville de Laayoune). Comment peut-on articuler ces différentes théories en absence d'un consensus entre elles sur la définition de la ville ? C'est à ce point précis que la multiplicité des théories pose problème. Pour ne pas répondre de manière simpliste à cette question, il faut d'abord s'interroger sur le pourquoi et le comment de cette ville moyenne. L'enjeu est de lui donner un sens et un contenu précis apte à guider notre réflexion. Mais, l'observation de ce fait urbain révèle son apparence multidimensionnelle ; cela peut expliquer, en partie la richesse de l'apport théorique qui la traite, il explique aussi le degré de rivalité que suscite. Ce travail se fonde sur une question générale de recherche très ouverte: quelle est le devenir de la ville moyenne marocaine?

Le champ de la recherche ainsi énoncé reste très vaste. Pour le délimiter; on s'appuiera pour répondre à la question générale posée ci-dessus, sur l'étude de cas choisi, à savoir la ville de Laayoune. Celle-ci est ainsi, prise comme un contexte particulier permettant d'approcher le phénomène urbain d'une façon général, et dans sa représentation particulière qui est la ville moyenne marocaine. Partons, ainsi, l'observation concrète de la ville, révèle plusieurs phénomènes qui nous ont apparu difficiles à traiter à partir de méthodes préalablement définies. A partir d'une relecture de la littérature produite sur la ville moyenne, dans différents disciplines, en particulier l'économie urbaine, et à l'aide d'une approche analytico-descriptive basée sur la logique de l'évolution urbaine au Maroc, nous prétendons remonter vers des projections plus générales. Cette méthodologie nous a apparu plus utile puisqu'elle nous permettra d'examiner les concepts les plus opérationnels et elle nous aidera à faire les emprunts et les échanges nécessaires avec les disciplines voisines.

Nous ne prétendons pas être arrivé à reformuler notre problématique de départ et moins encore avoir effectué une percée aboutissant à une quelconque accumulation de connaissances. Nous reprendrons exactement les termes de CASTELLS, M. : "Ce texte ne fait que communiquer certaines expériences de travail en ce sens, visant à produire une dynamique de recherche plutôt

qu'à établir une démonstration, irréalisable dans l'actuelle conjoncture théorique. Le point où nous somme arrivé est tout simplement celui où nous croyons redondante toute nouvelle précision théorique qui ne serait pas insérée dans des analyse concrètes. Essayant d'échapper au formalisme et au théoricisme, nous avons voulu systématiser nos expériences, pour qu'elles soient dépasser dans la seule voie où elles peuvent l'être: dans la pratique, théorique et politique"⁴.

Hypothèses de travail:

Ce travail repose sur une hypothèse principale selon laquelle la ville moyenne marocaine connaît une évolution forte comme conséquence de l'évolution de l'urbanisation dans le pays et non pas indépendamment de cette évolution.

De cette hypothèse découlent trois autres sous-hypothèses.

- La dynamique de la ville moyenne dépend en grange partie du concours de l'Etat. Elle est conçue dans le cadre d'une politique générale d'aménagement du territoire qui vise le rééquilibrage de l'espace national
- Le rôle dominant de l'Etat bien qu'il ne joue pas comme effet d'éviction du secteur privé; la présence de ce dernier dans la vie économique et sociale reste très modeste, laissant, ainsi, l'existence et le dynamisme des ville moyenne dépendant du concours de l'Etat
- La ville de Laayoune, en tant que ville moyenne, reflète parfaitement la réalité de ville moyenne marocaine ayant été édifée sur concours de l'Etat vit le ralentissement émanant de l'absence d'alternative pour le développement.

Structure du travail:

Ce travail suit une répartition académique classique. Il se compose de deux parties :

Une première partie est consacrée aux questions étymologiques en général. Le concept de la ville moyenne; son évolution au Maroc constitueront son apport essentiel. Schématiquement, cette partie peut être présentée comme suit:

Chapitre I: Ce chapitre présente les différentes définitions de la ville; il essaie de faire un survol sur les théories et modèles les plus connus qui traitent la question urbaine sous ses différentes formes, pour se focaliser dans un second temps sur une question précise: la notion économique de la ville moyenne. La conclusion tirée de ce chapitre plaide pour la focalisation

⁴ Idem, p 13

de l'étude de la question urbaine au Maroc sur une de ses formes, l'évolution et le dynamisme de la ville moyenne marocaine.

Chapitre II: suivant les conclusions du chapitre I, l'étude de « l'urbain marocain » devra se focaliser davantage sur une trame urbaine spéciale, la ville moyenne marocaine : sa définition, son évolution et son dynamisme. L'importance apportée à cette gamme de villes provient du rôle que doit jouer la ville moyenne dans l'armature urbaine du pays et la fonction de catalyseur des potentialités de développement national hors le Centre primatial.

Cette première partie débouche sur une conclusion générale. Un cas d'étude sera sollicité pour approfondir de plus les questions posées et essayer de leur apporter des réponses. La deuxième partie de cette thèse traitera le cas choisi par nos soins. Ainsi les chapitres qui suivent connaîtront plus d'analyse dans ce sens.

Chapitre III: la deuxième partie du travail sera ouverte par un exposé aussi bref que possible qui approche de manière monographique le site choisi; le caractère descriptif de notre présentation sert d'un indicateur pour le lecteur sur la spécificité de cette ville et permet aussi de ne pas gâcher les importantes analyses et explications qui auront lieu plus tard. Toutefois, la conclusion générale tirée de ce chapitre révèle directement celui qui va le suivre, à savoir l'apparition et l'évolution et le devenir de la ville étudiée.

Chapitre IV: intitulé: Faire une ville moyenne dans un milieu difficile; cherche à positionner l'effort de l'Etat dans la promotion de la ville de Laayoune dans le cadre de son effort général de promotion de dispersion des villes moyennes marocaines sur tout le territoire national. Dresser le bilans des réalisations c'est aussi poser les questions des perspectives. Le devenir de la ville moyenne marocaine a constitué le souci de ce chapitre. En suivant les tendances de l'évolution de la ville de Laayoune sous ses différents aspects spatiaux, économiques et sociaux; on a essayé d'apporter une réponse à la question relative au futur de la ville moyenne au Maroc et par la suite, on pourra recomposer l'édifice urbain marocain.

La particularité du cas étudié ne devra pas neutraliser nos conclusions. Au contraire, prendre la ville de Laayoune comme une ville moyenne, dont l'évolution reflète le trajet parcouru par la plupart des villes moyennes marocaines dans le cadre de la politique générale de l'aménagement du territoire appliquée depuis le début des années 1970; permettra de mieux comprendre le cadre général de cette politique et par là la logique de l'urbanisation au Maroc entreprise depuis l'indépendance, et dans laquelle l'Etat a joué et joue toujours un rôle dominant si non absolu.

Toutefois, la généralisation absolue des résultats, nous paraîtra abusive et n'a rien de scientifique. Il est donc nécessaire de reformuler les résultats de cette recherche pour qu'ils puissent permettre d'identifier les lois qui peuvent avoir une portée générale facile à confirmer sur d'autres exemples dans d'autres régions du pays; et de relativiser les données purement locales pour qu'elles servent d'exemple d'explication d'une situation qui nous paraît abstraite et qu'il fallait qu'il soit expliquée ou banalisée pour les fins de l'étude.

Ainsi, la thèse suivra le plan général suivant:

INTRODUCTION

PREMIERE PARTIE: ENCADREMENT THEORIQUE DE LA VILLE MOYENNE MAROCAINE

CHAPITRE I: LA NOTION ECONOMIQUE DE LA VILLE MOYENNE

CHAPITRE II: LA VILLE MOYENNE MAROCAINE: EVOLUTION ET DYNAMISME

CONCLUSION DE LA PREMIERE PARTIE

DEUXIEME PARTIE: LA DYNAMIQUE DE LA VILLE MOYENNE MAROCAINE : CAS DE LA VILLE DE LAAYOUNE

CHAPITRE III: LA VILLE DE LAAYOUNE: UN RAYONNEMENT REGIONAL ET UNE DYNAMIQUE SPATIALE

CHAPITRE IV: LA VILLE DE LAAYOUNE: FAIRE LA VILLE DANS UN MILIEU DIFFICILE

CONCLUSION DE LA DEUXIEME PARTIE

CONCLUSION GENERALE

PREMIERE PARTIE :
ENCADREMENT
THEORIQUE DE LA VILLE
MOYENNE MAROCAINE

Le débat théorique riche sur la définition d'une taille optimale de la ville moyenne, sur la seule base du calcul économique, n'est pas une chose toujours réussie. La notion de la ville est elle-même porteuse de controverses et de débats et elle a été largement discutée par la plupart des théories de l'économie régionale et urbaine. La notion de ville moyenne apparaît scientifiquement contestée et floue ; faisant l'objet de débat au sein de la communauté de chercheurs tant pour sa taille que pour sa fonction (CHAPITRE I).

La notion de ville moyenne telle qu'elle est présentée, dans cette première partie, ne peut pas prétendre d'être absolue. Cette classe de villes peut être subdivisée en plusieurs tranches chacune d'entre elles détient ses caractéristiques propres. L'emploi trop arbitraire de ce terme, de Ville Moyenne, cache la réalité que le concept lui même reste insaisissable et que sa définition est loin de faire unanimité. C'est pourquoi, il est d'utilité d'approcher cette catégorie de villes de manière concrète, en proposant la ville moyenne marocaine comme objet d'étude. L'objectif de cette tentative, dangereuse qu'elle soit, est d'essayer à encadrer cette unité urbaine afin de comprendre sa mission.

Notre souci est de réduire la lourdeur de la définition statistique, largement employée ; c'est pourquoi nous avons essayé d'étudier la ville moyenne marocaine en suivant le cadre de l'évolution urbaine générale que connaît le pays depuis son indépendance, d'une part, et d'autre part, en l'ordonnant dans la dynamique de l'aménagement du territoire en général et celle de la politique urbaine de développement en particulier (CHAPITRE II).

CHAPITRE I :

LA NOTION ECONOMIQUE DE LA VILLE MOYENNE

La revue de la littérature de l'économie urbaine étonne par la quantité assez importante qu'elle a produit sur des questions telles que : la localisation, la centralité ou le comportement spatial des agents économiques. Mais cette littérature reste modeste lorsqu'il s'agit de préciser certains concepts, en particulier celui de la ville.

Devant la multiplicité des théories qui traitent la ville et les modèles qui cherchent à l'expliquer, la notion s'avère riche et porteuse de controverses à un tel point qu'une théorie économique de la ville demeure inexistante (SECTION I).

Si la notion de la ville n'est pas précise, il en va de même pour les différentes manifestations de l'espace urbain, en particulier la ville moyenne. Cette dernière suppose une définition multidimensionnelle et oblige une approche particulière pour mieux la saisir (SECTION II).

SECTION I : LA THEORIE DE LA VILLE

Construire une conception théorique de la ville, qui englobe toutes ses dimensions et répond aux différentes problématiques qu'elle pose ou celles auxquelles, elle peut être exposée, est la raison d'être d'une branche particulière de la science économique, l'économie urbaine (PARAGRAPHE I).

L'économie urbaine, depuis longtemps, s'est intéressée à définir la ville, à encadrer son évolution, à expliquer ses contradictions. Pour y arriver, elle a sollicité l'apport théorique de plusieurs sciences sociales voisines, en particulier celles qui ont forgé des théories et méthodes conçues spécialement pour l'analyse de l'espace en général et l'espace urbain particulièrement (PARAGRAPHE II).

PARAGRAPHE I : Le champ de l'économie urbaine :

Le constat général selon lequel les activités économiques sont réparties inégalement dans l'espace ; ainsi que des questions telles que : comment expliquer le comportement spatial des agents économiques ? Y a-t-il des lois économiques pour expliquer le choix de localisation de l'Homme et des activités ? Ces préoccupations constituent l'objectif central de l'économie urbaine. L'observation de la réalité spatiale de la vie économique reste phénoménale ; les règles économiques issues de la science économique générale, restent incapables d'encadrer cette réalité ; c'est pourquoi, l'analyse urbaine, plus que tout autre domaine de recherche, est le lieu de rencontre de disciplines nombreuses.

La perception de la réalité urbaine est plus difficile que jamais. Paradoxalement, la diversité des formes urbaines ne se laisse pas enfermer dans une typologie simple. L'observation de la ville comme réalité, cache le manque de définition scientifique de ce concept. La justification des regroupements d'Homme et d'activités que sont les villes, reste un objet privilégié de l'analyse spatiale. Qu'est ce que la ville ? La tentation de répondre à cette question génère autant d'autres questions que produit des réponses :

- pourquoi les villes s'agrandissent-elles ?
- existe-t-il une logique de leur distribution dans l'espace ?
- y-t-il des fondements théoriques de la localisation, la mobilité, la concentration ou la dispersion des activités et des agents économiques entre les différentes villes et à l'intérieur même d'une ville ?
- la correction des inégalités spatiales sera plus efficace à travers l'intervention publique ou probablement vaut-il mieux laisser jouer librement les règles de marché ?

Le souci de répondre à ces questions/ problématiques nécessite de définir le champ de l'investigation. Ainsi, POLESE M. définit l'économie urbaine (et régionale) comme « le champ d'étude qui a pour objet la compréhension de la relation entre l'espace vécu et la vie économique »⁵. Cette définition permet de dire que la recherche d'une vision intégrée de l'évolution de la vie économique et de son rapport avec l'espace, est à la base de l'économie urbaine. Bien évidemment, l'économie urbaine est une branche de la science économique générale ; mais cette dérivée a la faculté d'être accessible aux chercheurs et praticiens qui peuvent bénéficier de son apport. En termes d'échange, ce champ d'étude n'est pas délimité par des frontières rigides ; ces concepts et méthodes ont le plus souvent un caractère interdisciplinaire reconnu par tous les chercheurs de cette discipline. Cette ouverture sur d'autres horizons procure à l'économie urbaine une vision intégrée de l'évolution de la vie économique et de son rapport à l'espace géographique. «La grille d'analyse de l'économie urbaine et régionale peut servir de porte d'entrée à l'étude de nombreuses questions économiques qui ne sont habituellement pas associées à ce champ de connaissance »⁶. Ainsi, le champ d'analyse de l'économie urbaine couvre des thèmes tels que : le développement (local ou territorial), l'analyse économique de l'environnement, la ségrégation sociale, l'exclusion urbaine...L'économie urbaine a aussi la faculté de rapprocher l'univers théorique de l'intervention politique, en reliant systématiquement théorie et réalité à travers ses applications.

Mais l'économie urbaine part quand même des synthèses de l'économie politique générale. Deux idées encadrent cette branche d'économie : la ville dont on cherche à expliquer les origines et les mécanismes à l'aide de l'analyse économique, est la ville industrielle. Il y a une forte corrélation entre la ville industrielle et le mouvement d'urbanisation. La seconde idée sous-jacente est que l'urbanisation est la condition et le symptôme du développement : la ville joue un rôle important dans le processus de développement. L'urbanisation est inséparable du développement économique. Alors pour étudier l'interaction sociale et spatiale de l'activité économique, l'économie urbaine part d'une conception abstraite de l'espace englobant plusieurs dimensions : géographique, économique, mathématique..., sans s'attacher trop aux particularités de chaque dimension. Pour l'analyse économique, on peut distinguer trois niveaux du traitement de l'espace : l'espace comme distance, l'espace comme surface et l'espace comme lieu. L'insuffisance de la prise en compte de l'espace dans l'économie demeure surprenante. Néanmoins cette attitude se relativise lorsqu'on sait la complexité du facteur spatial et le manque de données statistiques permettant la vérification des conclusions

⁵ POLESE M, « *Economie urbaine et régionale : logiques spatiales de mutations économiques* », ECONOMICA, p 1

⁶ Idem, p 5

théoriques. L'abstraction de la notion de l'espace a permis à l'économie urbaine de développer le principal de son apport en permettant d'introduire l'espace comme le temps dans l'analyse économique comme donnée incontournable que le chercheur ne doit pas ignorer. L'apparition de l'espace en analyse économique remonte à Von Thünen, mais aucun renouveau réel n'a marqué l'évolution de la conception de l'espace depuis. Pour autant, cette conception s'enrichit continuellement. Passant d'un raisonnement en terme de distance qui sépare les localisations des agents économiques, à l'utilisation des surfaces de sol avec ALONSO. Ce cadre statique de l'étude de l'espace sera dépassé ; des tentations de dynamiser l'analyse ont surgi. Si l'analyse spatiale a été pratiquée par d'autres disciplines, qui se sont intéressées à la ville, depuis longtemps ; alors que « l'économie urbaine est née du désir d'apporter des réponses à des problèmes précis apparus dans les années 50 »⁷. L'étalement sans précédent des aires urbaines et la concentration des populations dans des agglomérations de plus en plus grandes, ont fait apparaître un manque en matière d'études et de planification des villes. Des problèmes tels que ; la planification des transports, les problèmes de logement ou encore la gestion des affaires locales se sont posés aux chercheurs pour leur apporter des réponses ; c'est la raison d'être de l'économie urbaine.

L'économie urbaine est relativement jeune ; néanmoins, elle puise du champ d'investigation de l'économie générale. Les différentes théories économiques sont appelées pour expliquer le phénomène spatial. Aucune école de pensée économique n'a échappé d'être sollicitée soit à apporter une explication convaincante aux problèmes urbains, ou du moins transposer les propos de la théorie sur un repère territorial. C'est là le point fort de l'économie urbaine ; elle est capable de domestiquer n'importe quel apport de l'économie générale en lui donnant une portée spatiale. C'est aussi la grande faiblesse dont souffre cette branche de pensée. Le recours systématique à l'économie générale manifeste le comportement non mature de cette discipline. Ainsi, son souci principal reste de répondre à des questions concrètes ; donc à un besoin d'action. Le point d'émergence de l'économie urbaine reste, la nécessité d'étudier et de comprendre la logique urbaine. Sa perception de l'espace a laissé naître une perception de la distance. Économiquement parlons, la science économique traditionnelle avait négligé l'espace et donc, elle a neutralisé les coûts de transport. Comment peut-on concevoir les échanges économiques comme condition de la vie économique sans interpellier la distance ? Ainsi, l'obligation d'étudier les coûts de transport est née. D'autres concepts liés à la distance sont apparus : coûts d'interaction spatiale ou coûts de fiction de l'espace ou coûts d'option. Mais pour POLESE M., le concept : coût de transport reste le plus significatif ; selon ses

⁷ AYDALOT P. (1985), « *Economie régionale et urbaine* », ECONOMICA, p 290

propos : «le terme coût de transport servira de concept général pour englober la gamme de divers coûts à assumer pour surmonter la distance »⁸. De ce point de départ, plusieurs pistes de réflexion se sont développées faisant, ainsi, croître le corps de l'économie urbaine ; en particulier : la centralité, la localisation, la croissance urbaine... L'étude de ces concepts s'est basée sur des postulats que l'économie générale pure admet, tels que : la rationalité des agents économiques, la mobilité des facteurs de production, l'existence d'externalités... Donc, l'économie urbaine emprunte un cadre théorique ; ses théoriciens et chercheurs modifient certaines hypothèses et formalisent leurs apports. La modélisation est largement utilisée comme moyen de vérification de la pertinence de la théorie économique susceptible d'encadrer le phénomène urbain étudié.

Cependant, l'ambition de l'économie urbaine d'encadrer la ville, risque de fausser les relations entre agents économiques à l'intérieur de la ville, en tant qu'espace, ou minimiser les conflits d'intérêts entre ces agents. Le recours de l'économie urbaine à la modélisation afin d'étayer une théorie spatiale du fait urbain, s'est fait dans une large mesure en se basant sur une hypothèse très répandue entre un bon nombre de théoriciens et de praticiens de modèles : la neutralité de l'espace. Cette hypothèse risque de dévier l'économie urbaine de ses rails en réduisant son objet d'étude principale en un simple point. La modélisation nécessite la prise de certaines données au détriment d'autres et l'abstraction vise avant tout, à simplifier le phénomène en le minimisant à un petit nombre de données quantifiables. Cette pratique permet dans un premier temps de comprendre la logique du phénomène et de suivre son évolution. Dans une deuxième étape le phénomène de départ sera recomposé de telle manière qu'il acceptera la planification. En fait, le but de tout montage théorique en économie, est de permettre la compréhension et l'explication des phénomènes observés, d'aider à comprendre les comportements non observés et aussi de donner un fondement pour les théories à venir. Toutefois, le recours mécanique à l'hypothèse de neutralité de l'espace, souvent privilégiée par la modélisation, peut causer la perte de l'information centrale et donner une explication fautive ou erronée au problème urbain étudié. C'est pourquoi AYDALOT P., écrit « que l'espace n'est pas un cadre neutre dans lequel se moule un mode de production. Il est un acteur qui induit des pratiques et des comportements, qui résiste à des politiques inadaptées, qui perpétue des formes d'organisation »⁹.

L'économie urbaine s'est intéressée pendant une longue période à la ville en la considérant l'outil de maximisation de l'efficacité de l'économie marchande ; alors que les problèmes que

⁸ POLESE M. , op cite, p39

⁹ AYDALOT P. (1985), « Prise en compte des facteurs spatiaux et urbains dans la politique de développement », in *Revue d'Economie Régionale et Urbaine* N° 2, p 167

connaît la ville, relèvent souvent de l'inadéquation entre les différents intervenants entre autres les collectivités locales ; c'est pour cela que l'économie urbaine s'est intéressée aux apports de l'économie publique pour étudier les processus de l'allocation des ressources dans un cadre non marchand. On peut classer dans cette section de l'économie urbaine les études liées aux choix d'équipements collectifs, aux services publics urbains, le bien être social urbain, l'environnement urbain... Dans ce cadre d'idées que les différentes interventions de l'Etat en tant qu'acteur, sous différentes formes : planificateur ou agent économique ; que l'économie urbaine a développé une section liée étroitement aux questions du développement local (c'est la question centrale de l'économie régionale, mais les frontières non précises entre le régional et l'urbain ont permis l'application de théories économiques sur l'espace sous ses différentes formes). Là aussi, les théories de développement produites par les différents courants de pensée économique ont été interpellées. L'incapacité du développement global à trouver des réponses pertinentes aux préoccupations des communautés locales et le lien « indiscutable » entre urbanisation et développement, ont permis l'apparition de plusieurs approches et politiques de développement local. Pourtant, les travaux empiriques semblent remettre en cause cette idée. « les travaux sur la répartition du budget de l'Etat montrent que malgré les coûts élevés des infrastructures urbaines (coût par habitant), les énormes frais généraux de l'administration dans les grandes villes et les déficits courants de services urbains, généralement les villes contribuent plus qu'elles ne coûtent aux budgets publics »¹⁰. Une approche plus positive commence à apparaître au sein de l'économie urbaine basée sur la contribution de la ville dans le développement économique. « En effet, s'il est établi que l'économie nationale définit le cadre dans lequel opère et se développe l'économie régionale et urbaine, il n'est pas moins vrai que l'économie urbaine ou régionale a des conséquences sur l'économie nationale »¹¹. L'analyse spatiale a essayé, donc, de dépasser certaines de ses lacunes en commençant à percevoir l'espace (urbain) comme un champ de structuration à travers lequel se moulent des effets de domination, de hiérarchie, de pouvoir et de stratégie. Ainsi, un renouveau conceptuel et opérationnel du local est apparu dès les années 1970, comme réaction aux modèles d'analyse traditionnels et aux politiques régionales menées jusqu'à cette date. Mais le développement local : modèle d'analyse ou modèle de développement ? Il reste un idéal. « Plus qu'un simple concept, le développement local est un idéal. Il porte la promesse d'un modèle alternatif de développement, d'une solution de rechange en développement inégal, à la croissance tributaire de forces extérieures. Dans cet esprit, le terme est autant un appel à

¹⁰ EL ANSARI R. (2009), « Dynamique régionale et développement inégal au Maroc », *communication au colloque : Inégalités et développement dans les pays méditerranéens*, Turquie

¹¹ Idem

l'action qu'une invitation à l'analyse »¹². Dans ce cadre du développement local, l'économie urbaine essaie d'encadrer l'aménagement du territoire (dans sa dimension urbaine), de conceptualiser la déconcentration et la décentralisation en proposant de fusionner les concepts d'efficacité et d'équité. Ainsi, le développement national tient compte du rôle que peut jouer les unités territoriales de bases (en l'occurrence les villes) et celles là s'intègrent parfaitement dans l'esprit de développement.

Les relations entre les villes et leur hinterland sont depuis longtemps analysées par les chercheurs de disciplines différentes : géographes, urbanistes, historiens, économistes... Elles forment l'essentiel de la théorie de la hiérarchie urbaine ou celle de la polarisation qui a essayé d'expliquer la répartition des activités entre villes et entre les villes et leur aire d'influence. Ces schémas théoriques ont inspiré les planificateurs pendant des décennies. Ils sont aujourd'hui dépassés. « Les modèles conceptuels comme la théorie de la place centrale, celle des pôles de croissance, les modèles de diffusion hiérarchique, les modèles de relations industrielles ainsi que les modèles économiques théoriques très récents nous ont permis de mieux comprendre les forces économiques, sociales et politiques qui influencent les systèmes urbains. A ce stade, néanmoins, peu de ces analyses, si même il y en a, ont débouché sur la présentation d'une politique ferme et nettement définie, transférable d'un pays à un autre. Elles peuvent améliorer nettement la formation des stratégies d'urbanisation nationales en les rendant plus plausibles et donc plus efficaces, mais il leur reste à apporter les recettes, les méthodes empiriques et les directives opérationnelles quantitatives adaptées dont les responsables des décisions ont besoin »¹³.

Dans l'évolution des villes, trois niveaux se différencient nettement. Les mégalo-pôles qui sont reliées entre elles dans une armature urbaine mondiale ; les villes moyennes qui polarisent et structurent le territoire entourant et les centres urbains secondaires qui organisent l'espace rural. Cette évolution urbaine quantitative et qualitative permet-elle de parler d'une révolution urbaine ? Peut-on exprimer l'explosion urbaine dans le Sud dans les mêmes termes que les villes du Nord ? Ce mouvement urbain au Sud constitue-t-il le prolongement naturel de la révolution urbaine du XIX siècle en Europe ?

Une première remarque à ce niveau ; l'évolution urbaine actuelle marque une rupture. La liaison étroite entre industrialisation et urbanisation qui jusque là était évidente se heurte à de sérieux problèmes. La généralisation du modèle industriel productiviste à l'échelle mondiale rencontre plusieurs limites ; la fragilité de l'écosystème ; l'émigration vers le Nord... d'où, le

¹² POLESE M ; op cite, p 211

¹³ Banque Mondiale (1985): « *Politique d'urbanisation nationale dans les PVD* », éditions ECONOMICA, Paris, p 62-63

rapport entre la ville et le territoire change de nature. La « fragmentation urbaine » redouble la fragmentation sociale. Confrontée à cette fragmentation, la culture urbaine développe des tendances contradictoires : individualisme et compétition contre possibilité d'autonomie et de liberté. La révolution urbaine est inséparable d'une révolution dans le domaine des idées ; la ville a toujours été l'intermédiaire entre l'Etat et le marché ; ainsi l'interrogation sur l'avenir de la ville portera nécessairement sur l'évolution des valeurs de référence. Les manifestations de la croissance urbaine peuvent être observées visuellement et peuvent être quantifiées facilement ; l'encadrement théorique de cette notion ne manque pas de théories mais surtout de complexité.

La mondialisation des marchés, l'internationalisation des systèmes productifs et la tertiarisation de l'économie, entraînent une homogénéisation des profils des villes. « La proximité géographique n'est plus la condition privilégiée des échanges. Une nouvelle logique de comportement spatial des activités économiques tend à se faire jour, au-delà de la logique gravitaire traditionnelle, au-delà des économies d'échelle et des coûts de transport. Certaines villes fortement intégrées au réseau mondial ont une zone d'influence qui transcende les frontières des régions, voire des Etats. La proximité cède, en fait, le pas à la connectivité, l'économie se caractérisant de plus en plus par les relations entre secteurs, par l'intégration des fonctions, devenant ainsi une « économie de la circulation ». La hiérarchie urbaine semble alors bousculée, principalement sur les niveaux supérieurs, sans toutefois disparaître »¹⁴. Avec la mondialisation, l'organisation dominante de l'espace qui est la ville, est confrontée à de sérieux défis dans les pays développés de même que dans le Tiers monde. L'organisation efficace des territoires est devenue un facteur de compétitivité. La mission civilisatrice et intégrante que jouait la ville est remise en cause. De nouveaux paradigmes ont vu le jour pour répondre à de tels défis. En tête de ces nouveaux concepts le développement durable et la gouvernance locale sont les plus répandus. Depuis quelques années, la référence au développement durable s'est largement diffusée dans la littérature académique que dans les discours officiels. Mais le concept de développement durable ou celui de gouvernance locale ; cachent, sous leurs aspects de concepts phare aujourd'hui, la réalité que leurs définitions ne font pas l'unanimité académiques, intellectuels et praticiens et loin encore comme programmes mis en œuvre. La réalité urbaine est réinterprétée sans cesse ; le devenir de l'espace urbain dépasse les intentions des acteurs qui y interviennent ; il dépasse celles des planificateurs et des aménageurs et vouloir imposer un modèle de développement urbain peut déboucher sur son contraire.

¹⁴ BUISSON, M-A et MIGNOT, D. (1995), « Evolution des villes et politiques de transports », in *les Cahiers Scientifiques du transport*, N° 30, p 21-22

En somme, la complexité du fait urbain permet à l'économie urbaine de se développer davantage. Loin d'être une discipline saturée, elle devra forger de nouvelles pistes de réflexion sur les différents problèmes que connaît la ville d'aujourd'hui ou celle de demain. Mais, elle doit dépasser sa dépendance totale vis-à-vis de l'économie générale. En puisant d'autres disciplines, elle doit créer ses démarches et ses méthodes. La première apparence de cette branche de connaissance est qu'elle est trop quantitative, séduite par les mathématiques et le développement de l'outil informatique ; cela risque de réduire le phénomène urbain à des axiomes mathématiques que l'évolution terrible des logiciels informatiques, laisse l'impression qu'il est facile à comprendre et à résoudre ses contradictions. On risque alors de reprendre les mêmes lacunes commises par les premières approches formalisées de l'espace : faire appliquer à l'espace les lois de la physique. « En adoptant cette position méthodologique purement et simplement reprise de l'ensemble des hypothèses qui structuraient la physique, en donnant un autre nom aux notions de force, de résistance, de travail, etc. la loi fondamentale de la mécanique qui veut que toute situation tende vers un état stable ne fait que correspondre à l'hypothèse qu'avait déjà faite les économistes que l'équilibre est la situation normale d'un système économique »¹⁵. Plus récemment, et à l'occasion de l'étudier de l'hierarchie urbaine, les chercheurs ont proposé de l'approcher en lui assignant la définition du système. Cette démarche a permis, certes, d'étudier la dynamique des villes ; mais là aussi, on a généralement assimilé, par analogie, le système urbain à un système physique ou à un système vivant. La rigueur analogique ne permet pas cette similarité, ni la définition de la ville le permet non plus. « La difficulté de délimiter un objet-ville, de lui assigner des frontières, de préciser les relations que cet objet entretient avec son environnement, donc de déterminer le degré d'ouverture de la ville en tant que système, constitue un autre obstacle majeur à l'application pratique de ce concept »¹⁶.

Pour que l'économie urbaine reste accessible à la plupart des chercheurs en sciences sociales intéressés aux questions de la ville (et réciproquement tirer bénéfice de leurs recherches pour s'améliorer), ces propos doivent se traduire dans le langage, dans l'analyse et dans les explications : la simplicité et l'accessibilité. Les concepts et outils des sciences pures, empruntés par l'économie urbaine, doivent être banalisés à mesure qu'ils apparaissent et le recours à des équations et des formulations mathématiques, doit être limité à ce qui semble nécessaire au montage des modèles et à la compréhension des analyses.

PARAGRAPHES II : La théorie économique de la ville

¹⁵ PLASSARD, F. (1999-2000), « Cours d'économie spatiale », université Lyon II

¹⁶ PUMAIN D. (1982), « *La dynamique des villes* », ECONOMICA, p 10

La ville est un organisme vivant dont la recherche doit restituer l'histoire, la vie, les fonctions, le rayonnement et les conditions particulières d'existence. En outre, la ville en tant que réalité géographique et historique évidente a favorisé le développement de travaux qui la saisissent en tant qu'objet concret au détriment de la recherche conceptuelle de la ville. Les travaux les plus approfondis récapitulent les diverses positions adoptées par les différents courants de la pensée en géographie urbaine ou en économie. Ainsi, le phénomène urbain déroge devant les tentatives de théorisation non pas par manque de théories ou théoriciens mais surtout parce qu'on n'a pas pu percevoir la ville sous toutes ses dimensions.

L'Encyclopédie d'économie spatiale définit la ville, dans sa postface page 362, comme étant :

- 1- siège du pouvoir et matérialisation de la société dans l'espace, image que celle-ci veut donner d'elle-même, sinon même artifice qu'elle utilise pour cacher certains de ces aspects.
- 2- Un état d'esprit, un corps de coutumes et de traditions, le creuset culturel et moral de la société, le réceptacle de ses valeurs et de ses comportements.
- 3- Rassemblement d'activités et de population concentrée permettant de valoriser la proximité.
- 4- Se caractérise par le degré de concentration de l'habitat, la continuité de l'espace et l'exercice d'activités spécifiques non agricoles.

A- La ville dans la pensée économique :

Construire une théorie générale de l'espace urbain est un exercice difficile, d'histoire longue qui a débuté par une vision mécanique de la ville : la formation de l'espace urbain est le résultat naturel des transferts des populations d'un lieu à un autre. Le souci majeur de l'économie néoclassique est de montrer les conditions de l'optimum. Alors une fois cet optimum est démontré, les néoclassiques évitaient de poser les problèmes qui tiennent l'équilibre et qui remettent en cause l'optimum. C'est pour quoi l'intégration du temps et de l'espace dans la construction théorique néoclassique reste tardive. La souplesse de la logique néoclassique basée sur l'hypothèse selon laquelle les ajustements de l'optimum sont supposés intervenir immédiatement et gratuitement lui a permis d'introduire la grandeur « Espace » sans perturber la construction théorique néoclassique. Avec la pression des faits, une longue observation et la

richesse de techniques opérationnelles d'analyse, les auteurs néoclassiques reconnaissent que le marché ne permet pas la réalisation de l'optimum. Ce courant prend alors conscience de la difficulté d'introduire l'espace dans une analyse abstraite. La pensée économique néoclassique a cherché – depuis les débuts du XX^e siècle- à remédier aux difficultés d'intégrer les valeurs collectives. L'économie néoclassique va observer des agents et va s'intéresser à leur localisation et à l'impact de leurs choix sur les équilibres spatiaux. Ainsi est née la théorie de la localisation de l'entreprise. Poser le problème de localisation d'une entreprise c'est-à-dire mettre en évidence qu'il y a différenciation dans l'espace telle qu'elle peut faire varier le taux de profit d'un point à un autre, c'est reconnaître que l'espace est structuré et différencié. On peut alors conserver l'hypothèse de l'espace homogène à l'instar de l'homogénéité des facteurs de production. Comment mesurer l'espace et surtout le ramener à l'étalon de mesure de l'économie néoclassique ?

De la considération que la ville est l'organisation de la proximité découle son efficacité : elle réduit les coûts de déplacements des facteurs de production. En résumé, « la ville néoclassique est un espace créateur d'avantages gratuits (externalités) »¹⁷. En guise de conclusion, l'économie spatiale dans cet état d'esprit n'est qu'une dérivée de l'économie néoclassique pure pour laquelle l'intégration de l'espace reste une tâche complexe.

Qu'en est-il pour le courant de pensée opposé, le marxisme ?

L'existence de la ville suppose que la société est redistributrice. « Le capitalisme, cependant, légitime l'urbanisation en termes de contribution à l'accumulation du capital et à la croissance plutôt qu'en termes de fonctions magiques ou religieuses »¹⁸. D'abord, les problèmes spatiaux sont apparus au second rang de l'analyse marxiste qui s'intéressait plutôt à l'étude des crises du capitalisme. Enracinée dans l'histoire et basée sur l'étude des mécanismes du capitalisme industriel, l'étude des villes repose sur la division du travail entre ville et campagne qui constitue à l'œil du marxisme une force dialectique de transformation de la société. Marx a démontré comment le capitalisme industriel impose la concentration urbaine. Il a cherché comment les mécanismes de la concentration urbaine constituent, avec l'industrialisation, le facteur qui détermine la transformation sociale de son temps. La ville, selon l'analyse de Marx, devient le lieu privilégié des mutations révolutionnaires. D'un autre côté, Marx a mis en évidence le lien entre l'espace et les stratégies du capital. Ce dernier, en cherchant le profit dépasse l'espace lorsqu'il atteint un degré d'accumulation supranational, impérial. D'autres travaux qui ont inspiré Marx, ont essayé d'étudier les problèmes de la « ville socialiste ». Leurs apports ont enrichi la pensée

¹⁷ AYDALOT, P. (1985), « *Economie Régionale et Urbaine* », ECONOMICA, Paris, p293

¹⁸ SID AHMED, A. (1999), « la ville méditerranéenne : évolution ou développement ? Réalités et perspectives », in le *Devenir de la ville*, l'HARMATTAN, p 65

marxiste et ont permis l'émergence de plusieurs théories basées sur l'étude de l'espace dont la théorie de la rente qui essaie d'expliquer les fluctuations des prix du sol urbain et du prix du logement. En général, l'analyse marxiste considère l'espace comme rapport social ; l'espace est le produit de l'histoire du développement du capitalisme. «L'espace prend forme dans les villes, lieux par excellence de la lutte des classes, point de jonction de la production des marchandises et de la reproduction de la force du travail ». ¹⁹

Dans la même logique d'analyse, les villes deviennent un outil de production au service du capital. Des travaux qui ont approché l'hierarchie urbaine, ont enrichi l'apport théorique sur la ville. Des questions telles que : quelles relations entretiennent les villes entre elles ? Ou si la forme des réseaux de villes est-elle le fruit de circonstances accidentelles héritées de l'histoire, ou bien le reflet d'une logique contraignante ?

Quant aux apports des auteurs marxistes en ce domaine ; on sait, au départ que l'apport de Marx au problème de la rente foncière en milieu urbain est resté médiocre ; mais, l'observation des faits et la richesse des modèles développés, ont poussé les néo-marxistes à essayer à dépasser cette insuffisance théorique de leur précurseur. Ainsi, LIPIETZ A., parle de tribut foncier urbain. Il part d'un constat simple, le logement est différent du blé supposé homogène et reproductible dans la théorie d'origine et que le sol urbain lorsqu'il est vendu, il l'est une fois pour toute. Il propose la notion de tribut relevé une fois pour toute au lieu de la rente annuelle traditionnelle. Dans son analyse, LIPIETZ aboutit à ce que « le prix du sol intègre un tribut foncier créé par l'usage qui sera fait du sol, lui-même découlant de la division sociale de l'espace...Le tribut foncier est la redistribution au profit d'une catégorie parasitaire de la plus-value sociale déterminée par cette division sociale de l'espace »²⁰. Le point faible de ces apports néo-marxiste c'est que la propriété foncière ne diffère pas de l'espace. « Ce faisant, ce n'est pas l'espace comme rapport social, mais la propriété du sol comme rapport social qui a été mis en avant de manière sans doute excessive »²¹.

De nombreux modèles théoriques et empiriques ont été développés ; on peut les classer en trois familles : ceux qui se sont intéressés à étudier les relations des villes entre elles deux à deux en premier temps puis dans un contexte plus composé ; ce sont les modèles gravitaires basés sur le modèle physique de l'attraction universelle (loi de Newton). En second lieu, on peut étudier les villes dans des rapports de domination-subordination ; c'est l'apport des modèles hiérarchiques

¹⁹ AYDALOT, P., op. cité, p 8

²⁰ Idem, p 448

²¹ Idem, p 450

christalliériens et loschiens. Enfin les modèles probabilistes de nature aléatoire étudient la combinatoire des villes.

On utilise souvent les modèles gravitaires pour étudier les évolutions de trafic routier, ferroviaire, aérien... entre deux villes ou pôles urbains. Leurs conclusions sont : dans la mécanique interurbaine, à l'inverse de la mécanique céleste, les distances sont fixes et ce sont les poids des pôles urbains qui varient et déplacent les frontières des zones d'influences. Les modèles hiérarchiques reposent sur l'idée que les villes sont des lieux de pouvoirs et de commandement dont l'influence s'étend parfois très loin. Les modèles probabilistes quant à eux, considèrent les villes comme des objets qui se répartissent au hasard dans un ensemble dimensionnel. Ces modèles, d'inspiration théorique ou empirique, sont parfois jugés obsolètes ou incomplets en ce que les études entreprises proposent un seul facteur ou groupe de facteurs parmi tous ceux qui interviennent pour produire la complexité de l'évolution de la ville.

Des positions très variées ont été adoptées et chaque période secrète ses théories. Ces théories s'articulent autour de trois conceptions de la ville :

- la ville point focal du milieu rural : sa dimension dépend du volume de la population qui encadre. la ville est alors une sorte de « dispatcheur » servant de relais entre les zones rurales et le reste de l'économie.
- la ville spécialisée : la ville-marché, la ville industrielle, la ville administrative, la ville commerciale.
- La ville entendue comme un maillon dans un réseau .la ville dépend de sa position relative au sein de l'ensemble du système urbain.

B- La théorie des places centrales :

De nombreux théoriciens ont été frappés par le phénomène de supériorité d'une ville sur les autres villes. Parfois, la ville principale a une population supérieure au double de la ville qui venait en seconde position. De ces observations de la réalité, plusieurs tentations de comprendre le concept de ville primatale ont donné lieu à plusieurs formulations. Parmi d'autres, on peut citer la loi de Reilly ou celle du Rang-Dimension. La formulation gravitaire trouve aussi un champ de son application, c'est également l'analyse des interactions entre les quartiers d'une ville et elle a inspiré plusieurs modèles de transport urbain. La loi Rang-Dimension qui est restée purement empirique, trouve sa justification théorique dans l'œuvre de Christaller (la théorie des places centrales). Des différentes lois qui essaient de fournir une image complète de l'aire de l'influence des villes, il faut ajouter les études qui se sont intéressées à la hiérarchie des villes pour comprendre mieux les phénomènes urbains.

La théorie des places centrales du géographe allemand Christaller constitue le début de ces études. Cette théorie a abouti à une sorte d'hierarchie urbaine de fonctions centrales ; l'organisation spatiale de Christaller donne lieu à une structure hexagonale. Selon Christaller, la ville remplit une fonction principale, c'est de servir de place centrale. Un principe d'organisation de l'espace conduit selon l'auteur à une structure élémentaire en triangles équilatéraux qui se regroupent en hexagone régulier. L'auteur distingue trois principes d'organisation. Un principe d'organisation territoriale qui tient à la fonction d'approvisionnement ; ce principe de marché conduit à une structure hexagonale régulière qui postule un espace homogène et abstrait. Un deuxième principe est celui du transport qui délimite des aires d'influence urbaine et ce réfère à un espace différencié et concret. Un troisième principe lié à l'organisation politique et administrative de l'espace ; selon Christaller un centre administratif doit contrôler un certain nombre de centres de rang inférieur.

La théorie des places centrales de Christaller a connu plusieurs extensions dont celles proposées par Losch qui a montré « qu'il y a avantage à ordonner les ensembles de réseaux urbains en un paysage économique où des secteurs riches en villes, ..., alternent avec des secteurs plus pauvres en agglomérations »²². La théorie des places centrales est confrontée avant toute critique à un problème conceptuel auquel sont confrontées toutes les autres théories, c'est celui de la définition du « centre ». Le terme est difficile à cerner ; il est délicat et non mesurable. Le concept de centralité reflète le rayonnement d'un noyau et son insertion dans les réseaux urbains. Son avantage principal est qu'elle exprime des réalités relativement stables dans le temps et l'espace. Plus que d'autres concepts liés à la ville, la centralité a suscité un long débat théorique. BIRD J., distingue trois types de centralité : endogène (les places centrales) ; interne (économies d'échelle et d'agglomération) et exogène (portes d'entrée ou gateways). En terme d'activités économiques, PUMAIN D. définit la centralité comme « un degré de complexité fonctionnelle acquis par un centre, qui lui confère une puissance d'attraction sur une région »²³.

La théorie des places centrales appelle quand même un ensemble de critiques :

- a- la hiérarchie proposée postule que la fonction principale de la ville est la fonction commerciale. Si on tient compte des autres fonctions, l'hierarchie peu différer
- b- l'homogénéité supposée de l'espace n'est pas évidente ; la répartition des consommateurs n'est pas uniforme. Il faut plutôt raisonner sur la base d'un espace plus proche de la réalité.

²² Idem, p 170

²³ PUMAIN, D. & SAINT JULIEN, T. (1997), « *l'analyse spatiale* », éditions Amand Colin, Paris, P 122

c- Le classement des villes n'est pas permanent ; celles-ci connaissent une hiérarchie qui se modifie constamment pour des raisons techniques, économiques et sociales.

L'organisation hiérarchique du réseau urbain est autant complexe que d'autres théories viendront enrichir l'analyse urbaine et viennent éclairer les études qui se sont intéressées à l'armature urbaine. La notion d'armature urbaine fusionne deux caractéristiques principales des réseaux urbains : l'interconnexion des aires d'influence respective de chaque ville et l'hiérarchie présumée des ensembles urbains. Selon la commission française de l'Aménagement du Territoire, « l'armature urbaine constitue un ensemble hiérarchisé qui, par la ramification de nombreux services, assure la mission d'encadrement tertiaire du territoire ». DERYCKE P-H. préfère la définition de Jacques Dreyfus, qui selon lui reste très générale : « Par armature urbaine on entend habituellement l'ensemble des villes d'une aire géographique donnée et, plus particulièrement, les rapports que ces villes ont entre elles, avec les zones rurales environnantes et, le cas échéant, avec d'autres villes extérieures à la zone »²⁴.

L'observation de la réalité montre que les études qui se sont liées à l'armature urbaine ont concerné particulièrement la France et les pays d'expression ou de tradition française. Les anglo-saxons s'intéressent plutôt aux questions de décentralisation administrative et au découpage territorial. L'étude de l'armature urbaine française a abouti à un schéma composé de deux niveaux : un niveau supérieur des grandes métropoles régionales et un niveau des centres régionaux. Les études de l'armature urbaine françaises, ont permis de reconnaître qu'il existe un niveau intermédiaire de l'armature urbaine entre les grandes métropoles et les centres locaux et qu'il faut aussi reconnaître le rôle d'une armature de villages- centres dont dépend l'espace rural. Pourtant les études de l'armature urbaine française souffrent de la critériologie retenue, ainsi que par la pondération relative des différents critères de classement, ce qui a constitué des points de faiblesse de ces études et qui a influencé sans doute la politique de l'armature urbaine mise en œuvre.

Répondre à la question : existe-t-il une taille optimale des villes ? Constitue à la fois le pourquoi et le comment de la politique d'armature urbaine. La réponse à cette question n'est pas évidente ; il faut tenir compte des différents niveaux de la hiérarchie urbaine et balancer entre le choix des métropoles d'équilibre ou des villes moyenne. En d'autres termes faut-il continuer l'extension des villes anciennes ou créer des villes nouvelles ? Les études qui se sont intéressées à la taille de la ville sont attirées l'attention des économistes et des géographes, qui ce sont intéressés à définir la taille optimale de la ville. La théorie qui a largement circulée est celle de la théorie de la taille optimale de la ville qui oppose les coûts moyens de localisation décroissants aux avantages

²⁴ DERYCKE P-H, "Economie et planification urbaine, 1/ l'espace urbain", PUF, Paris, p 197

moyens croissants jusqu'à une certaine taille-seuil. Cette théorie repose en grande partie sur les idées d'ALONSO pour qui les avantages liés à l'environnement urbain augmentent avec la taille de la ville tandis que les coûts de localisation diminuent. La simplicité des études empiriques basées sur ce rapport théorique et l'impact de la notion de la taille optimale sur la politique urbaine des années soixante et soixante dix ont suscité un courant de relecture et de critique.

Les renouvellements théoriques qui se sont succédés se sont basés sur deux modèles théorico-interprétatifs: le modèle de la "ville néoclassique" qui reprend la logique de la ville christallérienne et le modèle du "réseau des villes". Le tableau suivant reprend l'essentiel de ce renouvellement théorique :

Tableau 04: Comparaison des modèles théoriques de la taille de la ville

Paradigmes	Ville optimale	Ville christallérienne et ville néoclassique	Ville en réseau
Eléments			
Type d'approche	Empirique	Théorique	Théorico-empirique
Type de ville	Ville indéterminée (agrégée)	Ville dé-spatialisée	Ville spécialisée et intégrée dans un système de relations spatiales
Type d'armature urbaine	Non envisagée	Hierarchique	En réseau
Elément caractéristique de l'approche	Taille urbaine	Taille urbaine interprétée sous l'aspect des fonctions	Séparation entre taille et fonctions urbaines Analyses intégrées en contexte spatialisé
Efficacité urbaine	Economies d'agglomération	Economies d'élévation fonctionnelle	Coexistence d'externalités de réseau, d'économie d'agglomération et

			d'élévation des fonctions
Résultat de l'analyse	Equilibres existant à coûts/bénéfices à rechercher	Equilibre existant intra et interurbain par définition	Equilibre intraurbain existant à rechercher, auquel on parvient même à travers l'armature urbaine
Objectifs de la politique urbaine	Recherche d'équilibre coûts/bénéfices par la taille urbaine	Aucun Le système est en équilibre par définition	Equilibre coûts/bénéfices obtenu par des politiques de spécialisation et/ou d'intégration externe en réseau

Source : CAPELLO, R. (1998), « Economies d'échelle et taille urbaine : théories et études empiriques révisées », in *RERU*, N° 1, p 47

L'évolution des villes a été marquée par l'apparition et la complexité du phénomène de métropolisation et d'internationalisation. Ce phénomène a participé à la concentration des activités et des hommes en un nombre limité de centres urbains. « La métropolisation se traduit par une évolution des relations entre les villes ainsi que des relations entre ces villes et leurs territoires d'appartenance. Ces évolutions sont notamment conditionnées par celles liées aux moyens de communication et d'échange, nouvelles technologies de communication par exemple. Simultanément, elles induisent, en lien avec les évolutions socio-économiques, des besoins sans cesse croissants de déplacements »²⁵.

L'absence de couplage entre la politique d'armature urbaine et une politique industrielle adéquate explique en grande partie l'échec de la politique de l'aménagement du territoire relative aux métropoles d'équilibre. Cet échec avait permis à la politique des villes moyennes d'attirer l'attention. Cet intérêt porté aux villes moyennes se conforme à leur importance grandissante suite à l'échec des politiques qui visait le rééquilibrage des grandes métropoles. Le dynamisme de ces villes aussi bien dans l'armature urbaine que dans le développement régional confirmait cette tendance. Les villes moyennes peuvent s'inscrire dans un cadre de relation de complémentarité avec les métropoles et jouer le rôle de centres dispensateurs de services en constituant un foyer possible de concentration et valorisation des espaces ruraux environnants. Un autre niveau de la politique de l'armature urbaine fut utilisé, c'est celui de privilégier de créer une nouvelle ville toute neuve au lieu de réinvestir dans une ville ancienne pleine de problèmes. La création des villes nouvelles semble avoir beaucoup d'avantages.

Les années soixante marquent le développement de plusieurs approches opérationnelles de la ville. L'explosion démographique de l'après-guerre, le renouveau urbain et l'apparition de nouvelles formes d'urbanisation, l'avancement des sciences, ont poussé beaucoup de chercheurs à

²⁵ BUISSON M-A. & MIGNOT D., Evolution des villes et politiques de transports, op. cite, p 21

penser la ville autrement. Elle est d'ores et déjà étudiée en tant qu'organisation que l'on peut approcher en retenant qu'elle est stable, dynamique ou instable ; simple ou complexe ; vaste ou petite... Ainsi les théories du Système Urbain fleurissent. A l'origine de ces théories furent les travaux remarquables de FORRESTER J.W. A la base, le système part toujours d'un objectif et des ressources pour le réaliser. Dans le cas du système urbain, l'objectif de la ville ou sa fonction théorique est principalement le développement humain ; pour y aboutir, la ville doit utiliser les intrants qu'elle possède. Il s'agit d'un grand nombre d'inputs : capitaux, , information, équipements, innovation... ils forment l'ensemble des ressources nécessaires à une ville pour vivre, c'est-à-dire, offrir des services, de l'emploi, des revenus... Le problème majeur de cette conception, idéale qu'elle soit, est qu'on ne peut pas prévoir l'état d'équilibre puisqu'on ne peut pas prévoir dans quelle direction l'organisation urbaine va évoluer. « On peut donc étudier la ville d'une façon synchronique en recherchant ce qui dure, ce qui persiste dans le système ou, au contraire, faire une lecture diachronique correspondant aux changements. Les systèmes urbains sont une combinaison de structures durables et de transformation incessante... la notion de déséquilibre est donc fondamentale »²⁶

Dans ce qui précède, on a essayé de présenter l'évolution de la ville en tant que concept dans l'histoire de la pensée économique. Une première remarque frappante ; la ville en tant que structure d'interrelations économiques, sociales et spatiales est étudiée plutôt comme une problématique subordonnée imposée par les faits et non pas prise par conscience. La ville est, de ce fait, réduite au minimum, transformée en données quantitatives, abstraites et modélisée. Alors faut-il baisser les bras et annoncer l'échec des modèles élaborés ? Certes, la réalité urbaine montre toujours son apparence trompeuse et prouve souvent sa complexité et ne s'est pas laissée comprendre aisément comme on a pensé par optimisme peut être. Mais les acquis sont quand même importants ; « les modèles d'urbanisation ont permis de définir les grandes lignes du développement urbain... Outre leur rôle comme outil de planification, de préparation des décisions, les modèles d'urbanisation ont joué un second rôle, très voisin du précédent, plus proprement pédagogique. La compréhension et la mesure de l'influence de différents facteurs qui interviennent dans la croissance urbaine sont plus clairement illustrées par un modèle que par un raisonnement qualitatif »²⁷. Ensuite, la ville prend plusieurs dénominations qui constituent l'essentiel du vocabulaire de l'économie qui la traite- elle est aussi souffrante d'une sous-estimation par les différents courants économiques : elle est tantôt appelée économie spatiale, tantôt économie régionale et urbaine, réduite dans l'ensemble à une dérivée de l'économie pure.

²⁶ PAULET, J-P. (2000), « Géographie urbaine », éditions ARMOND Colin, Paris, p 29

²⁷ MERLIN, P. (1973), « Méthodes quantitatives et espace urbain », Masson et Cie éditeurs, Paris, p99

A l'issue de cette présentation ; le concept « ville » propose quelques référentiels fondamentaux : celui d'identité ; celui d'appropriation pour signifier une relation Homme-Espace et celui de communauté comme espace de contrôle social. Ce concept dépasse largement celui de l'espace. Il le considère non seulement comme une contrainte matérielle quotidienne mais aussi comme porteur de potentialités présentes et dans l'avenir. La revue de la pensée économique éprouve une réalité claire : le concept ville est en crise théorique. Il est dépassé par les faits actuels ; incapable d'absorber le choc des transformations urbaines qu'a connu la ville industrielle de l'après-guerre ; celles posées par les villes nouvelles des décennies 60-70 et surtout celles que connaît la ville du tiers monde. « L'homogénéité du phénomène urbain est elle-même mise en cause, ce que révèle la multiplication des qualificatifs mobilisés par différents auteurs pour qualifier leur objet de recherche : « ville », « métropole », « mégapole », « ville moyenne », « région urbaine », etc. »²⁸. Autant de défis qui imposent un renouveau conceptuel ; de nouvelles approches doivent émerger afin de comprendre le passé de la ville, réorganiser son actuel et bien préparer son devenir. La recherche sur la ville a encore de beaux jours devant elle pour aider à comprendre et à résoudre les conflits culturels et ethniques qui puisent leurs racines de l'espace et pour comprendre comment s'articulent les logiques économiques et ceux territoriaux.

A ce stade d'étude, il serait malhonnête de conclure, car il est difficile de tirer des informations vraiment solides d'une lecture qui n'a touché qu'une partie de la littérature et aussi parce que cette lecture « sélective » est elle-même imparfaite et probablement biaisée par le choix opéré par ses auteurs. Ces imperfections nous empêchent de conclure ; certes, mais nous poussent à forger d'autres pistes intéressantes ; les divergences relevées ne sont pas, à nos yeux, moins intéressantes puisqu'elles confirment un soupçon, soit elles nous étonnent ! « Les divergences d'interprétation sont d'autant plus dignes d'attention qu'elles risquent d'être cachées par une apparence de consensus général »²⁹. Réétudier la ville revient à bien comprendre les différentes dimensions de cet organisme ; en d'autres termes, l'étudier dans une perspective dynamique, étudier sa croissance.

C- La croissance urbaine :

La croissance urbaine est due à plusieurs facteurs : historiques, économiques, humains, politiques...etc. Ces facteurs interviennent le plus souvent en interaction et de façon mutuelle conduisant une agglomération à s'agrandir pour devenir un centre urbain ou au contraire, condamnant un centre ville à s'éclipser.

²⁸ JOANA J. (2000), « Du gouvernement des villes au gouvernement municipal », in *Pôles Sud*, volume 13, N°01, p 06

²⁹ CATHERINE, B. et al. « Les chercheurs et leurs concepts », in *Encyclopédie d'économie spatiale*, p 360

La théorie de la base constitue le cadre conceptuel de cette vision, et inverse la théorie traditionnelle faisant dépendre la croissance des variables internes telles la croissance démographique ou l'accumulation du capital... cette théorie avait l'intuition majeure de faire dépendre la croissance de petits ensembles territoriaux aux variables exogènes en l'occurrence les exportations. Selon cette théorie, la croissance urbaine est due principalement à des facteurs extérieurs à la ville, en particulier par la demande d'exportations. Sa formulation est plus simple est elle part d'un constat clair : « seuls les ensembles économiques de grande dimension, sont maîtres de leur développement au point que celui-ci dépend de variables internes, de proportions qui leurs sont propres. Si l'on considère des « morceaux d'espace » infranationaux incomplets, spécialisés, ils ne peuvent plus tirer de leurs efforts ni de leurs aptitudes propres les moyens de leur croissance. Celle-ci dépend des signaux venus de l'extérieur »³⁰. Cette théorie d'inspiration mercantiliste, keynésienne et même néoclassique (le modèle de l'échange international) a inspiré un grand nombre de travaux (HOYT, NORTH...). La théorie a des racines mercantilistes puisqu'elle repose sur le rôle primordial des échanges commerciaux de la ville avec le monde extérieur ; son appartenance au keynésianisme est apparente : la théorie permet la définition du coefficient multiplicateur. Quant à la filiation néoclassique ; on peut établir le coefficient de localisation à partir de la notion d'intensité relative d'une activité dans l'espace. La conception théorique souffre de plusieurs insuffisances qui trouvent leur origine dans la difficulté pour la théorie d'établir une différenciation claire entre les activités basiques et non basiques.

Même si la théorie de la base a longtemps constitué l'arrière plan des modèles urbains ; elle n'implique aucune définition de l'ensemble spatial et elle n'est qu'une « présentation macroéconomique et simplifiée des théories de débouchés extérieurs qui voient dans le développement des échanges le moteur de la croissance »³¹. Certaines critiques ont mentionnées que la théorie de la base ne permet pas la prévision que si on dispose de beaucoup d'informations : le niveau de vie moyen de la collectivité urbaine, la part importée des biens consommés, le pourcentage d'inactifs qui ne dépendent pas des actifs... Une autre critique remet en cause la fonction de production supposée monofactorielle à progrès technique neutre par la théorie. Enfin le grand défaut de la théorie de la base est son caractère statique. Des auteurs comme CZAMANSKI ont essayé d'aboutir à un schéma dynamique qui développe les propos de la théorie ; ils ont proposé que le processus de développement urbain se succède selon des phases au cours desquelles certaines activités auront un rôle moteur de la croissance et des phases où ces mêmes activités seront liées par d'autres. « Ces auteurs proposent d'expliquer les différentes étapes de la croissance urbaine selon un schéma d'ensemble qui n'est pas sans rappeler celui de Walt Rostow

³⁰ AYDALOT P., « *Economie régionale et urbaine* », op. cité, p 119

³¹ Idem, p 120

pour le développement économique général »³². Cette théorie qui s'applique aux ensembles spatiaux indifféremment fut la théorie de la croissance urbaine par étapes. J.GIBBS a présenté un schéma de croissances des villes dans lequel il a réparti le processus d'urbanisation en cinq étapes.

D- La ville : espaces polarisé :

Aux années 1950, François Perroux a proposé sa théorie des pôles de croissance qu'il présentait à la fois comme théorie de la croissance sectorielle déséquilibrée et comme théorie de la croissance régionale déséquilibrée. La théorie part d'un constat selon lequel la vie économique résulte de l'action spécifique d'unités économiques et non pas de l'action des agents isolés en situation de concurrence. Ainsi la croissance n'est pas une progression linéaire mais plutôt un processus qui se propage dans le déséquilibre sous l'impact de l'action de certains agents que Perroux nomme « Unités Motrices ». C'est la localisation des activités motrices qui donne à la théorie des pôles de croissance son contenu spatial. Les activités additionnelles dépendantes des activités motrices ne se dispersent pas sur tout le territoire, mais au contraire elles manifestent un comportement de regroupement aux alentours de la production dominante. Selon la théorie, il y a polarisation lorsque les activités additionnelles se multiplient et que les bénéfices de la croissance du pôle se diffusent à son arrière-pays. Ainsi, Perroux présente une théorie qui explique la concentration spatiale de la croissance.

BOUDEVILLE J. propose de distinguer le pôle de développement et le pôle de croissance. Pour BOUDEVILLE, l'espace polarisé est un espace équilibré par des centres de second rang, les pôles de croissance. Cette théorie régnait long temps en géographie urbaine et en économie régionale et urbaine en tant que théorie et politique de l'organisation spatiale ; mais cette théorie souffre de plusieurs insuffisances, en particulier la confusion entre plusieurs notions assez proches que différentes de la notion de pôle : la concentration spatiale, l'attraction d'une activité ou la gravitation. D'autres améliorations ont été apportées à la théorie de pôles de croissance. Parmi ces nouveaux théorique fut celui de MYRDAL. La théorie des causalités circulaires de MYRDAL (1957) tentait d'expliquer les origines de disparités spatiales observées par les économistes et mal comprises jusqu'au là. En effet, selon MYRDAL, les disparités entre pays (ou régions) tendent à s'accroître au lieu de se réduire « à cause de l'exploitation d'avantages initiaux qui se maintient et se renforcent. Les avantages se cumulent et se développent au fil du temps pour ceux disposant d'une capacité à tirer à partir des économies d'échelle et/ou d'agglomération. Ainsi les disparités initiales ne sont pas destinées à s'atténuer, mais bien au contraire s'accroître »³³.

³² Idem, p 131

³³ CUREAUX, O. (2000), « *Intégration Régionale, Croissance et Dynamique de spécialisation : une application à l'Afrique australe* », thèse de doctorat, université Panthéon Assas (Paris II), p 15

De nouvelles théories de l'économie géographique mettent l'accent sur le rôle de l'agglomération. « L'agglomération peut être un facteur de croissance, permettant de stimuler les autres facteurs de productions de façon directe grâce à l'innovation, grâce aux infrastructures de transport...et indirecte par le biais des économies de l'agglomération »³⁴. Cependant, une très forte concentration spatiale peut renforcer l'effet de concurrence dans les régions centre et peut conduire à une délocalisation d'activités vers les périphéries. Cette tendance se confirme d'autant plus que les facteurs qui favorisent la localisation tels que l'infrastructure, la main d'œuvre bon marché ou la demande des biens produits existent aussi bien au centre qu'aux régions périphériques. La mutation des espaces urbains est le résultat direct de la mobilité des activités. Les activités pour se localiser « sont amenées à retenir l'emplacement urbain le mieux adapté à leurs besoins ou celui qui leur est imposé par les contraintes auxquelles elles font face »³⁵.

Le caractère centrifuge des mouvements d'activités a fait l'objet de diverses enquêtes qui l'ont rendu évident. Ces enquêtes ont été à la base de plusieurs constructions théoriques qui empruntent une idée très ancienne selon laquelle : derrière l'acquisition d'un bien foncier, il y a aussi la disponibilité d'un type d'accès au centre. Des différentes recherches menées aux Etats-Unis et en France (et dans d'autres pays aussi), basés sur les travaux d'Alonso ; plusieurs modèles ont été développés, dont celui de WINGO L., ou celui de MAYER. « L'idée qui sert de base à WINGO est la suivante : pour un revenu donné, un individu arbitre à l'intérieur d'une somme donnée. Pour minimiser les dépenses de transport et accroître ainsi la surface de son logement, il recherchera une localisation proche du centre... le prix de l'unité de sol central s'élèvera, ce qui dissuadera certains de se rapprocher du centre. Finalement, le prix du sol décroîtra du centre vers la périphérie parallèlement à la croissance des dépenses de transport... Un double arbitrage intervient donc : entre dépenses de transport et de logement ; entre prix de l'unité d'espace et quantité d'espace »³⁶. L'importance du modèle élaboré par MAYER R. est qu'au lieu de partir du centre pour expliquer la décroissance des prix du sol plus on s'approche de la périphérie ; « c'est l'évolution du prix du sol périurbain qui se transmet en ville : la hausse des prix fonciers urbains dépend de la hausse du prix du sol aux limites de l'urbanisation »³⁷.

L'analyse économique de la structuration socio-économique des aires urbaines essaie d'expliquer la localisation des ménages selon leurs revenus. Le modèle de base de la Nouvelle Economie Urbaine part du fonctionnement du marché foncier pour expliquer les mécanismes de la différenciation sociale des communes. Les ménages sont confrontés à un arbitrage entre la

³⁴ Idem, p 16

³⁵ AYDALOT P., « Economie régionale et urbaine », op. cité, p 343

³⁶ Idem, p 444

³⁷ Idem, p 445

préférence pour l'accessibilité et celle pour la consommation d'espace résidentiel. L'importance relative que les agents accordent à l'une ou l'autre de ces préférences est traduite par la comparaison de leurs élasticités revenu de la demande en sol et celle de la dépense transport. « L'estimation empirique des élasticités-prix et –revenu des ménages pour le logement revêt une importance primordiale pour appréhender les processus de ségrégation par le marché »³⁸. La ségrégation est définie comme étant la division sociale de l'espace résidentiel urbain, et la constatation de caractéristiques sociales différentes des habitants des quartiers d'une ville. Elle découle du processus dynamique de localisation des ménages. La ségrégation spatiale est causée aussi par la périurbanisation qui déplace le problème à une échelle intercommunale. L'accessibilité structure souvent la classification des ménages selon leurs revenus mais seulement à l'échelle de l'aire urbaine ; la qualité du cadre de vie résidentiel dépend en premier lieu du logement mais elle dépend aussi des aménités locales et de l'accessibilité aux services publics et privés.

A cet égard, le modèle développé par TIEBOUT, en 1956, explique la différenciation communale selon l'offre de biens et services publics locaux. En considérant un consommateur-électeur parfaitement mobile, TIEBOUT suppose que l'information sur les dépenses et les taxes locales est disponible, qu'il n'y a pas de rendements croissants ni décroissants et qu'il existe une taille optimale du fait de la rareté de ressources foncières. Le choix du consommateur –électeur se fait en fonction de la collectivité qui offre des biens et services qui satisfont le mieux ses préférences ; sa mobilité dépend de sa demande en biens publics et sur les ressources dont disposent les collectivités. Les collectivités sont alors appelées par la loi de la concurrence tout comme des entreprises à produire le plus efficacement leurs biens collectifs locaux, à inciter les ménages à révéler leurs préférences réelles pour ces biens collectifs afin d'aboutir à une répartition des ménages en collectivités homogènes. Les élus locaux séduisent les entreprises en s'investissant dans une bataille « marketing » dont l'enjeu est de vendre au mieux leurs territoires.

En France, par exemple, les décideurs ont pris conscience que le développement des services collectifs avait de l'influence sur l'évolution des activités économiques. L'insuffisance en logement ou en équipements, la faiblesse du réseau des transports collectifs, pouvaient être la cause du départ ou de la non implantation d'une entreprise. Le développement urbain n'était plus condamné à suivre le développement économique, mais pouvait espérer l'orienter. Pendant la période de l'après guerre, l'action des communes pour promouvoir le développement économique s'est traduite de plus en plus par la réalisation d'équipements tel que les zones industrielles et par l'octroi d'exonérations fiscales. « Les villes commencent à se mettre ouvertement en concurrence.

³⁸ LACAT, G. (2006), « *Analyse économique de planification urbaine* », thèse de doctorat, Bourgogne, p53

Les maires consacrent de plus en plus de temps à la promotion économique de leur Cité »³⁹. Néanmoins, l'attractivité d'une ville repose à terme sur son urbanité, c'est-à-dire la capacité de faire d'une ville un lieu qui favorise les échanges et les rencontres entre les agents économiques qui en dépendent.

Le modèle monocentrique élaboré par la nouvelle économie urbaine et fondé sur les travaux d'ALONSO a permis d'expliquer un grand nombre de caractéristiques urbaines telles que la centralité de l'emploi, la décroissance de la densité de la population et des prix fonciers avec la distance au centre... Le modèle de base reprend l'hypothèse monocentrique de Von Thünen, avec l'existence d'un Central Business District et système de transport radial générant un coût des déplacements. Les agents économiques maximisent leur utilité sous contrainte de budget en cherchant la localisation la plus optimale. C'est en fait, répondre aux exigences que postule la rationalité du raisonnement marginaliste. Le principal résultat du modèle est d'établir la décroissance de la rente foncière. Ainsi les agents qui occupent les localisations les plus loin du centre et qui supportent par la suite un coût de transport plus lourd, bénéficient en récompense par une faible rente foncière. La périurbanisation résidentielle devint donc parmi les causes de l'étalement urbain qui, selon cette optique, se traduit par une baisse des densités centrales au profit de la périphérie et donc par un éloignement des frontières de la ville. En reformulant le modèle de base, l'économie urbaine a pu analyser l'étalement urbain : le Centre des affaires devient un pôle urbain qui concentre les emplois et qui enregistre la densité de populations la plus élevée. Le modèle permet en outre d'analyser l'effet de la population, du revenu et des coûts de transport sur l'étalement urbain.

La croissance démographique engendre une croissance urbaine en taille et en densité. L'accroissement de la population conduit à une augmentation de la demande de sol ; en considérant que le coût de déplacement est indépendant du revenu alors si l'élasticité-revenu de la consommation de sol est supérieure à zéro, une augmentation de revenu engendre nécessairement une augmentation de la demande de consommation de sol et les ménages se trouvent incités à se localiser plus loin du centre. La ville s'étale d'avantage. L'analyse économique a longtemps essayé de démontrer que la hausse des revenus et la baisse des coûts de transport sous-tendent le mouvement de périurbanisation qui apparaît comme le résultat de la croissance économique. Le maintien de cette croissance est le souci de tout décideur ; Dès lors il faut accompagner la périurbanisation par une politique raisonnable qui visera entre autres la minimisation de ses effets négatifs. Des études plus récentes témoignent d'un ralentissement de la périurbanisation surtout dans le monde développé. Certains l'expliquent par l'arrivée à la maturité de la génération

³⁹ OBLET, T. (2002-2003), cours de sociologie année universitaire 2002-2003, université Victor Segalen-Bordeaux 2

urbanisée depuis sa naissance. D'autres évoquent une autre explication. La périurbanisation s'est ralentie à cause de faible croissance économique des dernières années, la hausse des coûts des mobilités à cause de la hausse des prix du carburant qui fait que si l'évolution des revenus des ménages dépend de la croissance économique ; il est aussi dépendant du partage des fruits de cette croissance.

La structure urbaine due à la périurbanisation se distingue de celle résultant de la croissance urbaine traditionnelle. La périurbanisation qui rassemble à la fois des espaces à dominante urbaine et des communes multipolarisées laisse apparaître un espace de fonctionnement urbain et d'une morphologie rurale du fait que le développement urbain des communes périurbaines donne naissance à une mixité des usages de sol urbains et ruraux ! « En ce qui concerne la morphologie de l'urbanisation à l'échelle des aires urbaines, il semble ne pas exister encore d'image conceptuelle claire, ni unifiée. La morphologie périurbaine s'est vue qualifiée successivement avec un caractère plus au moins normatif de « ville éclatée », « de campagne urbanisée », « de constellation de villes », de « ville éparpillée », puis de « ville archipel » et de « ville fragmentée », de « ville diffuse » et « de ville compacte » »⁴⁰.

En schématisant la configuration de l'urbanisation périurbaine ; on peut distinguer trois types de cette configuration : l'urbanisation en tache d'huile, l'urbanisation diffuse et l'urbanisation satellitaire. La première forme correspond à une urbanisation continue autour d'une ville-centre ; la densité décroît dans ce type progressivement avec la distance au centre. L'urbanisation diffuse résulte d'une urbanisation progressive qui gagne l'espace rural non urbanisé ; elle est souvent le fruit d'une diffusion résidentielle de constructions isolées. Quant à l'urbanisation satellitaire, elle résulte d'une croissance urbaine à partir des bourgs périphériques d'une agglomération. La périurbanisation est l'objet de débats acharnés entre économistes, urbanistes, sociologues, historiens... Ces débats ont généralement un caractère normatif. CAMAGNI par exemple accuse la périurbanisation d'étendre les agglomérations, de gaspiller de manière irréversible les terres cultivables, de menacer les équilibres naturels, de provoquer l'embouteillage, d'engendrer la ségrégation sociale...

E- Les formes de la croissance urbaine :

La croissance urbaine prend plusieurs formes :

- une croissance économique due au développement d'un ou plusieurs secteurs d'activité
- une augmentation de la population qui ne peut pas être expliquée par le seul rapport de reproduction naturelle

⁴⁰ LACAT, G., op. cite, p39

- une réorganisation de l'espace qui prend généralement la forme d'un débordement spatial.

La réalisation de l'une ou de l'autre forme de la croissance urbaine résulte des changements qui interviennent dans les deux autres formes. La relation entre les différentes manifestations de la croissance urbaine dépasse la simple relation de cause à effet mutuelle. C'est un processus d'interrelations dont on ne peut traiter une de ces composantes séparément sans fausser l'analyse ; il est aussi difficile d'aborder la croissance urbaine sous ses différentes formes simultanément. Peut-on donc encadrer cette croissance ? Les études qui ont approché les relations qui existent entre ses différents niveaux, démographique, économique et spatiale constituent la base théorique des actions qui la traitent. La croissance urbaine en tant que processus qui évolue dans le temps et l'espace donne lieu à des choix à prendre, à des décisions à trancher et parfois à des tâtonnements. C'est le champ de la planification urbaine.

F- Croissance et Planification urbaine :

Pendant long temps, la maîtrise de la croissance urbaine constitue le pourquoi de la politique urbaine. Fournir l'équipement collectif nécessaire, réaliser les infrastructures adéquates constituent le comment des politiques. Cette politique consiste à mesurer les effets directs du changement social. La politique elle-même, dans le processus de sa mise en œuvre, assimile le discours à l'action puisque tous les secteurs de la vie en société relève de la politique de la ville ; elle concerne tous les acteurs sociaux. Ainsi, la politique de la ville embrasse largement le champ de transformations escomptées et chercher à mesurer les effets de toutes les politiques sectorielles qui concernent la ville. « La plus-value que la Politique de la Ville escompte apporter aux politiques ordinaires tient à trois principes d'intervention qui lui sont propres : mettre en place une démarche de « discrimination territoriale », en faveur d'une géographie prioritaire locale ; agir sur la base d'un contrat global entre l'Etat et les collectivités territoriales concernées et enfin s'appuyer sur des crédits incitatifs et des actions expérimentales pour impulser une démarche de transformation de l'action publique »⁴¹. Parler de politique économique revient à dénombrer les différents intervenants, dans la définition de cette politique, mais surtout leurs tâches respectives.

La théorie considère la ville, en général, comme un bien de marché et ce sont les lois de ce dernier qui le définissent. Alors que la réalité montre l'imperfection de cette approche et qu'un procédé parfois indirect, et le plus souvent direct, de régulation existe à travers les services publics. En effet, la planification urbaine ou programmation urbaine dépasse certains problèmes comme celui de l'habitat, des espaces réservés à des activités productives qui semblent relever du domaine de l'urbanisme pour embrasser d'autres domaines ; il y a interdépendances de problèmes relevant

⁴¹ BEHAR D. (1997), « La politique de la ville mérite-t-elle d'être évalué ? » In *Urbanisme : le Magazine International de l'Architecture et de la Ville*, Novembre-Décembre

de différents domaines justifiant la nécessité d'une analyse pluridisciplinaire en ce domaine. Outre les problèmes posés par l'urbanisation souvent spontanée (chômage urbain, inégalité de répartition des revenus, déséquilibres territoriaux), « un problème plus important touche la politique de planification urbaine, celui de la concentration spatiale qui tend à s'auto entretenir et à s'agrandir par l'implantation de nouvelles activités économiques et par l'arrivée de nouveaux immigrants. Ce qui provoque et accroît les déséquilibres urbain-rural et interurbains. Nous touchons là un point important : le caractère privé (capitaliste) des rapports de production et le caractère social des besoins que doit satisfaire la ville »⁴². Ainsi, la planification urbaine ne peut être ignorée de l'étude du fonctionnement urbain.

Mais la planification en tant que telle suppose la prise en conscience de la problématique urbaine générale et constitue un outil de portée générale pour la résoudre. Elle décrit les problèmes et propose une méthodologie pour les résoudre. C'est donc une démarche multidimensionnelle et de prospection. L'analyse du processus d'urbanisation a montré que la croissance urbaine s'interprète comme un processus d'auto-organisation résultant de l'interaction socio-économique de différents groupes d'acteurs qui interviennent sur l'espace. L'espace urbain présente certaines caractéristiques essentielles qui nécessitent de mesurer l'évolution et d'adapter les règles de fonctionnement qui affectent le système urbain étudié. Généralement, le fonctionnement d'un espace évolue de façon bien déterminée ; néanmoins, des événements imprévisibles peuvent survenir entraînant des changements sur le développement futur de l'espace. C'est pourquoi une approche de l'espace doit prendre la forme d'une analyse dynamique correspondant à l'étude temporelle de l'évolution du fonctionnement de celui-ci. Une telle démarche, qui associe le Temps à l'Espace, est intéressante pour étayer les politiques contemporaines d'aménagement du territoire. Mais les projets d'aménagement ne dépendent pas uniquement de la seule volonté des décideurs publics. Ils peuvent être contestés par certains agents. « Il existe ainsi une rétroaction sur le processus d'urbanisation qui tend à influencer le développement futur de certaines zones. L'influence directe de la politique d'aménagement est alors amoindrie. L'évolution des espaces urbains apparaît comme le résultat de l'interaction entre les stratégies de groupes d'agents et les directives des responsables de l'aménagement. Dans une perspective systémique, ceci doit être interprété comme processus d'auto organisation »⁴³.

L'espace urbain est le terrain d'un ensemble d'actions, de relations nombreuses et variées. Selon cette conception, une ville peut être assimilée à un système complexe présentant plusieurs

⁴² JORIO, J (année ?), « Planification globale et Planification urbaine », in *Développement Croissance Urbaine*, Publication du B.E.S du Maroc, n° 141-142, p 19

⁴³ FRANKHAUSSER, P. et autres (1995), « Un modèle pour simuler l'impact d'un projet d'aménagement sur la dynamique urbaine », Congrès « Urban Utopia », Berlin, 15-17 novembre 1995, p 7

niveaux d'organisation. Des différentes actions qui s'exercent sur l'espace peut résulter une transformation de l'espace ce qui influence aussi le processus d'urbanisation. Ainsi, la perception de l'espace change et influence différemment son comportement. « Ceci peut également se traduire par un changement des indicateurs économiques : la gestion rigoureuse de l'espace peut entraîner un manque de terrains non bâti ; la dégradation d'un quartier peut faire baisser les prix des terrains et encourager la spéculation foncière »⁴⁴. Toutefois, la planification ne peut se réduire exclusivement à la valorisation des avantages concurrentiels de proximité. La ville n'est pas un produit à vendre. Les dimensions économiques, sociales et spatiales sont intrinsèquement liées. La négligence de l'une de ces dimensions explique l'échec de certaines opérations d'aménagement. La complexité des phénomènes sociales et économiques territoriales et l'accentuation de leur mutation ne permet pas l'adoption d'une planification urbaine de court terme ; la construction de la ville se situe au niveau de décennies qui dépasse largement l'échelle de la vie des décideurs ou des mandats de conseils de gestion locale.

La conception des politiques urbaines devrait « s'appuyer sur le concept de régulation dynamique... Le renouvellement passe à la fois par des changements de structure économique, mais aussi par une valorisation systémique des ressources et potentialités »⁴⁵. Selon cette optique, la planification urbaine implique la définition de démarches d'anticipation, de mobilisation des acteurs autour de projets d'aménagement porteurs de perspective de développement. La capacité pour un territoire repose sur sa possibilité d'offrir un certain type de produits ou d'équipements standardisés, des biens publics locaux correspondant aux normes que l'on attend d'un espace de production. « L'initiative publique peut avoir dans ce cas, un rôle de crédibilisation d'un développement possible, l'initiative privée pouvant ensuite investir ce champ de développement »⁴⁶. Une caractéristique des politiques territoriales est que l'information sur les produits offerts se fonde sur une représentation forte du territoire lui-même. Il n'y a pas de planification territoriale sans réappropriation par tous les acteurs d'une stratégie et d'un plan. « L'attraction ne s'opère pas sur la base d'une analyse des réalités économiques ou sociales et des projets, mais sur la base d'une image qui n'a très souvent, que peu ou pas de rapport avec la réalité, mais vise celle à construire »⁴⁷.

En guise de conclusion ; la structure de l'urbanisation des espaces périurbains est le produit de la périurbanisation et de la planification urbaine. « Enfin, le processus de périurbanisation entérine dans l'espace la ségrégation sociale... L'expansion récente de la planification urbaine

⁴⁴ Idem, p 11

⁴⁵ FELLMENN, T., op. cite, p3

⁴⁶ Idem, p 6

⁴⁷ Idem, p8

communale concomitante à une croissance urbaine plus diffuse nous interroge à la fois sur les fondements, sur les finalités et sur les capacités de cette dernière à répondre aux enjeux de la périurbanisation »⁴⁸.

En récapitulatif, « On peut regrouper les théories partielles selon les causes et les mécanismes de croissance urbaine :

A- Théories qui expliquent la croissance urbaine en termes de la demande externe :

- théories de base économique
- théories keynésiennes

B- Théories qui attribuent la croissance à l'économie d'échelle et à la productivité

- théories néo-classiques

C- Théories qui associent la croissance au pôle de développement sectoriel et à la structure industrielle de l'économie locale

- théories de pôle de développement sectoriel

D- Théories qui mettent l'accent sur la taille et les caractéristiques socio-économiques comme source de la croissance

- théories de place centrale
- théories des économies d'agglomération
- théories sociologiques

E- Théories qui s'intéressent aux rapports socio-économiques inter-villes comme facteur déterminants de la croissance

- théories de flux migratoires des facteurs de production
- théorie de pôle de croissance spatial
- théories de la diffusion des innovations »⁴⁹.

Au terme de ce rapide examen, par lequel on a tenu à exposer un portrait théorique de la croissance de la ville, nous éprouvons une certaine difficulté à reconnaître cette même entité prise comme problématique géographique tantôt en tant que problématique de développement approchée quantitativement ou qualitativement. Ainsi une théorie générale de la dynamique urbaine qui transcende les différentes théories qui approchent l'entité spatiale (région, ville...) reste à élaborer.

⁴⁸ Idem, p65

⁴⁹ CHUNG J H. et autres (1981), « *Economie urbaine* », Gaetan Morin éditeur, Québec- Canada, p 45-46

« L'entité spatiale, objet d'une théorie générale, ne peut plus être simplement quantitative ou qualitative, mais elle doit être les deux à la fois »⁵⁰.

Toutes les théories exposées ici (et bien d'autres qu'on n'a pas cités) traitent l'entité spatiale en ne retenant qu'une partie de la réalité d'un phénomène aussi bien objectif que subjectif, abstrait que concret, individuel et collectif. « L'espace qu'il faut représenter, est perceptible physiquement- les distances sont objectives ; psychologiquement- les lieux peuvent être affectés de valeurs ; économiquement- des décisions y sont prises qui peuvent le modifier, des conventions sont passées entre toute ou partie des acteurs ; politiquement- des délégations de pouvoir y sont accordées et des informations véhiculées »⁵¹.

Telles sont les différentes approches de la ville, qu'en est-il de la ville moyenne selon une approche économique ? C'est ce qui va faire l'objet de la seconde section.

⁵⁰ BUDA R. (1992), « *Dynamique urbaine et développement économique local, une revue de la littérature* », Personal RepEc, Archives, Munich, p 880

⁵¹ Idem, p 881

SECTION II : APPROCHE ECONOMIQUE DE LA VILLE MOYENNE

L'urbanisation rapide a donné naissance à des villes différentes dans le degré de leur densité ; dans l'étendue de leur périmètre ; dans la fonction qu'elles remplissent ou le rôle qu'elles jouent. Certaines villes ont un rayonnement national, d'autres ont un rayon d'influence régional alors que certaines n'arrivent même pas à influencer au-delà de leurs périmètres bâtis.

On parle habituellement de grandes villes, de petites villes ou de villes moyennes sans trop réfléchir sur le vrai sens des termes. On présume qu'il est assez banal qu'on ne soit pas obligé à le rappeler. Définir une ville en faisant référence à une classification exige la détermination de critères de définition. Quels sont alors les critères qui nous permettent de qualifier une ville dans une catégorie précise ?

Cette section se limitera uniquement à tenter de définir une seule catégorie de villes, la ville moyenne.

PARAGRAPHE I : La ville moyenne : une notion multidimensionnelle :

Une simple lecture de la littérature urbaine donne une idée qu'en usant de ses termes fréquemment, cela ne semble pas éteindre les discussions conceptuelles qui accompagnent leur utilisation. Ces termes restent insaisissables. Il faut donc dépasser cette insuffisance en essayant d'arriver à un certain niveau de clarté au niveau de ce qu'est une ville moyenne.

A- Approche démographique :

Généralement, on divise les villes en grandes villes, petites villes ou ville moyenne en faisant référence à leurs tailles. La notion de taille renvoie à une échelle sur laquelle les différentes villes sont regroupées graduellement par référence au nombre d'habitants de chacune d'elles. Il est difficile de préciser cette échelle ; elle diffère d'un pays à l'autre, elle peut même différer d'une région à l'autre dans un pays selon la situation de chaque région ou pays. Ainsi, « telle ville de

petite taille devra être considérée comme une ville moyenne dans une région peu peuplée et peu urbanisée, alors qu'une ville deux fois ou trois fois plus peuplée, noyée dans le tissu urbain d'une région à haute densité démographique, ne joue pas nécessairement ce rôle et ne répond pas à cette vocation »⁵².

Comment définir une « ville moyenne » ? Le critère numérique à lui seul suffit ou faut-il lui trouver des justifications qualitatives ou fonctionnelles ? Quelles raisons poussent les aménageurs à accorder leur soutien à une ville en la qualifiant de moyenne ?

En France, la discussion sur les limites de taille de la catégorie dite « villes moyennes » ne permet pas de se faire une idée bien précise. Il y a longtemps la ville moyenne n'a pas constitué un thème de recherche propre ; on utilise souvent le jargon sans toutefois s'arrêter sur la définition du concept jusqu'à une période récente où on s'aperçoit aussi bien de l'importance de cette gamme de villes dans la planification du développement équilibré et aussi comme objet de recherche oublié. C'est à l'occasion du renouveau de la politique de l'aménagement du territoire que l'accent a été mis sur ces villes. « A cette même période, l'attention portée aux villes moyennes reflète ce passage de relais, cette transition entre la volonté d'équilibrer et d'équiper le territoire tout en lui permettant de faire face aux mutations et à l'ouverture du système productif national. Conduits à partir de 1973, les contrats de villes moyennes ont largement porté sur le financement d'équipement et la réhabilitation de logements dans les centres anciens et les premiers faubourgs. Ainsi, les villes moyennes apparaissent comme des territoires cibles d'un renouveau des politiques d'équipement et de l'aménagement du territoire »⁵³. On admet qu'un seuil de 5.000 habitants constitue le minimum pour reconnaître l'urbanité d'une localité et que les villes qui abritent entre 20.000 et 200.000 forment la tranche des villes dites moyennes. La taille minimale correspond selon LAJUGIE « à la « masse critique » en deçà de laquelle l'éventail des biens et des services offerts par ce centre est encore trop incomplet pour qu'il puisse effectivement relayer la métropole régionale »⁵⁴. SORRE dans son ouvrage « Géographie humaine », édité en 1952, a nié l'existence de ville moyenne ; son attitude se comprend puisque l'ère était celle des métropoles. Il fallait attendre GEORGE P. et son précis de Géographie humaine apparu en 1961, pour avoir une première description de ce que une ville moyenne. Selon lui, elle comprend entre 50.000 et 150.000 habitants. Aujourd'hui, la DATAR reconnaît que la ville moyenne abrite entre 20.000 et 200.000 habitants ; alors que le centre de recherches et d'urbanisme préconise l'utilisation d'un seuil plus réduit de 20.000 à 100.000 habitants.

⁵² LAJUGIE J. (1974), « *Les villes moyennes* », éditions CUIJAS, Paris, p 18

⁵³ TAULELLE F & TALLEC J, « L'évolution des politiques d'aménagement du territoire français en faveur de la compétitivité et de l'attractivité des territoires, université de Toulouse II, p 4

⁵⁴ Idem, p 11

Dans un article réservé à la défense de la ville moyenne et petite, VEYRET-VENER G. évoque tout d'abord l'évolution de la notion de la ville. Il a conclu pour la France, qu' « une différence fondamentale continue d'opposer les très grandes agglomérations, ..., aux petites ou moyennes villes »⁵⁵. A l'aide d'un cadrage numérique, VEYRET-VENER arrive à définir plusieurs catégories de villes : les plus grandes villes peuvent atteindre ou dépasser 500.000 habitants alors que les villes moyennes ou petites ne groupent pas 100.000 habitants. « Entre les deux se situent les villes agglomérations ou zones urbanisées »⁵⁶. Ainsi, VEYRET-VENER, plaide pour les villes moyennes ou petites ; « la grosse agglomération (au-dessus de 500.000 habitants) est une nécessité du monde moderne, nécessité industrielle, administrative, commerciale, bancaire, culturelle, etc.. mais leur hypertrophie et leur multiplication ne sauraient être recommandées dans un pays de 50 millions d'habitants dont la densité est inférieure à 100 habitants au KM² dans de tel pays, ce sont les deux autres formats qui paraissent les mieux adaptés, de 100.000 à 500.000 habitants et au-dessous de 100.000 habitants »⁵⁷.

Quant à MICHEL M., bien qu'il reconnaisse le critère : effectif de la population ; il reconnaît vite aussi son caractère illusoire ! Les auteurs situent cette catégorie de villes entre 20.000, 30.000 ou 50.000 habitants et elle s'achève selon eux à 100.000 ou 200.000habitants. Pourtant, peut-on définir une « ville moyenne type » ? N'est-elle simplement celle dont le chiffre de population correspond à la moyenne arithmétique des populations des agglomérations du pays ? Mais le simple exercice mathématique ne débouche sur aucun résultat significatif. Cela « montre à quel point la valeur statistique d'une ville moyenne type dépend de la conception que l'on a de la ville. La détermination des villes moyennes suppose une définition préalable de la ville »⁵⁸.

Il ressort des différentes positions de chercheurs qui ont testé de quantifier la ville moyenne française, qu'ils ont abouti à des divergences plus qu'à des convergences. « Par conséquent, déterminer une catégorie de villes dites « moyennes » à partir de critères relatifs à la taille constitue une opération délicate qui ne permet pas, en France, de dégager un consensus scientifique »⁵⁹.

Un autre aspect de l'imprécision de la définition numérique de la ville moyenne, c'est qu'elle prétend que celle-ci ne connaît pas le changement alors que l'évolution dans le temps et dans l'espace façonne le destin des villes. Ainsi, le rang d'une agglomération dans la hiérarchie urbaine varie d'une époque à l'autre et dans le même temps la concentration des populations dans

⁵⁵ VEYRET-VENER G. (1969), « Plaidoyer pour les moyennes et petites villes », in *Revue de géographie alpine*, volume 57, N°1, p 8

⁵⁶ Idem, p8

⁵⁷ Idem, p 15

⁵⁸ MICHEL M. (1977), « Ville moyenne, ville-moyen » in *Annales de géographie*, N° 478, p 641-685

⁵⁹ SANTAMARIA F. (2000), « La notion de « ville moyenne » en France, en Espagne et au Royaume-Uni », in *Annales de géographie*, N° 613, p 229

les villes évolue. Par conséquent, l'appartenance d'une ville à telle ou telle catégorie statistique varie dans le temps. La deuxième relativité de la notion statistique de la ville moyenne se démontre par rapport à l'espace. Selon MICHEL, toujours, la ville moyenne n'a été considérée qu'à elle-même ou à l'armature urbaine nationale (française) sans qu'elle soit vérifiée au niveau régional. « Partant de cette constatation, est-il possible de mettre en évidence un rapport numérique, expressif d'une relation particulière entre la ville moyenne et la région ? »⁶⁰. En relation toujours avec l'espace, certaines études ont essayé de voir s'il est possible de cadrer la ville moyenne en fonction d'un certain espace auquel elle n'a pas forcément une existence administrative mais avec lequel elle entretenait des rapports spécifiques. A ce propos, les régions qui n'ont pas subi une forte transformation depuis la révolution industrielle, diffèrent des parties du territoire pour lequel l'industrialisation et l'urbanisation ont submergé. Dans ce dernier cas, « la ville moyenne s'associe à un morceau d'espace de surface plus restreinte que le département »⁶¹.

Bouinot J., en étudiant l'impact de la construction européenne sur les villes moyennes européennes, a reconnu l'absence de définition précise de « ville moyenne ». Par souci de commodité de l'étude qu'il a mené, il l'a définie comme suit : « avec une bonne dose d'arbitraire, renforcée par les disparités des approches statistiques nationales, on a retenu comme champ d'investigation la fourchette suivante : les communes de plus de 20.000 habitants incluses dans des agglomérations de moins de 500.000 habitants »⁶². Alors que COMMERCON N. reconnaît que les villes moyennes sont celles comprises entre 20.000 et 100.000 habitants, sans trop s'attarder sur la signification numérique ; même s'elle constate « un renouveau de la question des villes moyennes alors même que leur existence, leur spécificité ou leur rôle est remis en cause »⁶³.

En Espagne, le terme de ville moyenne est couramment utilisé sans que la taille de ces villes soit précise. Elle diffère selon les chercheurs et leurs critères propres. Au regard de la littérature liée à ce sujet, les villes moyennes sont placées dans une fourchette qui s'étale de 20.000 à 100.000 habitants ; certains auteurs choisissent de serrer cette fourchette en la rendant de l'ordre de 50.000 à 100.000 habitants. Alors que pour José Maria Serrano Martinez, la gamme englobe les villes qui sont comprises entre 25.000 et 50.000 habitants. « Il n'y a donc pas, en Espagne, de définition claire liée à la taille des villes moyennes, mais plutôt comme en France, une définition par exclusion des plus petites et des plus grandes. Cette position dans l'entre-deux s'accompagne d'une situation fonctionnelle parfois difficile à saisir »⁶⁴.

⁶⁰ Idem, p 646

⁶¹ Idem, p 651

⁶² BOUINOT J. (1991), « Les villes moyennes européennes et l'échéance de 1993 », in *Annales de géographie*, N° 561-562, p 771

⁶³ COMMERCON N. (1996), « Les ville moyennes », in *Noroiis*, T 43, N° 173, p 487

⁶⁴ SANTAMARIA F, op cité, p 230

En Grande-Bretagne l'utilisation du terme ville moyenne ou « medium-sized town », relève de la facilité de langage de la communauté scientifique britannique. En fait, fournir une vision précise de ce qu'est une ville moyenne, nécessite d'abord de préciser le cadre statistique et conceptuel de référence. La situation diffère si on fait recours aux cadres géostatistiques fondés sur les données fournies par l'Etat, ou si l'on se réfère aux cadres d'investigation territoriaux produits par les chercheurs britanniques eux mêmes. « On peut néanmoins, remarquer, grâce aux exemples fournis, que les villes qualifiées de « medium-sized » disposent grosso-modo d'une population s'étalant d'un peu moins de 25.000 habitants à un peu plus de 120.000 habitants dans l' « urban area ». Elles se situent de ce fait dans la fourchette des villes généralement considérées comme moyennes, en France comme en Espagne »⁶⁵.

Pour le cas du Québec, son urbain étant beaucoup moins dense que celui de la France, la taille qui semble coïncider avec la hiérarchie québécoise pour reconnaître la « ville moyenne » tourne autour de 20.000 habitants. Ainsi, ces villes se définissent au Québec par leur rôle sur l'espace et leur force d'attraction et de polarisation. La population desservie par une ville moyenne varie sur une large fourchette. « La limite inférieure doit tenir compte du territoire plus vaste à desservir et de la densité géographique généralement plus forte, tandis que la limite supérieure ne doit pas surestimer l'influence de cette ville. Nous dirons donc que la ville moyenne devrait desservir une population totale (incluant la sienne) d'au moins 2,5 fois la sienne, et d'au plus 600.000 habitants »⁶⁶.

Au Maroc la classe des villes moyenne ; telle qu'elle est définie par la plupart de ceux qui traitent les questions urbaines ; est constituée de localités dans lesquelles habitent entre 50.000 et 100.000 habitants. Nous allons essayer de discuter cette définition numérique de la ville moyenne au Maroc dans le cadre du chapitre II. On peut comme guise de récapitulation dire que la fixation des limites des tailles de populations comme critère de définition de la ville moyenne s'avère une forme de réductionnisme statistique qui, en essayant de délimiter la notion vague de cette ville, la rend plus controversée. Cependant, le volume de population ne constitue que le premier niveau de définition ; observable et quantifiable. Ce critère doit être combiné à d'autres en particulier le rôle et la fonction puisque « une ville de taille moyenne n'est pas forcément une ville moyenne au sens fonctionnel du terme »⁶⁷. En mettant la ville moyenne dans un cadre spatial, en l'occurrence la région ; on peut alors mieux cerner cette notion. Les grandes villes tendent à influencer tout le territoire national ; certaines villes de strate inférieure n'ont pas cette capacité. Mais au contraire

⁶⁵ Idem, p 2 35

⁶⁶ DESMARAIS R. (1984), « Considérations sur les notions de petite ville et de ville moyenne », in Cahiers de géographie du Québec, vol 28, N° 75, p 362

⁶⁷ LAJUGIE J., op cité, p 11

elles peuvent structurer une région autour d'elles. On parle alors, de rayonnement régional d'une ville.

B- Approche fonctionnelle :

L'imprécision de la définition statistique de la ville moyenne cache la réelle portée de son critère quantitatif. Il sert de grandeur, d'indicateur sur une autre réalité ; celle du poids de cette gamme de ville dans la hiérarchie urbaine et du rôle qu'elle peut jouer. Ce rôle peut être observé par la force d'attraction de la ville moyenne, et par sa polarisation sur les communautés environnantes. On passe ainsi du critère quantitatif de définition aux critères qualitatifs, sans toutefois trancher sur l'ambiguïté de la notion. « Il faut savoir interpréter cette ambiguïté. La définition repose sur ces deux aspects. Ils sont difficilement dissociables puisque généralement l'un entraîne l'autre. Même si on a tendance à privilégier l'importance de ces fonctions, son rayonnement et son cadre de vie, la ville moyenne ne peut se qualifier autrement que par comparaison avec les autres centres régionaux, ce qui implique une analyse quantitative »⁶⁸.

Dans le cadre du rôle que joue ou doit jouer la ville moyenne, on comprend que sa mission et principalement l'intermédiation dans la hiérarchie urbaine. Le rôle que joue la petite ville pour la communauté rurale environnante, la ville moyenne le joue entre les petites et la grande ville. A ce niveau la ville moyenne fournit un support d'accès pour les strates les plus inférieures dans l'armature urbaine. Souvent l'intermédiation présumée commence par le rôle commercial. Est-il possible alors de définir la ville moyenne par les caractéristiques de sa zone d'attraction commerciale ? « La plupart des villes moyennes possèdent une chambre de commerce... leur fonction commerciale importante inclut la redistribution et l'approvisionnement pour le commerce de gros et de détail, donc de grands magasins de centre-ville et des centres commerciaux en périphérie »⁶⁹. Pour autant les différentes recherches qui sont menées pour connaître le degré de cette relation, ont essayé de déterminer les espaces attirés par ces villes ou de calculer le nombre théorique des consommateurs qui usent du commerce de ces villes ; ces différentes études n'ont pas abouti à des conclusions similaires ; elles semblent donner parfois des conclusions contradictoires ! Il n'existe, à l'évidence, point de correspondance entre la taille de la ville et la taille de sa zone d'attraction commerciale. On ne peut pas, donc, se contenter du seul domaine commercial pour déterminer la ville moyenne. Il faut plutôt, forger une analyse complète des fonctions que l'on peut espérer mettre en correspondance avec la ville moyenne. Des questions se posent alors. Existe-t-il des fonctions propres aux villes moyennes ? Cette catégorie de villes remplit-elle un rôle particulier ?

⁶⁸ DESMARAIS R., op cité, p 362

⁶⁹ Idem, p 362

Une réponse immédiate est fournie par MICHEL M. ; « quelle que soit la classification fonctionnelle des agglomérations que l'on utilise pour tenter de résoudre cette question, une réponse négative s'impose aussitôt »⁷⁰. Pour d'autres chercheurs, comme son qualificatif l'indique, le rôle de la ville moyenne est d'autant important qu'il marque une décentralisation de plusieurs tâches de la grande ville. Dans le cas français, cette décentralisation a permis aux villes moyennes d'offrir des tâches simples d'exécution comme conséquence du redéploiement industriel. MICHEL M. reprend la classification fonctionnelle des agglomérations de NOIN D. ; il affirme que la présence des villes moyennes dans toutes les catégories ne signifie pas une spécialisation fonctionnelle mais peut être le contraire. « Loin de découvrir des fonctions spécifiques, nous constatons la plus grande diversité »⁷¹. Pourtant, certaines fonctions demeurent liées aux villes moyennes. NOIN démontre que certaines de ses catégories de classification sont constituées uniquement de villes moyennes telles que la catégorie de « ville à forte activité industrielle » ou celle de « villes de commerce, de services et d'administration ».

En Espagne, les villes moyennes constituent une forme réactive à la vie dans les grands centres urbains ; elles ont connu une croissance démographique soutenue depuis deux décennies. « Elles connaissent également le développement de leurs fonctions tertiaires et de leurs activités, tant touristique que commerciale. Enfin, ces villes voient se réaliser de nouvelles et nombreuses implantations industrielles. Toutefois, il s'agit souvent d'une déconcentration d'activités se déplaçant des grands centres vers les villes plus modestes de leurs périphéries plus ou moins éloignées »⁷².

En Grande-Bretagne, la difficulté de définition de l'aire urbaine et l'existence de différents niveaux de délimitation urbaine ainsi que l'utilisation floue du terme « medium-sized town », ne permet pas d'approcher la ville moyenne en termes de sa fonction. Néanmoins, « on peut considérer que l'indépendance relative de ville vis-à-vis d'autres, tendant à régionaliser, à métropoliser l'espace autour d'elle, confère un caractère fonctionnel à la définition de villes de « medium-sized towns » »⁷³.

Ainsi, la notion de ville moyenne apparaît scientifiquement contestée et floue ; faisant l'objet de débat au sein de la communauté des chercheurs tant pour sa taille que pour sa fonction. Pour les cas de la France, d'Espagne et de la Grande-Bretagne, SANTAMARIA F. récapitule les

⁷⁰ MICHEL M. op cité, p 653

⁷¹ Idem, p 654

⁷² SANTAMARIA F., op cité, p232

⁷³ Idem, p 236

critères de définition qui associent la taille et la fonction pour qualifier la ville moyenne, sous la forme d'un tableau que nous reprenons à titre d'illustration⁷⁴.

Définition de la ville moyenne	relative à la taille	relative au rôle fonctionnel
En France	Entre 20.000 et 200.000 habitants dans l'agglomération (limites les plus larges)	Entre le centre local et la métropole régionale
En Espagne	Entre 20.000 et 100.000 habitants dans le municipio (limites les plus larges)	De la ville desservant le milieu rural au centre sous-régional
Au Royaume-uni	Par approximation : entre 25.000 et 120.000 (environ) dans l' « urban area »	En partie et par interprétation : centre urbain d'une région non dominée par une des plus grandes agglomérations du pays « freestanding FR » (pour les autres : critères de taille uniquement).

La régionalisation de l'espace et de l'économie liée à l'urbanisation a poussé vers la décentralisation industrielle comme solution de congestion et étouffement des centres urbains traditionnels. Désormais, on comprend que les villes entretiennent des relations intra-régionales et interrégionales. Ces relations donnent naissance à un organisme urbain structuré : le système urbain. « Un système urbain est une forme d'organisation caractérisée par des relations très intenses entre les différentes villes eu égard à leur niveau hiérarchique »⁷⁵. Dans beaucoup de pays, le territoire d'un système urbain favorise les relations au niveau régional. Pour qu'une ville joue un rôle régional, elle doit nécessairement être mieux équipée que le reste de son aire d'influence : leurs secteurs secondaires et tertiaires doivent être assez développés ; une panoplie de services administratifs complète, des équipements collectifs et sociaux importants. Elle doit prouver, aussi, un certain niveau d'organisation spatiale. Les villes moyennes peuvent jouer ce rôle de ville

⁷⁴ Idem, p 237

⁷⁵ DESMARAIS R. (1984), « considérations sur les notions de petite ville et de ville moyenne », in *Cahiers de géographie de Québec*, vol 28, N° 75, p 357

primatale régionale, si elles possèdent des biens naturels qui les différencient des grandes villes ; en particulier l'espace et le cadre de vie. Contrairement aux petites villes qui n'ont qu'un rayonnement étroit et jouent un rôle limité ; les villes moyennes « bien que leur importance démographique soit très inégale, ces villes ont en commun un rôle d'organisation de l'espace »⁷⁶.

La dimension spatiale est fort présente pour reconnaître une ville moyenne. Elle dessert une population qui dépasse sa frontière et exerce une forte attraction sur toute sa région. La ville moyenne, dans ce sens, représente un pôle de gravité autour duquel survit et s'organise la région ; « la ville moyenne se définit par rapport à la zone pour laquelle elle est un pôle d'attraction et de service »⁷⁷. Dans le cadre de son environnement d'influence, la ville moyenne noue de fortes relations d'attraction et de desserte avec la population de sa région. Cette population varie selon l'étendu du territoire d'influence et la densité démographique de ce territoire ; mais, elle dépasse sûrement la population qui y habite. C'est le degré d'intégration de la ville dans sa région qui lui permet de garder son grade : si l'aire de son influence s'étend, la ville montera à la strate supérieure de l'armature urbaine, mais lorsqu'elle régresse, elle perd de rang. « En comparant l'importance de tous les centres régionaux d'un même système urbain, on en arrive à déterminer les villes d'importance relativement petite, moyenne, grande et même très grande »⁷⁸. Identifier la ville moyenne revient donc à associer le rayonnement et la taille de la ville : « c'est ce rapport entre le rayonnement et la densité régional qui indique l'importance de la ville »⁷⁹.

Mais les critères déjà présentés ne suffisent pas pour encadrer la ville moyenne dans un système urbain. Il faut comparer la ville moyenne avec les autres villes aussi bien dans une même région que dans des régions différentes. Elle est étroitement liée à la régionalisation. La ville moyenne joue un rôle d'équilibre important entre les grandes villes, qui ont un rayonnement national et parfois international, mais leur desserte du territoire se fait de façon déséquilibrée et les petites villes dont l'influence ne dépasse pas un périmètre proche vu leurs potentialités limitées. Ainsi, « les villes moyennes... ont à jouer un rôle d'équilibre et de relais vis à vis de leur proche région, rôle que ne peuvent pas jouer à leur place les villes plus importantes et plus éloignées »⁸⁰. La position de la ville moyenne, trame intermédiaire entre la grande ville et la petite, lui procure une fonction régionale. Cette fonction de centre régional ou de chef-lieu lui a été associée aussi bien de la part des autorités que par la plupart des chercheurs.

⁷⁶ QUEBEC (1981), Données planimétrées des fonctions urbaines des agglomérations du Québec, cité par DESMARAIS R., op cite, p 362

⁷⁷ GOHIER J., Portrait-robot, cité par DESMARAIS, op cite, p 362

⁷⁸ DESMARAIS R, op cite, p 362

⁷⁹ GOHIER J, cité par DESMARAIS R, op cite, p 362

⁸⁰ DESMARAIS R., op. cite, p 362.

Au terme de l'analyse de MICHEL M., que nous avons l'occasion d'exposer certains de ses propos, elle conclut que « l'ambiguïté de la notion de ville moyenne se révèle en pleine lumière. Chacune des tentatives faites pour échapper à l'incertaine et fluctuante définition numérique s'avère vaine. Aucune des recherches de correspondance entre la catégorie numérique et une éventuelle signification régionale ou un possible contenu fonctionnel n'aboutit à des résultats positifs »⁸¹. Pourquoi donc s'intéresser à cette gamme urbaine ? Pourquoi s'efforce-t-on à la définir, à la démarquer des autres gammes ?

Ville intermédiaire, ville de second ordre ou ville relais sont autant de connotations qui ont servi de présenter la ville moyenne et à lui attirer l'attention des chercheurs mais aussi des aménageurs. Pour comprendre la portée de ces nominations et les attentes de ceux qui l'on proposer, il est peut être intéressant d'analyser les propos qui sont tenus sur la ville moyenne, les justifications qui en sont données et les concepts qui lui sont associés. Le discours sur la ville moyenne ne se préoccupe pas de lui procurer une définition statistique ou fonctionnelle unanime, plutôt il lui associe une description souvent subjective d'un cadre idéal par son harmonie et la qualité de vie qu'elle offre. « La ville moyenne est présentée comme la dernière chance de promouvoir un nouvel urbanisme, et de réussir ce qui a été raté dans les grandes villes »⁸². Les problèmes liés à la distance à parcourir, les coûts à supporter, la décongestion ou la pollution ne sont plus supportés. La ville moyenne ainsi, attire tous ceux qui ne supportent plus de vivre, pour des raisons économiques ou psychiques, dans une grande ville ou une métropole. La ville moyenne joue alors, un rôle de régulateur, de garant d'un développement équilibré de l'espace régional et national. La croissance de ces villes, est l'illustration vive de ce qu'elles peuvent réaliser en matière d'équilibrage et d'harmonisation. « La politique des villes moyennes est, aujourd'hui, exposée comme l'expression du souci d'une répartition équitable et généralisée de la croissance sur l'ensemble du territoire »⁸³. Mais l'observation de l'évolution des villes moyennes ne confirme pas toujours ce schéma fleurissant. En France, la ville moyenne qui constituait un thème très cher pour l'aménageur des années 1970, et qui a vécu un dynamisme démographique et fonctionnel sans précédent, n'a pas pu pour autant, réussir sa mission de rééquilibrer l'espace français. L'investigation a permis d'observer certaines dérives : disparités énormes dans la variation démographique de ces villes. En plus, « les villes moyennes qui connaissent des rythmes de progression proches ou identiques se groupent en ensembles spatiaux nettement différenciés ; on doit bien conclure que l'évolution des villes moyennes, depuis une vingtaine d'années, n'a pas abouti à rééquilibrer l'espace national. Bien au contraire. Les villes dynamiques se situent à la

⁸¹ MICHEL M., op. cite, p 656

⁸² Idem, p 659

⁸³ Idem, p 667

périphérie des grandes concentrations urbaines »⁸⁴. COMMERCON N. semble arriver aux mêmes conclusions. Selon ses propos : « on ne prend en fait d'intérêt à ces villes moyennes que brutalement, et selon un engouement « feu de paille », aux beaux temps de la politique d'aménagement du territoire des années 70. Objet du VI Plan d'aménagement, la ville moyenne se trouve, en effet, être la réponse à un problème-clé du moment, celui de l'organisation et de la distribution spatiale de la croissance. Car, une fois éprouvée l'impossible maîtrise de la croissance parisienne, on s'est tourné vers les métropoles, au cours du V Plan ; puis, face au même constat relatif aux grandes villes, il a fallu descendre encore d'un cran la hiérarchie urbaine et espérer que la ville moyenne apporterait la solution recherchée »⁸⁵.

BOUINOT J., à l'occasion de son travail sur les villes moyennes européennes, déjà mentionné, en essayant de présenter une nouvelle typologie de villes moyennes confrontée à la construction européenne, précise pour sa part, que le seul critère de la taille démographique n'est peut-être pas en soi un handicap automatique. La taille influence négativement l'évolution de la ville lorsque son effet se cumule avec d'autres facteurs à influence négative. Pour les villes qui espèrent devenir une capitale régionale ou encore liées positivement à une métropole par remétropolisation ou satellisation, leur sort s'avère rassurant si de grosses PME de sous-traitance s'y installent. Cette situation est confirmée d'autant que la taille de la ville dépasse 50.000 habitants. Les villes entre 20.000 et 50.000 habitants marquent quelque hésitation. Un deuxième cas de villes, « les villes moyennes connectées » ; loin de l'orbite d'une métropole, s'insèrent dans des réseaux d'échanges économiques actifs parce qu'elles sont une halte, mieux un carrefour dans les réseaux de transport à grande vitesse »⁸⁶.

La ville moyenne est donc une notion « non identifiable », mais elle est aussi largement répondue, enracinée et acceptée qu'elle en acquière une portée considérable. « Face au flou des descriptions, à l'imprécision des définitions, l'incertitude des objectifs, et au manque de rigueur des politiques ; une seule attitude reste possible pour tenter d'éclaircir la notion de ville moyenne »⁸⁷. Est-il temps de poser la question des villes moyennes autrement ? A quoi servent ces villes ?

Pour répondre à ces questions, il est peut être opportun de prendre la ville moyenne comme un outil au service des objectifs d'une politique plus globale. La ville n'est plus vue comme une fin en soi ; elle est plutôt un moyen d'action. La croissance enregistrée par les villes moyennes repose essentiellement sur leur capacité intéressante à fournir de l'emploi. La décentralisation industrielle

⁸⁴ Idem, p 669

⁸⁵ COMMERCON N., op. cité, p 488

⁸⁶ BOUINOT J., op. cité, p 793

⁸⁷ MICHEL M., op. cité, p670

à permis le déclenchement d'un mouvement de délocalisation de certaines industries devenues coûteuses dans les grandes villes. Ce mouvement a profité aux villes moyennes devenues villes industrielles. Mais l'observation de ce mouvement d'industrialisation et de délocalisation, fait apparaître certains signes. Bien qu'il ait permis d'accroître l'insertion de la population active des villes moyennes et de leurs aires d'influence ; ce mouvement se dicte en premier lieu par les exigences des grandes villes qui refoulent les industries banales, perdantes, polluantes et où les tensions sociales sont tendues. Ces industries trouvent en villes moyennes une main d'œuvre bon marché et calme. La ville moyenne, à ce niveau constitue le moyen par lequel l'investisseur exploite les gisements de la main d'œuvre considérée comme sous employée. Une grande partie de cette main d'œuvre est féminine. «La ville moyenne apparaît donc, dans la période actuelle comme un agent d'intensification et de réorientation du travail humain, comme un support indispensable à la poursuite de la croissance industrielle, et comme une façon astucieuse de maintenir les principaux fondements du système de production »⁸⁸.

L'industrialisation des villes moyennes produit un deuxième effet : le mode de vie de la consommation de masse. En effet, les implantations industrielles suscitent le gonflement démographique qui nécessite l'apparition de nouvelles implantations commerciales et de services. De nouveaux besoins se créent chez les salariés. Un processus cumulatif se déclenche et continuera de fonctionner tant que la ville moyenne reçoit de nouveaux équipements industriels et commerciaux. A terme, ce processus renouvelle la population, il affectera sa structure démographique, économique et sociale. Les transformations que subit la ville moyenne « modifient les rapports existants, engendrent de nouvelles liaisons, suscitent de nouveaux flux. Une nouvelle conception de l'espace émerge peu à peu. Et se bâtit un nouveau système »⁸⁹.

A ce niveau, la ville moyenne, loin d'être une ville influente devient une simple unité d'exécution et de diffusion. Elle est une ville d'exécution puisque les établissements qui s'y implantent ne sont que de simples unités de fabrication dépendantes sur les différents niveaux de commandement, de gestion et de financement à une administration extérieure. Les fonctions de productions qui y sont accomplies, relèvent de la simplicité et de la banalité, standards. Elles ne permettent une requalification supérieure à une main d'œuvre le plus souvent non qualifiée ou de niveau de qualification moyen. On peut donc comprendre pourquoi les industries des grandes villes continuent toujours à progresser surtout en terme de productivité ; compensée, dans les villes moyennes, par l'abondance de la main d'œuvre bon marché et d'autres avantages d'accompagnement (fiscalité réduite, subvention...). « Ce processus a pour conséquence une sous-

⁸⁸ Idem, p 672

⁸⁹ Idem, p 676

qualification des emplois offerts dans les villes moyennes... La croissance des villes moyennes répond non à la volonté de créer des emplois de qualité, mais à la nécessité de mettre au travail industriel des personnes qui, jusqu'alors, l'avaient ignoré »⁹⁰. C'est ce que confirme LAJUGIE J. Il conclut que les villes moyennes « n'ont, souvent, qu'un rôle trop faible dans la production de la valeur ajoutée et cela rejailli, fatalement, sur les revenus, les niveaux et les modes de vie de leurs habitants entretenant une première série de mécontentement. Ceux-ci sont aggravés par de faibles espoirs de promotion individuelle ou collective »⁹¹

Devant une telle situation, la question sur le développement durable de cette gamme urbaine et le rôle qu'on lui assigne, débouche sur l'impasse. A ce propos, la D.A.T.A.R, souligne que « sous couvert de la participation pleine et entière à l'économie moderne, les régions et villes moyennes en voie d'industrialisation risquent d'être confinées à des tâches secondaires ou de services nécessaires à la société globale, mais dont elles ne tireront qu'un bénéfice moyen »⁹².

La notion de ville moyenne telle qu'elle est présentée ici ne peut pas prétendre d'être absolue. Cette classe de villes peut être subdivisée en plusieurs tranches chacune d'entre elles détient ses caractéristiques propres. L'emploi trop arbitraire de ce terme, de Ville Moyenne, cache la réalité que le concept lui même reste insaisissable et que sa définition est loin de faire unanimité.

PARAGRAPHE II : Ville Moyenne Optimale ?

⁹⁰ Idem, p 678

⁹¹ LAJUGIE J, les villes moyennes, op cité, p 216

⁹² La Documentation française (n.d), « les villes moyennes ; dossier d'études », in Etudes de prospective DATAR-SESAM.

Chercher une taille optimale pour une ville, ne constitue pas une nouveauté en soi. L'économie urbaine a très tôt contribué à ce débat, mais le rôle que doit jouer l'urbanisation dans le processus de modernisation et de développement d'une région ou d'un pays laisse le débat ouvert. Il est plus légitime pour un pays en voie de développement comme le Maroc ; pourquoi une taille optimale de la ville moyenne ? Une première réponse vient de la position de la strate de villes moyennes dans l'hierarchie urbaine marocaine d'une part et de leur mission de levier de croissance et de développement d'autre part (voir chapitre II). Mais à ce stade de notre étude, notre approche restera purement abstraite et essaiera de forger dans la théorie économique un cadre conceptuel acceptable de ce qui est une ville moyenne optimale.

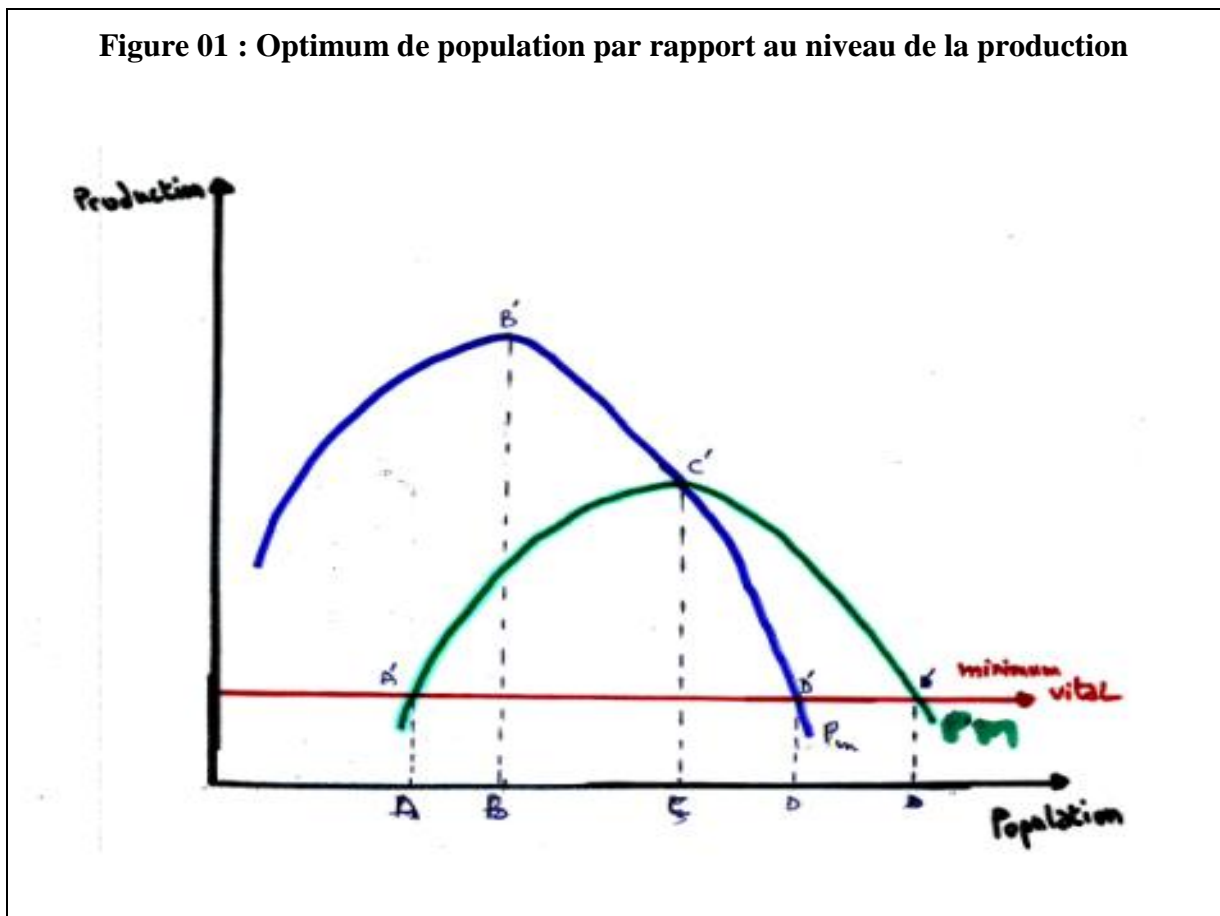
Le débat sur la taille optimale des villes, c'est-à-dire celle qui procure à ces habitants un cadre de vie meilleur, ne date pas d'hier ; il est enraciné dans la tradition littéraire depuis bien longtemps. On peut se contenter de citer Platon, Thomas Moore, Malthus ... SAUVY A. définit la population optimale comme « celle qui assure de la façon la plus satisfaisante la réalisation d'un objectif déterminé »⁹³. L'économie urbaine s'est intéressée à cette question de taille de la ville à plusieurs reprises : dans le cadre de l'étude de la centralité urbaine, en étudiant la hiérarchie urbaine et surtout dans le cadre général de l'étude de la croissance urbaine. La théorie générale de la taille optimale des villes part de l'idée qu'il existe une dimension au-delà de laquelle toute croissance nouvelle aura plus d'effets négatifs que d'effets positifs.

La théorie économique propose la construction d'un optimum économique par référence à la satisfaction des besoins. Cette théorie est, largement d'inspiration néoclassique, basée sur l'idée que seule la rationalité économique agit sur le choix de l'agent, y compris son choix de localisation. A ce niveau de conception, il est possible –théoriquement- de penser un optimum économique de la population reliant celle-ci au niveau de la production. On admet, alors, qu'au fur et à mesure que la population d'un site (pays, région, ville) accroît, sa densité devient plus forte. La densité indique l'intensité du travail, du capital physique et humain par rapport à l'espace géographique. Cette densité fera naître des économies d'échelle. Le schéma se poursuivra jusqu'à un certain niveau où la loi des rendements décroissants, annule les avantages liés au surplus de population.

Si l'on reprend l'analyse ci-dessus en la situant sur un repère qui relie en abscisses la population et en ordonnées la production par tête, en admettant un minimum vital à partir duquel la concentration de population aura un sens ; on aura donc la représentation graphique suivante :

⁹³ SAUVY A. (1953), « *Théorie générale de la population* », Tome I, P.U.F, p 50

Figure 01 : Optimum de population par rapport au niveau de la production



Plusieurs points figurent sur le repère reliant chacune un niveau de la production à un nombre d'habitants présumé. En point « B' » la production marginale du site est au maximum ; la productivité de la population étant à son meilleur niveau, on réalisera donc la quantité de production la plus élevée avec un minimum de population, la loi des rendements croissants marche bien à ce niveau ; on vient de réaliser le maximum de l'enrichissement marginal sur ce site. Les bienfaits de cette loi poussent à produire davantage ce qui nécessite plus de population, on passe donc à un niveau plus élevé de population. Ce maximum signale aussi le passage à la deuxième phase de la production, celle où les rendements deviennent décroissants. La production totale atteindra son maximum lorsque la courbe de la production marginale coupe l'axe représentant le minimum vital au point D'. A partir de ce point, produire plus signifie qu'on perd plus qu'on gagne, l'opération de production ne vaut plus. Au-delà de ce point tout habitant supplémentaire n'ajoute rien à la communauté en terme de productivité, bien au contraire, plus de population, signifie moins de production. La croissance urbaine, assimilée à la production, ayant atteint son maximum, baisse, la ville décline. Alors le point d'intersection entre la courbe de production

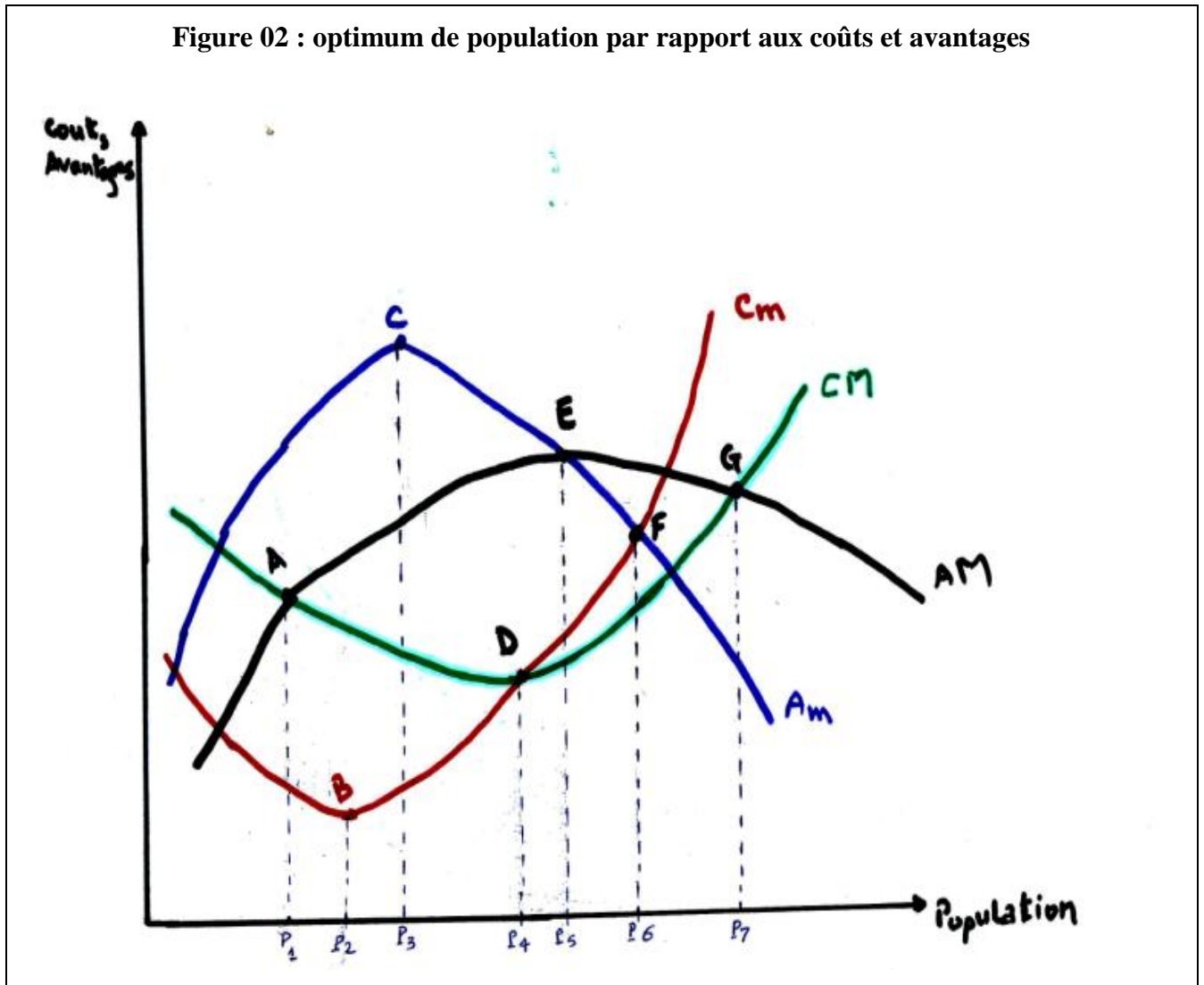
marginale et le minimum vital permet de déduire la population maximale que le site peut supporter. C'est la quantité « **D** » de population. Est-ce que population maximale signifie population optimale ? Le niveau maximum de population désigne le degré maximum de production que le site peut atteindre ; lorsqu'on sait qu'il est difficile d'arrêter le cycle de production brutalement sous réserve qu'il a atteint ses limites, on peut comprendre alors que l'afflux de population continuera à rejoindre le site, on passera donc à une taille qui diffuse des effets négatifs de la croissance. Où peut se situer l'optimum de population, donc ?

En se référant à la **figure 01**, on constate qu'il y a une zone comprise entre le niveau maximum de productivité et le point de son annulation (maximum de production et de population). Dans cette zone, la courbe de production marginale, en chutant, coupe celle de la production moyenne en son maximum au point **C'**. En ce point, l'unité additionnelle de population à la production, est égale à la production par tête. En quantifiant la production de la communauté sur la base du calcul arithmétique sans tenir compte de la différence de productivité, la production totale atteint son meilleur niveau possible. Projeté sur l'axe des abscisses, le point d'intersection de la production marginale et la production moyenne, fait ressortir un niveau de population « **C** ». Nous croyons que ce niveau correspond à la taille optimale que devra avoir le site. Ce dernier, possède toujours la possibilité d'augmenter sa production s'il veut atteindre le maximum, mais, sa croissance risque de dérober. La différence entre le niveau de la population optimale « **C** » et la population maximale « **D** », constitue une marge de manœuvre, de sécurité qui permettra au site de repenser sa croissance sur un laps de temps raisonnable.

Un autre niveau de l'analyse de la taille optimale peut être déduit par la rencontre du niveau de la population aux coûts de l'urbanisation. Mais, l'analyse par les coûts n'a pas de sens que si on les fait correspondre aux avantages estimés de l'urbanisation. Admettant une représentation classique des courbes de coûts en U. On imagine des courbes d'avantages sous les hypothèses suivantes : les avantages requis de l'urbanisation s'accumulent au départ de façon croissante jusqu'à un certain maximum, puis ils décroissent en fur et à mesure que la taille de la ville s'agrandit. On aura alors, une représentation graphique simplifiée proche de celle de H. RICHARDSON* :

* Cité par DERYCKE P-H., « Economie et planification urbaine », tome I, p 208 par substance.

Figure 02 : optimum de population par rapport aux coûts et avantages



On suppose que la croissance urbaine est unidimensionnelle, qu'elle obéit à la contrainte selon laquelle les habitants d'une ville cherchent leur bien-être de la même manière et que celui-ci se définit de la façon la plus banale que possible par la volonté de minimiser les coûts de l'urbanisation tout en maximisant ses avantages.

Sur le graphique II, plusieurs points peuvent attirer notre attention. D'abord, les deux points « A » et « G », situés aux extrémités du graphique et qui correspondent à deux niveaux d'égalisation des coûts moyens d'urbanisation et les avantages moyens qu'elle procure. Au point « A », la population de la ville est la plus minimale. Elle augmentera sûrement puisque à partir de ce point les avantages moyens de l'urbanisation commencent à l'emporter sur ses coûts ; l'attractivité de la ville apparaît évidente, elle gagnera autant de populations jusqu'à un nouvel ordre. Mais, la population minimale n'est pas celle optimale dans ce cas. A l'autre extrémité à la droite du graphique, le point « G » constitue le point qui indique le pic de la population que peut supporter la ville. A ce niveau, le coût moyen d'urbanisation, en perpétuelle augmentation depuis

longtemps dépasse largement et définitivement le niveau moyen des avantages que peu offrir la localité. L'avantage procuré par un habitant additionnel est en décroissance bien avant ce niveau et l'intersection des courbes des avantages et des coûts marginaux, qui signale le maximum est dépassée elle aussi. Si le niveau différentiel du bien-être diffère d'un individu à un autre selon le degré de bénéfice qu'il tire de la ville comparé au coût qu'il doit supporter, le bien-être collectif décroît définitivement.

Au point « **B** », le coût marginal de l'habitant supplémentaire est le plus bas au moment où l'avantage qu'il retire croît. C'est la dimension idéale de la population, mais comme le calcul des coûts par habitant fait ressortir un coût moyen en diminution la ville reste toujours très attractive et rien ne laisse croire que sa population stagnera, bien au contraire, de nouveaux habitants arrivent même si à un certain moment le coût moyen atteint son minimum en s'égalisant avec le coût marginal en point « **D** ». Le coût moyen est au plus bas niveau, il correspond à un niveau de population meilleur si l'on compare ce niveau de coût moyen au niveau de l'avantage moyen ou aussi l'avantage que fait gagner à la population totale l'arrivée d'un habitant additionnel.

Lorsque le gain marginal arrive à son maximum au point « **C** », nous arrivons au niveau positif le plus élevé procuré de l'urbanisation. Le niveau correspondant de population tire de l'urbanisation le meilleur qu'il peut et en supporte le minimum possible. A partir de ce degré de concentration de la population, l'ajout d'un élément additionnel ne jouera pas en faveur de la communauté. Ce niveau de population, au point « **C** », constitue-t-il l'optimum ?

Pour répondre, on doit le comparer avec deux autres niveaux apparents sur le graphique. Au point « **F** », s'égalisent les coûts marginaux d'urbanisation avec ses gains marginaux. Le coût de l'accueil d'un habitant supplémentaire est exactement couvert par l'avantage occasionné par son arrivée. A partir de ce point, l'apport des nouveaux arrivés ne compense plus le coût qu'ils génèrent. A partir de ce point la ville est saturée même si son apparence ne l'avoue pas, elle est réellement en blocage. En s'efforçant à recevoir des surplus de population, elle risque de s'amplifier. En partant du niveau « **F** » vers le niveau « **G** », la ville crée les conditions de son déclin.

Le deuxième niveau intéressant à traiter est celui où s'égalise l'avantage moyen avec l'avantage qu'apporte un habitant supplémentaire. Au point « **E** », la courbe de l'avantage marginal d'urbanisation qui décroît après avoir atteint son maximum, coupe celle de l'avantage moyen en son maximum. Ce point correspond à un optimum dimensionnel sous le rapport des avantages moyens par habitant. A partir de ce point, les avantages de l'urbanisation décroissent quoi que l'on fasse. En se référant seulement aux avantages que peut procurer l'urbanisation ; le point « **E** » constitue l'ultime niveau admis, la population à la quelle il correspond sur l'axe des

abscisses sera donc la population maximale à atteindre. Il est difficile d'imaginer que la population d'une ville stagne brusquement. Donc ce niveau bien que positif sur le plan de calcul des avantages, il ne constituera pas forcément l'optimum recherché à nos yeux. En contre partie, si l'on raisonne en terme de coûts, l'optimum se situe, l'on a déjà mentionné, entre les point « **B** » et « **C** » correspondant tous les deux aux minimums des coûts générés par l'urbanisation. La population optimale sera donc comprise sur la plage allant de **P2** à **P3**. Mais, à cette fourchette de population reste minimale vu la grande différence enregistrée entre les coûts et les avantages. Au moment où les coûts tombent à leurs seuils minimums, les avantages ne cessent de s'accroître. Cette taille de population ne peut pas être admise comme optimale.

En guise de récapitulation, le seuil optimum de population d'une ville selon le calcul coûts/avantages, ne se situe pas en un point déterminé. Il peut être déduit sur une plage qui s'étend du point de minimisation du coût marginal de l'urbanisation « **B** », correspondant sur le graphique à la taille **P2** de population, jusqu'au point de maximisation de l'avantage moyen « **E** », déterminant une population de l'ordre de **P5**. « En effet, lorsque on propose de relier le coût total par habitant tous services confondus à la taille démographique de l'agglomération, il ne faut pas perdre de vue que cette dernière exerce son incidence suivant des canaux multiples »⁹⁴. C'est une fourchette prolongée qui permet un calcul coûts/avantages soulagé et donc constitue une occasion suffisante à la ville concernée d'assimiler tous les bienfaits de l'urbanisation accrue, d'internaliser ses coûts et de créer son cadre de vie spécial qui lui donnera son label sans qu'elle sera une tournante attractive de population migrantes d'autres horizons. A partir du point de maximisation de l'avantage marginal, la ville devra innover ses moyens de sélection des habitants additionnels, c'est peut être le « **point optimal d'inflexion** » pour la ville. A partir de ce point jusqu'au point de maximisation du gain moyen, s'étale la surface de sélection. Si la ville arrive à renouveler son cycle de peuplement et accroître ces avantages, alors elle maintiendra sa croissance ; bien entendu, dans ce cas l'optimum se déplacera vers la droite. Durant toute la période nécessaire pour que la population passe du niveau **P4** à **P5**, la ville devra repenser son projet. Il n'y a pas de plan précis. Néanmoins, on peut avancer certaines propositions. Parmi lesquelles, la ville diffusera sa croissance sur un territoire plus vaste. La diffusion peut être faite de façon horizontale en faisant bénéficier d'autres villes voisines ou du même strate surtout dans la même région. La diffusion de la croissance urbaine peut se réaliser aussi verticalement. Dans ce cas, ce sont les villes de strate inférieure qui en tirent bénéfice, en particulier les villes satellites.

⁹⁴ FIXARI D. & autres (1984), « Innovation et gestion », in *Annuaire des collectivités locales, Tome 4*, p 423

Rappelons, que la littérature économique a largement traité le problème des économies d'échelle. Bien qu'elles « apparaissent comme problème très important de la théorie économique, la connaissance de leur montant est souvent rudimentaire et leur interprétation reste sans base théorique »⁹⁵. Toutefois, les analyses qui traitent les économies d'agglomération suggèrent que les firmes situées dans les zones urbaines bénéficient d'un avantage dans leur production. A côté des effets de la population sur la productivité liés aux agglomérations, il est soutenu aussi que la densité des activités économiques joue un rôle non négligeable. Les effets d'agglomération ou effets d'échelle urbains « désignent des coûts *per capita* à la taille démographique de l'agglomération. En théorie, on postule l'existence des facteurs d'économie d'échelle (étalement de coûts fixes sur une population plus importante par exemple) et de facteurs de déséconomie d'échelle (coûts croissants de l'encombrement avec la taille démographique), l'ensemble devant donner une courbe de coûts en U »⁹⁶. Une source importante des externalités d'urbanisation, est les gains liés à la production des biens publics. Les biens publics impliquent plus de rendement d'échelle que le secteur privé, car par leur nature, les coûts fixes y sont plus importants. La plupart des infrastructures urbaines relèvent des biens publics, puisque ceux-ci consistent en équipements (routes, électricité, réseau de communication...) et en services (éducation, santé, sécurité publique...) dont la production peut difficilement être assurée par le secteur privé. L'indivisibilité des coûts fixes générés par la production des infrastructures urbaines implique les économies d'agglomération ; ces économies peuvent être expliquées aussi par le non exclusivité et l'indivisibilité dans la consommation des biens publics urbains. C'est la dotation de ces biens publics urbains, dont dispose ou disposera une ville qui explique en grande partie son attraction de population et peut par la suite maintenir ou accroître sa taille. D'où l'importance de l'approche de la taille optimale de la ville à travers l'étude des économies d'agglomération référenciées aux biens publics urbains.

L'observation faite de nombreux biens publics conclut qu'ils sont à la fois impurs : au-delà d'un certain seuil, leur qualité décroît avec le nombre des usagers. Ils sont aussi des biens locaux. Dans ce cas, certains individus peuvent être exclus de la zone de servitude de ces biens sous certaines conditions. On peut imaginer que les biens qui répondent à ces deux caractéristiques peuvent être fournis par des associations volontaires. C'est le champ d'investigation de la théorie des clubs. Cette théorie part de trois hypothèses⁹⁷ :

⁹⁵ WENER W. P & BLANKART C. B (1979), « Les économies d'échelle dans les services urbains », in *Revue économique*, N° 2, p 338

⁹⁶ FIXARI D. & autres, op. cite, p 422

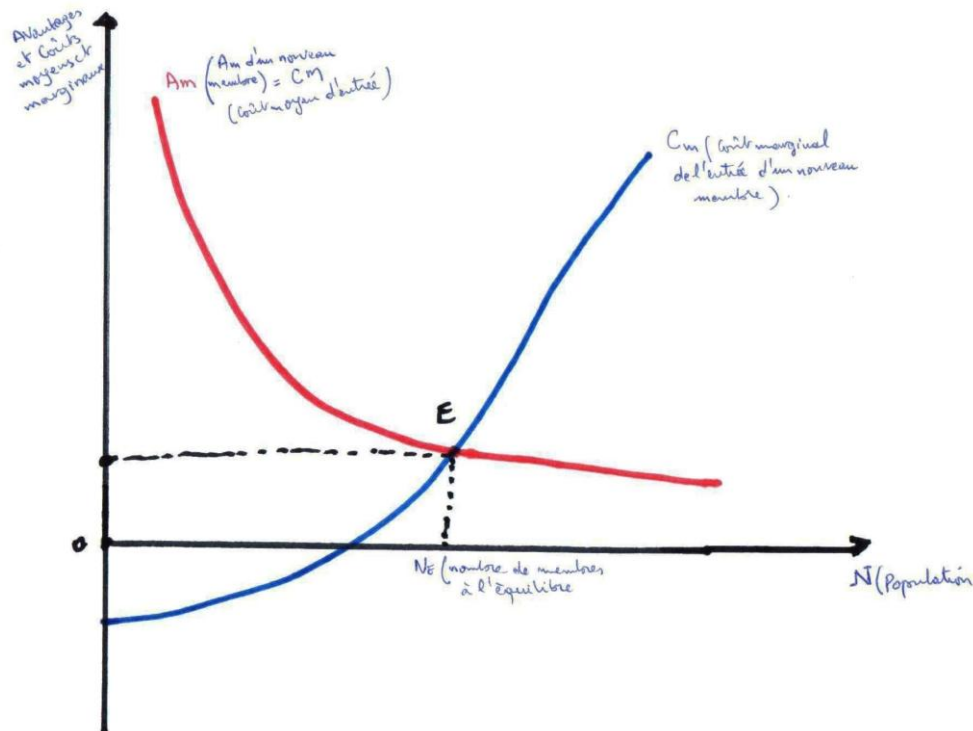
⁹⁷ Résumé par substance du LAFAY J. D. (2001-2002), « Economie des décisions publiques », (notes de cours), université de Paris I

1. le bien club est un bien de capital acquis une fois pour toutes, dont l'usure et les coûts d'entretien sont négligeables comparés au coût d'acquisition
2. tous les individus susceptibles d'entrer dans le club sont semblables : ils ont la même fonction d'utilité et le même revenu
3. les coûts sont répartis de façon égalitaire.

Pour accéder au club, le nouveau membre doit payer un droit d'entrée égale au coût moyen de club (= coût total du club / nombre de membres de club), alors l'avantage que son arrivée procure au club est égale au coût moyen du club. La courbe donc d'avantage marginal se confond avec celle du coût moyen alors que le coût marginal dû à son arrivée peut être même négatif au départ. Lorsque les membres du club sont peu nombreux, le coût moyen est élevé, l'arrivée d'un nouveau membre peut être vue comme un événement positif. En revanche, au fur et à mesure de l'accroissement du nombre des utilisateurs du bien club, les problèmes vont apparaître. L'apparition des conflits augmentera le coût marginal causé par l'entrée de nouveaux adhérents au club et minimisera l'avantage marginal que leur adhésion fait jouir au membre de club. Le nombre maximum des membres du club est atteint au point d'intersection des courbes de coût marginal et de l'avantage marginal du club, comme le montre la figure suivante⁹⁸ :

⁹⁸ Idem

Figure 03 : Equilibre du bien club



Grosso modo, on peut assimiler une ville à un club où le droit d'entrée correspond aux impôts payés. Supposons que la ville vient d'acquérir un nouveau bien public qui sera financé par les impôts collectés que ses habitants versent. Si le coût de départ de la ville est faible, toutes les personnes qui doivent payer pour financer le nouvel investissement auront tendance à quitter la ville. Inversement, les personnes qui estiment tirer profit de ce bien nouveau seront incitées à venir habiter en cette ville. Si le processus se répète plusieurs fois sur une longue période, il « sera une source de déficit structurel, avec réduction du nombre des personnes qui contribuent au financement... sauf accroître artificiellement les coûts d'entrée et de sortie ».⁹⁹

Deux remarques à soulever :

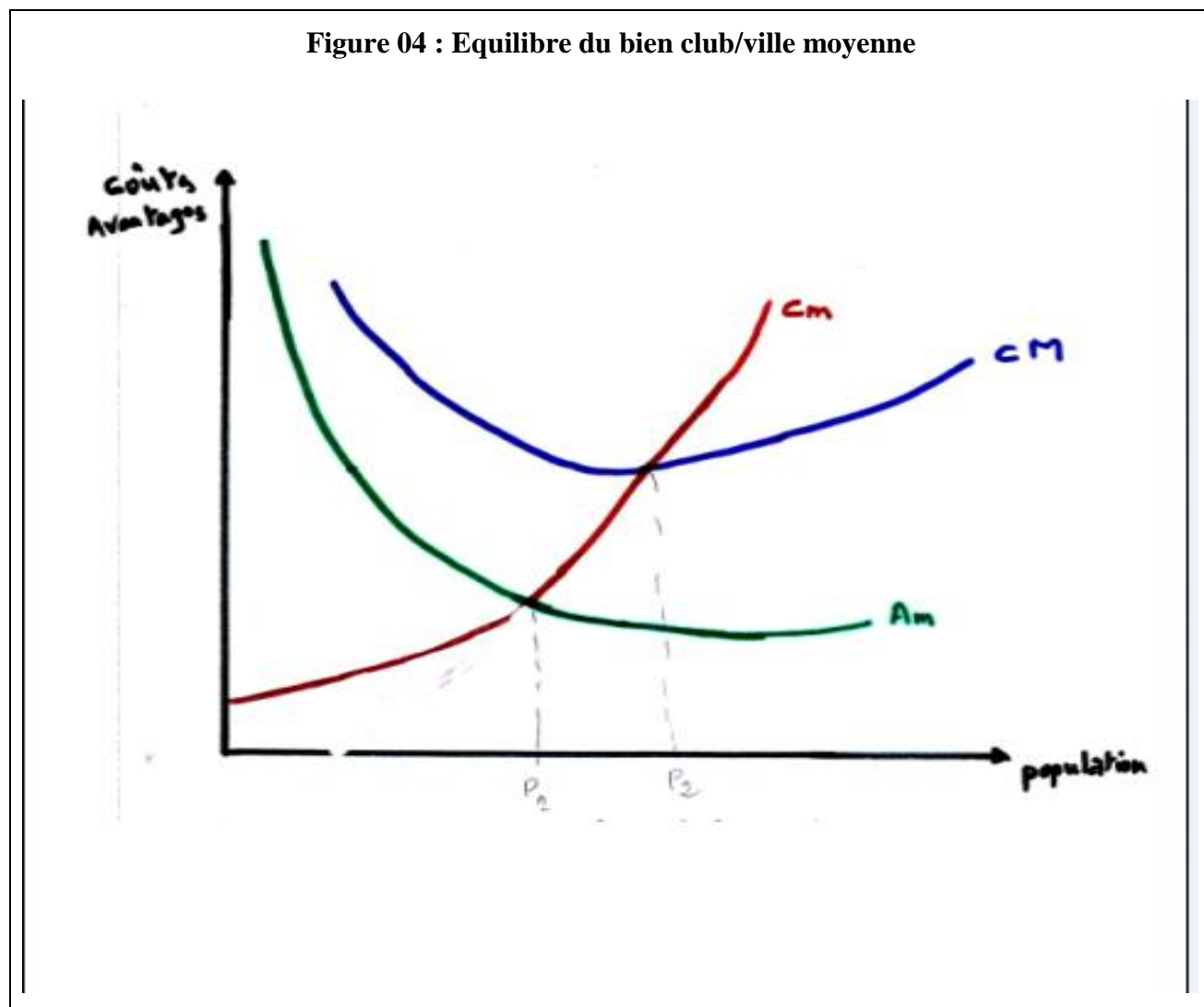
- Dans le cas où les coûts d'entrée et de sortie sont supposés nuls, les processus de migration permettent d'atteindre l'optimum parétien en groupant les individus ayant des goûts et des revenus homogènes
- Lorsque les coûts d'entrée et de sortie sont non nuls : les dirigeants de la ville auront recours à des décisions non unanimes mais qui ne provoquent pas nécessairement le départ de tous les opposants. Pour y arriver, les dirigeants mettront en regard l'avantage marginal que procure la décision non unanime et le coût que peut

⁹⁹ Idem

provoquer la probabilité qu'un certain nombre des habitants quitte la ville à cause de cette décision.

Appliquer cette théorie sur les villes moyennes reste un exercice délicat que nous allons essayer d'entamer sous la réserve de la simplicité des situations. Le droit d'entrée que le nouvel habitant doit payer peut être estimé par l'impôt qu'il doit verser au service municipal. Si on suppose que l'Etat suit une politique générale de promotion des villes moyennes, il devra supporter le financement d'une grande partie des biens publics urbains offerts par la ville moyenne. L'organe local (=municipalité) n'est pas supposé pratiquer une imposition élevée ; l'avantage marginal est très bas alors que le coût moyen est élevé (au moins théoriquement). A ce niveau le droit d'entrée est nettement inférieur au coût moyen, au moment où le coût marginal est positif dès le départ. On aura donc la représentation graphique suivante :

Figure 04 : Equilibre du bien club/ville moyenne



Le graphique permet d'avancer les observations suivantes:

- Au point « **A** », l'avantage marginal et le coût marginal s'égalise donnant un niveau optimum de population **P1** ; mais puisque le coût moyen continue à diminuer, le bien public mesuré par le nombre de ses usagers n'est pas arrivé à servir le nombre exact auquel il est produit ; le bien public à ce stade est sous-employé
- Au point « **B** », le coût marginal s'élève pour s'égaliser avec le coût moyen. Ce dernier ayant atteint son niveau le plus bas, l'utilité du bien est saturée ; c'est la bonne gestion de son usage qui garantira qu'il jouera le rôle auquel il est assigné ; à partir de ce point, le bien public génère des coûts supplémentaires d'entretien que la ville devra supporter. La population de la ville correspondante à ce point à savoir **P2** dépasse l'optimum. La ville moyenne est surpeuplée, elle risquera le

blocage voir même la récession si l'Etat se retire en croyant que la ville est mature.

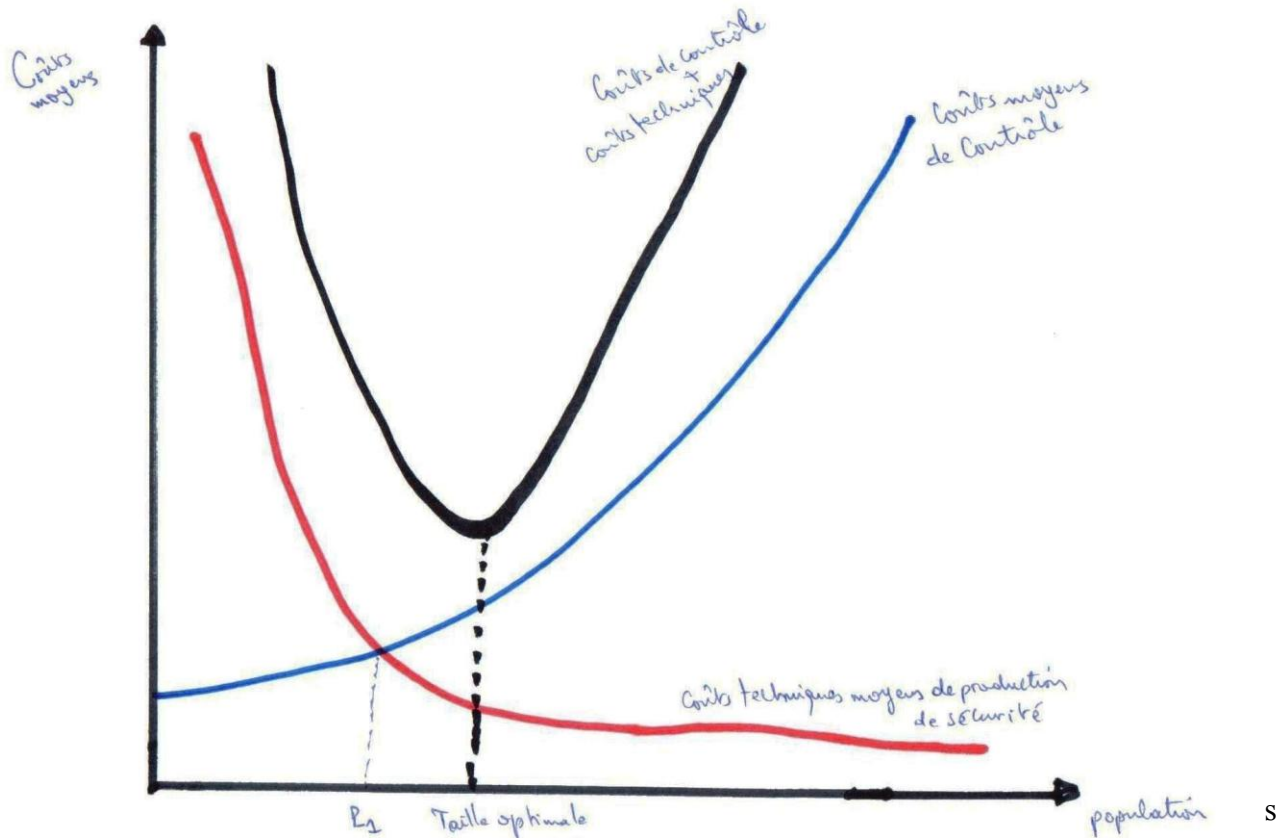
- Si la ville arrive à développer son circuit économique à un tel niveau lui permettant de réussir une accumulation de ressources qui peuvent récompenser sa perte due au surpeuplement ; dans ce cas, la courbe de l'avantage marginal passe vers le haut et rejoint en dernier moment celle du coût moyen ; le droit d'entrée toujours minimum est compensé par l'accumulation due au perfectionnement de l'économie de la ville, l'équilibre optimal est atteint comme en situation initiale (avantage marginal = coût marginal, avec avantage marginal peut être déduit de l'accumulation de la richesse produite)
- Si le droit d'entrée est instauré ou remplacé par un système autoritaire de contrôle, dans ce cas, c'est la comparaison de cette nouvelle condition avec le coût moyen au moment de l'entrée qui précisera l'état de figure
- Si on avoisine le droit d'entrée par approximation au coût d'opportunité ; la connaissance du niveau de ce dernier permet à le comparer à l'entrée avec le coût moyen pour se situer dans le raisonnement
- En tout état de cause, la taille de la ville moyenne ne devra pas dépasser l'optimum théorique : le seuil pour lequel s'égalisent l'avantage marginal et le coût marginal.

Une autre théorie s'est intéressée la question de la taille optimale dont le contenu pourra être utile ; celle de la taille optimale des Etats. Empruntée de l'économie des décisions publiques (dite aussi économie publique positive). De façon simple, la théorie s'énonce comme suit : « le facteur déterminant de la taille des Etats est le montant des recettes fiscales net de leur coût de collecte. Si le commerce est la principale source des recettes fiscales, on aura des pays de grande taille. S'il s'agit au contraire de rente liée à l'exploitation de ressources naturelles par exemple, les pays seront plutôt de petite taille. Enfin, si le travail est la source principale de recette, l'objectif sera d'accroître la disposition à payer des contribuables en augmentant le coût de sortie du pays »¹⁰⁰. La théorie considère aussi que « les facteurs démographiques sont prédominants. L'augmentation de la densité de population fait diminuer les coûts de transaction, ce qui incitera à constituer des Etats de grande taille. De même, les accroissements de population sont une source d'économie d'échelle. En sens inverse, l'isolement croissant des individus et la baisse des coûts de communication, rendent plus difficile le contrôle des comportements de passage clandestin. Au

¹⁰⁰ LAFAY J-D., « Economie des décisions publique », op cité

moins à partir d'une certaine taille, ces coûts de monitoring des comportements deviennent fortement croissants »¹⁰¹. Graphiquement, on peut représenter la taille optimale en fonction des coûts moyens comme suit :

Figure 05 : Taille optimale d'un pays en équilibre partiel



Les courbes représentent les influences contraires de différents facteurs qui interviennent pour déterminer cette taille. Le coût moyen total de production de la sécurité tend, en premier temps à baisser puisque les coûts techniques de production sont en nette diminution d'une manière qu'ils puissent couvrir largement ceux du contrôle. Ces derniers continuent leur augmentation au fur et à mesure que la taille s'agrandisse. La taille optimale est définie en fonction du coût moyen global (coût moyen technique de production + coût moyen de contrôle). Lorsque ce dernier atteint son degré minimum sa projection sur l'axe des abscisses coïncide avec la taille optimale théorique de la population de l'Etat.

Transposée à une ville moyenne, la détermination de sa taille optimale n'est pas assez simple du fait de la difficulté liée à la précision de la notion du coût de sortie d'une part et du montant des recettes fiscales nettes. D'autres difficultés persistent, en particulier, la quantification du poids des économies de l'agglomération. Ces externalités se définissent souvent par rapport à des critères

¹⁰¹ Idem

d'ordre qualitatifs tel que : le cadre de vie. Il est aussi difficile de trancher sur la fonction principale des villes moyennes. S' il est admis que la plupart d'entre elles sont monofonctionnelles, le rôle de chef-lieu d'une région qu'elles assument les oblige de fournir des biens et services urbains dont l'investissement d'installation dépasse le plus souvent leurs capacités de financement. Le facteur lié au montant des recettes fiscales se voit minimisé. Aussi, pour les villes moyennes industrielles, où le travail est sensé être une source de recettes ; la nature des industries implantées dans ces villes ne permet pas généralement de considérer leurs employés comme des contribuables potentiels de la ville. Ces industries sont le plus souvent, des industries d'extraction des matières premières ou de transformation ne nécessitant pas un travail qualifié et donc elles offrent des salaires bas ; d'ailleurs, une des raisons de délocalisation de ces industries vers les villes moyennes c'est l'abondance d'une main d'œuvre bon marché. Un autre niveau de la complexité de cette question est lié au degré de décentralisation de la ville vis-à-vis de l'Etat et des autres villes de strates urbaines différentes. Un degré optimal de décentralisation devra être ajouté comme critère de précision de la taille optimale de la ville moyenne. D'ores et déjà, « on peut donc s'attendre à la présence d'une corrélation négative entre la taille d'un pays (Ville moyenne) et son degré de décentralisation »¹⁰².

La conclusion générale qu'on peut retirer de ce débat théorique est que la définition d'une taille optimale de la ville moyenne sur la seule base du calcul économique, n'est pas une chose toujours réussie. La ville est un « Macro-agent » qui contient une diversité des agents dont les choix ne convergent pas forcément vers un projet commun ; dont les objectifs et les stratégies divergent souvent et pour lesquels, les conflits d'intérêt sont de fréquents et que le compromis entre eux reste une « utopie théorique ». Bien que le postulat de rationalité qui les guide soit accepté. La corrélation entre les comportements des agents de la ville et l' « agent-ville » n'est pas toujours vérifiée. La ville est le champ de l'antagonisme par excellence (la ville moyenne en l'occurrence). Les critères de précision de l'optimum dimensionnel sont divers : d'abord les critères d'optimisation constituent un premier handicap, la densité de ces critères, laisse le problème de taille toujours non résolu. Souvent, on se réfère à des indicateurs de choix et sur leur base on suppose faire avancer la théorie. Certes, du progrès se réalise, mais la norme proposée sert d'argument de critique aussi !

La taille des agents qui sont localisés sur le site de la ville, la surface de desserte ou l'aire d'influence, le degré d'indépendance des agents à des forces de décision extérieures, le poids de surveillance et de contrôle de l'Etat central, le degré de décentralisation politique, économique,

¹⁰² Idem

administrative..., sont autant de variables à tenir en compte dans ce raisonnement. La ville est donc un agrégat plutôt qu'un agent dont on cherche à optimiser son choix.

La taille optimale de la ville est, aussi, encadrée par des croyances rendues postulats que la communauté des chercheurs en économie urbaine n'en discute plus, en particulier :

- Le poids de la démographie dans la croissance urbaine. « La dynamique économique locale est généralement analysée par le biais de la croissance démographique. Le taux de croissance de la population d'une région ou d'une ville est considéré comme un indicateur de sa croissance économique »¹⁰³.
- La taille de la ville est fonction de sa position dans la hiérarchie urbaine du pays. « La taille d'une agglomération déterminée est fonction de sa position dans le réseau urbain de la Nation »¹⁰⁴.
- La concentration urbaine engendre des économies d'échelle malgré le fait que « la façon dont les externalités marshalliennes sont incluses dans les modèles des économistes urbains reste toutefois non formalisée et la notion demeure assez vague »¹⁰⁵.

Malgré tout, la théorie de la taille optimale de la ville reste ouverte et évolutive. Elle l'est, en particulier, pour les villes moyennes pour lesquelles, la théorie dépasse le stade d'énoncé général selon lequel il existe un seuil au-delà duquel toute croissance nouvelle diffusera plus d'effets négatifs que d'effets positifs. Elle devient un instrument de mesure de déséquilibres territoriaux dont la politique de l'aménagement du territoire cherche à atténuer. Elle permet aussi de résoudre, partiellement, la question sur les mesures correctives des défaillances de l'urbanisation généralisée ou celle de la maîtrise et de soutien de la croissance urbaine.

¹⁰³ EL ANSARI R., « Dynamique régionale et développement inégal au Maroc », op cité

¹⁰⁴ FIXARI D. & autres, op cité, p 421

¹⁰⁵ XU Z., « Economies d'agglomération : taille, densité des villes chinoises », CERDI Université d'Auvergne

CONCLUSION DU CHAPITRE :

La ville moyenne est une notion riche, insaisissable et suscite beaucoup de débats et de controverses; en effet, sa définition s'avère difficile. Cette notion peut être approchée de différentes manières pour mieux encadrer cette unité urbaine et comprendre les mécanismes de son dynamisme.

Souvent on s'intéresse au seuil démographique pour définir la ville moyenne ; il s'avère vite que ce niveau de précision ne suffit pas pour dépasser l'ambiguïté du terme. Alors une approche fonctionnelle s'ajoute sans rendre le débat clos. La difficulté de la définition remonte même à la théorie économique de la ville. Il faut donc chercher un montage théorique qui rappelle tous les niveaux par lesquels se manifeste la ville moyenne aussi bien dans la théorie que dans la réalité.

A l'heure actuelle, le renouveau des débats sur la ville et les politiques de l'aménagement urbains font la mode dans beaucoup de pays, en particulier le Maroc. La ville moyenne est invitée à jouer un rôle primordial dans la diffusion de la modernisation et au rééquilibrage spatial du pays. Plus qu'avant une approche théorique de cette entité urbaine s'avère intéressante si on arrive à la situer dans un cadre national bien précis. Nous sommes, alors appelé à analyser la notion de la ville moyenne en l'encadrant dans la réalité du Maroc.

CHAPITRE II :

LA VILLE MOYENNE MAROCAINE : EVOLUTION ET DYNAMISME

La population marocaine, qui était essentiellement rurale pendant des siècles, a entamé un long processus d'urbanisation à partir de l'avènement du Protectorat. Pour accélérer l'intégration du Maroc à la chaîne métropolitaine, au service du capital impérial ; des ports ont été créés (Casablanca, Kenitra...), des chemins de fer et des routes ont été construits ; enfin, la nouvelle organisation administrative a fourni une forte base pour une nouvelle politique d'urbanisation du pays. En général, La politique d'aménagement du territoire menait par le colonisateur avait comme conséquence directe : le renforcement de l'attraction des nouveaux centres urbains. Ainsi, Les villes du littoral étaient les villes les plus dynamiques et les plus attractives (SECTION I).

Depuis l'indépendance, la politique du développement du territoire s'est traduite par la création d'un nombre croissant de villes dotées d'infrastructures qui lui permettront de jouer un rôle de pôle autour duquel gravite une région. Cependant, des efforts énormes ont été entrepris afin de déconcentrer aussi bien les activités économiques que l'urbanisation dans le but de rééquilibrer le territoire national. Si les grandes villes ont participé massivement à la dynamique de l'urbanisation au Maroc ; d'autres villes de strates inférieures ont connu, elles aussi, un niveau de dynamisme qui mérite d'être étudié, en l'occurrence les villes moyennes (SECTION II).

SECTION I : EVOLUTION URBAINE AU MAROC

Avec un taux d'urbanisation qui dépasse 50%, le Maroc est situé parmi les pays à rythme d'urbanisation soutenu. Ce phénomène est appelé à s'intensifier dans l'avenir. L'augmentation de la population urbaine est le résultat d'intersection de mouvements démographiques, de mobilité de populations et de la force attractive qu'exerce la ville par ses atouts et les possibilités qu'elle peut offrir (PARAGRAPH I).

Bien que l'urbanisation soit un fait mondial, la dynamique urbaine, trouve son explication dans le contexte économique, social et culturel propre à chaque pays (PARAGRAPH II).

PARAGRAPH I : La Dynamique de la population urbaine marocaine

L'accroissement de la population urbaine au Maroc résulte de l'accroissement naturel et du solde migratoire. Les chercheurs en démographie marocaine s'accordent pour dire que le pays a gardé un taux de natalité élevé tandis que le taux de mortalité a chuté considérablement, en particulier dans le milieu urbain. On a conclu alors, que le Maroc entame progressivement, mais, sûrement sa transition démographique (A). Quel sera l'impact de cette évolution sur l'urbanisation ? Et quelle est la relation entre la transition démographique et l'urbanisation ? (B).

A- La transition urbaine au Maroc:

Il est rendu clair que la ville réunie les conditions préalables de la transition démographique. Ainsi, la transition urbaine accélère la transition démographique.

Tableau 01 : la croissance de la population marocaine 1960-2029

Années	Population totale	Population urbaine	Taux d'urbanisation (%)
1960	11.626.470	3.389.613	29,1
1971	15.379.259	5.409.725	35,1
1982	20.419.555	8.730.399	42,7
1994	26.073.717	13.407.835	51,4
2004	29.891.708	16.463.634	55,0
2029	40.530.000	28.479.000	70,3

Source : RACHIK A. (2005), « De l'urbanisation subie à l'urbanisation volontaire », in *actes du forum II, Maroc 2030*, publications HCP, p 80

A partir de la moitié des années 70, le taux d'urbanisation qui n'a cessé d'augmenter, connaîtra un ralentissement par rapport aux périodes précédentes. Pour autant, la population urbaine a continué son accroissement pour atteindre 54% à la date du dernier recensement en 2004. Quant au taux de croissance urbaine, il est passé de 4% à 2% seulement en 2004.

Tableau 02 : Population par milieu de résidence 1960-2004

Année	Urbain		Rural		Proportion des citadins (en %)
	Effectifs (en million)	Taux d'accroissement	Effectifs (en million)	Taux d'accroissement	
1960	3,4	----	8,2	----	29
1971	5,4	4,3	10,0	1,8	35
1982	8,7	4,5	11,7	1,4	43
1994	13,4	3,6	12,7	0,7	51
2004	16,5	2,1	13,4	0,6	55

Source : H.C.P : Prospectives Maroc 2030, quelle démographie ?, p 24

La transition démographique aura certainement des incidences directes sur les villes et sur le processus d'urbanisation d'ensemble. Les citadins dépasseront les 28 millions en 2030 selon les projections soit plus de 12 millions de nouveaux citadins d'ici cette date. Il faut réfléchir, réaliser et garantir un énorme aménagement en équipements et infrastructures.

B- Le mouvement migratoire :

L'étude du mouvement migratoire dépasse la simple exposition du solde migratoire pour apporter les éclairages nécessaires sur les tendances du phénomène migratoire, de ses déterminants et implications sur les zones émettrices, qui se trouvent amputées de leurs ressources humaines productives, et sur les zones d'accueil, généralement insuffisamment préparées pour assumer, en termes d'équipement, les charges nouvelles qui en découlent.

L'apport théorique qui traite la relation de l'urbanisation et la migration présente un large éventail de théories dont certaines s'efforcent à expliquer la formation des agglomérations spatiales en mettant l'accent sur les migrations rurales/urbaines. Sans prétendre présenter un exposé exhaustif de cet apport théorique ; nous présenterons ci-après, les versions les plus répondues. La migration est admise comme un phénomène de développement économique : l'efficacité économique s'améliore par le transfert des travailleurs d'activités à basse productivité (le secteur agricole de subsistance), vers des activités à haute productivité (le secteur industriel). Suivant ce modèle, l'offre d'emploi du secteur industriel est illimitée, les salaires sont fixes ; le secteur urbain peut donc obtenir la quantité de travail qu'il désire. En parallèle, en milieu rural, la terre est une ressource limitée et il n'y a pas de capital à investir conjuguée à une pression démographique forte qui conduit à une productivité marginale négligeable ! Dans ces conditions un surplus de travailleurs agricoles sera poussé vers le secteur urbain.

Une deuxième théorie repose sur le principe de rationalité économique. Le migrant potentiel évalue la possibilité de migration en comparant les coûts et les bénéfices esquissés avant de prendre sa décision en tenant compte de la probabilité de trouver un emploi formel en ville. Les salaires dans le secteur formel urbain sont fixés par des directives institutionnelles et non pas par le marché ; il y aura alors un écart de salaire entre zone urbaine et zone rurale qui causera la migration. Mais, cette théorie ne tient pas compte des spécificités des zones urbaines au pays en voie de développement. L'existence d'un secteur informel urbain renforce le mouvement migratoire. Les migrants peuvent y accéder librement de même que les salaires ruraux ne connaissent aucune amélioration.

« Au-delà des explications descriptives et des essais d'interprétation phénoménale des migrations, nous pensons que la cause des migrations,..., est à chercher dans les mutations profondes qu'a connues la campagne marocaine et dans les changements qui, sous l'effet d'une

dynamique capitaliste, ont bouleversé, non seulement les structures économiques, mais aussi mentalités et comportements »¹⁰⁶.

Au Maroc, l'urbanisation accélérée de la population a fait ressortir un solde migratoire moyen annuel urbain de « 67000 entre 1960-1971. Sur la décennie 1970, il était de 113000. Il a atteint le maximum de 193000 départs annuels nets entre 1982 et 1994 et environ 102000 entre 1994 et 2004 »¹⁰⁷. En termes de pourcentage, « la contribution de l'exode rural dans l'accroissement démographique urbain, estimée approximativement, était de 38% entre 1960 et 1971, 43% entre 1971 et 19982, 40% entre 1982 et 1994 et 35% entre 1994 et 2004 »¹⁰⁸. La baisse du poids de l'exode rural dans le peuplement des villes peut être expliquée, en partie, par l'amélioration nette du niveau de vie ressentie par les habitants de la campagne marocaine en conséquence de la réalisation d'un certain nombre des équipements nécessaires : écoles, électrification, eau potable.... Mais le ralentissement de l'exode rural s'explique aussi par la politique de redéfinition des centres de peuplement en centres urbains prise par l'Etat d'une décennie à l'autre c'est-à-dire la promotion de centres ruraux en statut urbain. L'étalement de l'espace urbain sur l'espace rural avoisinant, surtout pour les grandes villes, peut être une partie de l'explication de la baisse tendancielle du poids de l'exode rural vers les villes.

Tableau 03 : Evolution du nombre des centres urbains selon la classe de taille 1960-2004

Classe de taille (Habitants)	1960	1971	1982	1994	2004
Moins de 20000	89	138	181	227	237
20000-50000	12	19	33	42	60
50000-100000	3	6	12	24	28
Plus de 100000	8	11	14	21	26
Total	112	174	240	318	351

Source : CERED (1988), CHAHOUA (1988-2005).

¹⁰⁶ Idem, p 221

¹⁰⁷ H.C.P. (2007), « Prospectives Maroc 2030, quelle démographie ? », p23

¹⁰⁸ Idem, p 23

Tableau 04 : Evolution de population au Maroc 1960-1971

Population	1960	Proportion (%)	1971	Proportion (%)	Variation (%)
Population urbaine	3.411.671	29,34	5.409.725	35,17	+58
Population rurale	8.214.561	70,65	9.969.534	64,82	+21
Ensemble	11.626.232	100	15.379.259	100	+32

Source : ZAIM F. et ZAKAR A. (par substance).

Les explications souvent données à ce mouvement de transfert de ruraux vers les villes sont liées à l'existence d'activités industrielles dans le milieu urbain et les possibilités d'emploi qu'elles offrent. Le niveau de vie aisé peut être une explication qui justifie ce transfert. Mais c'est surtout le degré d'infrastructure et l'existence d'équipements nécessaires à la stabilité humaine qui justifie non seulement le transfert mais aussi son caractère permanent ; à ce niveau à savoir l'infrastructure de base, la compagne marocaine a beaucoup en souffert !.

Parallèlement, le Maroc a connu un changement structurel important dans son armature urbaine. Entre 1960 et 1982 les grandes villes ont vu leur nombre doublé, celui des villes moyennes a triplé ; tandis que les villes de moins de 20000 habitants, classées normalement comme petites villes, ont vu leur nombre augmenter lui aussi considérablement. « L'un des aspects qui mérite d'être soulevé est le changement de comportement des villes vis-à-vis de la migration ; entre 1960 et 1971, près de 75% des migrants nets du milieu urbain se sont installés dans les grandes villes, à elle seule, Casablanca attirait 30% de la migration nette du pays. Entre 1971 et 1982, la part de la migration qui venait aux grandes villes a diminué à 45%, celle de Casablanca est tombée à 15%.les grandes villes ne sont donc plus les seuls pôles d'attraction du pays. Elles sont concurrencées par des localités moins prestigieuses qui commencent à faire écran et fixent mieux les migrations entre les différentes régions du pays »¹⁰⁹.

En terme de solde migratoire, le constat est parlant : un doublement des soldes migratoires des villes moyennes et un quadruplement presque des petites localités urbaines pour la période 1960-1971. « Le résultat, est que les centres de 10 à 100 milles personnes, qui ne représentaient que 23% de la population urbaine en 1960, en comptaient 27% en 1982, surtout à cause de l'évolution rapide de la population des centres de 2 50 mille habitants. Ce

¹⁰⁹ CERED (1988), « Situation démographique régionale au Maroc », p 261

constat, du point de vue de l'économie régionale et d'aménagement du territoire, est d'un grand intérêt : l'effort dévolu par le passé aux petites et moyennes villes ne devrait pas se relâcher afin de conforter ces dernières dans leur rôle de pôle d'attraction de leur hinterland rural et d'éviter les problèmes causés par l'étouffement des grandes villes »¹¹⁰.

Tableau 05: Evolution des soldes migratoires par catégorie de centres entre 1960 et 1982

Catégorie de centres	Période 1960-1971		Période 1971-1982		Indice d'évolution 1971-1982/1960-1971
	Effectifs	%	Effectifs	%	
Casablanca	225.931	30,4	186.534	14,8	83
Plus de 100.000 habitants	328.137	44,1	382.937	30,4	117
50 à 100.000 habitants	79.602	10,7	179.674	14,2	226
20 à 50.000 habitants	85.032	11,4	299.483	23,7	352
10 à 20.000 habitants	29.270	4,0	119.349	9,5	408
5 à 10.000 habitants	10.313	1,4	55.209	4,4	535
2 à 5.000 habitants	-14.649	-2,0	37.516	3,0	-
Moins de 20000 habitants	-42	-	374	0,0	-
Total	743.594	100,0	1.261.076	100,0	170

Source : CERED (1988), « *Situation démographique régionale au Maroc* », p 227.

Cependant, étudier le mouvement migratoire au Maroc sous ses aspects quantitatifs ne suffira pas à lui seul. L'analyse des caractéristiques socioprofessionnelles des migrants, des itinéraires qu'ils ont suivis et leurs motifs personnels permettra d'éclairer les chercheurs et les décideurs à mieux comprendre un phénomène qui pèse lourdement sur la politique de la planification économique et spatiale du pays lui permettra de préserver ses acquis en matière d'aménagement du territoire. Certains théoriciens attachent l'exode rural à des raisons individuelles liées aux revenus espérés dans la ville. Cette approche du phénomène reste incomplète puisque l'idée selon laquelle : si on peut améliorer les revenus agricoles pour les s'aligner aux revenus urbains, alors la migration s'arrête. Cette thèse bien qu'elle soit non vérifiée reste loin d'être réaliste. Ainsi lier la migration au revenu seulement peut s'avérer trompeur comme l'affirme AYDALOT P. : « les migrants potentiels des zones déprimées ou retardées n'ont pas toujours une claire conscience des différences régionales de revenus, même

¹¹⁰ Idem, p 262

si celles-ci sont statistiquement indiscutables... Les écarts de salaires dans l'espace peuvent exprimer, moins une différence dans les niveaux de satisfaction offerts aux travailleurs, qu'une différence dans le coût de la reproduction de la force de travail »¹¹¹. Le même ordre des idées peut être valable si on rend les causes de la migration à la recherche d'emploi. Les statistiques montrent que le nombre des migrants dépasse largement la capacité de la ville, quelle que soit sa taille et le degré de concentration des activités au sein d'elle, à absorber cette armée paysanne qui converge vers elle. De même que le chômage urbain, qui atteint des niveaux alarmants dans les villes du Tiers Monde, ne semble pas convaincre les migrants de rester à la campagne !

Tableau 06 : Raisons de migration par type de mobilité en %

Raisons de migration	Urbain-urbain	Rural-urbain	Urbain-rural	Rural-rural	Total
Raisons économiques	16,5	23,4	8,7	12,0	15,3
Raisons familiales	72,8	64,7	83,5	83,6	76,0
Raisons sociales	7,0	5,8	1,3	1,6	4,2
Autres	2,2	4,3	6,1	2,2	3,4
Non déterminées	1,6	1,8	0,4	0,7	1,1
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Source : CERED (1995) cité par EL MANSOURI H., in *population et Développement au Maroc*, p 193

¹¹¹ AYDALOT P. (1976), « Dynamique spatiale et développement inégal », *ECONOMICA*, p 170-171

Tableau 07 : Répartition des chefs de ménages migrants selon les raisons de migration en %

Sexe	Raisons principales de migration					Total
	Economiques	Familiales	Sociales	Autres	N.D	
Hommes	58,5	12,5	21,7	6,3	0,9	100,0
Femmes	7,6	4,0	80,6	6,9	0,9	100,0
Total	49,6	11,0	32,1	6,4	0,9	100,0

Source : CERED (1995) cité par EL MANSOURI H, *in population et Développement au Maroc*, p 193.

Les approches de « motivations personnelles » ou « uni factorielles » n'expliquent pas le phénomène. Elles ne dépassent guère la sphère descriptive. « Les causes du phénomène migratoire doivent, nous semble-il, être recherchées, plutôt au point de départ, qu'au point d'arrivée »¹¹². Ainsi, la situation de précarité que vit une grande partie de la compagne marocaine, et qui a vécu depuis le Protectorat sans changements profonds, est la cause réelle de l'exode rural. Ce ci est dit, un nombre de facteurs a rendu les compagnes répulsives :

« - l'élément démographique d'abord : toute augmentation de la population rurale entraînant une réduction de la superficie disponible par cultivateur et un morcellement de plus en plus poussé des biens fonciers, il s'en suivi une « surcharge démographique », ..., qui a contribué, pour une part non négligeable, à chasser les paysans vers les villes.

- L'accentuation des différenciations sociales et la rupture des éléments qui fondaient la cohésion des communautés paysannes.

- Enfin, les mouvements migratoires apparaissent étroitement liés à l'organisation de l'économie et de l'espace : le capital a investi l'espace de façon différenciée et les investissements se sont concentrés, généralement en fonction de seul critère de la rentabilité, dans quelques zones préférentielles.

Les migrations sont une réponse à des différenciations régionales permanentes et contribuent elles-mêmes à aggraver les différenciations socio-économiques et spatiales »¹¹³.

La migration n'était pas toujours un mouvement de déversement des ruraux vers les villes. Une partie de cette migration est constituée du mouvement de transfert de personnes de ville en ville. L'amplification de la migration interurbaine s'explique par la promotion des

¹¹² ZAIM et ZAKAR, op cite, p 250

¹¹³ Idem, p 252

centres au statut urbain et l'extension des périmètres urbains. La spéculation foncière et la flambée des loyers surtout dans les grandes villes, d'une part et la polyfonctionnalité des périphéries des agglomérations d'autre part pousse plus de populations de quitter les grandes villes vers leurs périphéries ou loin encore vers les petites villes et les villes moyennes.

Une étude remarquable du Ministère de l'Intérieur, la Direction chargée de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire est qui était publiée vers la fin des années nonante présente un certain nombre d'informations importantes sur la migration urbaine-urbaine. Sur la base de données récoltées par plusieurs enquêtes qui ont touchées 20.000 migrants dans le milieu urbain, cette Administration a pu présenter un rapport qui apporte certains éclairages nécessaires sur les tendances de ce phénomène. Selon les résultats de l'Enquête Migration Interne et Aménagement du Territoire (EMIAT, 1991), 63% des immigrés en ville sont d'origine rurale (de naissance), le reste (27%) est d'origine urbaine. Mais cette répartition peut varier si l'on introduit la notion de dernier migrant, afin de saisir la provenance immédiate des immigrants à destination de l'urbain marocain. En effet, une exploitation des données de l'E.M.I.A.T 1991 selon cette optique, montre que 45% des derniers immigrants dans L'urbain viennent du milieu urbain et 55% du milieu rural. Parmi ceux qui viennent de l'urbain, plus de 71% sont originaires de l'urbain et les 28,5% restants sont originaires du rural »¹¹⁴.

Tableau 08: Proportion (%) des derniers migrants selon le milieu de la dernière migration et le milieu d'origine en 1991

Milieu de la dernière migration	Milieu d'origine		
	Urbain	Rural	Total
Urbain	32,2	12,8	45,0
Rural	1,9	53,1	55,0
Total	34,1	65,9	100,0

Source : EMIAT (1991)

La répartition des flux migratoires selon la taille des villes a donné les résultats suivants : « 61,4% des migrants qui se sont installés dans une grande ville sont venus d'une autre grande ville. La part de ceux qui viennent des petites villes est pratiquement égale à celle des villes moyennes (19%). Par contre, la majorité de ceux qui quittent une grande ville préfèrent s'installer dans une autre grande ville (70,3%). Les villes moyennes constituent leur second choix et les

¹¹⁴ Ministère de l'Intérieur, DATU (1998), « La migration interurbaine », p 7 (par substance)

petites villes viennent en dernière position, avec seulement 10%. Presque le même phénomène est constaté au niveau des autres types de villes de départ. En général, une bonne partie des migrants préfèrent s'installer dans une grande ville. Une ville moyenne arrive en seconde position dans l'échelle des préférences, et la petite ville en troisième position »¹¹⁵.

Tableau 09 : Proportion de migrants urbains selon le type de ville de départ et d'arrivée

Origine de la dernière migration	Type des villes d'arrivée			
	Grande ville	Ville moyenne.	Petite ville	total
Grande ville	70,3	19,4	10,3	100,0
Ville moyenne	62,5	24,5	12,9	100,0
Petite ville	62,4	20,6	17,0	100,0
Total	67,1	20,7	12,2	100,0

Source : EMIAT (1991)

Tableau 10: Accroissement des centres urbains et part de la migration 1982-1994 (en %)

Catégorie de villes	Solde migratoire	Accroissement naturel	Population annexée
100.000 hab et plus	31,4	57,5	11,1
50.000 à 99.999	46,6	46,0	7,3
Moins de 50.000	50,7	26,1	23,2
Milieu urbain	39,6	47,4	13,0

Source : CHAHOUA S., 1998, par substance.

¹¹⁵ Idem, p 13

PARAGRAPHE II : Evolution des agglomérations urbaines

En somme, le fait urbain au Maroc présente les caractéristiques suivantes :

- Un mouvement d'urbanisation confirmé
- Une main mise de l'axe littoral
- Une inégale répartition des populations et des villes

A- Un mouvement d'urbanisation confirmé :

Cela peut être illustré par le nombre de localités qui sont classées en qualité de ville.

L'évolution de la population urbaine par rapport à l'ensemble de la population du pays confirme ce fait.

Tableau 11: Evolution de la population urbaine, de nombre de villes et du taux d'urbanité¹¹⁶

Années	1900	1936	1952	1960	1971	1982	1994
Effectifs	420.000	1.450.000	2.648.000	3.389.613	5.401.971	8.730.399	13.414.560
Nombre des villes	27	56	92	117	184	245	318
Taux d'urbanité (%)	8,0	19,2	25,0	29,3	35,2	42,6	51,01

Tableau 12 : Evolution du taux d'accroissement moyen et du taux d'urbanisation 1950-2000¹¹⁷

Années	Taux de croissance annuel moyen (en%)		Taux d'urbanisation (en%)
	Population urbaine	Population totale	
1950-1955	3,64	2,51	27,69
1955-1960	3,90	2,79	29,22
1960-1965	4,55	2,76	31,85
1965-1970	4,54	2,82	34,60
1970-1975	4,32	2,48	37,83

¹¹⁶ ESCALIER, NOIN, Recensements, cité par EL MANSOURI El H., in Population et développement au Maroc, op cite, p 185

¹¹⁷ CATIN M. (2007), « Villes et Urbanisation au Maroc », *Document de travail du LEAD, n° 2*, université du Sud Toulon-Var, p 3

1975-1980	4,09	2,29	41,28
1980-1985	4,26	2,56	44,81
1985-1990	3,82	2,23	48,39
1990-1995	3,26	1,79	52,00
1995-2000	2,96	1,64	55,46
1950-2000	3,93	2,39	----

B- La main mise de l'axe littoral :

Cette concentration de l'urbanisation sur l'axe littoral atlantique est l'héritage de la période coloniale. Elle n'a pas cessé d'être confirmée pour plusieurs raisons :

- Le poids de l'histoire : bien que le phénomène urbain au Maroc est plus ancien que l'urbanisation du littoral ; l'histoire récente explique en grande partie la suprématie du littoral sur le reste du pays. L'axe urbain atlantique a été au cœur de l'urbanisation qu'a connu le Maroc au XX siècle. Axe privilégié par les autorités coloniales ; il a constitué la direction principale de l'exode de l'intérieur du pays. Cet axe a confirmé sa position hégémonique sur le reste du pays après l'indépendance.
 - La concentration de l'essentiel de l'infrastructure, de capitaux, des activités économiques supérieures.
 - L'existence des unités administratives et financières de prises de décision. « En effet, deux régions économiques seulement regroupent plus de 60% de la population urbaine, et plus d'un tiers des centres urbains. C'est aussi dans ces deux régions que l'accroissement urbain global et le solde migratoire sont les plus élevés. Cette situation est, bien sûr, due à la présence des deux pôles d'attraction migratoire : l'agglomération de Casablanca- Mohammedia et celle de Rabat-Salé, entendue au sens large de l'axe qui joint Temara à Kénitra »¹¹⁸.

La prédominance de cet axe est très nette. Elle a des conséquences lourdes, pose, et posera davantage, des problèmes au niveau de l'organisation de l'espace et de la répartition des hommes et des activités. La suprématie de l'axe atlantique se sent au niveau démographique et économique:

¹¹⁸ CERED, op cite, p 262

- Pour ce qui est de la concentration démographique exagérée ; elle résulte de l'accroissement naturel d'une part et de la force attractive de ces villes de l'immigration émanant de toutes les régions du pays.

Tableau 13 : distribution de la population par régions économiques (en %)

Régions Economiques	Population en %
Centre	28,8
Nord-Ouest	21
Tensift	13,5
Sud	11,8
Centre-Nord	11,2
Oriental	07 ,4
Centre-Sud	07
Total	100

Source : CERED, 1994 (par substance).

Tableau 14 : Répartition de la population urbaine par régions économiques en %

Régions Economiques	1982	1994
Centre	35,80	31,48
Nord-Ouest	24,40	24 ,76
Tensift	9,90	9,90
Sud	6,90	9,80
Centre-Nord	8,60	9,58
Oriental	7,20	7,28
Centre-Sud	7,20	7,20
Total	100	100

Source : CERED, 1994, (par substance).

Dans cet axe le poids démographique de l'agglomération de Casablanca est remarquable. Les autres grandes villes du littoral atlantique confirme la situation de concentration démographique littoral : Rabat, Salé, Kénitra, Tanger, Agadir...

Cette concentration semble être causée par :

1. le délaissement des autres régions au profit du littoral
2. le taux naturel d'accroissement des villes du littoral atlantique
3. l'apport migratoire en faveur de cet axe

Cette forte concentration sur une petite bande du territoire a entraîné des conséquences lourdes au niveau local que national. Pour le premier niveau, l'axe littoral atlantique a vu ses villes se développer de façon démesurée rendant ainsi médiocre les options des découpages régionales et modestes les efforts d'organisation et d'aménagement de l'espace. Les villes se sont étalées, connaissant une forte extension de leur tissu urbain ; elles accaparent davantage des espaces avoisinant renforçant ainsi le déséquilibre urbain- rural qui existe depuis le début du xx siècle. De nouveaux quartiers voient le jour, sous-équipés, anarchique et aux conditions de vie précaires. L'exclusion sociale gagne du terrain dans de telles circonstances. « On assiste ainsi, sur le plan habitat, à une disparité affligeante entre un cadre de vie maîtrisé, réglé, géré, habité par une minorité aisée, et un cadre de vie précaire constitué de bidonvilles habité par une couche sociale majoritaire démunie »¹¹⁹. Les conséquences de la concentration des villes du littoral atlantique se sentent sur le plan national, plutôt économiques. Le commerce de gros se base essentiellement à Casablanca, le reste du pays est fortement tributaire à ce centrisme commercial. L'industrie du pays n'échappe pas à ce sort. « En effet, trois unités industrielles sur quatre sont installées dans les régions du Centre et du Nord-Ouest, et plus d'une sur deux est établie dans la Wilaya de Casablanca.... Ces unités industrielles emploient plus des $\frac{3}{4}$ de la main-d'œuvre industrielle nationale... De même, les unités industrielles du Centre et du Nord-Ouest réalisent plus de 75% de la production industrielle, 70% des exportations et 80% de la valeur ajoutée industrielle »¹²⁰.

¹¹⁹ SBAI F., op. Cite, p 74

¹²⁰ Idem, p 76

Tableau 15 : Distribution des Unités industrielles par Régions Economiques

Régions	1989	%	1991	%	1192	%
Centre	2978	55,2	3299	54,7	3295	54
Nord-Ouest	1044	19,3	1185	19,6	1187	20
Tensift	306	5,7	363	6	365	6
Sud	240	4,4	261	4,3	282	5
Centre Nord	426	7,9	431	7,9	497	8
Centre Sud	175	3,2	203	3,3	215	3
Oriental	229	4,2	231	3,8	246	4
Total	5398	100	6023	100	6067	100

Source : SBAI F. in *Le littoral et les perspectives de développement au Maghreb*, p 75

Tableau 16: répartition de la main-d'œuvre, la production, les exportations et la valeur ajoutée par Région Economique en %

Régions	Main-d'œuvre	Production	Exportations	Valeur Ajoutée
Centre	55	61	57	62
Nord-Ouest	21	15	13	18
Tensift	7	9	17	6
Sud	5	4	6	4
Centre Nord	6	4	3	4
Centre Sud	3	4	3	4
Oriental	3	3	1	2
Total	100	100	100	100

Source : SBAI F. in *Le littoral et les perspectives de développement au Maghreb*, p 76

Bien que la politique de l'aménagement du territoire essaie de mener une action en vue de mieux répartir les équipements sur l'espace. La promotion des pôles de développement à travers l'instauration d'un code des investissements industriels s'est soldée à l'échec. Les zones industrielles aménagées dans les pôles d'autres régions n'ont pas résisté à la concurrence. «

Les codes favorisent le capital et non l'emploi et la décentralisation. Or, le capital est concentré dans les villes côtières dont essentiellement Casablanca »¹²¹. En ce qui concerne le système bancaire, toutes les banques ont leurs sièges sociaux à Casablanca. Le marché monétaire et financier est installé lui aussi sur place ; la métropole détient la seule bourse des valeurs opérante au pays. Cette concentration financière explique le fait que le volume de crédits alloués par le système bancaire bénéficie en majorité aux activités économiques et industrielles orbitant à Casablanca ou à proximité. « Cette situation crée davantage d'activités à Casablanca et attire par voie de conséquence davantage de population et notamment des cadres et de personnel qualifiés dont l'activité économique moderne a le plus besoin »¹²². Sur le plan des équipements sociaux, l'axe traditionnel de concentration depuis l'indépendance, confirme son poids et ce pour tous les services : la concentration des grands hôpitaux, de cliniques, de spécialistes. L'enseignement public, privé, que ce soit ordinaire ou de professionnel, c'est au niveau de l'axe Kénitra-Casablanca qu'il est concentré. L'exemple de l'enseignement supérieur reste très significatif à ce sujet, pour ne pas citer que cet exemple !

Tableau 17 : répartition géographique des universités :

Villes	Nombre d'universités
Kénitra	1
Rabat	2
Mohammedia	1
Casablanca	2
El Jadida	1

Source : SBAI F, (par substance), p 81

La croissance urbaine, que connaît le littoral, se réalise au détriment de son arrière-pays agricole et au détriment des régions intérieures du pays. La concentration urbaine littorale dépend de l'histoire du pays, de l'échec des politiques de développement régionales menées jusqu'au là. Elles créent plus de menaces plus qu'elle crée d'opportunités. Ces conséquences dépassent le champ économique et sociopolitique traditionnel pour toucher l'environnement : cette concentration menace l'écosystème fragile et rend les plans d'aménagement du territoire obsolètes. Cette concentration laisse véhiculer plus de questions sur l'avenir plus qu'elle en

¹²¹ Idem, p 77

¹²² SBAI F, op cite, p, 80.

présente de réponses ! Ce mouvement de littoralisation que connaît un bon nombre de pays voisins (Tunisie, Algérie, Mauritanie...) s'explique par « les possibilités d'emploi offertes par des secteurs liés à la mer, comme le tourisme, la pêche, l'industrie de conserve et le commerce portuaire. Néanmoins, cette littoralisation tend à se discipliner,..., dans la mesure où l'on assiste à un ralentissement de l'urbanisation des grandes villes littorales au profit des villes de l'intérieur »¹²³. Il ressort de beaucoup d'études sur les perspectives d'urbanisation de l'Afrique que c'est la zone côtière et ses hinterlands directs qui concentrent les principaux pôles de croissance urbaine (Lagos, Abidjan, Dakar...) caractérisés par une forte densité de population et d'activité et un taux d'urbanisation qui dépasse largement la moyenne nationale d'urbanisation.

En Algérie, par exemple, le littoral qui ne constitue qu'une bande minime par rapport au reste du pays, renferme plus que 40% de la population. La carte de l'aire d'attraction du littoral algérien montre que la plupart de ceux qui l'ont préférée comme destination de leur migration étaient ceux « qui ne possédaient pas de terres ou qu'ils s'en étaient détachés faute de moyens d'exploitation »¹²⁴. La concentration de l'urbanisation des aires côtières a provoqué une forte incohérence dans l'organisation de l'espace algérien ; puisque « c'est sur un fond socio-spatial hérité et structuré selon une logique d'extraversion que se sont implantés tous les efforts de développement.... La non maîtrise de la gestion de l'espace par la puissance publique a produit des situations où les pertes de potentialités réelles de structuration et d'aménagement se multiplient par le laisser-aller et le laisser-faire »¹²⁵.

En Tunisie, le littoral oriental connaît une concentration forte héritée de la colonisation et renforcée par les choix d'aménagement du territoire entrepris depuis l'indépendance. Le littoral tunisien a vu se concentrer sur ses bords le principal des activités économiques modernes : industrie, tourisme, commerce et même une agriculture irriguée. Cette concentration soutenue des activités sur le littoral de l'oriental de la Tunisie, a accéléré un mouvement migratoire déjà déclenché ; elle insulte le potentiel national en eau (toutes utilisations confondues) et encourage davantage le mouvement migratoire. « Le choix économique et social actuel qui privilégie la croissance du littoral oriental porte en soi des dangers énormes concernant le présent et le futur...Ce choix a produit une forte concentration des populations qui ont quitté les campagnes intérieures aux bords des grandes villes littorales,

¹²³ BERRADA A., op cite, p 177

¹²⁴ BAHRAOUI F. (2000), « Urbanisation du littoral en Algérie et tendance : le cas de l'Oranie », in *le littoral et les perspectives de développement au Maghreb*, op cite, p 91

¹²⁵ KOUADRIA N. et Autres (2000), « Maillage territorial et production en zones côtières : l'exemple de Annaba (Algérie) », in *le littoral et les perspectives de développement au Maghreb*, op cite, p 108

la rurification de ces villes et l'apparition de bidonvilles vivant dans la précarité, le chômage et le manque de services.. »¹²⁶

Tableau 18 : Evolution de la population des principales villes (en milliers)¹²⁷

Villes	1960	1971	1982	1994
Villes Atlantiques	10596	2.504	3.734	4.825
Villes Méditerranéennes	272	365	564	952
Villes Intérieures	977	1.400	2.499	4.082
Total	2.845	4.269	6.797	9.859

C - L'inégale répartition des populations et des villes :

Le contexte, dans lequel se sont effectuées l'urbanisation et les modalités de la croissance urbaine, marque fortement le système urbain dans sa configuration, sa hiérarchie et la distribution spatiale de ses éléments. La répartition géographique urbaine au Maroc se caractérise, selon R. ESCALIER par :

« - la diffusion, certes encore de façon inégale, de forces d'activité urbaine à l'ensemble du territoire marocain

- l'élargissement de la trame urbaine par la formation de régions nouvellement urbanisées mais encore d'une manière incomplète
- la permanence d'une dissymétrie fondamentale dans l'organisation urbaine entre le Nord-Ouest marocain où existe un réseau de villes assez dense, relativement équilibré et la partie Sud, dominée par l'exclusion Casablancaise.

Cependant, le fait majeur de l'urbanisation marocaine est la suprématie de la côte »¹²⁸.

¹²⁶ SATHM H. (2000), « la concentration démographique et économique sur le littoral oriental tunisien et ses impacts sur l'environnement (en arabe) », in *le littoral et les perspectives du développement au Maghreb*, op cite, p 136 (traduit de l'arabe par nos soins).

¹²⁷ BERRADA A., op cite, p 178

¹²⁸ ESCALIER R. (1974), « La croissance urbaine au Maroc », in *Villes et Sociétés au Maghreb*, CRESM, éditions du CNRS, Paris , p 160

L'armature urbaine est déséquilibrée pour des raisons de géographie et d'histoire. Certes, mais la place des choix de développement économiques et d'aménagement du territoire reste centrale dans l'explication de cette situation.

Encrée dans les orientations du Protectorat, l'urbanisation ne répond plus à une logique interne, mais obéit aux exigences liées à l'implantation coloniale aussi bien agricoles, minières qu'industrielles. De petites localités marginales sur le littoral atlantique ont été promues pour devenir des grandes villes ; de nouveaux centres urbains ont vu le jour. La concentration urbaine littorale est définitive. A l'indépendance, l'armature urbaine nationale souffre d'une forte concentration sur une bande qui s'étale sur 150 km environ allant du Kénitra à Casablanca. Depuis lors et malgré les efforts entrepris pour rééquilibrer l'espace marocain, rien de profond n'a semble changer. Ainsi, le Maroc a vu le nombre de ces villes et centres urbains se multiplier ; mais cela diffère d'une région à une autre. « La répartition spatiale des villes sur le territoire marocain marque un certain déséquilibre. Plusieurs régions sont restées à l'écart du mouvement d'urbanisation, alors que d'autres ont connu une intensification accrue, d'autres encore viennent d'émerger, contribuant ainsi à l'extension de l'urbanisation des zones anciennement urbanisées »¹²⁹.

L'espace marocain peut être réparti en trois zones distinctes par leurs niveaux d'urbanisation :

- une zone de faible urbanisation : les régions sahariennes, subsahariennes : leur « urbanisation peut être qualifiée de ponctuelle, un nombre restreint de villes concentrant une majorité de population qui est peu nombreuse dans ces zones, et engendrant également la sédentarisation des nomades. Ceci s'explique par le fait que ces villes offrent un meilleur confort, des activités économiques, des services à la population locale »¹³⁰
- zone peu urbanisée : le Rif, les montagnes et certaines plaines
- zone de forte urbanisation : en général, le Maroc atlantique et les plaines limitrophes. TROIN J-F. le qualifie de Corridor urbain. « Il s'agit du centre vital du pays, le long de la partie médiane du littoral atlantique, un espace vers lequel tout converge : Hommes, biens, capitaux, flux de transport et de télécommunications. C'est le cœur de l'espace national, et donc aussi un pôle duquel tout diverge, un ensemble de régions

¹²⁹ CERED, « *Migration et urbanisation au Maroc* », op cite, p 56

¹³⁰ ROUSSEAUX V., « Evolution de l'urbanisation marocaine par Microrégion depuis 1971 », in *La ville marocaine à la veille du XXI siècle*, université Hassan II-Mohammedia, Série Colloques n° 12, p 15

contiguës, d'où partent les grandes décisions, les ordres, les financements, la distribution commerciale, les liaisons routières et ferroviaires.

- Au sud de ce système rayonnant, la métropole casablancaise qui accompagne un Chapelet de villes le long de l'océan- dont la capitale Rabat- , constitue le pivot du corridor urbain littoral « moyen atlantique »

- Lui sont rattachés les espaces satellites de Casablanca (Chaouia et Doukala) un peu en retrait mais de plus en plus sollicités

- Enfin au nord, Gharb et pays du Lekkous entrent directement dans cette convergence par les flux qui les rattachent à Casablanca... »¹³¹.

Mesurées en nombre de villes et degré de concentration démographiques, on s'aperçoit que le groupement le plus important reste celui de l'axe Kénitra-Casablanca, suivie par la zone qui flotte autour de la plaine du Saïss sous l'influence de Fès et de Mekhnès. Un troisième groupement rassemble plusieurs villes moyennes qui ont bénéficié soit de leurs fonctions, de leurs positions ou des équipements dont elles se dotent. Un dernier groupement est celui de la faible urbanisation : le domaine aride ne compte en général que quelques petites villes. On peut résumer la situation comme suit : « sur les 34 première villes du système (urbain), 16, soit 47%, sont situées au bord de la mer dont 5 du niveau supérieur et 11 du niveau régional. C'est aussi celles qui renferment en dehors des trois vieilles capitales de l'intérieur (Fès, Mekhnès et Marrakech) le volume de citadins le plus élevé quantitativement et les mieux fournies en équipements »¹³².

Etudié l'armature urbaine par le biais de la répartition des équipements publics illustre le déséquilibre spatial dont souffre le Maroc. « Hétérogène dans sa composition, le système urbain marocain est aussi inégale dans sa distribution. Le mode de localisation des équipements et services fait apparaître les mêmes espaces urbanisés qui ont, tout au long des 30 dernières années connu un renforcement constant et ce, malgré l'ouverture de nouveaux espaces jusqu'ici peu touché par le fait urbain... Ce n'est pas un hasard si le retard continue de frapper davantage les zones de paysannerie traditionnelle fortement groupées en gros douars dont la population et les services vivent dans une crise assez prolongée »¹³³.

Les villes ne sont pas des organismes isolés, bien au contraire, elles fonctionnent en étroite relation avec leur entourage, tenant compte leur position dans le paysage de l'espace national. Les grandes tendances de l'urbanisation dépendent donc, du niveau de développement

¹³¹ TROIN Jean-François (sous la direction), « Maroc : Régions, Pays, Territoires », Maison neuve et la Rose, p 41

¹³² SOUAFI M et autres (1992), « L'armature urbaine au Maroc, les équipements et les services », in *Revue de géographie du Maroc*, FLSH Rabat, vol14 n° 1-2, p 12

¹³³ Idem, p 11

économique du pays. Des études qui ont essayé d'approcher l'organisation spatiale de l'urbanisation marocaine se sont inspirées de la notion de degré de primatie rapportant la population de la ville principale du pays à la population urbaine totale ; ce pourcentage appelé aussi taux de primatie confirme, dans le cas du Maroc, la supériorité de Casablanca sur le reste des villes marocaine et ce depuis l'indépendance et même avant. Il était de 26% en 1950, il s'est situé à 21% en 2000. La baisse du taux de primatie de Casablanca ; bien qu'il ne diminue en rien son rôle ; laisse croire « qu'une plus grande dynamique semble favoriser le développement d'autres villes »¹³⁴ et « qu'une certaine diffusion de la croissance s'est opérée de l'agglomération de Casablanca vers des villes de rang inférieur »¹³⁵. En réalité, la libéralisation de l'économie avec le début des années 1970, la décentralisation amorcée, le développement de nouveaux foyers productifs notamment sur le littoral et principalement dans les villes moyennes à travers l'industrie et le tourisme ont donné un coup de fouet aux villes moyennes surtout celles situées sur le littoral , mais aussi les petites villes qui, sous l'action des équipements administratifs et socio-collectifs et la diffusion du tissu industriel, ont cristallisé une large proportion de la croissance urbaine. Il faut comme même noter que le Maroc a vu de déconcentrer certaines activités industrielles vers des régions plus éloignées du centre de concentration atlantique traditionnel ; vers Tanger avec son complexe industrialoportuaire et Agadir dans la zone du Sud...

Les faits montrent depuis un certain temps, une certaine tendance de délocalisation de certaines activités industrielles vers d'autres régions. Cependant, Casablanca demeure le foyer principal de l'économie marocaine. Les mécanismes qui expliquent cette diffusion s'attache fortement au processus de développement économique et son impact sur la répartition spatiale des activités. La fameuse courbe en cloche ; qui explique les inégalités régionales et urbaines liée aux étapes de développement économique ; présente une théorie qui tend à se vérifier pour le cas de l'économie marocaine. Selon cette théorie, dans une économie préindustrielle, les économies d'échelles sont faibles, la répartition des agglomérations n'obéit à aucune contrainte et les coûts de transport sont trop élevés. L'industrialisation de l'économie entraîne un développement, dans un premier temps, des activités de basse technologie basée sur l'exploitation des ressources naturelles et la main-d'œuvre bon marché. Les économies d'échelle augmentent ; de nouvelles activités s'établissent à proximité ; les infrastructures se développent et la concentration géographique règne. « Le Maroc pris globalement, est dans cette phase : dans la phase montante de la courbe en cloche où les inégalités urbaines et les

¹³⁴ CATIN, op cite, p 5

¹³⁵ Idem, p 5

disparités régionales accompagnent le développement »¹³⁶. Progressivement, et force de se développer davantage, une distribution géographique nouvelle des activités s'impose. La congestion augmente les coûts de production. Résultat : les coûts de l'agglomération provoquent un phénomène de délocalisation. La partie à technologie banale tend à se déplacer vers de nouvelles régions où elle peut survivre. De nouvelles villes se développent alors. Sur le site de départ, de nouvelles activités de technologie plus compliquée et des services supérieurs fleurissent et récompensent les activités sortantes.

Cette théorie, bien que très répondue, reste incapable d'expliquer le déséquilibre spatial urbain au Maroc. Certes, de nouvelles activités de haute technologie s'installent à Casablanca, mais la diffusion n'est pas certaine. Beaucoup d'unités industrielles fuient Casablanca, non pas pour se délocaliser sur d'autres régions du pays mais plutôt elles quittent définitivement le Maroc pour aller s'installer ailleurs. Les causes de cette nouvelle situation dépassent le cadre de l'économie nationale pour s'enraciner dans une logique plus mondiale. Quelles sont donc les tendances de la répartition spatiale urbaine marocaine ?

La conception de zone de croissance adoptée par le Maroc, donne une idée générale de ce qu'est le devenir spatial de l'urbanisation au Maroc. « La diffusion du développement industriel s'est faite largement sur une partie limitée du pays, notamment au Sud et au Nord de Casablanca »¹³⁷. Le Schéma National d'Aménagement du Territoire (SNAT), confirme cette conception et il la considère même légitime et cohérente avec les perspectives d'une économie ouverte. « En économie ouverte- et plus encore en situation de libre échange avec l'Union Européenne- la croissance est vouée à se concentrer sur quelques espaces compétitifs, c'est-à-dire dotés des équipements de connexion mondiale ou d'atouts qui lui confèrent des avantages particuliers dans la concurrence internationale. Ces espaces privilégiés joueront un rôle primordial dans le développement du pays tout entier, et il est normal qu'on leur accorde une attention particulière »¹³⁸. Il est donc clair que tant qu'on n'a pas opéré « une rupture avec le mode d'accumulation adopté jusqu'ici, que l'évolution a de fortes chances de conformer à cette même organisation »¹³⁹.

¹³⁶ Idem, p 11

¹³⁷ Idem, p 7

¹³⁸ le SNAT synthèse, op cite, p 47-49

¹³⁹ SOUAFI M., op cte, p 12

SECTION II : La Ville Moyenne Marocaine : Essai de délimitation

La précision du concept de ville moyenne marocaine n'est aussi facile que son utilisation courante (PARAGRAPH I), mais le rôle que doit jouer cette trame urbaine donne plus de lumière sur sa signification au Maroc (PARAGRAPH II).

PARAGRAPH I : La ville moyenne : une notion insaisissable ?

Le caractère insaisissable qui marque la ville moyenne marocaine provient en premier lieu de la difficulté de définir « l'urbain » au Maroc (A) ; puis l'évolution de la ville moyenne ne facilite pas la tâche de sa compréhension (B).

A- Définition de l' « Urbain » au Maroc :

Promouvoir les aires urbaines constituait un instrument capital de la concrétisation de cette politique. La promotion de la Ville a pris plusieurs formes que leurs impacts restent très attachés à la définition du « milieu urbain » et de la « Ville ». Qu'est ce que donc l'urbain au Maroc ? Et quels sont les critères de classification des agglomérations urbaines ? « Centre urbain », « Agglomération urbaine » ou « Localité urbaine » sont autant de dénominations qui désignent « Ville » sans la définir exactement. La définition de la Ville reste une problématique non résolue. L'encadrement des établissements territoriaux en ville pose des problèmes d'abord liés aux critères qui sont pris en cette définition : critères quantitatifs ou critères qualitatifs ?

A ce niveau de la problématique s'impose ; à savoir le nombre de critères à admettre, et la manière avec laquelle ils seront utilisés : utilisés isolément ou combinés ? Qu'ils seront ceux qui doivent être impérativement pris en considération ainsi que leurs degrés de pondération ?

Il est, donc, difficile de préciser, avec un grand détail, les critères qui encadrent un organe aussi complexe que la ville. Un autre niveau de la problématique est celui de la délimitation espace urbain/espace rural ; où commence une ville ? quelles sont ses limites réelles ? Il s'agit de s'interroger sur les notions d' « Urbanité » et de « Ruralité », car c'est généralement l'imprécision voire l'ambiguïté de ces concepts qui rend les données de base sur la croissance non claires, et par conséquent, faussent les résultats de son analyse. On peut aussi se demander sur les critères d'appui de l'administration pour octroyer le statut de ville ou centre urbain à une localité comptée parmi le rural et quels sont les enjeux réels de ce choix.

Sur un plan morphologique et fonctionnel, la ville « dynamique » pose un autre problème : celui de sa périphérie. C'est le même problème posé par les grandes villes ; plusieurs quartiers de ces villes s'étalent au delà du périmètre urbain et leurs populations restent compter parmi les populations rurales. Selon les Nations Unies, « les caractéristiques qui distinguent les zones urbaines des zones rurales varient selon les pays, il n'est pas encore possible de formuler de définition uniforme applicable à l'échelle internationale, ni même dans la plupart des cas, à tous les pays de la région. S'il n'existe pas de recommandations régionales à ce sujet, les pays doivent établir leurs propres définitions, d'après leurs propres besoins »¹⁴⁰.

L'adoption d'une définition de l'urbain ne peut être pas séparée de sa finalité qui peut être scientifique, administrative, politique et même idéologique. La classification de localités en urbain, a suscité beaucoup de chercheurs, de disciplines différentes, d'essayer de définir la ville. La densité de population dans un endroit, la taille de la localité est des critères de classification. Ainsi pour WIRTH, la ville est « un établissement relativement important, dense et permanent d'individus socialement hétérogènes »¹⁴¹. Le critère économique constitue aussi un élément de la définition. On définit, alors l'urbain par référence à la prédominance, dans une localité, d'activité non agricole. Cependant, le concept d'activité peut laisser une certaine confusion. Une personne peut exercer simultanément une activité agricole et une autre activité non agricole. Cette situation est assez fréquente dans les zones limitrophes des grandes villes où cohabitent les activités économiques de différentes sortes.

Le niveau d'équipement requis par une localité lui permet d'être classée en « urbain ». Il est comme même difficile de donner une liste exhaustive d'équipements nécessaires pour qualifier une localité comme une ville. « IL s'est avéré qu'il est très difficile de déterminer pour ce type de critères un lot d'équipement ou services urbains qui soit adapté et adopté par tous les pays... D'autre part, les équipements et services, constituant aujourd'hui l'apanage de l'urbain, deviendront de plus en plus présents dans les zones rurales »¹⁴².

TROIN J.F admet, de sa part, le critère fonctionnel, lorsqu'il confirme que « l'émergence des petites villes n'est forcément pas une donnée quantitative ; elle doit beaucoup aux fonctions assurées, au type de société ainsi créé, aux modes de fonctionnement de la cité, aux niveaux de desserte par l'équipement public et privé existant dans ces petits centres »¹⁴³.

¹⁴⁰ Cité par CHAHOUA S. (2005) in « Ville au Maroc : concept et dynamique démographique à la lumière des premiers résultats du RGPH 2004 », in *les Cahiers du Plan*, n° 5, p 52

¹⁴¹ Cité par CHAHOUA, in *Ville au Maroc*, op cite, p 52

¹⁴² Idem, p 53

¹⁴³ TROIN J.F, « Petites villes et villes moyennes dans le monde Arabe », URBAMA, Fascicule de recherche n° 16, Tour, 1986, cité in *CERED, Migration et urbanisation au Maroc*, op cite, p39

Tableau 19: critères de sélection et d'exclusion des cités urbaines

Critères de sélection	Critères d'exclusion
Fonction administrative ou militaire notable impliquant des équipements	Cité minière ou industrielle « stricto sensu »
Équipement commercial conséquent (au moins 100 implantations)	Dépendance étroite du tourisme (type station balnéaire avec activités très saisonnières)
Grande étendue du territoire commandé	Faubourg, banlieue ou satellite proche d'une grande ville
Carrefour routier actif, jouant un rôle de relais	Agglomération purement routière (fonction technique d'étape)
Urbanisation en progression rapide (investissement des émigrés)	Ruralité très marquée (activité, type d'habita)

Source : TROIN J.F, Petites villes et villes moyennes dans le monde arabe.

En 1935, le Protectorat français au Maroc avait recensé 58 villes ; la taille de localités retenues comme centre urbain était de 500 habitants. En 1947, ce critère a été levé à 2000 habitants. Un minimum de concentration de population qui habite sur un site semble être le point de départ pour définir la ville. Selon NOIN D., "si le critère numérique ne convient pas pour définir un centre urbain, il faut tout de même observer que l'aspect urbain apparaît rarement au Maroc dans des agglomérations ayant moins de 1500 ou 2000 habitants"¹⁴⁴. Néanmoins, si à partir d'un minimum d'habitant qu'une localité change de physionomie par « l'apparition de bâtiments en dur, par le groupement du commerce de détail et par l'installation d'équipements collectifs C'est bien la fonction qui définit le mieux une ville »¹⁴⁵. Depuis son indépendance, le Maroc a organisé plusieurs recensements de population et d'habitat. C'est toujours l'occasion de suivre et de quantifier l'évolution démographique du pays. C'est aussi l'occasion d'avoir un maximum d'informations sur les aspects socioéconomiques et spatiaux de sa population. La veille de chaque recensement, la délimitation territoriale des localités et leur élection en urbain ou en rural se fait. Cette classification change d'une opération à l'autre !

La définition du centre urbain au Maroc est la combinaison d'une double approche : une statistique et une administrative dont chacune ressort d'un département ministériel différent. La définition statistique vise à reclasser, à l'occasion de chaque recensement, les localités rurales qui ont accumulé certaines caractéristiques d'urbanité pendant la période intercensitaire. Cette méthode s'est améliorée d'une opération à l'autre. Lors du recensement de 2004, la démarche consistait à admettre un seuil d'acceptation sur la base d'informations relatives aux

¹⁴⁴ NOIN D., « *Population rurales au Maroc* », Edition PUF, Paris, p 67

¹⁴⁵ Idem, p 67

équipements disponibles dans les localités retenues comme centres urbains au sens statistique à l'esprit du recensement de 1994, après avoir ajusté chaque catégorie d'équipement en lui donnant un taux de pondération « qui avait un caractère arbitraire et en se contentant de variables dichotomiques relatives à la disponibilité ou non de l'équipement »¹⁴⁶.

Quant à la définition administrative, elle se base sur le code communal et les notes des découpages communaux et administratifs effectués par le ministère de l'intérieur. Ces découpages proposent de définir les localités selon plusieurs critères qui se combinent : la dimension de la commune, la densité de sa population, les considérations liées à sa gestion sans oublier les spécificités du milieu. Il faut dire que ce niveau de définition est plus confus que l'on croit. D'abord, le code communal stipule que les communes sont des collectivités territoriales de droit public divisées en communes rurales et communes urbaines. Ces dernières comprennent les municipalités, les centres urbains autonomes : centres censés arriver à un degré de maturité urbaine. Ensuite, le découpage administratif obéit à une autre logique. C'est l'expression de la permanence de l'existence du pouvoir de l'Etat central sur la totalité du territoire national. Il ne se confond jamais avec le découpage communal. Le découpage administratif exprime la déconcentration et le découpage communal illustre la décentralisation. Au Maroc, le processus de décentralisation a accompagné le processus de restructuration du peuplement et du territoire. Cette relation entre le peuplement et l'organisation de l'espace pose des difficultés : comment concilier la notion de commune urbaine, entité bien définie, et celle de l'agglomération urbaine qui exerce une forte influence sur son hinterland rural.

En Egypte, la commission des collectivités locales a spécifié, par circulaire datée du 08/09/1974, les critères et les fondements de la sélection des localités pouvant accéder au statut de ville. Ces critères sont de l'ordre de trois :

« - l'existence de moyens et une activité économique urbaine capable d'attirer et de sédentariser une population

- un seuil minimum indispensable de 15.000 habitants
- une localisation touristique ou stratégique »¹⁴⁷.

Cette définition donne une idée de degré de l'ambiguïté et de l'imprécision des critères de l'Administration à définir la ville. Elle a toutefois, introduit une certaine rationalité dans le choix. Néanmoins, pour le cas égyptien, « les enjeux politiques et économiques que

¹⁴⁶ CHAHOUA S., « Ville au Maroc... », op cite, p 54

¹⁴⁷ ELKADI G. (2008), « Nouvelles tendances de l'urbanisation en Egypte : ruptures ou continuités ? », mis en ligne le 08 juillet 2008, URL : <http://ema.revues.org/index164.html>

représentent l'accès des communes rurales au statut de villes constituent le moteur et paradoxalement le frein de cette promotion »¹⁴⁸ .

L'Urbain au Maroc « implique une double définition d'une part, une approche administrative concernant la population qui habitent dans les municipalités et les centres autonomes, et d'autre part, une approche statistique plus large intégrant les municipalités, les centres autonomes et d' « autres centres » présentant certains caractères urbains »¹⁴⁹

« Toutefois, il est à préciser que l'approche administrative demeure l'alternative la plus importante dans la typologie de l'espace marocain. L'urbain au sens statistique est constitué des localités reconnues comme urbaines au sens administratif »¹⁵⁰.

B- La Ville Moyenne Marocaine :

Après un demi-siècle d'urbanisation accélérée, un marocain sur deux habite en ville et les perspectives de cette urbanisation font croire que 70% de la population du pays sera urbaine à l'horizon de l'an 2030. Toutefois, cette urbanisation ne s'est opérée pas de façon égale sur tout le territoire national et elle n'avait pas le même rythme ni pour les différents coins du pays ni pour toutes les villes. Elle était galopante pour certaines, modérées pour d'autres. La taille des villes, leur attraction, leur positionnement géographique, leur rôle, est autant de raisons qui les diffèrent dans ce domaine.

D'un recensement à l'autre, la population urbaine marocaine n'a cessé d'augmenter ; le nombre de centres élus au statut urbain affiche la même tendance. En 1960, l'armature urbaine au Maroc comptait 112 villes et centres urbains, en 2004, le nombre est passé à 351. Cette augmentation du nombre des centres urbains montre le degré d'interaction qui existe entre une transition démographique en avance vers sa troisième phase et la transition urbaine qui confirme l'hégémonie de l'urbain sur l'espace national. Le recensement de 1960 avait sélectionné 112 centres urbains dont 28 municipalités, 45 centres autonomes et 38 autres centres qui présentent certaines caractéristiques leur permettent d'être érigés en centre urbain. En 1971, le Maroc s'est enrichi en centres urbains ; 62 nouvelles localités ont été élues à ce rang, le nombre total des villes est arrivé donc à 174. Lors du recensement général de population et de l'habitat de 1982, il était nécessaire que sept conditions se réunissent pour élire un centre en tant que centre urbain : existence de réseau d'électricité ; d'eau potable ; d'évacuation par égout ; d'un hôpital ou d'un dispensaire ; d'un lycée ou d'un collège ; d'un tribunal et une proportion de la

¹⁴⁸ Idem,

¹⁴⁹ CERED, « *Migration et urbanisation au Maroc* », op cite, p 28

¹⁵⁰ Idem, p 53

population active non agricole d'au moins 50%. Selon ces critères, l'armature urbaine a augmenté son actif par 56 villes, le nombre total atteindrait 240 localités urbaines. En 1994, elles étaient 314 et lors du dernier recensement en 2004, le pays compte 351 villes.

La multiplication du nombre des villes est considérée comme l'élément essentiel pour la croissance urbaine globale. La modernisation du pays et surtout le développement régional se sont appuyés sur cette hypothèse il y a longtemps. Selon une théorie qui a largement véhiculé dans les pays en voie de développement, la dynamique urbaine contribue à la croissance régionale et déclenche par la suite le développement du pays. Ainsi, « dans toutes les régions du Maroc émergent de nouveaux centres urbains, réduisant l'isolement de la campagne environnante, remodelant l'arrière-pays et favorisant les techniques modernes de production »¹⁵¹.

Analyser l'urbanisation au Maroc revient à analyser l'évolution urbaine. A ce niveau, le classement des villes selon la taille est le plus souvent utilisé, comme élément descriptif et démonstratif de la croissance et de la dynamique des villes. A ce propos, on peut dire que « dans le classement des villes selon la taille..., l'armature urbaine a entériné beaucoup de changements autant au point de vue de la croissance continue du nombre des villes que des variations dans le classement des unités selon leur taille »¹⁵². Pour mieux comprendre l'évolution de la population urbaine selon la taille des villes, ces dernières sont regroupées en trois grandes catégories :

- les grandes villes de plus de 100.000 habitants
- les villes moyennes où habite une population de 50.000 à 100.000 habitants
- les petites villes de moins de 50.000 habitants.

Cette répartition par catégorie est la plus utilisée par les différentes parties qui collectent et analysent l'information urbaine (autorités, planificateurs, chercheurs académistes...). C'est aussi la classification la plus répandue dans les travaux de la plupart des chercheurs qui se sont intéressés au phénomène urbain marocain. Mais, cette classification reste très subjective, non prouvée par aucune contrainte, peu discutée par ceux qui l'on utilisait. Nous croyons que l'admission de la répartition des villes marocaines selon cette graduation répond à des causes aléatoires. Au début du XX siècle, la population urbaine marocaine ne représentait que 8% de la population totale du pays ; les villes étaient peu nombreuses ; celles qui existaient compter à peine quelques milliers d'habitants et une seule ville avait plus que

¹⁵¹ Idem, p 171

¹⁵² Idem, p 44

100.000. En 1952, le Maroc comptait 109 villes dont la plupart étaient des centres urbains modestes. Quarante ans après, plus que 350 villes existent au Maroc dont certaines sont devenues des villes millionnaires.

Notons aussi que chaque catégorie abrite des villes hétérogènes au niveau de leur rôle ou de leur dynamisme. Il serait donc plus prudent de prendre la catégorie comme une sorte de plage qui couvre plusieurs degrés qui, pour des raisons de commodité, on les regroupe sous la même pondération. Enfin, si le passage de strate inférieure vers le niveau intermédiaire reste remarquable, le passage du niveau des villes moyennes vers la catégorie de grandes villes se fait parfois dans un laps de temps court. Beaucoup de villes qui étaient de simples localités ont passé au rang des grandes villes comme résultat du dynamisme d'une métropole proche plus que à cause de leurs propres forces. Un renouveau de la répartition des villes selon leurs tailles en plusieurs catégories demande une vraie synergie de la part des chercheurs en disciplines différentes afin de dresser la cartographie réelle du phénomène urbain marocain. Pour des raisons liées à l'absence d'un tel travail à l'heure actuelle et afin de bénéficier au maximum de la bibliographie disponible pour ce sujet ; nous tiendrons comme même cette répartition de catégorie des villes marocaines et nous restons ouvert sur toute autre répartition qui peut jouer en faveur de notre analyse.

Tableau 20 : distribution de la population urbaine selon la taille de 1960 à 1994

	1960	1971	1982	1994
Grandes villes	2.199.643	3.831.091	5.866.007	9.273.251
Villes moyennes	243.646	308.543	979.462	1.422.528
Petites villes	967.748	1.333.153.	2.223.853	2.712.056

Source : CERED, « *Migration et urbanisation au Maroc* », RGPH (1994). (Par substance).

Tableau 21 : taux d'évolution des centres urbains 1960-1994 en %

Classes des villes en milliers	1960-1971	1971-1982	1982-1994
100.000 hab et plus	5,0	3,8	3,8
50.000 à 100.000	2,1	10,4	3,1
20.000à 50.000	3,5	4,6	2,1
Moins de 20.000	1,7	2,6	3,9
Moins de 50.000	2,5	3,5	3,0
Total urbain	4,2	4,3	3,6

Source : HCP (2005), « *La dynamique urbaine au Maroc* », p 79 (par substance)

De l'indépendance jusqu'en 1971, les grandes villes enregistraient le taux d'accroissement annuel le plus élevé ; il était de 4,86%. Les autres catégories de villes enregistraient un taux de 3,86% pour les villes moyennes et seulement 2,95% pour les petites villes. Durant cette période, la catégorie supérieure a enregistré un taux d'accroissement fort ; mais, la croissance globale de la population de ces villes fut inégale. La concentration spatiale de l'urbanisation s'est accompagnée avec une concentration démographique sur les mêmes sites. Outre le taux d'accroissement naturel, le taux de migration constitue un élément essentiel de la croissance des populations des grandes villes. Elles sont très attractives que le reste du pays. Seulement 8 en 1960, leur nombre est devenu 11 en 1971. Les deux grands pôles de pays : Casablanca et Rabat affichaient les taux d'accroissement moyennes annuels les plus élevés. Au contraire, d'autres grandes villes enregistraient des taux moyens annuels modérés. Il s'agit par exemple de Oujda avec 3,60%, de Tétouan avec 3,30% ou encore Tanger avec seulement 3,19%.¹⁵³

La période intercensitaire 1971-1982, témoigne sur un changement spectaculaire de la croissance urbaine marocaine. Durant cette période la dynamique des grandes villes a connu un affaiblissement remarquable. Casablanca, par exemple, a vu son taux d'accroissement annuel moyen chuter à 3,2%. Oujda a enregistré 2,84% et Tanger 2,58%. Seule Salé faisait exception puisque l'afflux de migration qui alimente cette agglomération s'est renforcé pendant cette période. La baisse en apport de migration reste la principale explication du ralentissement qu'ont connu les grandes villes. Cela est dû :

¹⁵³ Idem, p 56

- d'une part à la force attractive dont les autres catégories de villes commencent à détenir ; la politique de régionalisation entre en vigueur dès 1972 ; la multiplication des petites villes et des villes moyennes, leur caractère polyfonctionnel et leur répartition sur tout le territoire national sont des facteurs qui ont joué en faveur de ces catégories de villes.

- d'autre part, la saturation du centre, les déséconomies d'échelle de l'agglomération dûs à la congestion et à l'extension urbaine ont collaboré pour affaiblir le centre urbain classique du pays.

Significative qu'elle soit, cette régression n'a pas démesurément affecté l'accroissement de ces villes, qui demeure important. Elle n'a pas non plus infléchi les disparités intrinsèques à la structure urbaine. Ce qui révèle la continuité du processus de concentration de la population dans une zone limitée du territoire national ou dans un nombre limité de villes. Après une légère reprise de croissance pendant la période 1982-1994 ; les projections démographiques relatives aux grandes villes montrent que leur poids relatif dans l'ensemble de l'armature urbaine est en stagnation si non en diminution et ce malgré le fait qu'elles occupent toujours une place centrale dans la dynamique urbaine du pays. La place des autres strates est assurée, l'urbanisation gagne tout le pays et elle est irréversible. On note à ce niveau l'évolution des différentes strates composant le réseau urbain de même que l'évolution du nombre de localités urbaines selon le groupe de taille.

Tableau 22 : Poids démographiques de la population urbaine selon la taille des villes en %

Classe des villes	1960	1971	1982	1994
1.000.000 et plus	----	27,9	24,7	20,7
400.000 à 999.999	28,3	---	16,6	30,3
200.000 à 400.000	20,1	23,8	18,8	9,09
100.000 à 200.000	16,2	19,1	7,1	9,02
Total des grandes villes	64,6	70,8	67,2	69,2
50.000 à 100.000	7,1	5,7	11,2	10,6
20.000 à 50.000	11,5	10,7	11,1	9,2
Total des villes de 20.000 à 100.000	18,6	16,4	22,3	19,8
10.000 à 20.000	9,1	6,2	4,4	5,5
5.000 à 10.000	4,6	2,7	3,0	3,5
2.000 à 5.000	2,6	2,8	2,8	1,7
Moins de 2.000	0,6	1,1	0,4	0,3
Total petits centres	16,8	12,8	10,6	11,0
Total	100,0	100,0	100,0	100,0

Source : HCP (2005), « La dynamique urbaine au Maroc », p 80

En dépit de sa fluctuation, le rythme de croissance de la majorité des grandes villes témoigne sur les changements de tendances dans cette strate ; sans nous permettre de conclure à une régression absolue de la croissance, nous autorisent du moins à parler de l'amorce d'un processus de régulation. Ce processus cache en soi des signes de crise : celle de logement, forte augmentation des valeurs foncières, chômage... Tous ces facteurs contribuent à rendre ces villes moins attractives.

La croissance de la strate des villes moyennes recouvre une croissance plus ou moins modérée des villes qui la composent. Certaines d'entre elles ont glissé vers la strate supérieure, alors que leur nombre n'a pas cessé d'augmenter. L'amélioration des scores réalisés par ces villes serait-il dû à leur développement économique ? Ou à la diminution des capacités d'accueil et du pouvoir d'intégration des grandes villes ? L'un et l'autre probablement. Les villes moyennes possèdent des potentialités de développement évidentes, mais elles nécessitent une politique d'aménagement régional qui maintient leur dynamisme. La classe de petits centres urbains affiche continuellement une baisse en taux de population paradoxalement à leur nombre qui affiche une amélioration nette grâce aux critères administratifs de sélection. Cette catégorie est révélatrice d'un mouvement d'urbanisation sans précédent de l'espace rural. Cette tendance exige une définition plus globale de l'urbanisation qui tiendrait en considération les nouvelles formes de l'occupation de l'espace, les changements socioprofessionnelles des habitants, des modes de production et de consommation. A ce niveau nous ne prétendons pas d'aborder ici tous ces aspects et les transformations qui en résultent ; qui dépassent le cadre de notre étude ; nous signalons seulement leur existence.

L'étude de la dynamique des villes marocaines ne peut que nous envoyer une deuxième fois à la migration. Le rôle de la migration rurale à l'accroissement des agglomérations urbaines est généralement admis et facilement compris ; la part de la migration urbain-urbain n'a pas eu sa part d'intéressement. Elle a, comme même, participé à un certain niveau au dynamisme urbain. Rappelons-nous l'enquête EMIAT du Ministère de l'Intérieur ; elle a pu soulever les différences qui existent à ce sujet, selon le milieu d'origine et le type des villes de départ et d'arrivée. Nous reprenons ses propos, « juste avant de s'installer dans la dernière ville de résidence, les migrants interurbains proviennent, majoritairement, des grandes villes (58,5%), des villes moyennes (21%) et enfin des petites villes (20,5) (Tableau 17). Si on répartit la part des grandes villes selon le milieu d'origine, on constate que la proportion des originaires de l'urbain est plus importante que celle des originaires du rural. Les migrants originaires de l'urbain constituent 59,3% de l'ensemble des derniers migrants interurbains d'origine urbaine. Ceux qui sont originaires du rural représentent 56,7% des migrants originaires du rural. Parallèlement, les migrants originaires du

rural qui proviennent des petites et des moyennes villes sont, en termes relatifs, légèrement plus importants que les originaires de l'urbain, soit 43,2%, contre 40,7%. »¹⁵⁴. Cette étude (EMIAT, 1991) remarque que « Seulement, ceux originaires de l'urbain préfèrent s'installer dans une grande ville beaucoup plus que les originaires du rural (71% contre 57,2%). Par conséquent, les originaires du rural s'installent plus que les autres dans les petites et moyennes villes (42,7% contre 29%) »¹⁵⁵.

D'une manière générale, l'armature urbaine marocaine se compose de toutes les strates de villes. Les villes moyennes et les petites villes, d'entre elles, connaissent un accroissement continu en nombre. Elles résultent de l'évolution urbaine générale, mais surtout de la volonté du Maroc à dépasser son déséquilibre spatial, à atteindre ses objectifs en matière de décentralisation, de fixer les populations rurales et de résoudre les problèmes des grandes agglomérations. Alors, des petits centres urbains ont gagné davantage du terrain dans les régions qui étaient jusqu'au là moins urbanisées. Ils ont eu un pourcentage croissant des populations qui ont quitté les campagnes vers les villes. En effet, « il ne faut pas sous-estimer les conséquences de cette croissance des unités de petite taille. Elles signifient :

- a- une partie de la population d'origine rurale réalise le passage du rural à l'urbain au niveau de ces unités inférieures de l'armature urbaine...
- b- la multiplication des petites agglomérations est aussi le support de la diffusion d'urbanisation : plusieurs régions ignoraient l'urbanisation »¹⁵⁶.

C'est d'ailleurs ce que confirme l'EMIAT « Plus du tiers des migrants interurbains d'origine rurale passent par une ville moyenne ou une petite ville, avant d'aller dans une grande ville »¹⁵⁷. Malgré leur dynamisme confirmé par la croissance continue de la population totale de ces groupes de villes et de la multiplication de leur nombre. Ces villes hétérogènes connaissent beaucoup de difficultés. « En effet, les exemples de stagnation démographique, de régression voire de disparition des agglomérations de la liste des centres urbains ne manquent pas »¹⁵⁸.

¹⁵⁴ Ministère de l'Intérieur, op cite, p 39

¹⁵⁵ Idem, p 40

¹⁵⁶ CERED, « *Migration et urbanisation au Maroc* », op cite, p 64

¹⁵⁷ Ministère de l'Intérieur, op cite, p 53

¹⁵⁸ CERED, « *Migration et urbanisation au Maroc* », op cite, p 64

Tableau 23 : Nombre de villes par catégorie de taille

Catégorie de villes	Nombre de villes en 1994	Nombre de villes en 2004
Moins de 5.000	104	102
5.000-10.000	66	70
10.000-20.000	57	65
20.000-50.000	42	60
50.000-100.000	24	28
100.000-500.000	16	20
500.000-1.000.000	4	5
1.000.000 et plus	1	1
Total	314	351

Source : CHAHOUA S., « Ville au Maroc », op cite, p 54 (par substance)

Il faut noter que durant la dernière période intercensitaire, (1994-2004), « le dépeuplement a touché pratiquement 17 localités urbaines réparties en 7 municipalités et 10 centres... Il est à préciser également que c'est la région de l'Oriental qui est la plus concernée par ce phénomène »¹⁵⁹.

D'une période à l'autre, le poids des villes, de différentes classes, a connu un changement léger, manifestant généralement les grandes tendances de la politique de développement économique basée pendant une longue période sur une théorie qui préconise le développement régional par la promotion de localités présentant des symptômes de réaction positive aux directives des pouvoirs publics. Ainsi, « la petite ville et la ville moyenne, jouent un rôle irremplaçable, comme élément médiateur. Elles constituent un relais sociologique, économique et politique entre la grande cité et la campagne, véritable laboratoire pour tenter toutes les expériences de déconcentration, de décentralisation et de développement régional »¹⁶⁰. En guise de récapitulation, la division des villes en grandes villes, petites villes ou villes moyennes ; présume qu'il est assez banal qu'on ne soit pas obligé de les définir ; généralement en se réfère à un seul critère : la taille des villes.

Le processus de développement socioéconomique est étroitement lié à celui de l'urbanisation. C'est le cas pour le Maroc. Cependant, la diffusion de la croissance à travers le système des villes qui a profité à un nombre limité de centres situé au premier rang de la hiérarchie de l'armature urbaine, en particulier le « centre littoral atlantique », s'est traduit par une forte polarisation de ce système. Cette situation a caché des variations importantes des taux d'accroissement des différentes catégories de villes et un déséquilibre spatial de leur distribution. Tout cela s'est accompagné par une transition urbaine accélérée et une tendance démographique

¹⁵⁹ CHAHOUA S, « La ville au Maroc », op cite, p 55.

¹⁶⁰ CERED, « Migration et urbanisation au Maroc », op cite, p 66

vers l'urbanisation. Les pouvoirs publics ont été poussés à penser réellement, à équilibrer l'espace pour mieux partager les bienfaits d'un développement économique présentant de forts signes de soutenabilité au début des années 1970. A une politique de planification ; qui part des stratégies macro-économiques et sectorielles négligeant les répercussions spatiales du développement ; on a substitué une politique qui traite l'aménagement du territoire comme le cadre et l'objectif de toute planification, et donc le situé à la tête de toute planification socioéconomique.

Les pouvoirs publics ont cherché à définir une stratégie nationale d'armature urbaine, à travers la fonction de l'urbanisation : instrument de poids pour la promotion du développement et aussi par la structure de cette urbanisation. Ils croyaient qu' « une hiérarchie urbaine équilibrée est nécessaire pour une bonne diffusion des innovations administratives, sociales et technologiques »¹⁶¹. Ainsi l'Etat à travers les différents plans de développements n'a pas cessé de mettre l'accent sur les déséquilibres fondamentaux Ville-Compagne et sur les disparités socioéconomiques régionales. Dès le premier plan, la traduction de cette nouvelle politique était une « priorité accordée aux investissements dans le monde rural, ce qui permettra une meilleure répartition spatiale de la croissance économique, réduisant ainsi les inégalités régionales en matière de développement économique et contribuant à l'atténuation de l'exode rural »¹⁶². Le plan 1968-1972 constituerait un tournant de la stratégie de l'Etat en matière d'aménagement du territoire. Bien que le discours de développement du monde rural reste le plus répandu officiellement, la répartition sectorielle et spatiale des investissements change de direction. « Lorsqu'on examine, depuis 1968, la répartition des investissements du Ministère de l'Habitat et de l'Aménagement du Territoire entre le rural et l'urbain, on constate un changement radical à partir de 1973 en faveur de l'urbain et la concentration des investissements au profit des plus grandes villes. Considérant que ces choix n'ont pas été clairement annoncés au niveau des objectifs de ce secteur, on doit les considérer comme traduisant une politique implicite en contradiction avec les orientations générales des plans successifs à savoir la régionalisation et la décentralisation économique »¹⁶³.

¹⁶¹ MAROC, MHAT (1979), « Séminaire sur le rôle des villes moyennes dans le développement du Maroc », Rabat, , Rapport introductif, p 6

¹⁶² CERED, « Migration et urbanisation au Maroc », op cite, p 153

¹⁶³ MAROC, MHAT, op cite, Annexe J, p 1

Tableau 24 : Choix d'investissement selon le milieu et les Plans

plans	Investissement en Urbain (en %)	Investissement en Rural (en %)	Choix
1968-1972	26	74	Rural
1973-1977	95,5	4,5	Urbain
1978-1982	85	15	Urbain

Source : MAROC, MHAT, « Le rôle des villes moyenne au développement du Maroc »Annexe J, p 3

Tableau 25 : Choix de concentration des investissements urbains Plan 1973-1977 (en %)

	Casablanca et Rabat	Autres provinces
Investissement en milieu urbain	41,9	58,1
Répartition de la population urbaine (1971)	36,5	63,5

Source : MAROC, MHAT, « Le rôle des villes moyenne au développement du Maroc »Annexe J, p 3

A partir de 1973, l'Etat a envisagé une nouvelle politique de développement à savoir la politique de planification régionale sur la base d'une réflexion qui a abouti à l'élaboration de programmes rendant irréversible la politique de décentralisation. « Cette politique de régionalisation ne peut qu'entraîner un changement fondamental aussi bien dans la hiérarchie des villes que dans leur dynamisme attractif... Croissance qui contribuera, sans aucun doute à la modification de l'armature urbaine au profit des petites villes et villes moyenne »¹⁶⁴. Cependant, « les grandes villes, métropoles ou capitales, du fait de leur poids démographique, de leur importance économique et sociales, de leur fonction centrale au sein des systèmes urbains nationaux ont capté l'essentiel du discours consacré à la ville. De ce fait, peu d'études ont été consacrée au rôle de la petite et moyenne ville, à sa place dans le dispositif spatial, aux fonctions qu'elle assure dans l'économie régionale »¹⁶⁵.

En somme, la ville moyenne au Maroc reste un capital méconnu. Sa définition se heurte à de sérieux défis, concernant aussi bien sa taille et son rôle d'intégration régionale. L'encadrement de la ville moyenne se rapporte étroitement à son classement en tant que catégorie parmi d'autres dans la hiérarchie urbaine. Sa définition en tant que catégorie est aussi compliquée que celle de l'Urbain et de la Ville. Le classement des villes en plusieurs niveaux n'est pas unanime. Il diffère

¹⁶⁴ Idem, p 1

¹⁶⁵ ESCALIER R. (1985), « Petites villes et villes moyennes dans le monde arabe », *URBAMA, fascicule 16*, 1985, p

d'un pays à l'autre et d'un chercheur à l'autre. On prend en général la population de la ville comme critère de définition et de séparation des strates urbaines. Mais, l'urbanisation diffère selon les pays : l'histoire urbaine, la réalité sociopolitique sont des critères qui interviennent aussi pour la définition de la strate urbaine. La définition de ville moyenne se complique d'avantage si l'on considère comme catégorie intermédiaire entre les grandes villes et les petites villes où l'on considère comme strate indépendante qui développe une synergie propre à elle. Trancher à cette question revient à déterminer par précision le schéma d'armature urbaine : sa description, son processus et les moyens qui permettent sa réalisation.

La promotion des villes moyennes peut être conçue dans le cadre d'en faire des pôles de développement économique afin d'aboutir à un rééquilibrage de la répartition géographique des fruits de la croissance. Dans un tel cas, les actions à entreprendre consistent à développer la ville moyenne dans le cadre d'un réseau de liaisons :

- avec les villes et centres de rang inférieur
- avec les autres villes moyennes a vocation économique complémentaire
- avec l'extérieur sans être forcément attachée à une métropole.

Pour y arriver, un élargissement des pouvoirs administratifs et un renforcement des moyens économiques et financiers s'imposent. Par contre, si la ville moyenne est conçue comme une ville intermédiaire de second rang dont la promotion vise à « rationaliser un réseau de villes relais permettant aux puissances économiques de son rang supérieur de mieux dominer les ressources et les marchés de l'ensemble du territoire »¹⁶⁶. Dans ce cas, l'action consiste à développer les liaisons entre chaque ville moyenne et la ville primaire. On favorise alors une spécialisation régionale et sous-régionale des activités à des niveaux intermédiaires de processus de production ; alors que ce processus reste dominer par la ville primaire en amont (Approvisionnement) et en aval (Commercialisation). Sur le plan administratif, la décentralisation cède la place à une prise de décisions essentielles par l'administration centrale. « Toujours est il que la portée d'actions dans ce type dans le domaine de l'aménagement du territoire a, par nature des effets à long terme, il importe donc de les programmer soigneusement en relation avec les orientations et objectifs généraux du développement »¹⁶⁷.

Si les critères de définition qui sont utilisés pour distinguer une agglomération urbaine d'une rurale, font appel à la taille et la densité de ces agglomérations, à la nature de l'organisation des activités économiques, au mode d'organisation de la collectivité de ses services socioculturels ;

¹⁶⁶ MAROC, MHAT, « Le rôle des villes moyenne au développement du Maroc », Annexe J, op. cite, p 2

¹⁶⁷ Idem, p 1

à partir de quels critères peut-on définir une ville moyenne ? « Le caractère « moyen » fait essentiellement appel à la notion de taille démographique... c'est généralement le critère de taille qui est considéré »¹⁶⁸. A partir de la taille des villes, on a procédé à la détermination de seuils à priori d'habitant à partir desquels on a classé les villes. Mais les seuils ainsi déterminés ne sont, ni permanents ni structurels. Ils connaissent des changements au fil des années et selon le niveau de l'évolution urbaine.

Certains chercheurs ont considéré que les villes moyennes sont les villes comprises statistiquement entre 20.000 et 50.000 habitants. D'autres ont élargi la gamme pour que les villes dont la taille est comprise entre 25.000 et 80.000 habitants soient considérées comme villes moyennes. Mais la ville moyenne constitue une strate urbaine transitionnelle. « En fait l'appartenance des villes à une classe dite moyenne n'est souvent qu'une étape de sa croissance relativement courte au Maroc, vu le dynamisme démographique de ce type de villes... Cela ne fait que compliquer l'analyse comparative dans le temps des unités urbaines intermédiaires, à cause de leur caractère transitoire ou éphémère »¹⁶⁹.

Dans une étude consacrée au phénomène de la migration et son impact sur l'urbanisation au Maroc ; le Centre des Etudes et de Recherches Démographique (CERED), reconnaît la difficulté de classement de la ville moyenne : « le seuil supérieur des petites villes et le seuil inférieur des villes moyennes restent très confus »¹⁷⁰. Il considère « comme ville moyenne les unités urbaines de 50.000 à 100.000 habitants »¹⁷¹. « De 50.000 à 100.000 habitants se développent la vraie « ville moyenne » ayant en partie les avantages de la petite et de la grande ville. De la petite « ville moyenne », elle garde des liens étroits avec sa campagne, des fonctions régionales prédominantes, un aspect urbain souvent spécifique, un centre-ville qui concentre entre les principaux commerces et bureaux administratifs de la grande ville, elle possède déjà une population d'origine géographique plus variée, des fonctions plus diversifiées qui se multiplient aux dépens d'une fonction moins prédominante »¹⁷².

¹⁶⁸ Idem, Rapport introductif, p 7

¹⁶⁹ CERED, « *Migration et urbanisation au Maroc* », op cite, p 62

¹⁷⁰ Idem, p, 60

¹⁷¹ Idem

¹⁷² VEYRET-VENER G., op cite, p 20

Tableau 26 : Nombre de centres urbains entre 1960 et 1982

Catégorie de centres	1960	1971	1982
100.000 habitants et plus	08	11	14
50.000 à 100.000	03	06	12
20.000 à 50.000	12	19	33
10.000 à 20.000	23	25	35
5.000 à 10.000	24	27	51
2.000 à 5.000	39	72	74
Moins de 2.000	03	14	21
Total	112	174	240

Source : CERED (1988), « Situation démographique au Maroc »

Le dernier Recensement général de l'Habitat et de Population (RGHP) de 2004 a admis une classification similaire, tout en séparant les communes urbaines des centres urbains.

Tableau 27 : Nombre de localités urbaines selon la taille de 1982 à 2004

Taille de localités	Recensements		
	1982	1994	2004
A- Communes urbaines			
100.000 habitants et plus	18	48	55
20.000 à 100.000	36	90	87
Moins de 20.000	31	110	92
B- Centres urbains			
20.000 à 100.000	9	1	7
Moins de 20.000	156	121	150
Ensemble	250	370	391

Source : HCP, RGHP 2004, Rapport national, p 14

La classification des villes en catégories différentes devra tenir en compte l'accroissement de la population urbaine, l'évolution de la structure urbaine. L'étude des villes moyennes devra inclure une partie des petites villes comprises entre 20.000 et 50.000 habitants, qui présentent des symptômes positifs de développement. Il faut considérer aussi les anciennes villes moyennes et celles qui le sont devenues dans un intervalle de temps bien défini ; le seuil supérieur pour cette catégorie dépassera dans ces cas les 100.000 habitants. VEYRET-VENER G. confirme cette approche en déclarant : « c'est pourquoi nous pensons que...durant la période où la ville oscille entre 80.000 et 150.000 habitants, elle franchit le difficile passage, la délicate mutation de la moyenne à la grande ville, les problèmes pouvant apparaître tous à la fois avec une certaine gravité »¹⁷³.

Tenant compte des rapports que la ville moyenne doit entretenir avec sa région, la définition numérique de cette ville connaîtra de sérieux problèmes. La ville régionale étant celle qui bénéficie d'infrastructure et équipements à usage régionale. On lui demande de jouer le rôle de chef-lieu administratif, de se doter de services hospitaliers déjà spécialisés, avoir un aéroport ou même une université. Bref, cette ville doit jouer le rôle de capitale régionale grâce à une certaine décentralisation animée. « La ville régionale idéale bénéficiant d'une certaine décentralisation et d'une certaine décentralisation et d'une infrastructure semble se situer entre 200.000 et 400.000 habitants »¹⁷⁴

Le Ministère de l'Habitat et de l'Aménagement du Territoire (MHAT) s'est intéressé très tôt à cette question. Dans un rapport dédié au rôle des villes moyennes dans le développement du pays, organisé par le MHAT en 1979, on a traité déjà la question de taille optimale pour encadrer une ville moyenne ; le rapport souligne ainsi « une étude des villes moyennes pourrait inclure celles comprises entre 10.000 et 100.000 habitants pour considérer d'une part les « anciennes » villes moyennes et celles qui le sont devenues depuis 1971 (ou qui sont susceptibles de le devenir prochainement) et aussi pour intégrer la notion de distance de satellisation qui donne plus de poids aux villes éloignées du centre principal (primaire) qu'à celles rapprochées »¹⁷⁵.

Cependant, des questions se posent : est ce que quelques milliers d'habitants en plus permettent à une ville de changer de strate et de devenir une grande ville ? Atteindre le volume de 100.000 habitants manifeste-t-il réellement un changement qualitatif au niveau de la ville : sa structure urbaine, son circuit économique, son urbanité... ? Au niveau de développement de l'armature urbaine marocaine, peut-on toujours plaider pour la ville moyenne ?

¹⁷³ VEYRET-VENER G., op cite p 21

¹⁷⁴ Idem, p 22

¹⁷⁵ MHAT, le rôle des villes moyennes au développement du Maroc, rapport introductif, op cité, p 10

La réponse simple est positive ; mais la réalité politique, socioéconomique et spatiale du pays, les défis de développement et l'atmosphère de mondialisation obligent les décideurs à réétudier les arguments traditionnels qui jouent en faveur de la ville moyenne à savoir :

- l'argument géographique : dit aussi argument territorial, pour lequel les villes moyenne est une nécessité régionale de la même sorte que les métropoles s'imposent aux régions.

Dans un pays comme le Maroc connu par sa diversité régionale, les petites et moyennes villes sont plus aptes que les grandes villes à jouer ce rôle régional. « Il est évident que la vie d'une région s'exprime dans une ville moyenne et qu'à son tour celle-ci est représentative de la région qu'elle dessert et qui la fait vivre. La grande ville ne joue qu'imparfaitement ce rôle ; or la fonction régionale est pour une ville un élément de vie au même titre que la ville assure la vitalité d'une région »¹⁷⁶

- l'argument démographique : c'est l'argument le plus important de tous les autres arguments qui peuvent être avancés pour avantager la ville moyenne puisque c'est en quelque sorte la raison d'être de cette strate urbaine. En fait l'attraction de la ville accélère l'exode rural et menace de vider les campagnes ; le déséquilibre démographique qui en résulte peut être fatal pour tout effort de développement économique et social.

Pendant longtemps les grandes villes subissent la migration des populations rurales. L'anarchie spatiale, l'encombrement, le blocage économique de ces métropoles étaient au cœur des raisons qui ont poussé les pouvoirs publics à encourager l'émergence d'une strate urbaine secondaire ou intermédiaire. On s'avère, alors, que le développement des grandes villes au détriment des autres gammes cause de sérieux problèmes. Car « en dirigeant l'émigration rurale vers les grandes agglomérations, non seulement on risque de dépeupler les campagnes mais aussi de détruire l'équilibre Compagne-Ville »¹⁷⁷. La démographie favorise elle aussi les moyennes villes du moins à court et moyen terme.

- l'argument qualitatif : « Seule la ville moyenne ou petite peut assurer ces liens intimes entre la ville et sa compagne qui font l'équilibre d'une région et, partant, contribuent à l'équilibre d'un pays. Même si les banlieux y prolifèrent et se diversifient, si elle reste de dimension et de peuplement raisonnable, elle peut prétendre à un urbanisme à la fois moderne et humaniste. Elle peut facilement jouer son double rôle d'attraction et de distribution. Elle peut contribuer à l'épanouissement de l'individu. Bref, elle est régionalement et

¹⁷⁶ VEYRET-VENER G., op cite, p 16

¹⁷⁷ Idem, p 16

nationalement un élément d'équilibre dans un monde où cette notion tend sinon à disparaître, du moins à se raréfier »¹⁷⁸.

PARAGRAPHE II : la Ville Moyenne : Pôle de développement ?

L'urbanisation est souvent un indicateur de développement. Mais ceci n'est pas toujours évident dans tous les PVD ; elle est le résultat des faits démographiques qu'économiques et une conséquence des mutations et des déséquilibres spatiaux. Les modes d'urbanisation sont ainsi au cœur du débat, ils conditionnent l'évolution économique et sociale et expliquent les modalités et les formes d'urbanisation.

Cependant, l'attraction qu'exercent les grandes villes au Maroc, est encore apparente. De ce fait, peu d'études ont été consacrées au rôle de la ville moyenne, à sa place dans le dispositif spatial et aux fonctions qu'elle peut assurer. La concentration des populations, des investissements et des équipements sur un espace réduit a entravé toutes les tentatives d'un développement durable et intégré au Maroc. Pour décongestionner les espaces fortement urbanisés et lutter contre le déséquilibre spatial, l'Etat a développé un ensemble de villes moyennes qui seront orientées à jouer le rôle de pôles de développement autour desquels s'articulent les petites villes et les campagnes. La notion de pôles de développement faisait apparition dans le discours des planificateurs dès le début des années soixante-dix. Sa mise en œuvre a pris plusieurs formes : la promotion administrative des villes (A) ; le soutien économique (B) ; cette politique avait même façonné l'armature urbaine et l'aménagement du territoire (C).

A- La Promotion Administrative de la ville moyenne

L'histoire de développement local au Maroc ne peut pas nier la place qu'occupe l'urbanisation dans le processus de modernisation du pays. Ainsi la stratégie de l'Etat pour cette gamme de villes se base sur une politique qui les prend comme des pôles de concentration et de développement de leur entourage. Mais, l'observation de l'évolution de ces villes montre que leur dynamisme est essentiellement le résultat de l'intervention étatique surtout à travers la promotion administrative. Il est donc nécessaire de prendre en considération le rôle qu'exercent les centres urbains, en particulier les villes moyennes à ce stade. C'est dans cette vision que les villes moyennes ont connu leur promotion administrative.

¹⁷⁸ Idem, p 19

La promotion administrative offre aux centres qui en bénéficient les fonctions qui les dynamisent. Certaines localités qui ont accédé au statut urbain, dont l'attraction était jusqu'au là modeste, sont devenues des villes en plein essor ou siège des municipalités ou même peut être nommés chef-lieu d'une province ou d'une région ! Cette situation peut être chiffrée comme suit : sur les 70 chefs-lieux des provinces et préfectures au Maroc en fin des années quatre vingts, 25 sont des villes moyennes, les 43 villes restantes comportent un centre et 42 municipalités. Les deux tableaux suivants montrent la répartition et l'évolution des villes moyennes selon leurs statuts et leurs tailles :

Tableau 28 : Répartition des villes moyennes selon le statut et la taille en 1994

Statut/Taille	20.000- 30.000	30.000- 40.000	40.000- 50.000	50.000- 60.000	60.000- 80.000	80.000- 100.000	Total
Chef-lieu de province	05	03	02	07	05	03	25
Municipalité	17	09	06	03	05	02	42
Centre urbain	01	00	00	00	00	00	01
Total	23	12	08	10	10	05	68

Source : HCP, RGHP 1994

Tableau 29 : Evolution du poids, du statut et du taux d'accroissement annuel des villes moyennes entre 1960 et 1994

années	Nombre de villes	poids		Taille de villes en milliers						statut			Taux d'accroissement
		Population	%	20-30	30-40	40-50	50-60	60-80	80-100	Province	Municipalité	Autre	
1960	15	609.382	17,9	06	04	02	00	01	02	02	12	01	
1971	25	940.499	17,4	10	06	03	03	03	00	07	18	00	4,02
1982	45	1.930.855	22,1	16	08	08	04	06	03	18	08	19	6,75
1994	68	3.032.638	22,6	23	13	08	09	10	05	25	42	01	3,83

Source : HCP ; RGHP 1960, 1971, 1982 et 1994

L'Etat s'est-il préoccupé de prendre en compte les déséquilibres spatiaux et d'accorder aux villes moyennes la capacité de structurer le développement local ?

La réponse à de telle question doit considérer deux modes d'intervention publique possibles :

- l'organisation administrative, les limites territoriales dans lesquelles ces villes s'inscrivent et les pouvoirs qui lui sont dévolus : c'est tout le dispositif légal, administratif, humain et financier, que manifeste la déconcentration et la décentralisation.
- La planification des investissements publics : indépendamment de l'organisation administrative et les moyens qui lui sont liés, l'Etat dispose de la possibilité d'influer sur l'aménagement du territoire par le biais de sa politique économique.

Il faut souligner que l'Etat dispose d'une capacité d'intervention importante. Il préconise plusieurs mesures afin de réduire les déséquilibres entre régions :

- encourager l'investissement immobilier en province afin de faciliter aux nouveaux arrivés de s'y installer
- inciter l'investissement industriel au-delà de son axe préféré
- assurer une meilleure répartition des services sociaux surtout sanitaires et éducatifs
- offrir des incitations pécuniaires aux agents relevant du corps de la fonction publique, qui acceptent de s'installer dans certaines régions du pays.

La croissance de la majorité des centres urbains est étroitement liée aux interventions directes de l'Etat (promotion administrative, investissements, équipements...). La promotion administrative des centres constituait (elle constitue toujours) la pièce maîtresse de la politique de développement territorial entamé par les pouvoirs publics depuis l'indépendance. Cette politique avait plusieurs façons pour se réaliser ; le plus important d'entre elles reste le découpage administratif et communal qu'a connu le pays depuis 1962, mais surtout celui de 1971 et 1992. Les différents découpages visaient d'encadrer le territoire national, de dégager le manque en équipements par régions et procéder à un aménagement du territoire promotionnel et opérationnel.

La promotion administrative des villes moyennes avait pour conséquences directes :

- l'unification du découpage administrative du pays : les unités administratives sont désormais définies par la loi de même que leurs organes, leur gestion, leur contrôle ...

- le réaménagement du territoire national autour de pôles de concentration régionaux
- un développement démographique et économique remarquable des centres promus administrativement
- plusieurs équipements ont été réalisés dans ces villes, en particulier celles nommées chefs-lieux de leurs régions ; certaines d'entre elles sont dotées d'équipements de niveau supérieur (université, hôpital régional, aéroport...).

Ainsi vers la fin des années soixante-dix et le début de la décennie suivante, les réseaux urbains régionaux se structuralisent autour des pôles d'équilibre comme suit :

- + Le Nord autour de Tanger
- + L'Axe atlantique connaît toujours l'omniprésence de Casablanca
- + Le Saïss s'articule autour de Fès et Méknès
- + L'Oriental s'articule autour d'Oujda puis dans un deuxième temps Nador
- + Le Tensift tourne autour de Marrakech ; Safi se développera par la suite
- + Le Sud émerge avec Agadir et Laayoune.

Tableau 30 : Répartition des villes moyennes selon les régions

régions	Nombre de villes moyennes	population	% / population urbaine/Région	%/ au total des VM
Taza-Taounate-El Hoceima	05	167.285	45,1	5,5
Marrakech-Tensift-Al Haouz	03	154.558	16,2	5,1
Tanger-Tétouan	07	225.120	19,8	7,4
Fès-Boulmane	01	54.163	5,9	1,8
Doukala-Abda	03	127.415	20,	4,2
Rabat-Salé-Zemour-Zair	03	168.356	10,8	5,6
Gharb-Chrarda-Bni Hssane	06	280.492	44,9	9,2
Meknès-Tafilalet	08	303.381	31,4	10,0
Chaoui-Ourdigha	06	316.010	51,4	10,4
Grand Casablanca	01	27.741	0,6	0,9
Souss-Massa-Darâa	11	557.034	62,2	18,4
Ouad Eddahab-Laguira	01	29.831	95,7	1,0
Guelmim-Essamara	03	147.134	67,5	4,9
Laâyoune-Boujdour-Sakia Al Hamra	00	00	0,0	0,0
Oriental	09	322.512	33,0	10,6
Tadla-Azilal	03	51.606	33,8	5,0
total	68		22,6	100,0

Source : HCP, RGPH 1994

A côté de la promotion administrative directe qui a permis de gonfler le nombre de villes en général et les villes moyennes en l'occurrence ; l'Etat envisageait des actions dites d'accompagnement axées sur :

* la déconcentration des administrations et des services publics en créant des délégations et services extérieurs de la plupart des ministères et des départements administratifs centraux. Cette action intervient dans le cadre du rapprochement de l'administration des citoyens pour les mieux servir. Cette action permet aussi à l'administration centrale de détecter le manque en équipements, services ou prestations aux niveaux des zones lointaines pour les programmer.

* le réaménagement géographique des activités économiques : le découpage du pays en régions économiques (sept régions en 1971 puis seize en 1992) avait pour but de promouvoir les forces productives de chaque région afin de créer une synergie régionale permettant de développer dans un premier temps la région et par la suite de la rééquilibrer avec le Centre.

Les codes d'investissement, la création de zones industrielles dans plusieurs villes et les compétences déléguées aux conseils régionaux et locaux sont autant d'outils de ce redéploiement des activités économiques. Mais, la politique promotionnelle de l'Etat à-t-elle permis de créer un circuit économique assez développé et indépendant du Centre ou de l'Etat il même, permettent ainsi aux villes moyennes de mener leurs missions de polarisation et d'encadrement de leur arrière-pays comme il le faut ? Quel est l'impact de cette politique sur les villes moyennes ? Constitue-t-elle une politique à suivre pour réussir un développement régional et local durable intégré ?

La plupart des villes moyennes exercent une fonction basée sur une activité mono-sectorielle (l'extraction minière, l'industrie agroalimentaire, le commerce...); la fonction administrative vient pour renforcer cette nature fonctionnelle de ces villes. L'urbanisation au Maroc est une urbanisation tertiaire. Le commerce en témoigne. Les villes moyennes, jouent un rôle important de carrefour commercial entre les grandes villes et le milieu rural. Ces villes facilitent l'échange de produits urbains dans les campagnes. Elles permettent par la suite l'exportation des produits locaux vers les métropoles. L'organisation commerciale dans ces villes prend plusieurs formes : le commerce en gros en provenance des grandes villes, en particulier de Casablanca. A côté de ce commerce qui restent comme même modéré, vu le nombre de grossistes par ville ainsi que leur capacité d'approvisionnement et de distribution ;

prolifère un commerce de détail structuré et non structuré. Pour ces villes, le commerce constitue un secteur refuge. Il permet de créer des emplois permettant aux masses des jeunes en âge actif de trouver un emploi qui ne nécessite ni formation spécifique ni compétences réelles. Mais le commerce des villes moyennes « est un secteur largement dominé par des activités banales. Le faible revenu qui le caractérise ne permet pas de s'enrichir, et de développer les capitaux.

Quant au tourisme, le Maroc offre un produit touristique varié. Ainsi le tourisme a façonné les structures économiques, sociales et spatiales des pôles touristiques du pays. Malgré la diversité du produit touristique offert par les villes moyennes ; l'activité touristique de ces villes reste occasionnelle et souvent saisonnière. Elles n'ont pas dépassé le niveau de centres d'excursion liés aux programmes touristiques initiés dans les grandes villes. Certaines villes moyennes ont un patrimoine historique, celles qui se situent au bord du Sahara ou sont des villes montagneuses. Ces villes ont connu l'existence d'une infrastructure hôtelière de différentes gammes. Mais les investissements touristiques dans ces villes ne créent pas d'emplois suffisants puisqu'ils sont orientés vers un tourisme de prestige. Dans d'autres villes moyennes coexistent un tourisme national à côté du tourisme international. Mais l'activité touristique dans ces villes reste occasionnelle. « Cette activité augmente le volume de consommation de produits alimentaires dans un laps de temps très réduit, et crée une activité inattendue pendant quelques jours ou quelques semaines »¹⁷⁹.

Tableau 31 : Structure hôtelière des villes moyennes

Catégorie d'hôtels	5*	4*	3*	2*	1*	Non classés	Total
Type de villes							
Villes historiques	01	03	05	06	10	109	134
Villes sahariennes	01	13	05	03	06	43	71
Villes montagneuses	00	00	02	00	02	14	18
Total	02	16	12	09	18	166	223

Source : HCP, BADOCC 1997 * : nombre d'étoiles

¹⁷⁹ HCP, « Les villes moyennes : pôles de développement et de décongestion des grandes villes » op. cite, p 192

La banque constitue un baromètre de la richesse locale. Le système bancaire renforce sa présence sur tout le territoire national ; ainsi les villes moyennes abritent un nombre croissant d'agences bancaires. Elles participent directement ou par les prêts octroyés aux investisseurs d'améliorer les équipements de toute nature dans les villes moyennes. « Cependant, les banques sont responsables aussi de la fuite des capitaux locaux et régionaux. Elles participent d'une façon directe au transfert de la plus value vers les grands centres urbains. Cela reflète les faiblesses de l'élite locale qui ne contribue que faiblement aux investissements locaux »¹⁸⁰.

Remarquant ici, que la dynamique que connaissent certaines villes moyennes essentiellement celles éloignées des métropoles, ne peut être expliquée que par le poids de la fonction administrative qu'elles exercent. « Grâce à cette fonction, plusieurs villes ont connu un renforcement de leurs infrastructures de base... Cela est évidemment accompagné par l'arrivée de fonctionnaires, et donc par l'apport d'une masse monétaire. Ce qui ne va pas sans provoquer des mutations dans les structures démographiques »¹⁸¹. Bien que les villes moyennes occupent une position importante dans la nomenclature urbaine nationale et exercent un rôle fonctionnel non négligeable ; ces villes sont des entités encadrées par la fonction administrative et restent très liées à l'Etat. « L'aspect de services qui caractérise la fonction administrative et sa saturation précoce en matière de recrutement ne lui ont pas permis d'être une vraie locomotive pour le développement local. Ainsi, la fonction administrative a transformé les villes moyennes en pôles de contrôle et de commandement, plus qu'en pôles de développement économique et social »¹⁸².

Cette réalité laisse les villes moyennes incapables d'exercer avec succès leur fonction principale, celle de guider leur région. Elles n'ont pas pu développer un système urbain complet lui permettant de se démarquer des grandes villes surtout de la métropole du pays.

Le rôle de l'Etat est primordial. Certes, mais l'excès de l'Etat, la forte concentration au niveau du Centre et le non aboutissement de la politique de régionalisation et de décentralisation sont des handicaps réels qui privent la ville moyenne de remplir sa fonction pleinement.

B- Le rôle catalyseur de la ville moyenne :

Longtemps, les villes moyennes furent, elles le sont toujours, considérées comme éléments essentiels pour la croissance économique, le développement local et régional,

¹⁸⁰ Idem, p 192

¹⁸¹ Idem, p 195

¹⁸² Idem, p 195

l'organisation spatiale et comme mécanisme efficace pour atténuer l'exode rural. Ces villes doivent fonctionner comme centre de croissance pour leurs régions. « Le renforcement de l'appareil économique et social de ces villes génère des emplois dans tous les secteurs existants »¹⁸³.

La complexité de la réalité politique du pays relativise cet édifice théorique idéal ; « les enjeux politiques nationaux sont si variés et instables que la politique de développement régional ne peut démarrer sans le déclenchement d'un processus de décentralisation »¹⁸⁴. L'Etat s'est engagé dans une politique volontariste d'aménagement du territoire, d'ouverture politique et de découpage administratif. Dans ce cadre, on a établi la régionalisation économique en s'appuyant sur l'idée de pôles de développement. Les autorités publiques, conscientes de la gravité des défis de développement ont dû rompre avec le passé pour jeter les bases d'une nouvelle organisation de la proximité. Du fait, l'idée régionale s'est peu à peu imposée. Le fait majeur qu'on marque à ce propos réside dans l'institutionnalisation de sept régions économiques par la loi du 16 Juin 1971. K. NACIRI voit en cette instauration l'événement le plus important de la vie administrative du pays ; puisque « c'est sur la base du statut et du contenu juridique de la région tel qu'il fut arrêté en 1971 que les quatre derniers plans de développement économique et social accorderont une place et un intérêt à la politique de régionalisation »¹⁸⁵. Le conseil régional institué par la loi de 1971 est resté un organe consultatif. Néanmoins, la région a constitué déjà un cadre de préparation et d'exécution du plan de développement économique et social et de conception de la politique d'aménagement du territoire. L'article 2 de cette loi définit la région « comme un ensemble de province qui, sur le plan tant géographique qu'économique et social entretiennent ou sont susceptibles d'entretenir des relations de nature à stimuler leur développement, et de ce fait, justifient un aménagement d'ensemble ».

En matière d'urbanisation, cette politique de régionalisation a adopté comme orientation majeur depuis son instauration de contrôler la croissance de la ville primaire du pays par la promotion d'un système urbain national, équilibré et basé sur le concept de pôle de croissance. Cette volonté a permis aux villes de strates intermédiaires de participer au développement du pays. Ainsi, les centres intermédiaires ont commencé à partir de la deuxième moitié des années soixante-dix à exercer une attractivité envers les populations et les activités économiques qui se

¹⁸³ CERED, « *Migration et Urbanisation au Maroc* », op cite, p 169

¹⁸⁴ Idem, p 169

¹⁸⁵ NACIRI K. (2002), « Les cadres constitutionnels, légaux et administratifs du gouvernement local au Maroc », *4em Forum méditerranéen du développement*, Amman, p 10

dirigeaient avant vers l'axe littoral atlantique et sa métropole. Ainsi donc, entre 1971 et 1982, la croissance des villes moyenne enregistrait un taux extrêmement fort comparée aux grandes villes. Les villes moyennes ont commencé à exercer leur pouvoir attractif grâce à leur ouverture sur l'économie de marché, à leur fonction administrative, commerciale ou encore à la proximité d'une grande ville dynamique. Mais la gamme de villes moyenne n'a pas connu le même sort. Cette catégorie reste très hétérogène au niveau du degré de son dynamisme ou du ralentissement.

RHELLOU A. confirme cette conclusion. Pour lui, « si le taux moyen des villes moyennes au cours des années 70, a été de 5,43%, celles-ci n'avait pas un même comportement »¹⁸⁶. Selon les niveaux de croissance, les villes moyennes peuvent être divisées en quatre sous-groupes :

« a) Villes à croissance très forte : taux 6%

Laayoune (9,97%), Khémisset (9,46%), Sidi Slimane (8,58%), Al-Hociema (7,46%), Taourirt (6,96%), Sidi Kacem (6,89%), Sidi Bennour (6,99%), Tiznit (6,56%), Kalâa Sraghna (6,23%) et Nador (6,6%)

b) Croissance forte : 5% à 6%

Youssoufia (5,91), Kasbah Tadla (5,47), Béni-Mellal (5,36), Fkih Ben Salah (5,31) et oued-Zem (5,29)

c) Croissance moyenne : 4% à 5%

Souk Larbâa (4,49), Errachidia (4,44), Taroudant (4,42), Berkane (4,07), Settât (4,01) et Midelt (4,05)

d) Croissance modérée : taux 4%

Chefchaouen (3,99), Ksar El Kébir (3,90), Khénifra (3,89), Azrou (3,86), Boujad (3,77), Berrechid (3,62), El Jadida (3,49), Azemmour (3,38), Jerada (3,13), Taza (3,11), Larache, Essaouira (3,09), Ben Slimane (3,07), Sefrou (2,82) et ouezzane (1,80) »¹⁸⁷.

L'explication de cette croissance différenciée des villes moyennes provient en partie par l'étude des tendances migratoires ; sans négliger l'explication économique. Le ralentissement de la dynamique de certaines villes moyennes pendant la période intercensitaire 1982-1994

¹⁸⁶ RHELLOU A. (1991), « Approche économique de la ville moyenne : croissance urbaine et aménagement du territoire », in *la ville moyenne au Maghreb*, Vem colloque, Sefrou, p 80

¹⁸⁷ Idem, p 80 et 81

manifeste les limites de la base économique émanant essentiellement de la promotion administrative et témoigne- peut être- sur l'échec des choix de l'Etat.

Cependant, « alléger les problèmes des grandes villes passe donc par l'amélioration des conditions de vie dans les petites et moyennes villes mais ceci ne peut se réaliser sans développement de la campagne et sans pouvoir de commandement des centres sur leur arrière-pays, condition sin-qua-non d'un développement auto-soutenu. Ces conditions risquent fort de ne pas être remplies d'autant plus que nous sommes dans un système libéral où la logique des investisseurs n'est pas celle des idéalistes et ne correspond pas toujours à celle des politiciens »¹⁸⁸. Le rôle que peut jouer la ville moyenne marocaine au niveau de développement local et régional reste tout important. Généralement ces villes sont dotées d'un bon nombre de services et d'équipements pour mieux servir les habitants de leur rayon d'influence. Sur le plan économique, les villes moyennes ont profité de la politique de décentralisation industrielle et des réformes qu'a connu le secteur de l'industrie. La fonction industrielle joue un rôle déterminant dans la transformation des villes ; la relation entre urbanisation et industrialisation est prise à l'évidence dans le processus de développement. Il s'agit d'une activité créatrice d'emplois, génératrice de revenus et elle transforme l'organisation sociale vers la modernisation. « Mais le processus d'industrialisation qui s'est déclenché au Maroc n'a pas affecté d'une façon homogène les diverses composantes du territoire national... Si l'activité industrielle est un facteur de modernisation de l'économie marocaine, elle constitue aussi un indicateur de disparités territoriales »¹⁸⁹. Le code d'investissement industriel a fait de la plupart de ces villes des zones qui donnent beaucoup d'avantages aux investisseurs désireux de quitter les grandes villes pour aller installer leurs unités dans de nouvelles aires. Ces avantages ont pris plusieurs formes : facilité de l'accès aux crédits, avantages fiscaux, subventions...etc.

L'Etat a créé les équipements et infrastructures de base et il a renforcé ce qui existe dans ces villes pour qu'elles soient capables d'accueillir les unités susceptibles de s'installer aux zones industrielles aménagées pour cette raison. « C'est pourquoi l'Etat s'est engagé dans un vaste programme d'aménagement des zones industrielles »¹⁹⁰. Ce programme a concerné plusieurs villes : El Jadida, Nador, Settat... Toutes ces mesures incitatives avaient pour objectifs directs « de renforcer le rôle des villes moyennes pour qu'elles puissent générer des emplois industriels et tertiaires, aux ruraux qui sont à la recherche d'un emploi non

¹⁸⁸ KERBOUT M., « Quelques aspects de l'urbanisation des régions « marginales et leur significations », in *la ville moyenne au Maghreb*, op cite, p 56

¹⁸⁹ HCP, « *Villes moyennes : pôles de développement et de décongestion des grandes villes* », p 186

¹⁹⁰ Idem, p 173

agricole »¹⁹¹ ; puisque « un certain nombre d'individus réalisent le passage du rural à l'urbain au niveau des centres de petite et moyenne taille, alors que le passage s'effectuait il y a quelques années, pour un grand nombre directement par l'intermédiaire des grandes villes »¹⁹². Une fois de plus, l'exode rural ne peut être écarté de la problématique de développement local et régional.

Mais d'une manière générale, on peut conclure que « la décentralisation administrative n'est pas accompagnée d'une vraie déconcentration des investissements économiques surtout du secteur industriel, qui est le principal générateur des emplois et le moteur du développement économique »¹⁹³. Ainsi les villes moyennes peuvent être divisées en deux catégories :

- Des villes qui doivent leur attraction à la proximité d'une grande ville, ou qu'elles jouent le rôle d'une ville satellite. Des villes comme El Jadida, Settat sont en passe de devenir le quartier industriel de la capitale économique du pays.
- Des villes qui ont une réelle attraction.

Les premières ont pu devenir de véritables réceptacles de migration à cause de leur emplacement. Tandis que les secondes tiennent profit de leur positionnement géographique. Elles sont soit sur des axes très fréquentés, soit qu'elles ont connu une mise à niveau de leurs équipements ou elles ont bénéficié d'importants aménagements à caractère industriel ou touristique.

La politique de promotion économique de la ville moyenne a été réalisée grâce aux possibilités de financement octroyées à cette strate urbaine. Le financement peut être direct des projets réalisés par les départements et délégations des différents ministères. Il peut être octroyé par les budgets des collectivités locales, à savoir : les régions et municipalités ; dans le cadre de programmes de développement régional ou par le biais des programmes élaborés par les municipalités elles mêmes. A cet égard, la charte communale et le Dahir de l'organisation régionale ont instauré des organes pour gérer les affaires de la commune ou de la région. Ces organes sont dotés d'attributions qui servent à l'élaboration d'une vision claire sur le développement des collectivités locales. La loi prévoit, à cet effet, un financement multiple et conséquent. Les collectivités locales puiseront leurs moyens aussi bien à travers la mobilisation de leurs ressources propres, que par le biais des subventions octroyées par l'Etat.

¹⁹¹ Ibid, p 173

¹⁹² CERED, « Migration et urbanisation au Maroc », op cite, p 170

¹⁹³ HCP, « *Villes moyennes..* », op. cite, p 188

La promotion économique et financière a permis à certaines villes d'avoir la force attractive des activités productives et des Hommes.

Mais, l'année 1983 sera une date décisive pour les mécanismes financiers de promotion des villes moyennes. Le Maroc s'est engagé dans un programme d'ajustement structurel de son économie et de sa finance. Dans de telles circonstances, le processus de décentralisation entamé par le pays a émergé une nouvelle conception du rôle de l'Etat basé sur :

*Le désengagement de l'Etat de l'économie au profit de l'initiative privée

* Une nouvelle répartition des tâches de développement économique et social entre les différentes collectivités publiques

Le désengagement de l'Etat est de plus en plus affiché. La situation est devenue plus compliquée ; les possibilités de financement seront réduites. L'Etat cède la place aux collectivités locales et aux capitaux privés pour soutenir l'économie et le développement. Les collectivités locales, manquant de moyens matériels, humains et financiers, n'ont pas pu remplacer l'Etat. L'attitude du secteur privé dans le développement économique et social des unités territoriales n'était pas à la hauteur des attentes. La politique de promotion et de soutien à la ville moyenne risquait, alors, l'échec. Dans de telles situations, le secteur privé a tendance à installer ses nouvelles unités de production dans les grandes villes et surtout sur l'axe atlantique.

La politique de développement territoriale suivie depuis trois décennies avait-elle une stratégie claire et bien définie ? Vise-t-elle une véritable redistribution des activités économiques et de leurs fruits ?

En d'autres termes ; la promotion de villes moyennes en tant que pôles de concentration et de développement a-t-elle abouti à constituer un réseau de villes relais ?

La concentration du niveau intermédiaire urbain, conséquence de la promotion étatique à la ville moyenne, ne constitue-t-il une remise en cause de la politique de décentralisation ?

Sur le plan économique général, la volonté de transformer les villes moyennes en pôles de développement reste jusqu'à présent un simple vœu. La concentration de la population, des infrastructures, des équipements et du capital sur un espace réduit du territoire national entrave tout effort d'un développement durable et intégré. La recherche d'une certaine équité nationale sur le plan socioéconomique et spatial a poussé l'Etat marocain à essayer de développer un

ensemble de villes moyennes qui doivent jouer le rôle de villes locomotives de croissance et de développement, autour desquels s'articulent les petites villes et les campagnes.

Ces villes moyennes offrent plusieurs avantages qu'on peut citer :

- les coûts de leur croissance restent toujours inférieurs à ceux générés par la croissance des grands centres urbains
- elles offrent l'essentiel de services urbains demandés par les immigrés d'origine rurale
- l'accès à la propriété immobilière demeure possible vu la disponibilité et le prix abordable du sol
- ces villes offrent un cadre de vie agréable : manque de nuisance, d'habitat non salubre ou anarchique, trajets de déplacements court...

Ces avantages exercent une attraction non seulement sur les populations limitrophes mais aussi sur celles des grandes villes. Au cours des années soixante dix la politique de développement régionale est devenue effective. La décennie qui suit consacre la politique des villes moyennes eu égard les moyens et attributions dont elles ont reçu. La politique axée sur les villes moyennes visait d'en faire de vrais centres d'attraction et de développement. Le but souhaité de cette politique est de décongestionner le Centre littoral encombré et rétablir l'ordre spatial national.

Les principaux axes de cette politique furent :

- le renforcement de la décentralisation et de la déconcentration des services de l'Etat
- la délocalisation de zones industrielles
- l'amélioration de l'infrastructure et d'équipements socio-économiques
- élaboration des documents d'aménagement du territoire et d'urbanisme.

« Cette politique s'est caractérisée par l'aménagement urbain et la dotation en équipements des grandes villes : décentralisation des universités, création des ERAC pour répondre à la demande croissante en matière de logements, construction de grands complexes sportifs, lutte contre l'habitat insalubre... etc. Cette politique de pôles de développement par les effets d'agglomération qu'elle a engendrés, a été bénéfique.

Toutefois, à la longue, elle devait aboutir au gigantisme urbain dont les coûts dépassent de loin les avantages »¹⁹⁴.

C- La ville moyenne outil l'Aménagement du Territoire :

La conscience des autorités publiques, aux défis auxquels elles sont confrontées en matière de développement, lui a conduit à accorder une attention particulière aux questions de l'Aménagement du Territoire. Ainsi, l'action politico-administrative et intellectuelle a déclenché un discours officiel et des politiques dirigées en faveur de la promotion et de la généralisation de l'urbanisation sur tout le territoire national. La promotion du modèle de la métropole régionale va favoriser le lancement d'un vaste programme de rénovation urbaine.

Le programme d'urbanisation proprement dit se propose d'apporter une plus grande stabilité aux habitants dans leurs régions d'origine en « humanisant » les conditions de vie : il prévoit la mise en place d'infrastructures nécessaires (routes, Eau, Electricité...), la construction de nouvelles HBM ainsi que l'amélioration du cadre urbain par la création de zones d'activités économiques dans plusieurs villes. Ce programme puise ses racines théoriques de la théorie économique générale qui permet de dégager la corrélation existante entre infrastructures et croissance-développement. « D'une manière générale, les études sur le caractère productif des infrastructures, devraient alors permettre de mieux évaluer les canaux de transmission de leur rôle, de même que de mieux quantifier leur impact sur la croissance. Le rôle spécifique des divers types d'infrastructures est également un sujet d'intérêt pour la politique économique, la détermination des investissements les plus rentables prenant en effet place dans le cadre de consolidation budgétaires quasi généralisées »¹⁹⁵. L'impact de l'aménagement du territoire sur la croissance économique des villes doit contenir en premier lieu le désenclavement des villes par l'homogénéisation des voies de communication ; en l'occurrence les transports.

Historiquement, la façade atlantique et quelques villes de l'intérieur sont relativement bien desservies par le réseau national de communication. Ce n'est pas le cas des petites et moyennes villes ce qui a réduit leur chance au développement. Pour ces villes, les routes qui les relient avec le reste du pays, sont réparties quantitativement et qualitativement de façon inégale. Peu d'entre elles bénéficient des bien fait de la voie ferrée. C'est dans les perspectives générales de ce programme d'aménagement du territoire et de généralisation de l'urbanisation

¹⁹⁴ RHELLOU, A., « Approche économique de la ville moyenne », op. cite, p 84

¹⁹⁵ VEGANZONES, M-A. (2000), « *Infrastructures, investissement et croissance : un bilan de dix années de recherches* », CERDI, Clermont Ferrand, p 01

que se sont inscrits les efforts de la mise à niveau concernant les voies de communication. Cette perspective couverte tous les aires urbaines et surtout les villes moyennes. La majorité de ces villes sont desservie par un ou plusieurs moyens de transports.

Tableau 32: Répartition des villes moyennes selon leur accessibilité par les routes

Type de route	Route nationale	Route principale	Route secondaire	Route tertiaire	Route régionale	Route provinciale	Route communale
Villes desservies	41	52	46	44	02	02	02

Source : HCP, BADOc 1997

« Les voies de communication ont permis aux villes moyennes de s’ouvrir, d’une façon progressive, sur le territoire régional et national, et facilité l’exploitation de leurs ressources locales. Le désenclavement des villes n’est pas seulement attaché aux voies de communication, mais aux investissements qui ont des finalités économiques et peuvent donner une certaine vitalité à ces entités spatiales »¹⁹⁶.

La priorité accordée à l’aménagement du territoire souligne l’ampleur de la réorganisation administrative et territoriale qui s’est produite dès 1971 avec la création et le lancement des régions économiques. Ce concept s’inscrit dans une remise en cause des stratégies suivies jusqu’à la fin des années soixante, au nom d’une volonté politique de modernisation globale et accélérée du territoire, de la prise en compte du rôle de l’urbanisation dans la diffusion de la modernité et du caractère inéluctable de la croissance et de la cidantarisisation de la population. A cet égard, « l’importance des villes moyennes ne se mesure pas en termes de leur populations mais par la place qu’elles occupent dans l’armature urbaine nationale et par le rôle qui leur est dévolu dans le cadre d’une politique d’aménagement du territoire »¹⁹⁷. La catégorie des villes moyennes constitue un avantage à la politique de décentralisation suivie par l’Etat. C’est dans cette optique que l’urbanisation a été amorcée depuis quelques années dans les zones arides et les régions non urbanisées et s’est amplifiée avec la politique de régionalisation. En effet, l’Etat a mis en œuvre un certain nombre de mesures afin d’atténuer l’attraction des grandes villes en général et celles de l’axe atlantique en particulier. Parmi ces mesures, on peut citer celles concernant la promotion des villes

¹⁹⁶ HCP, Les villes moyennes..., op. cite, p 203

¹⁹⁷ RHELLOU A., op. cite, p 83

moyennes pour devenir des pôles d'attraction et de développement et la politique volontaire d'aménagement du territoire. Ces villes manifestent «une souplesse remarquable dans l'intégration à la vie économique moderne : rôle de relais routiers, équipements en agences bancaires, services pour l'entretien de la personne, agence et cabinet privés et une solidité des structures traditionnelles »¹⁹⁸.

La politique de l'aménagement du territoire au Maroc s'est fixée comme objectif d'assurer une meilleure répartition spatiale des équipements, une meilleure redistribution de la richesse nationale et un rééquilibrage de la répartition géographique de la population sur tout le territoire national. Dans ce cadre, la politique de l'aménagement du territoire ne peut pas ignorer les villes moyennes. Généralement, les villes moyennes sont censées de remplir certaines tâches :

- Pouvoir offrir aux ruraux qui quittent leurs campagnes des emplois non agricole pour qu'ils ne soient pas obligés de se diriger vers les grandes villes
- Disposer d'équipements collectifs et surtout de logements pour mieux héberger les populations nouvellement implantées
- Disposer d'un appareil éducatif, de formation professionnelle et sanitaire adéquate
- Disposer d'un réseau de communication avec leurs arrière-pays que les grandes villes.

La conception du rôle des villes moyennes dans l'aménagement du territoire puise de plusieurs études élaborées dans ce sens. En l'occurrence le Schéma national d'aménagement du territoire (SNAT), les schémas de développement et d'aménagement régional (SDAR), les schémas directeurs d'aménagement urbain (SDAU) et les schémas d'armature rurale (SAR). Cet effort théorique est rendu effectif avec la création et la délimitation des régions économiques et la création au niveau central d'une Direction de la planification et du développement régional. Alors, les villes moyennes, de par leur situation géographique, leur poids démographique et l'action de l'Etat qui cherche à mieux répartir les équipements publics, ont vu leur infrastructure se renforcer et elles ont bénéficié de nouveaux services et équipements collectifs en matière de l'éducation, du domaine sanitaire et des équipements socioculturels.

¹⁹⁸ TROIN F-F, « Petites villes et villes moyennes dans le monde arabe », op. cite, p 75

1. les équipements scolaires :

Les établissements scolaires connaissent une diffusion large sur tout le territoire national. Cette diffusion traduit la stratégie nationale de lutte contre l'analphabétisme. Les villes moyennes ont subi l'essentiel de cette politique de scolarisation vu leur poids démographique, leur positionnement géographique et le rôle qui leur incombe. En matière d'équipements en établissements scolaires toute catégories confondues, les villes moyennes ont bénéficié d'un large programme d'édification et de construction d'écoles primaires, de collèges et de lycées. Certaines d'entre elles ont été élues pour siéger un établissement universitaire. La politique scolaire de l'Etat ne concerne pas que le secteur public ; elle intègre aussi un secteur privé qui n'a cessé de manifester sa volonté d'investir dans un secteur aussi onéreux que stratégique. Cette réalité s'est traduite dans toutes les strates de villes marocaines ; si elle est très apparente dans les métropoles, elle ne manque pas de vue au niveau des villes moyennes qui ont abrité un nombre croissant de ces établissements de niveaux scolaire différents.

Tableau 33 : Répartition des établissements d'enseignement selon les villes moyennes

Niveau	Précolaire				Fondamental				Secondaire	
	Traditionnel		Moderne		Primaire		Collège			
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Privé	1381	96	316	61,5	26	4,1	11	6,6	24	17,3
Public	57	4,0	298	38,5	605	95,9	155	93,4	115	82,7
Total	1438	100,0	614	100,0	631	100,0	166	100,0	139	100,0

Source : HCP, BADO 1997.

Ces équipements ont participé positivement aux efforts de réduction de l'analphabétisation du pays ; ils ont permis aux villes moyennes de bien remplir leur mission envers leur population, notamment celle du milieu rural à proximité de ces villes.

Devant cette avancée réalisée, certaines villes moyennes ont développé leur arsenal scolaire en abritant des unités d'enseignement supérieur et de formation professionnelles. Cette spatialisation des universités et instituts universitaires vient pour décongestionner les pôles traditionnels d'encadre scolaire et scientifique. Ces nouvelles implantations ont constitué un facteur important du dynamisme que connaissent les villes moyennes qui l'ont reçues ; citant à

titre d'exemple : Settat, Martil, Errachidia, Beni Malla, Safi ... Les conséquences de l'implantation des unités universitaires dans les villes moyennes leur ont permis entre autres d'améliorer leur apport en matière d'encadrement et de formation professionnelle de la population de leurs régions. Parfois même, certaines de ces villes ont glissé vers la strate des grandes villes.

Tableau 34 : Répartition des villes moyennes selon le nombre des établissements d'enseignement supérieur

Type d'établissement	Nombre de villes	Nombre d'établissements
Etablissements d'enseignement supérieur public	04	07
Instituts de technologie appliquée	17	19
Etablissements de formation professionnelle privés	30	116
Centres de formation professionnelle publics	43	58
Ecoles des adjoints techniques	01	01
Centres de formation des instituteurs	14	14
Centres pédagogiques régionaux	02	02
total	***	217

Source : HCP, BADOQ 1997.

« Malgré ces avancées, les efforts fournis pour la généralisation de l'enseignement surtout fondamental, restent insuffisants. Les villes moyennes qui abritent environ 3,032.638 personnes (fin des années quatre vingt dix), ..., ne compte que...2 lycées par ville en moyenne, ... 2,3 collèges et 9,3 écoles par ville »¹⁹⁹.

2. Les équipements et les services sanitaires :

La stratégie sanitaire nationale est basée essentiellement sur le concept de la généralisation des services et des établissements de soins de santé de base. Grâce à cette stratégie, les équipements sanitaires ont connu une large diffusion sur l'ensemble du territoire national. En l'occurrence aux villes moyennes, qui servent un arrière-pays souvent peuplé et sous équipé.

¹⁹⁹ HCP, « les villes moyennes pôles de développement et de décongestion des grandes villes », op. cite, p 197

Tableau 35 : Répartition des villes moyennes selon le nombre des établissements sanitaires

Type	Dispensaire	Centre de santé	Maternité	Hôpital	Clinique	Service d'hygiène	Morgue	Croissant rouge
Nombre								
0	38	02	28	32	49	02	39	13
1	10	47	38	33	13	66	29	38
2 et +	20	19	02	03	06	00	00	17

Source : HCP, BADOc 1997

Tableau 36 : Taux de couverture sanitaire des villes moyennes disposant d'un hôpital

(Médecin public pour 1.000 habitant)

Taux	Villes	Total	%
+ 10.000	Tiflet, Inezgane, Fquih Ben Salah	03	8,6
5.000-10.000	Kasba Tadla, Berkane, Sefrou, Guelmim, Khemisse, Taounate, Ouezzane, Zagora, Oued Zem, Tan Tan, Asillah, Guercif, Azemmour, Bejaâd, Dakhla, Souk El Arbâa, Midelt	17	48,5
2.500.5.000	Taroudant, Ouarzazat, Kelâat Sraghna, Errachidia, Azrou, Tiznit, Khénifra, Larache, Sidi Kacem, Essaouira, Settat, Berrechid	12	34,3
- 2.500	Essemara, Al Hoceima, Chefchaouen	03	8,6

Source : HCP, Santé en chiffres, 1996

Tableau 37 : répartition des villes moyennes selon le nombre de services sanitaires privés

Types de services	Médecins				Chirurgiens dentistes		Médecins dentistes		Infirmiers privés		Sages femmes diplômés		Laboratoires d'analyses médicales		Pharmacies ou dépôts		Ambulances	
	Nb	villes	Médecins	villes	Médecins	villes	Chirurgien	villes	Médecins	villes	nférmier	villes	Sages femmes	villes	Labo	villes	Pharm ou Depot	villes
0	42	0	0	0	13	0	2	0	42	0	65	0	41	0	0	0	28	0
1-5	22	41	35	114	50	106	39	123	25	43	3	3	27	35	30	129	20	30
6-10	1	7	21	162	5	40	23	159	1	6	0	0	0	0	22	174	0	0
+10	3	42	12	207		0	4	53	0	0	0	0	0	0	16	254	0	0
total	68	90	68	483	68	146	68	345	68	49	68	3	68	35	68	557	68	30

Source : HCP, BADO 1997

L'implantation des établissements sanitaires suit généralement les grands traits de la carte de la densité de la population. Mais leur concentration dans les grandes villes est incontestable. Malgré les progrès qu'ont enregistrés les villes moyennes en domaine de la desserte sanitaire ; les services sanitaires de la strate intermédiaire restent en retard. Ce retard peut être détecté facilement qu'on sait qu'une part importante des villes de strate secondaire souffre d'une insuffisance d'équipements sanitaires et que le secteur sanitaire privé reste quasi-absent du fait de la modestie de l'attraction qu'exercent ces villes sur ce secteur. Si ce manque peut être compensé pour les villes satellites par leur proximité d'une grande ville, certains équipements sanitaires font défaut dans des villes relativement éloignées. Par ailleurs le taux de couverture sanitaires dans les villes moyennes n'a pas suivi ni l'évolution démographique ni les mutations socio-économiques et spatiales qui ont caractérisé ces villes. « Si on ne tient compte que des villes où existe déjà un hôpital, sans prendre en considération son niveau et la nature des services qu'il offre, on constate que 9% de ces villes ont un taux de couverture de plus de 10.000 habitants pour un médecin, et 48,5% un taux de couverture qui varie entre 5.000 et 10.000 habitants pour un médecin. Cela paraît largement insuffisant surtout lorsqu'on sait que la norme est de 1.500 à 2.000 personnes par médecin »²⁰⁰.

Le désengagement progressif de l'Etat du financement du secteur sanitaire a donné un coup de pouce pour le capital privé pour investir dans ce secteur pour contribuer à l'amélioration du taux de couverture sanitaire.

Il résulte des tableaux précédents que les villes moyennes sont loin de remplir leur rôle de pôle sanitaire, ce qui les laisse toujours dépendantes des grandes villes en matière de santé publique.

3. les équipements socioculturels

Dans le cadre de la promotion des villes moyennes d'équipements nécessaires, l'Etat avait procédé à doter ses villes de plusieurs équipements à caractère socioculturel. Certains équipements ont un rayonnement local, qui ne dépasse pas le périmètre de la ville ; d'autres ont par contre une aire d'influence régionale. « Malgré leur rôle éducatif et leur valeur symbolique, les services socioculturels n'ont pas eu l'importance qu'ils méritent, non seulement dans les villes moyennes, mais aussi dans tous les centres urbains »²⁰¹.

²⁰⁰ idem, p 199

²⁰¹ Idem, p 198

Conclusion du chapitre :

L'imprécision de donner une définition à la ville moyenne marocaine est causée en partie par la complexité de la définition de l'urbain et l'ambiguïté du concept de la ville.

L'effort de transformer les villes moyennes en pôles de développement est insuffisant ; il repose essentiellement sur la promotion de l'Etat et son rôle de parrainage à ces villes. L'observation de l'évolution de la ville moyenne marocaine, permet de relever quelques observations :

- la politique consacrée aux villes moyennes manque de stratégie claire et bien définie
- la dynamique que connaissent ces villes dépend essentiellement de l'intervention étatique
- les moyens économiques et financiers alloués à ces villes restent insuffisants à cause du désengagement de l'Etat et du rôle modeste des collectivités locales et celui médiocre du secteur privé.

Conclusion de la première partie:

La ville moyenne est une notion largement utilisée mais sa définition a suscité des débats entre théoriciens et praticiens de différentes disciplines qui se sont intéressés à l'étude de la ville. Cette notion appelle à un échange d'idées et de positions qui pourra être intéressant aussi bien pour les chercheurs scientifiques que les décideurs de la politique urbaine. Cet échange concernera effectivement les approches et méthodes de l'étude des mécanismes de dynamisme de cette strate urbaine.

A l'échelle du Maroc, la ville moyenne joue un rôle important de ville intermédiaire dans le cadre de la politique de rééquilibrage de l'espace urbain en particulier et l'espace national en général. Le rôle de l'Etat, à promouvoir et à dynamiser les villes moyennes, est dominant. Toutefois l'Etat à lui seul ne peut pas subir la gestion d'une gamme urbaine qui devient de plus en plus importante dans l'armature urbaine nationale et dont certaines ont dépassé leur stade plus vite que prévu.

Le diagnostic de l'expérience marocaine en matière de développement local et régional ne peut être éclairé par l'analyse des tendances générales de l'urbanisation au Maroc ou par l'exposé de l'évolution de l'armature urbaine du pays, en particulier les villes moyennes. Il faut se concentrer sur un cas d'étude pour toucher de près les points forts et les faiblesses qui permettent ou privent la ville moyenne marocaine de remplir sa mission avec un degré de succès acceptable. Ainsi la deuxième partie de cette thèse propose la ville de Laayoune comme un cas d'étude par lequel notre connaissance sur l'évolution de la ville moyenne marocaine sera consolidée.

DEUXIEME PARTIE :

LA DYNAMIQUE DE LA VILLE MOYENNE MAROCAINE : CAS DE LA VILLE DE LAAYOUNE.

Les différentes formes d'urbanisation que connaît le Maroc, basées essentiellement sur l'extension des périphéries des villes et à moindre échelle sur la transformation du tissu existant, entraînent des surcoûts considérables en matière de mise en oeuvre et de gestion urbaine. La croissance urbaine au Maroc s'est produite sans aucune maîtrise des systèmes économiques et financiers devront la prendre en charge ou l'anticiper. Cette expansion mal maîtrisée; a généré des besoins non quantifiés de prime abord et nécessite une lourde charge de gestion, d'équipement et de développement. Elle appelle à une constante recherche de source de financement en matière d'infrastructure de liaison et de desserte, d'alimentation en eau potable et d'évacuation des eaux usées, de collecte des déchets et également en matière d'équipements de superstructure.

Transposée sur notre cas étudié, la situation de la ville de Laayoune se schématise ainsi: " les autorités locales ayant peut de poids, puisqu'il s'agissait de construire une ville, tout dépendait d'un seul organisme centralisé, doté de moyens financiers et juridiques, soutenu par les organisations populaires (puisque c'est la réponse à leurs revendications) et nullement gêné par les entreprises qui ne subissait aucune contrainte et qu'on sollicitait, au contraire. Cela explique la rapidité et l'efficacité de la réalisation d'un programme réunissant les meilleures conditions dont peut rêver un technocrate"²⁰².

Au fil de cette deuxième partie, on va essayer de présenter la ville dans son aire d'influence et son comportement évolutif (CHAPITRE I); de présenter la construction de la ville de Laayoune: la géographie difficile et l'histoire particulière ont exigé un effort important pour réussir l'urbanisation dans une région où cet effort paraît comme exercice perdu pour beaucoup d'observateurs. La particularité du site ne s'est pas transformée à une particularité de moyens de planification et de gestion urbaine suivie au Maroc, le rôle joué par l'Etat dans la question de développement des villes moyennes est apparent ici (CHAPITRE II).

²⁰² CASTELLS M. (1975), « *La question urbaine* », Maspero, Paris, p 351

**CHAPITRE III:
LA VILLE DE LAAYOUNE :
UN RAYONNEMENT
REGIONAL ET UNE
DYNAMIQUE SOCIO-
SPATIALE.**

Le présent chapitre est une tentative pour présenter et schématiser la ville de Laayoune en tant que phénomène d'urbanisation en s'efforçant à condenser ce phénomène sous ses diverses formes : économique, spatiale et sociale. Les hypothèses de travail, que ce chapitre tente de tester, sont globalement centrées sur le rôle déterminant du peuplement au développement économique et au changement social que connaît la ville.

Partant du fait que l'étude des problèmes spatiaux et sociaux ne sont pas dotés d'instruments dont dispose l'économie; cette discipline rend compte des rationalités qui caractérisent le changement social ou l'organisation physique ou politique de l'espace. Cette évaluation multidimensionnelle sera structurée autour de plusieurs grands axes qui touchent aussi bien le système socioéconomique de la ville que l'étendu de l'aire urbaine dans une optique dynamique. Ainsi, ce chapitre s'organisera t'il sous formes de plusieurs sections dont la première sera dédiée au diagnostic des spécificités socio-économiques et sociodémographiques telles quelles sont présentées par la littérature officielle ; à ce stade nous essayerons de recomposer des thèmes que cette littérature a mis à l'écart (SECTION I). La deuxième section sera axée sur les principaux repères dynamiques socio-spatiaux de telle manière à poser la question de l'aménagement en terme plus général approchant ainsi la planification spatiale en tant que politique de la dynamique urbaine globale (SECTION II). Une dernière section remettra en cause ce qui a été présenté afin de permettre de mieux comprendre les mutations de l'espace en tant que cadre de production économique et de reproduction sociale (SECTION III).

SCTION I : TRAJECTOIRE D'ÉVOLUTION

L'histoire récente de la ville témoigne de deux faits interactifs : l'accroissement rapide de sa population et la force attractive de cette ville.

PARAGRAPHE I : Du Nomadisme à la Sédentarisation

Les sociétés nomades ont connu des changements socio-économiques et politiques profonds partout dans le monde; celle du Sahara atlantique n'a pas échappée à ce sort. Le principal résultat de cette mutation radicale est l'abandon du mode de vie nomade au profit de la sédentarisation. Pour ces sociétés, la conception urbaine ne repose pas sur les seuls éléments quantitatifs (populations, activités, production...), mais aussi qualitatifs (les symboles, le social, l'architecture...). Cette approche de la ville ressort de la vision du nomade à l'espace. "Les sociétés sahariennes en s'appropriant leur espace, l'aménagent, le façonnent et le restructurent selon leurs besoins. L'espace, support de leurs activités, est aussi le reflet de leur organisation sociale. L'architecture banale et monumentale est l'expression de cette appropriation spatiale"²⁰³. Faut-il préciser à ce niveau que le nomade avait toujours une conception claire sur la ville dans le cadre de sa pensée de l'espace. "La ville est un milieu qui entre dans la composition du territoire nomade si l'on veut bien prendre en compte la valeur organique de la circulation et ne pas se limiter à l'espace de production"²⁰⁴. S'il y a un espace où les villes naissent et meurent c'est bien le désert. Ces villes sont assez nombreuses que la plupart d'entre elles sont devenues légendaires.

Le nomadisme, comme mode de vie, est souvent divisé en pastoralisme et nomadisme sédentaire ou Oasien. À ce dernier se rattachent tous les signes de stabilité qui témoignent du caractère habitable d'un lieu. Le mode de vie règle, en général, les conflits qui peuvent apparaître entre deux sous-modes cohabitant et exploitant le même espace. Les mutations socio-économiques et spatiales qu'ont connues la plupart des sociétés nomades ont bousculé l'organisation de ces sociétés et ont déplacé certains territoires tandis que d'autres sont promus y compris les centres administratifs. Les effets de ce processus de changements sont toujours apparents sur les modes de vie, l'urbanité et les façons de vivre la ville que connaissent ces sociétés. " En privilégiant la fonction administrative de la ville, l'Etat transforme sa position structurelle, en fait le centre d'une

²⁰³ BELGUIDOUM S. (2002), « Urbanisation et urbanité au Sahara », in *Méditerranée* N° 3-4, p 57

²⁰⁴ RETAILLE D. (1989), « La conception nomade de la ville », in *Le Nomade, L'Oasis et la Ville, URBAMA*, fascicule de recherches n° 20, Tours, p 21

surface, niant les relations qui pourraient exister entre les lieux de surfaces différentes (problèmes des frontières et de toutes les limites de compétences administrative). C'est réduire considérablement la fonction géographique de la ville et exclure les nomades de la stratégie territoriale"²⁰⁵.

Dans son étude sur le nomadisme au Maroc et sa relation avec la ville, HENSEN J. classe le nomade comme un paysan qui ne diffère des autres paysans que par la mobilité qui nécessite un plus grand espace de déplacement. Il conclut alors que " l'attraction du paysan par la ville est le fait de la mutation structurelle des sociétés locales en train de changer d'échelle territoriale et de degré d'autonomie locale sous l'effet de la centralisation des interventions locales et de la mécanisation du développement qui en résulte"²⁰⁶. Quant à l'urbanisation contemporaine des nomades, il témoigne du changement structurel que les sociétés locales subissent plutôt d'une attractivité des villes. Ainsi "le changement de système d'exploitation local envoie le paysan traditionnel à la ville"²⁰⁷ en quête du travail pour survivre.

Le long du XX^{em} siècle, plusieurs villes nouvelles ont fait apparition au désert. Elles répondent aux attentes de leurs créateurs: supplantant un ancien espace ou pour l'exploitation des richesses. "Fait intéressant à noter: ces créations relèvent essentiellement de la période 1950-70. C'est que cette période correspond à un double contexte: celui de la découverte des richesses du sous-sol africain dans le cadre du capitalisme international; celui du mouvement des indépendances nationales, soucieuses d'intégration territoriale"²⁰⁸. Un deuxième fait marquant les nouvelles créations urbaines au Sahara; "ces villes nouvelles sont nées hors palmeraies"²⁰⁹.

Le Sahara atlantique était, pendant longtemps, le carrefour où transitent les caravanes des échanges commerciaux entre l'Afrique sub-saharienne et la Méditerranée. Dans cet immense désert, les nomades ont véhiculé des valeurs culturelles et des marchandises dont les traces restent toujours vivaces. Mais cette société a subi des transformations profondes ayant influencé la dynamique interne et externe des mouvements de la population et ont permis l'apparition de centres urbains. "La sédentarisation des tribus sahariennes s'est faite tardivement... Le facteur principal qui a amené les nomades à se fixer est l'insécurité"²¹⁰.

²⁰⁵ Idem, p 34

²⁰⁶ HENSEN J. (1989), « Le nomade, la ville, l'aménagement local », in *Le nomade, l'oasis et la ville*, op. cité, p43

²⁰⁷ Idem, p 44

²⁰⁸ CÔTE M. (2002), « De quelques villes nouvelles au Sahara », in *Méditerranée*, N° 3-4, p 72

²⁰⁹ Idem, p 73

²¹⁰ BIADILLAH M. C (1984), « Du nomadisme à la sédentarisation dans les provinces sahariennes », in *Intégration économique des provinces sahariennes et développement national, éditions Maghrébines*, Rabat, P 37

L'apparition des premières installations urbaines dans la région du Sahara Atlantique remonte à la fin du XIX^{èm} siècle. Dakhla fut fondée en 1884 pour le compte d'une société de pêche espagnole; alors que Cheikh Malaynin* a fondé Smara vers 1895 pour organiser la résistance contre l'occupation européenne. Jusqu'aux années 1930, le mouvement de sédentarisation se fut replié à l'intérieur du Sahara. L'importance du littoral atlantique ne fut sentie en matière de sédentarisation qu'avec la domination coloniale définitive vers 1934. "Ainsi donc, cette dynamique de guerre et de paix qui a duré de 1884 à 1934, mêlée aux guerres tribales, à la sécheresse a été à l'origine d'un début de sédentarisation qui ne s'est achevée définitivement qu'en 1975"²¹¹.

La grande vague de sécheresse qui a frappé la région pendant les années 1960 et le changement d'attitude de l'administration coloniale envers le territoire vont entraîner un mouvement important d'exode des nomades vers les centres urbains existants à l'époque. Pendant cette période, deux remarques peuvent être présentées:

*le phénomène de sédentarisation n'est souvent définitif: les nomades mal installés quittent les centres urbains et rejoignent la vie nomade de temps en temps

*les autorités coloniales n'ont fourni aucun effort réel pour fixer les nomades.

L'attitude de l'administration espagnole envers les populations autochtones s'est poursuivie "jusqu'aux années soixante dix, lorsque l'Espagne a commencé à penser à une nouvelle forme de domination plus adaptée"²¹². La grande difficulté que rencontre tout chercheur, qui veut aborder le thème de la gestion urbaine au Maroc pendant l'époque coloniale espagnole, est la rareté de la documentation en la matière. C'est bien le cas pour la ville de Laayoune.

1- Laayoune, un petit centre urbain

La domination définitive de l'Espagne sur le Sahara atlantique s'est réalisée en 1934. A partir de cette date la colonisation espagnole va intégrer le territoire du Sahara dans une logique globale qui s'inscrit dans la vision de l'Etat espagnol franquiste envers ses colonies. Laayoune, caserne militaire, fut nommée centre urbain en 1932 par le Colonel espagnol De Oro. Il faut voir en cette implantation urbaine un changement profond du comportement du colonisateur en vers le territoire du Sahara. Par la fondation de ce centre urbain (et bien d'autres), l'Espagne suivrait une politique de littoralisation des installations sédentarisées pour:

*Figure maraboutique très célèbre de la région fin XIX^{èm} siècle et début du XX^{èm}, décédé en 1910 à Tiznit

²¹¹ BIADILLAH M.C, op cite, p 38

²¹² Idem, p 38

- Dans un premier temps, mieux dominer le territoire colonisé (Rebelle pendant longtemps), en transférant son centre de gravité de l'intérieur vers le littoral.
- Dans un deuxième temps, valoriser son exploitation.

En fait, l'administration espagnole n'a pas inventé de nouvelles procédures. La colonisation française au Nord, avait pratiqué une politique similaire depuis 1912, provoquant ainsi un déséquilibre spatial au profit du littoral atlantique. Rappelant ici, que cette politique avait comme résultat direct une forte concentration des équipements, de la population et des activités économique dont le pays souffre depuis.

En matière d'organisation territoriale, notant que la région de Laayoune, ainsi que tout le Sahara dit "Espagnol", fut partie des territoires espagnols de l'Afrique de l'Ouest à côté de Sidi Ifni, Ceuta, Mililla ..., jusqu'en 1950. En 1958, le Sahara est devenu territoire espagnol, avant de devenir, depuis 1966, un territoire doté d'une administration civile et d'un parlement local. Pour ce qui est de la ville de Laayoune, elle est passée d'un simple centre urbain du même poids que les autres centres urbains créés par l'Espagne, avant de devenir plus importante. L'élévation de son statut pour devenir la Capitale du territoire du Sahara Espagnol, lui a permis de s'agrandir et de profiter des "bienfaits" de la politique coloniale

Tableau 01: Population du Sahara selon le lieu en 1959

Centres urbains	Sahraouis	Européens	Total
Laayoune	1.429	3.838	5.267
Smara	12.250	721	12.971
Dakhla	5.054	1.403	6.097
Lgwira	179	36	215

Source: PAULA Olivier, Sahara, 1987²¹³

Pour renforcer son existence, l'administration coloniale a mis en place certains équipements lui permettant de bien contrôler son territoire. Ainsi, elle a édifié le siège du gouverneur général, sa résidence personnelle, le siège du commissariat de police, un hôpital et d'autres équipements collectifs pour servir la communauté européenne résidente. Dans le cadre de l'habitat, cette période avait connu la construction de maisons pour loger les militaires et les agents de l'administration, européens dans leur quazi-majorité.

Le but de ce noyau urbain était avant tout de convaincre les colons espagnols de la possibilité de se stabiliser dans un espace qui se montre hostile! Ainsi les premiers quartiers de la

²¹³ Cité par DAHMANE M. (2004), « Les transformations socio-économiques dans la région de Saguia El Hamra et Oued Dahab, le cas de la sédentarisation des nomades », in *le Maroc Africain*, n°5, Institut des études africaines, Rabat, p 36

ville se sont positionnés sur la rive gauche de l'Oued Saguia. Cet "embryon" répondait parfaitement aux fonctions principales d'une ville coloniale: concentration de population étrangère; activités d'économie moderne, équipements de loisirs...Cet espace était encadré par les casernes militaires comme signe de sécurité. La récupération de la province de Tarfaya par le Maroc en 1958 constituerait un point d'inflexion de la politique urbaine espagnole au Sahara. Ainsi l'an1960 constituerait la date de référence pour l'urbanisation massive de la région de Laayoune. L'Espagne avait lancé un vaste programme de promotion des centres urbains à Laayoune, Dakhla, Lgwira, Aousserd, El Mahbas...

2- La ville de Laayoune: l'ère de l'urbanisation accélérée

La population espagnole installée à Laayoune connaissait une nette augmentation d'année en année. Elle comptait 3.545 en 1963, 5.842 en 1967 pour atteindre 10.000 en 1974²¹⁴. Pour faire face à cette augmentation de population, l'administration espagnole a lancé, en 1966, un vaste programme de développement économique et social d'un montant de 250 millions de Pesetas²¹⁵. Ce programme visait à construire plusieurs équipements et maisons pour l'habitat. En esquisse d'exemple, le Port et l'Aéroport de Laayoune:

Les travaux sont lancés pour la construction du port qui "a été doté d'un embarcadère avec un wharf de 258 m de long et 750 m de large pouvant accueillir des embarcations de faible tirant d'eau et des allèges automotrices desservant les bateaux mouillés en rade. L'extrémité du wharf se termine en plate-forme avec une rampe d'accès pour les véhicules amphibies, un môle et deux magasins pour les marchandises"²¹⁶. Quant à l'aéroport, il a été ouvert au trafic depuis le 10 mars 1966. Pendant longtemps, seule la compagnie Iberia disert la ville via les Iles Canaries. Cet équipement a joué un rôle important pour relier la région avec le reste du monde et à développer les échanges commerciaux. Les tableaux qui suivent donnent une idée sur son rôle pendant l'occupation espagnole:²¹⁷

²¹⁴ البودناني سيدي حفظ الله؛ (2001-2000)؛ التجزئات السكنية في إقليم العيون؛ بحث لنيل دبلوم الدراسات العليا المعمقة؛ جامعة محمد الخامس؛ الرباط؛ ص 58

²¹⁵ Idem, p 58

²¹⁶ Département du premier Ministre (1975, « Le Sahara marocain sous domination espagnole: La'youn et sa région », p 19

²¹⁷ Idem, p 20

Tableau 02: Le trafic aérien entre 1970 et 1973

Années	1970	1972	1973
Trafic aérien (nombre d'avions)	1.472	3.942	4.313

Tableau 03: Nombre de voyageurs entre 1967 et 1973

Années	1967	1970	1972	1973
Nombre de voyageurs	27.740	80.000	110.165	120.062

Tableau04: Trafic des marchandises entre 1966 et 1973

Années	1966	1967	1972	1973
Marchandises (en tonnes)	738	911	2.521	4.218

Pendant ce temps, et pour des raisons climatiques (sécheresse) et politiques (guerre de libération nationale), les populations autochtones qui pratiquaient jusqu'au là un mode de vie nomade et qui tenaient un minimum de relations avec les pouvoirs coloniaux, commencèrent à se stabiliser peu à peu autour des centres urbains délimités par l'administration espagnole. Devant cette nouvelle situation, le colonisateur a projeté de construire cinq milles logements pendant la période 1965-1970 sur tout le territoire du Sahara.

Devant l'absence totale de l'archive espagnol en matière d'urbanisme et de planification urbaine de cette région; seules les récits oraux renforcés par l'observation sur le terrain des constructions coloniales de cette époque permettent d'avoir une idée de ce qui était la politique urbaine espagnole à Laayoune. La découverte de gisements des phosphates, depuis la moitié des années soixante, a poussé l'Espagne à pratiquer une politique d'exonération totale de toutes les importations des droits des douanes.

Cette politique visait à:

- renforcer le mouvement des flux migratoires des espagnoles vers le Sahara en les dotant de toute promotion possible et en leur garantissant leur discrimination envers les populations locales
- renforcer la présence militaire espagnole dans la région surtout que les émeutes avec l'armée de libération nationale sont toujours fraîches dans la mémoire
- donner certains avantages aux populations locales qui acceptent de coopérer avec le colonisateur.

La décennie 1960 était décisive en matière de stabilisation des populations –aussi bien étrangères que locales- et d'urbanisation dans la région. La dégradation du mode de vie nomade et l'apparition de nouvelles opportunités de travail de "corvée" ont poussé beaucoup de nomades à habiter en ville. Ainsi Laayoune contremaîtra ses premiers bidonvilles.

Tableau 05 : Population selon le milieu en 1974

Centres urbains	Population
Laayoune	28.499
Smara	7.295
Dakhla	5.413
Lgwira	2.500
Ousserd	2.474
Tfariti	1.814
El Argoub	1.732

Source: PAULA Olivier²¹⁸

Les nomades, nouvellement installés en ville, vivraient dans une situation de précarité absolue. Leurs bidonvilles connaissaient tous les maux: encombrement, manque d'équipements nécessaires pour une vie humaine saine, absence d'hygiène.... Des bidonvilles tel que "El Polco" ou "Oum Saad" témoignaient de la sévérité de cette vie où les populations construisaient leurs misérables baraques à base de morceaux de métal et de bois et dans lesquelles elles vivaient côte à côte avec leur bétail. Certaines de ces habitations insalubres ont été construites à proximité des cités réservées aux espagnols tandis que la majorité de ces constructions se trouvaient loin vers la zone dunaire ou au Sud du périmètre de la ville.

Le développement de quelques activités économiques et des travaux publics entrepris par l'administration coloniale permettaient à ces nouveaux citoyens de trouver du travail souvent saisonnier et mal payé, leur permettant la subsistance. Une simple comparaison des droits du travailleur espagnol et "indigène" dans la société des phosphates illustre concrètement le niveau de discrimination dont les travailleurs sahraouis ont été victimes. Ce comportement discriminatoire peut être admis dans le cadre de la politique coloniale; il s'inscrit parfaitement dans l'ordre de la répartition spatiale et économique coloniale. Plusieurs études, faites sur les villes marocaines de la zone de l'occupation française, ont montré comment la politique urbaine française avait réorganisé l'espace marocain en faveur de la colonisation. Bien que la France diffère de l'Espagne à plusieurs niveaux en tant que forces coloniales qui se sont réparties le Maroc, en matière de maîtrise de l'espace et de sa gestion; la logique d'exploitation coloniale reste la même. Les ceintures de

²¹⁸ Cité par DAHMAN M., Op. cite, p 37

pauvres, créées par la colonisation et qui entouraient les villes, permettaient de dégager une main d'œuvre bon marché, peu qualifiée, obligée, vu les conditions pénibles de travail et de sa situation économique faible et fragile, d'accepter de bas salaires permettant ainsi son exploitation par le capital colonial.

Au-delà du périmètre organisé et géré par les procédures de la politique urbaine coloniale; les autorités ne voyaient pas l'obligation de dépenser d'efforts pour améliorer les conditions de vie des populations locales. Dans ce contexte, et peu à peu, les nomades qui ont commencé à se familiariser avec la vie citadine ont construit leurs premières maisons individuelles non réglementaires; sans menacer l'aspect architectural et le cadre de la vie dans la ville. Malgré l'importance des afflux de populations nomades qui sont arrivés à la ville; et qui ont alimenté sans cesse son "armée de réserve" d'une part et ont constitué une force consommatrice de biens et services, soit produits sur place soit importés suite aux exonérations douanières; l'intérêt que peut susciter une telle dynamique n'a jamais fait l'objet d'une investigation de la part des autorités coloniales. Pourtant, la bonne connaissance du mouvement de sédentarisation des nomades pourrait donner une idée claire pour mieux gérer l'espace pendant cette période.

La sédentarisation massive à partir de la seconde moitié des années 1960, peut-on dire, a provoqué, à Laayoune, une crise de la politique urbaine menée jusqu'au là. Des questions telles que: comment se caractérise l'occupation spatiale dans les quartiers nomades? Ou encore, comment se présente la structure du tissu urbain suite à la sédentarisation des nomades? Ces questions et bien d'autres n'ont jamais eu de réponses. De telles connaissances ne semblaient pas intéresser le colonisateur espagnol vers la fin de la période franquiste. En somme, la politique urbaine espagnole ne diffère en rien de sa politique de développement général du territoire du Sahara. Les populations nomades nouvellement sédentarisées ne pouvaient pas en tirer profit. Les nomades qui s'installaient en ville en "attendant une éventuelle intégration très difficile pour une main d'œuvre primitive inexpérimentée, des jours meilleurs et le retour à la vie nomade. La seule possibilité d'intégration était l'incorporation dans l'armée "Tercio" sorte de méharistes qui se déplacent sans cesse entretenant aussi le nomadisme dans la "Policia territorial". Après 1970, un petit centre professionnel a été créé à Laayoune, bien qu'atrophique, il devrait fournir les cadres intermédiaires pour satisfaire les besoins de Boucraa en ouvriers spécialisés. A noter qu'ils étaient payés deux fois moins que les espagnols"²¹⁹.

Depuis lors, la population de la ville de Laayoune n'a cessé d'augmenter. Cette attitude de peuplement de la ville constituait l'indice marquant de son dynamisme.

²¹⁹ BIADILLAH C. M., op. cite, p 39

Paragraphe II : population en mutation.

L'accroissement de la population des villes résulte de deux facteurs : l'accroissement naturel de la population urbaine et l'immigration.

Estimée à 28000 habitants environ en 1976, la population de Laayoune a dépassé la barre de 200.000 habitants en 2004 et elle continuera son augmentation dans le proche avenir. Le tableau suivant montre cette évolution exceptionnelle !

Tableau 06: Evolution de la population de Laayoune de 1982 à 2015

Années	1982	1994	2000	2004	2010	2015
population	96784	145000	173000	210000	268000	326000

Source: RGHP, différents documents.

Le taux d'accroissement naturel de la population ne peut à lui seul expliquer l'évolution de la population de cette ville. D'ailleurs la littérature examinée par nos soins ne nie pas le rôle du flux migratoire dans cette évolution.

Tableau 07: Evolution de la ville en nombre et en pourcentage de 1982 au 2004²²⁰

Décennies	1982-1994	1994-2004
Augmentation en nombre	40567	56045
Augmentation en pourcentage	35,77	36,40

Les tableau 1 et 2 suscitent les commentaires suivants :

- au cours de la période 1982-1994 la population de la ville a augmenté de 36% plus rapidement que l'ensemble du Maroc qui a enregistré un taux de 28% environ ; dans la période décennale suivante, la ville a maintenu le même rythme d'accroissement de sa population alors que la moyenne nationale a chuté jusqu'au 15%.
- Ces chiffres sont trop grands pour être expliqués par le mouvement naturel à lui seul. Ils prouvent l'existence d'un bilan migratoire largement positif pour cette ville ; et d'ailleurs pour toute la zone sud !
- Tenant compte de l'inexistence d'arrière-pays, et que le nombre de nomades qui fréquentent cette région est très mal connu ; on ne peut que négliger le rôle de l'exode rural

²²⁰ SRAT, « Rapport sectoriel n°2 : Démographie, formation et emploi », p12

des zones limitrophes à l'accroissement de la population de la ville (sans négliger l'exode issu d'autres régions plus lointaines: Guelmim, Taroudant, El Kalaa...).

Ces taux exceptionnellement élevés s'expliquent dans la période 1982-2004 par l'essor dû à la mise en place de l'Administration, au développement de la pêche, et à la construction des infrastructures, des équipements et de logements (et naturellement aux besoins de protection et de contrôle des frontières). Théoriquement, les bases économiques de la croissance démographique ne continueront probablement pas à croître au même rythme (la pêche pourrait avoir atteint le maximum compatible avec le renouvellement des ressources) A moyen et long terme il faut donc anticiper sur un retour à la normale et des taux de croissance qui se rapprocheront progressivement de ceux de l'ensemble du pays (1,6 à 1,7 % par an).

Tableau 08: Population selon le lieu de naissance et la résidence actuelle en %²²¹

Lieu de naissance	N'a jamais quitté son lieu de naissance	A quitté son lieu de naissance puis y est retourné	A quitté son lieu de naissance
%	52,5	5,5	41,7

Une vision d'ensemble de la population des régions du Sud (y compris Laayoune) fait apparaître les remarques suivantes :

- ☒ Plus que la moitié de la population de ces provinces est restée immobile tandis que 41,7% se sont déplacées ailleurs.
- ☒ Une enquête sur le niveau de vie des ménages effectuée en 1998-1999 montre que 62,7% de personnes qui habitent les grandes villes et 52,5% de ceux qui habitent les villes moyennes de ces régions proviennent d'une autre partie du territoire du Royaume.²²²
- ☒ Tenant compte du lieu de naissance du chef de famille pour savoir les origines des flux migratoire une étude du SDAU²²³ fait apparaître que les régions du Centre et du Tensift se classent en premier lieu.

²²¹ Idem, p20 (par substance)

²²² idem, p20

²²³ SDAU Laayoune et Laayoune Plage, « Rapport de synthèse », p29-30

En ce qui concerne les intentions d'émigrer hors de Laayoune dans les prochaines années, les résultats de l'étude ont permis de conclure que les intentions d'émigrer sont insignifiantes en nombre et que la grande majorité des raisons d'émigrations évoquées sont d'ordre familial : à savoir mutation de fonctionnaires, rassemblement auprès de la famille du chef de ménage ou de son conjoint.

- ☒ si l'on prend en compte le fait migratoire selon l'âge et le sexe, les chiffres laissent croire que le déplacement vers le Sud se fait dans la première partie de la vie avec plus de 80% pour les deux sexes.

Tableau 09: La migration vers les régions sud selon l'âge et le sexe³

Age à l'émigration	masculin	féminin	Total
11-14 ans	47,5%	34%	40,2%
15-24 ans	35,6%	47,4%	42%
25 ans et plus	16,9%	18,6%	17,8%
Total	100%	100%	100%

Source: SDAU Laayoune et Laayoune plage, p 30.

Les hypothèses d'évolution démographique de la ville de Laayoune sont intimement liées au poids relativement très important de la ville et du rôle qu'elle joue sur le plan régional. En d'autres termes, le processus démographique de la capitale des provinces saharienne continue à influencer l'évolution du reste de la région. La liste des facteurs susceptibles d'influencer le développement démographique de la ville, peut être résumée en quelques facteurs de base tels que :

- Impact du processus démographique national marqué par la baisse considérable de la mortalité infantile
- La croissance naturelle de la population de la ville
- Conservation de liens familiaux traditionnels
- Impact du rayonnement de la ville sur les flux migratoires inter-régionaux
- Le niveau avancé de l'achèvement de l'armature urbaine.

Ainsi la population de la ville peut être présentée selon la typologie suivante :

Tableau 10: Population selon le groupe quinquennal d'âge

Groupe d'âge	Effectifs	Fréquences (%)
0-4 ans	25036	10,8
5-9 ans	24736	10,7
10-14 ans	24767	10,7
15-19 ans	23366	10,1
20-24 ans	23560	10,2
25-29 ans	22452	9,7
30-34 ans	21309	9,2
35-39 ans	17292	7,4
40-44 ans	15760	6,8
45-49 ans	11528	5
50-54 ans	7981	3,4
55-59 ans	4077	1,8
60-64 ans	2871	1,2
65-69 ans	2103	0,9
70-74 ans	1751	0,8
75 ans et +	2271	1
Non déclaré	1257	0,5
Total	232117	100%

Source: RGPH 2004, (par substance).

Plusieurs remarques peuvent être déduites du tableau ci-dessus concernant la population de la ville. La première et la plus claire est que Laayoune est une ville jeune avec plus de 60% de population ayant moins de 30 ans d'âge. Ce constat permet d'autres concernant la typologie de la population active et de son niveau intellectuel. Deux tableaux aideront à mieux comprendre l'idée:

Tableau 11: Taux d'analphabétisme selon l'âge et le sexe

Groupe d'âges	masculin	féminin	Ensemble
10-14 ans	1,7	3	2,3
15-24 ans	9,6	17,7	13,6
25-34 ans	17,4	36,8	27
35-49 ans	27,3	62,4	43,5
50 ans et plus	49,3	86,7	65,9
Ensemble	20	38,8	29

RGPH 2004, (par substance).

Notons bien que les données du tableau 6 concernent le milieu urbain de la région Laayoune-Boujdour, mais le poids démographique de la ville de Laayoune permet l'emprunt du même constat. Le taux général d'analphabétisation avoisine dans son ensemble 30% ; mais le cumul des fréquences des groupes d'âges qui coïncident avec l'âge actif donne un signe alarmant du niveau de formation initiale de la population de la ville et même lorsqu'on prend ces groupes d'âges indépendamment l'observation directe est que le pourcentage augmente d'une génération à l'autre. En effet le rapport du SRAT souligne cette conclusion : « les taux d'analphabétisme s'élèvent avec l'âge,... Cela est normal, puisque les efforts de la scolarisation qui s'intensifient touchent progressivement les jeunes ; les plus vieux ont été dépassés soit à cause de la tradition soit le plus souvent faute d'équipement et de véritable effort pour les intégrer dans le système scolaire »²²⁴.

Tableau 12: Population selon le niveau d'étude et le milieu de résidence

Niveau d'étude	Urbain	Rural	Ensemble
Néant	29,4	42	30,1
Pré-scolaire	3,7	6,6	3,9
Primaire	27,8	26,2	27,7
Collégial	20,8	15,5	20,5
Secondaire	13,3	7,5	12,9
Supérieur	5	2,2	4,9
Total	100%	100%	100%

Source : RGPH 2004

Les données du tableau 7 couvrent toute la région Laayoune Boujdour Sakia el Hamra, mais comme nous l'avons déjà souligné le poids démographique de la ville de Laayoune permet de généraliser les conclusions. Les données montrent que la ville de Laayoune est dans une situation

²²⁴ SRAT du sud, « Rapport sectoriel n°2 », op. cité, p21

légèrement meilleure que celle du reste de l'ensemble du Maroc. En effet, alors que le taux d'analphabétisme varie entre 30-40% selon le milieu de résidence ; le taux national est encore plus supérieur et il atteint 43%. Malgré tout, le fléau de l'analphabétisation qui est partagé d'ailleurs par toutes les provinces du sud constitue un réel frein au développement aussi bien au niveau national que régional.

Les capacités des ressources humaines se mesurent par le degré d'éducation ; ainsi la formation professionnelle offre des opportunités d'acquisition d'un savoir-faire pratique et contribue donc à la revalorisation de ces ressources humaines. A partir des années 1980 le Maroc avait déployé des efforts importants dans ce domaine qui est la formation professionnelle en créant un réseau des établissements de formation technique qui se trouvent aujourd'hui pratiquement implantés dans toutes les provinces du pays ; le nombre de stagiaires qui ont fréquenté ces établissements ne cesse d'accroître d'année en année.

Pour la ville de Laayoune, les effectifs de stagiaires augmentent progressivement, ils ont presque triplé au cours de la période 1985-2005.

Tableau 13: Evolution des nombres de stagiaires de la formation professionnelle 1985-2005

Périodes	1985-1986	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005
Effectifs	766	1004	1227	1297	1543	2042

Source : SRAT « Rapport n°2 », (par substance).

Ces effectifs sont partagés entre les différentes branches et spécialités offertes par les établissements de formation existants sur la ville et qui appartient au secteur privé comme au secteur public même si la prédominance de la formation professionnelle publique est apparente. L'ancienneté de la formation professionnelle publique par rapport à celle offerte par le privé ; la réputation des établissements publics, le rôle important de l'Etat dans la région sud du pays, les coûts de formation supportés par les stagiaires mais aussi la possibilité d'insertion des lauréats au marché du travail local très restreint au quel le secteur public occupe une place d'avant-garde; ces raisons expliquent pourquoi la formation professionnelle publique est plus préférée que celle du privé.

Paragraphe III : Activités Socio-économiques

Rappelons que les villes sont des acteurs majeurs de la vie économique et sociale de l'aire de leur influence, et même au-delà. La concentration du capital humain- dans son sens large- et des activités économiques au sein des grandes villes, est une tendance qui se confirme de plus en plus de nos jours. Il importe alors de s'interroger si cette évolution est susceptible d'affecter toute l'aire d'influence ou si elle se concentre plutôt sur la ville centre. L'analyse de la situation économique et sociale de la ville de Laayoune fait ressortir que malgré les efforts déployés pour améliorer les conditions de vie de la population, des insuffisances subsistent dues notamment à la croissance démographique galopante, des ressources financières insuffisantes et au climat. Malgré tout, plusieurs activités économiques se développent au sein de la ville et dans toute la région. Pour des raisons de commodité méthodologique, nous allons représenter les activités économiques liées à cette ville en adoptant la répartition la plus classique :

A- le Secteur Primaire

Les potentialités de la province de Laayoune en matière agricole sont limitées eu égard aux conditions climatiques et naturelles peu favorables ; quant aux ressources halieutiques, elles font la différence et permettent le développement de toute une filière d'activités maritime.

1- l'Agriculture :

La région se caractérise par un relief plat désertique dans l'essentiel, un réseau hydrographique assez réduit, un climat semi-aride à aride avec de faibles précipitations (50 mm/an environ) et une forte vaporisation due aux températures et aux vents violents qui soufflent une longue période durant l'année.

Dans une telle atmosphère « hostile », l'exploitation agricole rencontre de réelles difficultés et sa rentabilité reste faible.

Il ressort de l'analyse de différentes données que le développement agricole se heurte à des contraintes sérieuses telles que :

- le climat
- l'hydrologie faible
- l'intensité du phénomène d'érosion
- la faiblesse des terres cultivables dont le statut juridique reste indéterminée
- le sous-équipement en infrastructure de base.

Dans ce contexte, le schéma directeur d'aménagement urbain (SDAU) annonce, dans son approche concernant l'activité agricole et le statut juridique des terres cultivables dites Graras, que l'Etat en favorisant l'exploitation privée de ces terres « y voit une ressource agricole importante, un système complémentaire de l'élevage mais aussi un **facteur efficace de fixation des populations s'intégrant dans le processus de sédentarisation** »²²⁵ .

L'agriculture de la province de Laayoune dépend de plusieurs aléas privant la région de satisfaire son autonomie alimentaire. Néanmoins, l'élevage trouve ses origines dans la vie nomade qui a marqué l'histoire des populations locales depuis très longtemps. La production animale s'organise dans son ensemble sur des bases traditionnelles faisant du déplacement du cheptel un caractère indispensable. Les données fournies par différents documents émanant de différents sites officiels (Wilaya, DPA, Région...) font apparaître des chiffres très différents d'un document à l'autre, confirment, d'une part le fait de dispersion des troupeaux sur un territoire plus large que l'espace de notre étude, et d'autre part, le fait que le nombre cheptel diffère d'une année à l'autre tout comme la production agricole. Un élément important à observer est que, suite au processus de modernisation et de sédentarisation qui a affecté la région, l'organisation de l'activité de l'élevage a subi un changement important qui manifeste la dualité de la vie des éleveurs. Certes, l'élevage demeure sur des bases nomades mais les éleveurs dans leur majorité habitent la ville et de là organisent leur activité. Les éleveurs propriétaires ont souvent une activité secondaire dans la ville ; leurs troupeaux effectuent des déplacements typiques accompagnés d'ouvriers bergers ; un ou plusieurs superviseurs qui ont des liens familiaux avec le propriétaire (ou lui-même) font le déplacement entre la ville et les lieux des pâturages pour l'approvisionnement des ouvriers et le contrôle de l'activité. La commercialisation du bétail se réalise en ville en particulier pendant les périodes de fêtes ou sur place en plein désert. De nouvelles formes d'élevage de masse ont été installées à savoir l'élevage des volailles, des caprins et des bovins à proximité de l'aire urbaine. Il ressort du développement de la branche d'élevage que les fonctions normalement assurées par l'arrière-pays sont effectuées à partir de la ville elle-même. La désintégration du milieu rural et son urbanisation se confirment plus rapidement.

2- la pêche maritime :

La principale richesse de la zone Sud, en l'état actuel des connaissances, est la pêche.

²²⁵ SDAU, op. cité, p39.

Ce secteur important pour l'économie marocaine réalise la plus grande partie des prises le long des côtes de la région étudiée. Les débarquements des flottes de pêche côtière et artisanale, dans les trois régions, assurent actuellement environ 70 % de la production nationale de tout le Royaume, soit environ 600.000 tonnes/an. En termes de valeur les prises du Sud sont estimées à environ 1.700 millions de DHS soit quasiment la moitié de toute l'activité de pêche du Royaume. Ces pourcentages, qui correspondent à une région dont la population représente 3% du total national, montrent bien l'importance majeure de cette activité, pour les régions et pour la nation.

Tableau 14 : Contribution des régions du Sud à la production de la pêche côtière et artisanale en 2006

	Poids		Valeur	
	En tonne	%	En KDHS	%
Méditerranée	43.638	5,04	268.145	7,88
Atlantique	821.741	94,96	3.135.601	92,12
Total Zone Sud	603.812	69,77	1.724.714	50,67
Tantan	162.479	18,78	247.021	7,26
Tarfaya	39.224	4,53	83.704	2,46
Laâyoune	361.127	41,73	630.750	18,53
Boujdour	3.176	0,37	117.437	3,45
Sid Elghazi	915	0,11	30.834	0,91
Lacraa (Cap 7)	1.852	0,21	23.995	0,70
Dakhla	26.041	3,01	304.050	8,93
Lmhiriz	1.910	0,22	20.823	0,61
Ntirit	4.665	0,54	183.408	5,39
Labouirda	2.423	0,28	82.692	2,43
Total Maroc	865.378	100%	3.403.747	100%

Source : INRH et Direction des pêches maritimes 2006

Les côtes de la région Laayoune Boujdour Sakia AL Hamra sont d'une longueur de plus de 500 Km ; le développement des activités de pêche bénéficie de l'abondance du potentiel halieutique aussi important que diversifié et d'une infrastructure portuaire en plein essor. La région dispose de trois ports : celui de Laayoune, un à Boujdour et un troisième à Tarfaya. « Le port de Laayoune est non seulement considéré comme l'un des plus importants ports du pays, mais il est également classé parmi les premiers ports sardiniers au monde »²²⁶. Eu égard à l'importance des ressources halieutiques dont dispose la région ; la pêche maritime est considérée comme l'un des principaux secteurs de l'économie régionale et qui pourrait constituer un réel vecteur de développement économique et social. La richesse des ressources étant bien connue par tout le monde du secteur et la baisse tendancielle des rendements aux ports traditionnels d'exploitation situés au Nord (Safi, Agadir...) a focalisé de plus en plus

²²⁶ SRAT, « Rapport sectoriel n°4 : Secteur des pêches », p 13

l'intérêt des professionnels de la pêche vers les ports du Sud. Ainsi « la branche d'activité relative à la pêche maritime connaît un développement très prononcé, stimulé par l'évolution de ce secteur au niveau national et international. »²²⁷.

La pêche maritime constitue aujourd'hui un élément très important dans la vie économique de la région de Laayoune. Depuis plus de deux décennies, la flotte opérant au port de la ville (port EL Marsa situé à 22km de Laayoune) est en évolution constante et l'armement initial de petites embarcations s'est enrichi de bateaux plus spécialisés.

Tableau 15: La flotte immatriculée et /ou opérant dans la circonscription maritime de Laayoune :

	Navires en activité			Navires immatriculés à la DPM de Laayoune
	Port de Laayoune	Port de Tarfaya	Total	
Chalutiers	304	00	304	13
Sardiniers	216	281	507	32
Palangriers	77	102	179	7
C/congélateurs	-	-	-	4
Total	597	383	980	56

Source : DPM Laayoune 2004.

Historiquement, le littoral sud n'était exploité que par un petit nombre de pêcheurs autochtones qui défiaient leurs conditions de vie très dures; la petites pêche dite « artisanale » est d'apparition relativement récente; la richesse de la région et l'étendue du champs de capture ont permis l'implantation de plusieurs villages de pêcheurs accompagnés par l'augmentation de la taille de la flotte de pêche constituée de petites embarcations motorisées, et surtout, l'afflux de marins pêcheurs à partir d'autres régions du pays. Or, dans les provinces sud(y compris la province de Laayoune) la croissance incontrôlée de la flotte et des sites de pêches conjuguée à l'inexistence des structures sociales et de la précarité des conditions de travail et de vie des pêcheurs, s'est associée avec l'absence d'une vision claire et d'une stratégie ; ce qui a augmenté le risque de compromettre les efforts entrepris pour l'organisation et la promotion du secteur de pêche artisanal.

²²⁷ SDAU, op. cité, p42

Tableau 16: Distribution de la flotte artisanale par site de pêche :

Sites de pêche	Nombre de canots	Nombre de canotiers
Naila	08	24
Tarfaya	228	684
Amegriou	25	75
Dzira	13	39
Laayoune port	70	210
Zbarat	00	00
Tarouma	64	192
Total	408	1224

Source : DPM Laayoune, 2004.

*Notons que la distribution de nombre de canots et de canotiers change d'un site à l'autre selon la disponibilité de la ressource et selon les saisons.

Quant à la pêche côtière, les unités mises en œuvre pour son exploitation, à savoir les chalutiers, les sardiniers, les palangriers et les bateaux mixtes ; se concentrent sur deux types de ressources : les démersales et les pélagiques. L'encombrement et le cantonnement des unités de pêche dans les zones côtières provoquent la surexploitation de la richesse. « Fabriqués en bois et peu performants,... ; les bateaux destinés à la pêche côtière ont un rayon d'action limité qui handicape sérieusement leurs mouvements de prospection de nouveaux lieux de pêche. En plus, ces unités sont dépourvues de moyens appropriés pour la conservation des captures, ce qui limite considérablement leur autonomie en mer. »²²⁸.

Un programme de modernisation de la flotte de pêche côtière a été lancé depuis 1997. Il vise la mise à niveau technique des unités par l'installation d'équipements modernes susceptibles d'améliorer les conditions de travail des équipages et la conservation des prises à bord. Ce programme prend la forme d'une action de conseils aux opérateurs du secteur associée à une contribution financière sous forme de subventions et de prêts. Le programme vise également l'encouragement d'un redéploiement des unités de pêche vers d'autres profondeurs sous exploitées jusqu'à maintenant. Ce programme de modernisation a accusé beaucoup de retard à cause des contraintes budgétaires et des facteurs liés à l'organisation de la filière elle-même. Suite à des décisions du Ministère de la Pêche concernant l'arrêt biologique en vue de préserver les espèces maritimes menacées et leur permettre de se reproduire ; les

²²⁸ SRAT, Rapport n°4, op. cité, p54.

débarquements des captures enregistrés aux ports de la province (port Laayoune et port Tarfaya) ont diminué en quantités et en valeur depuis 2004.

Tableau 17 : Evolution des débarquements des captures réalisées au niveau de la province

Ports	Année 2003		Année 2004		Variation	
	Poids (T)	Valeurs (Dh)	Poids (T)	Valeurs (Dh)	Poids (T)	Valeurs (Dh)
Laayoune	426001,023	591486167	374873,402	416937019	-12	-29,51
Tarfaya	35374,891	62380986	19159,437	52492673	-45,83	-15,85
Total	461375,914	653867153	394032,889	469429692	-17,09	-28,20

Source : DPM Laayoune, 2004.

Le Ministère de tutelle avait entrepris plusieurs actions pour réorganiser et remettre à niveau la filière pêche ; cette action s'inscrit dans une vision qui tente à définir une stratégie intégrée du secteur entreprise par l'Agence de la Promotion et Développement des Provinces du Sud (APDS). Les axes principaux de cette stratégie au niveau de la province de Laayoune peuvent être résumés comme suit :

* Exécution d'un plan d'aménagement de la pêche poulpière portant sur une nouvelle vision de gestion et d'exploitation durable de cette ressource

* Le lancement d'un programme piloté par l'A.P.D.S dit « convention cadre de la formation insertion » qui vise la création de micro entreprises liées à la pêche par des jeunes entrepreneurs

*Mise en conformité de la filière pêche qui concerne la mise à niveau de :

- la flotte de pêche côtière
- des unités industrielles
- des infrastructures portuaires.

Malgré les contraintes sérieuses que connaît le secteur de pêche au niveau de la province de Laayoune, son port continue à approvisionner le Maroc et l'étranger par plus de 40% de la production maritime enregistrée au niveau national.

En conclusion, on voit que la période de forte croissance de la pêche et de ses activités dérivées est également en voie de ralentissement. On s'approche du plafond autorisé pour le renouvellement des espèces. On va donc entrer dans une deuxième phase caractérisée par la recherche d'une meilleure

valorisation des produits et une concurrence plus dure entre les différents points de débarquement, avec un léger avantage pour les plus méridionaux. A cet égard, l'Etat devra chercher l'équilibre entre la volonté de satisfaire toutes les demandes en équipements portuaires, qui risquent de créer des surcapacités, et la nécessité de développer des pôles industriels de grandes dimensions pour le traitement du poisson après son débarquement.

B- SECTEUR SECONDAIRE :

Ce paragraphe vise la compréhension du fonctionnement de l'économie de la ville et le rôle que joue, ou peut jouer l'industrie dans cette économie. Nous étudierons alors l'activité industrielle locale d'un point de vue historique, politico-social, et voire économique. Il est donc important de comprendre la structure productive et ses liens avec le phénomène étudié. Conformément à notre objectif, la question précise que pose cette recherche est la suivante : sur quelle logique repose l'industrialisation du sud saharien et plus précisément celle de Laayoune ?

Comment s'ordonnent les activités industrielles dans la ville ?

Quelles seront la dimension et l'ampleur du processus d'industrialisation dans celui d'urbanisation de la ville ?

« Rappelons qu'investir à Laayoune est profitable de plusieurs points de vue (fiscalité, réglementation...)... D'autres avantages spécifiques sont liés au niveau local : main d'œuvre abondante et de plus en plus qualifiée, attribution de terrains, facilités administratives diverses ».²²⁹ Malgré cette incitation attractive, le S.D.A.U. de Laayoune signale une réalité : « le secteur secondaire occupe la dernière place en matière d'emploi après le secteur tertiaire et le secteur primaire »²³⁰. Compte tenu du rayonnement régional de Laayoune, les particularités géographiques de la région et le mode d'exploitation traditionnel de l'ensemble du territoire du sud ; le secteur industriel est resté peu diversifié ; l'activité industrielle reste relativement récente. Afin d'approcher au mieux le secteur secondaire de la ville, nous exposons, tout d'abord les potentialités de la région en matière minière avant de présenter un sommaire analytique de l'activité industrielle existante.

²²⁹ SDAU Laayoune-EL Marsa, op. cité, p47

²³⁰ Idem, p 148.

1- Richesses Minières :

Bien que diverses études rapportent l'existence de plusieurs mines dans la région Sud et même à proximité de la ville de Laayoune ; deux seulement sont réellement exploitées à l'heure actuelle : les phosphates et le sel.

a- les phosphates :

Le gisement est situé à 100 Km environ au sud est de la ville dans la circonscription de Boucraa. Les réserves de ce site sont estimées à 1,13 milliard de m³ et sa capacité de production est de l'ordre de 2,4 millions de tonnes par an. Le site est sous le contrôle du groupe OCP ; exploité à ciel ouvert, le site est géré par la société PhosBoucraa, filiale du groupe. Le phosphate extrait, subit un premier traitement puis il est transporté à l'aide d'une liaison en tapis roulant du gisement au port de Laayoune * où il subit une série d'opérations avant d'être expédié à l'étranger. La production des phosphates a connu un rythme accéléré passant de 207000 tonnes en 1982 à environ 4,3 millions tonnes en 1994. Notons que la production est exportée en totalité.

Tableau 18 : Evolution de l'exploitation des phosphates de PhosBoucraa

Quantités en milliers de tonnes	1996	1997	1998	1999	2000
Extraction des phosphates	1318	1692	2052	1847	2210
Produit commercial	1277	1861	1991	2036	2224
Produit brut	1333	1759	2043	1902	2197
Phosphates traités	1277	1861	1991	2036	2224
Vente	1306	1734	1796	2271	2059

Source : Monographie statistiques de Laayoune, 2000

Tableau 19 Evolution des Ressources Humaine de la société PhosBoucraa

	1996	1997	1998	1999	2000
Ouvriers	1722	1658	1656	1599	1567
Techniciens	432	431	424	399	393
Cadres	40	39	37	41	39

Source : Monographie statistiques de Laayoune, 2000

* La société PhosBoucraa dispose d'un port spécifique à côté de celui de la ville.

Notons qu'à partir de l'an 2000, la société PhosBoucraa a procédé à des campagnes de recrutements de jeunes diplômés de différentes spécialités ce qui a élevé le nombre de personnel à 4000 employés à l'heure actuelle.

La stratégie d'exploitation menée par l'O.C.P consiste à :

- améliorer la qualité des produits
- optimiser le potentiel
- réduire les coûts
- moderniser les installations minières et chimiques
- conforter sa position sur le marché.

Il convient de noter que malgré le poids de la société PhosBoucraa, en matière de production et de commercialisation des phosphates, la contribution du secteur phosphatier au développement de la région reste en deçà des attentes en particulier en matière :

- d'implantation d'unités industrielles de traitement des phosphates génératrices d'emploi
- de la promotion des activités sociales à l'instar de la contribution de l'O.C.P dans d'autres villes phosphatières.

b- le sel :

La province de Laayoune dispose de plusieurs dépressions naturelles appelées Sebkhass qui constituent des gisements de grandes réserves de sel dont la production demeure dans sa quasi-totalité artisanale.

La production du sel est commercialisée en partie sur la ville de Laayoune et les villes avoisinantes et le reste est renvoyé vers les villes du Nord.

Tableau 20: Evolution de l'exploitation du sel dans la province de Laayoune
(Les quantités en tonnes et les valeurs en dirhams)

	1996	1997	1998	1999	2000
Quantités Produites	7800	4800	6000	1400	7200
Valeur	546	336	420	98	504
Quantités vendues	7800	4800	6000	1400	7200

Source: différents documents (par substance).

Tableau 21: Les principales Sebkhass que compte la province sont :

Sebkhass	Superficie totale (ha)	Superficie exploitée (ha)
Sebkhass Tazgha	4000	860
Sebkhass Oum Dbaa	2600	370
Sebkhass Tislatine	900	200
Sebkhass Tisfourine	-	-
Sebkhass Oum Trais	-	-

Source: différents documents (par substance).

Un problème lié à la production du sel est celui de l'amélioration de sa qualité sanitaire ce qui influence directement la valeur ajoutée qui s'y réfère.

En termes de conclusion concernant les tendances des minéraux pour l'avenir, le secteur des ressources minérales est l'un des plus difficiles à prévoir. Il est probable que les nombreuses recherches entreprises finiront par mettre à jour des ressources importantes, qui pourront multiplier l'activité et le poids économique du secteur. Dans l'hypothèse contraire, les activités actuelles n'ont pas en tant que telles, un potentiel important de développement.

2- Activités industrielles :

L'activité industrielle est redue possible grâce à l'effort important entrepris par l'Etat. A ce niveau, « il importe de souligner les disparités enregistrées aujourd'hui entre l'investissement global industriel et l'investissement global en grandes infrastructures et équipements »²³¹.

Tableau 22 Tissu industriel de la province de Laayoune

Nature du projet	Nombre d'unités
Unité de traitement de phosphates	1
Unités de broyage et d'ensachage de ciment	1
Unité de fabrication de farine de poisson	9
Unité de congélation	17
Conserverie de poisson	1
Unité de traitement des algues	3
Fabrique de glace	7
Production de la farine de maïs	1

²³¹ SDAU, op. cité, p 46

Boulangerie moderne	40
Centre remplisseur de gaz butane	1
Unité de fabrication d'aliments de bétail	1
Unité de fabrication de matériaux de construction	5
Industrie mécanique et métallurgique IMME	6
TOTAL	93

Source : Monographie de la province de Laayoune, 2006.

L'activité d'industrie de transformation des produits de la mer est relativement importante ; une branche de l'agro-alimentaire se développe en ce sens. La branche d'industrie de produits de la mer, située totalement dans la zone industrielle d'El Marsa, influence directement le développement de ce centre urbain par deux voies :

- elle accélère son industrialisation avec ce qui suit sur le plan spatial : élargissement de la zone industrielle et l'achèvement des équipements nécessaires
- elle crée l'emploi et génère des activités complémentaires.

Le tissu industriel lié à la pêche peut être présenté à travers quelques indicateurs :

- Unités de congélation : elles sont de nombre de 17 et elles emploient 820 personnes.

Tableau 23 Production des Unités de Congélation

		2003	2004	Variation (%)
Quantités traitées (en tonnes)	Céphalopodes	3486	2800	-19
	Sardine	41082,8	27728	-37,4
	Autres	1253,8	323	-74
Quantités exportées (en tonnes)	Céphalopodes	3098,79	2522,8	-18
	Sardine	21294	15523	-27,1
	Autres	1243	312,5	-74

Source : DPM Laayoune, 2004

- Unités de conserve :

La zone industrielle d'El Marsa abrite déjà une unité de conserve qui emploie environ 300 personnes. Une autre unité est en cours de montage.

Tableau 24 Production de l'unité de conservation en 2004

	2003	2004	Variation (%)
Quantités fabriquées (en tonnes)	2916	4020	+37
Quantités exportées (en tonnes)	2791	3797	+36

Source : DPM Laayoune, 2004.

- Unités de farine et huile de poisson :

Neuf unités de ce genre opèrent sur place ; elles emploient quelque 400 employés.

La variation de la production de farine et huile de poisson peut être illustrée par le tableau suivant :

Tableau 25 : Production de farine et huile de poisson

		2003	2004	Variation (%)
Quantités traitées (en tonnes)		235821	162983	-30,9
Quantités exportées (en tonnes)	Farine	36276	14185	-60,9
	Huile	16761	19439	16

Source : DPM Laayoune, 2004.

Faire un sommaire bref des branches de l'industrie existante à la ville de Laayoune et même sur toute la région sud, confirme un constat par lequel on a commencé : la variété des industries est très restreinte ; plusieurs branches sont manquantes telle que le textile ; d'autres sont sous-développées comme l'industrie chimique et para chimique.

Une autre remarque est que le secteur secondaire emploie moins de population active que les autres secteurs de l'économie de la région et peu d'unités dépassent les 100 salariés ; « toutefois, le nombre moyen d'emplois dans cette branche est situé entre 45 et 60 par unité ». ²³² D'une manière générale « on peut conclure que si les grands équipements et infrastructures de Laayoune sont au stade d'être parachevés, le processus d'industrialisation vient de démarrer... une action permanente est nécessaire pour la promotion du secteur industriel et l'accueil de nouveaux investisseurs publics et privés » ²³³.

²³² SDAU, Op. cité, p46

²³³ SDAU, op. cité, p 47.

C – le Secteur Tertiaire :

Dans cette catégorie on regroupe les activités liées au commerce, tourisme, transport et autres services.

1- Le commerce :

Historiquement, le commerce constituait une activité connue et pratiquée par les nomades de la région sud. De la colonisation espagnole, la ville avait héritée un commerce basé sur l'importation de produits à partir des îles Canaries.

L'effort des pouvoirs publics pour réorganiser et remplacer ce commerce par un autre lié au réseau national a été axé sur le soutien aux flux du Nord du pays vers la ville de Laayoune à des prix subventionnés. L'Etat a pris la charge d'approvisionner la région en produits de base (sucre, huile de table, farine et sucre) par le moyen de subventions visant à la sauvegarde du pouvoir d'achat des citoyens ; la commercialisation de ces produits s'effectue sous le contrôle des autorités de tutelle. Signalons à ce niveau la remarque suivante : le maintien des subventions aux produits de base a permis l'émergence et le développement d'un marché noir favorisant la spéculation et la contrebande de ces produits, de la ville de Laayoune (et des autres province du Sahara) vers le Nord.

On assiste également, à l'émergence d'un commerce moderne axé sur l'alimentaire, l'habillement, l'électroménager... Ce commerce bénéficie du poids démographique de la ville, de l'évolution qu'elle a connue ces dernières années et de l'exonération fiscale, dont bénéficie plusieurs secteurs d'activités. Pour ce qui est du commerce de bétail, les échanges spécifiques au monde rural s'effectuent dans la ville. La ville jouit aussi de sa proximité de l'aéroport, du port et du réseau routier qui la favorise par rapport à d'autres villes de la région Sud.

Sur le plan spatial, l'activité commerciale se réalise en grande partie à Laayoune, mais l'émergence du centre urbain d'El Marsa a permis qu'une partie des échanges s'effectue sur place. Le commerce de gros bénéficie d'un grand nombre d'entrepôts de stockage qui existent à la ville et qui lui permet de jouer le rôle de répartiteur vis-à-vis des autres villes de la région. Quant au commerce de détail, il se concentre davantage dans le tissu de la ville avec une répartition généralement relative au genre : certains commerces couvrent la superficie urbaine telle que l'alimentation générale ; tandis que d'autres font apparaître une concentration exclusive laissant des quartiers dépourvus(les station d'essence, les papeteries...).

2- *Le Tourisme :*

La région Saharienne jouit d'un immense potentiel touristique basé sur la diversité naturelle. En raison de sa proximité relative de deux grands pôles touristiques, à savoir les îles Canaries et la région d'Agadir, Laayoune peut en tirer grand profit en développant une filière de tourisme. La ville peut profiter de sites propres à elle ou à proximité (plages, désert, oasis, réserves naturelles...); de même qu'elle dispose d'une infrastructure touristique meilleure que les autres villes de la région même si sa capacité d'hébergement est appelée à se développer et à s'améliorer.

En 2009, la ville dispose d'une plate forme touristique qui peut être décrite ainsi :

- 16 hôtels classés en différents degrés de classement touristique
- 29 hôtels non classés
- 48 bangalows
- 01 auberge
- 04 comping²³⁴

« Néanmoins, le secteur touristique demeure dans sa totalité, faible et présente de sérieuses déficiences qui entravent son développement qui reste, en effet, conditionné par la mise en œuvre d'une stratégie ciblée et cohérente visant l'exploitation optimale de ces ressources »²³⁵.

3- *le Transport :*

Cette branche d'activité se compose de plusieurs sous branches à savoir :

- l'exploitation de l'aéroport : la principale activité liée à l'aéroport est l'activité postale. le taux d'exploitation de l'aérogare est estimé actuellement à 20% environ.
- Le transport terrestre : il concerne essentiellement le transport des voyageurs à d'autres destination du royaume. Plusieurs sociétés d'autocars assurent le déplacement de milliers de passagers par an.
- Le transport poids Lourd : ce mode de transport revêt une grande importance, puisqu'il permet l'approvisionnement de la ville à partir du reste du pays en produits dont elle a

²³⁴ HCP-Laayoune (2010), la monographie de la RLBSH

²³⁵ RLBSH, « Plan de développement économique et social 1999-2003 », p 41

besoin. Ce secteur est en développement surtout après l'achèvement de l'infrastructure routière reliant la ville avec le Nord et les autres localités de la région. Ce mode de transport bénéficie d'avantages, ces dernières années, de l'ouverture de la voie terrestre entre le Maroc et la Mauritanie.

Autres transports Urbains : on distingue les taxis urbains dits « petits taxis » ; les taxis para urbains dits « grands taxis » et autres moyens de transport collectif tels que les véhicules tout terrain ; les fourgons, les petites utilitaires et les charrettes à traction animale.

4- Autres services Urbains :

La ville abrite un éventail de services très large et ne montre aucune différence par rapport aux autres villes de la même taille. Cet éventail regroupe des services urbains tels que les fiduciaires ; les laboratoires toutes catégories confondues ; les différentes professions libérales.... En 2009, la ville compte :

- 09 banques différentes
- 32 agences de location de voitures
- 08 agences d'assurance
- 06 agences de transport de voyageurs
- 05 agences de voyages
- 52 services extérieurs qui représentent les différents départements de l'Etat²³⁶

Si on rapporte le secteur tertiaire aux emplois qu'il crée, on constate que ses différentes branches diffèrent l'une de l'autre; allant de 8500 emplois pour l'Administration publique et 4600 pour le commerce à 800 emplois pour la branche du Tourisme et Hôtellerie; d'autres branches offrent moins de 100 postes (transport terrestre ou transport poids lourd). Le tableau suivant récapitule ce constat:

²³⁶ HCP-Laayoune (2010) : monographie de la RLBSH

Tableau 26 : Le rapport Secteur Tertiaire/ Emploi

Activités	Effectifs
Commerce	4600
Administrations publiques	8500
Tourisme/Hôtellerie	800
Aéroport	120
Transport terrestre	80
Transport poids lourd	80
Taxi	480
Autres modes de transport	500
Autres services urbains	4000

Source : SDAU (par substance).

En guise de conclusion, plusieurs remarques peuvent être avancées concernant le secteur tertiaire :

- Ce secteur est le plus important entre les différents secteurs productifs de la ville, rendant ainsi Laayoune une ville tertiaire par excellence !
- Ce secteur confirme le rayonnement régional de la ville et en bénéficie en même temps.
- le développement de ce secteur, grâce à l'effort entrepris par les pouvoirs publics, a énormément contribué à l'intégration de l'économie de la ville au réseau économique du reste du pays.

En concluant, cette section dans laquelle on a exposé les potentialités de la ville de Laayoune ainsi que son circuit économique, fait appel à la question suivante: quel est l'impact de ces potentialités et cette économie sur la dynamique spatiale de la ville?

Section II : La Dynamique d'une ville en mutation

A ce niveau, nous établissons une approche de la ville en tant qu'espace avec ses fonctions urbaines et régionales. Ainsi, dans un premier temps, nous traitons la dynamique de mutation de la ville en évoquant certains éléments de cette dynamique en particulier l'habitat (Paragraphe I) ; ensuite l'espace urbain en tant qu'objet d'aménagement de territoire sera abordé (Paragraphe II).

PARAGRAPHE I : l'Habitat : élément d'explosion spatiale

A -Types d'Habitat :

Jusqu'à une date récente, le marché foncier de la ville ne fonctionnait pas en termes de relation entre l'offre et la demande. Bien que des particuliers aient procédé à la construction de leurs logements, la prépondérance de l'Etat en tant que lotisseur et constructeur de logements est une réalité qui demeure. Historiquement, la nécessité de sédentariser les populations anciennement nomades et les vagues d'immigrés des autres régions du pays, qui se sont succédé sur la ville pendant trois décennies, ont provoqué un manque de logement dont le résultat direct était l'augmentation du nombre d'abris construits chaque année. Dans ce contexte, il serait délicat d'appréhender le thème de la typologie d'habitat. Néanmoins, avec l'aide de certains critères tels que la situation de la construction dans la parcelle, modalités d'occupation ou encore degré d'équipement en infrastructure, on peut dénombrer les types d'habitat suivants:

- **Habitat Traditionnel:** la structure contemporaine de la ville de Laayoune ne dispose pas d'une Médina. Ce type d'habitat est principalement relatif aux aménagements généraux de la période coloniale ; il prend plusieurs aspects architecturaux et se localise essentiellement dans le bas de la ville construit dans sa majorité sous occupation espagnole.
- **Habitat Collectif:** bien que la tradition nomade favorise l'habitat singulier, le type d'habitat collectif semble augmenter de poids; les nouveaux lotissements réalisés par les pouvoirs publics, ou en cours de réalisation, donnent à ce type un pourcentage important. Composé dans la quasi majorité de bâtiments de plusieurs appartements en R+3 ou R+4; certains d'entre eux ont des rez-de-chaussée utilisés en unités commerciales. Les immeubles isolés ont fait leur apparition eux aussi mais leur nombre reste faible à l'heure actuelle. Quant aux

équipements, ce type de construction diffère d'un lot à l'autre en raison de la période de construction et de sa localisation dans l'aire de la ville.

- Habitat Economique: signalons qu'il est très difficile de distinguer les différents types d'habitat de l'habitat économique surtout l'habitat en collectif.

Selon le SDAU ce type d'habitat à lui seul couvre 273 Ha sur une superficie de la zone d'habitat de 498 Ha soit un pourcentage d'environ 55%.²³⁷

- Villas: elles constituent le type d'habitat le plus faible avec 0,6% de l'ensemble bâti et elles se situent essentiellement dans Laayoune Haute. Reste à remarquer que les villas sont dotées des lots de 200 à 250 m² en moyenne. Ces constructions portent une valeur sociale pour leurs habitants et illustre la réussite sociale de l'élite commerciale et politique de la ville.

- Tissu Insalubre: les différentes vagues de migration ont laissé se développer cette forme d'habitat dans différentes localités de la ville; on peut distinguer:

* les bidonvilles situés en marge du tissu urbain sur la rive nord de Oued Seguia ou au sud de la ville.

* Les campements qui abritent des milliers de personnes sous tentes ou baraques ; créés pour accueillir les populations déplacées dans le cadre du referendum en 1991. une partie de cette population a bénéficié de constructions réalisées par l'Etat pour les déménager. Cette forme d'habitat incompatible avec les documents de l'urbanisme; créée en complicité avec les pouvoirs publics sur des lotissements appartement à des particuliers ; elle nuit certainement à l'organisation du tissu urbain.

²³⁷ SDAU, op. cité, p 76

Tableau 28: Répartition des ménages selon le type de logement et le milieu de résidence

Type de logement	Urbain (%)	Rural (%)	Ensemble (%)
Villa, niveau de villa	0,6	0,7	0,6
Appartement	24,1	5,9	23,2
Maison marocaine traditionnelle	2,1	1,3	2,1
Maison marocaine moderne	56,1	46,6	55,6
Maison sommaire ou bidonville	11,9	16,0	12,1
Habitation de type rural	0,1	6,0	0,3
Autres	5,1	10,7	5,4
Total	100%	100%	100%

Source: RGPH, 2004.

B- Caractéristiques générales de l'Habitat:

Il s'agit de l'occupation, des équipements et des aspects techniques de construction.

- L'occupation des ménages: nous traitons aussi bien le statut d'occupation que le niveau d'occupation du logement.

Tableau 29: Répartition des ménages selon le statut d'occupation du logement

Statut d'occupation	Urbain (%)	Rural (%)	Ensemble (%)
Propriétaire ou copropriétaire	32,7	38,5	33,0
Accédant à la propriété	4,4	2,5	4,3
Locataire	46,7	21,1	45,5
Logement de fonction	3,2	5,2	3,3
Logé gratuitement	10,3	17,8	10,6
Autres	1,1	0,4	1,1
Non déclaré	1,7	1,5	1,6
Total	100%	100%	100%

Source: RGPH, 2004.

Quant à l'occupation du logement, l'habitat de Laayoune se caractérise par:²³⁸

- 5,88 personnes par logement
- 3,11 pièces par logement
- 2,9 pièces par ménage.

Une enquête menée par les équipes du SDAU en 1996 sur la situation socio-économique des ménages, et qui a porté sur un échantillon de 1066 ménages a pu rassembler les données présentées ci-après dans le tableau suivant:

Tableau 30: Dynamique des ménages en fonction des pièces et du nombre de ménages par logement:

Nombre de pièces	Nombre de ménage dans un seul logement					Total
	1	2	3	4	5	
1	55	4	-	-	-	59
2	223	50	9	-	-	282
3	294	50	6	-	-	350
4	198	60	6	-	5	269
5	38	24	3	-	-	65
6	10	2	-	4	-	16
7	8	4	-	-	-	12
8	1	2	-	-	-	3
9	2	-	-	-	-	2
10	2	-	3	-	-	5
12	1	-	-	-	-	1
14	-	2	-	-	-	2
Total	832	198	27	4	5	1066

Source: SDAU, p81.

Par souci de loger un maximum de personnes, Laayoune risque la sur-occupation des logements par ménages.

²³⁸ SDAU, op. cité, p 82.

Tableau 31: Répartition des ménages selon le nombre de pièce du logement

Nombre de pièces	Urbain (%)	Rural (%)	Ensemble (%)
1	10,9	18,2	11,2
2	36,5	21,6	35,8
3	30,3	28,1	30,2
4	12,8	12,1	12,7
5	3,6	2,2	3,5
6	1,6	1,5	1,6
7	0,8	0,7	0,8
8 et plus	1,2	0,8	1,2
Non déclaré	2,3	1,9	2,2
Total	100%	100%	100%

Source: RGPH, 2004.

Ainsi, le tableau montre que plus de 77% des ménages habitent dans des logements de 3 pièces au maximum.

- Equipements de l'habitat:

Le niveau d'équipement de l'habitat diffère selon la date, le lieu et le type de construction; mais surtout le niveau d'équipement des quartiers. C'est ainsi que la rareté de l'eau potable a conduit plusieurs habitants d'auto construction à ne pas prévoir des équipements étroitement liés à l'eau dans leurs maisons. Les constructions destinées à être louées sont elles aussi pour la plupart, et surtout les plus anciennes d'entre elles, privées de plusieurs équipements considérés comme des équipements de confort dont le locataire est censé ne pas être privé.

Tableau 32: Equipements de base du logement

	Urbain (%)	Rural (%)	Ensemble (%)
Cuisine	93,2	70,6	92,1
W.C	95,6	64,0	94,1
Bain moderne ou douche	29,4	15,6	28,7
Bain local	1,9	2,9	2,0
Eau courante	71,9	28,1	69,8
Electricité	94,9	57,6	93,2

Source: RGPH, 2004.

- Aspects Techniques:

Signalons à ce niveau qu'une partie des logements de la ville a été réalisée en auto-construction (nous faisons exception dans ce paragraphe des lotissements construits par l'Etat); de même que la prépondérance de l'habitat économique ou habitat similaire. Il est important aussi de signaler la faible structuration de la branche industrielle BTP. " En général, on peut conclure à l'inexistence, à l'heure actuelle, d'un cachet architectural spécifique pour la ville ou la région de Laayoune. L'accumulation de techniques et de styles observés de nos jours peut être considérée en fait comme un témoin de l'histoire récente de la ville"²³⁹.

C- Evolution des autorisations de construction des logements :

Le suivi des données relatives aux permis de construction ou d'habiter de l'agglomération de Laayoune (ville de Laayoune et El Marsa), peut clarifier le dynamisme de Laayoune en production d'habitat. Bien que les données chiffrées varient d'année en année, elles témoignent généralement sur d'une tendance évolutif du parc logement de la ville. Cela permet en partie de déduire le degré de dynamisme que connaît la ville sur le court et le moyen terme. Ainsi, une enquête menée par le MHUAE débouche sur le constat suivant : « L'analyse des données relatives aux autorisations de construire dénote une variation dans la dynamique urbaine d'une année à l'autre. Durant les trois années 2003, 2004 et 2005, le nombre d'autorisations de construction a enregistré une baisse continue. Il a diminué de plus de la moitié (-55%) en 2005 par rapport à 2003. L'année 2006 a connu un nouveau redressement par rapport à 2005 enregistrant une hausse de 40 %, mais sans pour autant atteindre le niveau enregistré en 2003 et 2004. Par ailleurs, les tendances constatées entre 2007 et 2009 font ressortir, une reprise en 2009 avec presque le doublement du nombre des autorisations à Laâyoune par rapport à 2008 et un léger recul des permis d'habiter. Dans l'ensemble, 1975 autorisations ont été délivrées entre 2007 et 2009, soit une moyenne de 658 autorisations délivrées par an. En maintenant ce rythme au cours des 10 prochaines années, le nombre d'autorisations atteindra 6600 autorisations »²⁴⁰.

²³⁹ SDAU, op. cité, p 83.

²⁴⁰ MHUAE, (2009), Etude sur les perspectives du secteur de l'immobilier résidentiel à l'horizon 2020 dans la RLBSH, p 5-6

PARAGRAPHE II : Le S.D.A.U : une vision stratégique du développement urbain :

La croissance accélérée des aires urbaines pose autant de menaces que d'opportunités face aux opérateurs locaux du développement. Comment maîtriser une telle croissance, la rendre durable? Comment maintenir un niveau élevé de la compétitivité économique de la ville tout en assurant la cohésion sociale?

La maîtrise de la croissance urbaine repose sur des outils opérationnels qui doivent s'inscrire dans une vision globale du développement urbain. Si la gestion urbaine conditionne la croissance, la planification assure sa continuité. En fait, la volonté de juger la doctrine juridique sur laquelle se fonde la politique publique locale par l'analyse économique du développement urbain, reste un exercice très délicat. En effet, la diversité des apports théoriques, leurs divergences confrontées à la réalité quotidienne des villes peuvent aider à l'élaboration des bases d'une analyse plus globale du fonctionnement de la planification urbaine. Ainsi, l'étude des facteurs de l'adoption des documents d'urbanisme et le test de leur homogénéité avec les réalités de la ville de Laayoune ainsi que leur degré de permanence ou de coupure avec le mode d'organisation et de gestion de la ville, nous aidera à mieux comprendre son devenir.

Le rôle stratégique du Schéma Directeur d'Aménagement Urbain (SDAU), dans l'orientation et l'élaboration d'un programme de développement à moyen et long terme justifie son étude. La ville de Laayoune est dotée d'un SDAU depuis une dizaine d'années environ. Ce document d'orientation stratégique avoisine les horizons de 2015. Pourtant sa mise en œuvre souffre de dysfonctionnements au niveau de la conception et de l'application. La valeur de ce document en tant qu'instrument de planification prospective, se trouve remise en cause. C'est un constat général pour la plupart des villes marocaines dotées de ce document. "Les villes sont largement couvertes en documents d'urbanisme... mais le caractère opérationnel de ces documents reste limité; les réponses apportées en matière d'extension urbaines présentent aujourd'hui des insuffisances qui tiennent à des logiques d'interventions contradictoires des acteurs"²⁴¹.

Bien que la planification urbaine soit une affaire décentralisée; et que les collectivités locales disposent, théoriquement, des moyens leur permettant de gérer leur espace, l'initiative d'engager les études concernant les documents d'urbanisme, en l'occurrence les SDAU, relève de l'administration du tutelle plus que de ces collectivités. Souvent, "le processus d'élaboration

²⁴¹ MINISTÈRE de L'INTÉRIEUR (2006), « *Rencontres des Collectivités Locales* », p 6

des SDAU et des PA est très long ce qui réduit de leur efficacité et de leur effet sur la maîtrise de la croissance"²⁴². Ce ci se manifeste par:

- La lourdeur et la complexité de la procédure de l'élaboration et l'adoption de ces documents
- L'insuffisance, voire le manque d'implication et d'engagement des parties qui y sont liées
- L'inadaptation des méthodes de conception du document à la spécificité du contexte local
- Les projections sont souvent en décalage avec les réalités socioéconomiques et spatiales
- L'absence de coordination des acteurs liés à l'opération de l'aménagement urbain

" Les documents interpellent également au niveau de leur contenu et de leurs dispositions, souvent rigides et peu adaptés aux exigences du développement des villes"²⁴³.

Le SDAU de la ville de Laayoune se présente comme le principal outil de planification qui établit les grandes lignes directrices de l'organisation de l'espace et de son développement socio-économique dans le cadre d'une vision progressive à l'horizon de 2015. Les grandes orientations du SDAU, permettent d'établir un "consensus" des différents acteurs locaux sur ce que serait le développement de l'aire couverte par le Schéma directeur; elles guident les interventions retenues ou à retenir dans les différents domaines reliés au territoire. Ces orientations constituent l'outil efficace de définition des éléments indispensables à réussir le plan d'urbanisme souhaité par les acteurs qui y interviennent. A ce niveau le SDAU se propose comme étant l'aboutissement des différentes investigations menées dans l'aire de l'étude, à savoir la ville de Laayoune et Laayoune plage. Ces investigations à caractère technique ont été complétées par plusieurs orientations issues de l'observation du développement de l'aire qu'il couvre. " Les différentes recommandations préconisées par le SDAU sont à considérer comme des options parmi la vaste gamme des choix possibles, cette dernière ayant été réduite de façon rationnelle moyennant l'étude, la réflexion et l'optimisation intelligente des contraintes et des possibilités existantes. Par ailleurs, ces grands lignes directrices pour le développement urbain sont également le fruit de la concertation constante entre les différents acteurs intervenant dans les affaires de la cité, chose nécessaire pour toute planification urbaine. Enfin, il importe de souligner que l'ensemble des recommandations ont été effectuée dans la conscience des

²⁴² Idem, p 9

²⁴³ Idem, p 9

responsabilités données au SDAU dans le cadre de la nouvelle loi sur l'urbanisme, à savoir qu'elles ont valeur de règlement opposable au secteur public"²⁴⁴.

En partant des réalités locales, le SDAU consolide ses orientations sur la base des informations collectées et analysée dans une dimension dynamique afin de mesurer l'évolution de chaque composante et aussi les changements de rythme de cette évolution. L'élaboration du SDAU conjugue une diversité de thèmes liés à la planification urbaine dont certains sont conformes à toute formation urbaine tandis que d'autres tiennent comptes des spécificités de l'urbanisation dans l'aire de son étude. A ce niveau, il confirme le rôle de la ville dans le cadre de la région Sud et dans l'armature urbaine nationale. Ensuite, le SDAU analyse le développement socioéconomique étudié en rapport étroit avec la dynamique démographique; il essaie de comprendre son état actuel et les possibilités de son évolution future dans un premier temps; puis il intègre dans son analyse l'évolution des composantes sectorielles de l'organisation urbaine, à savoir les infrastructures, les équipements collectifs et l'habitat.

La méthodologie suivie par le SDAU l'aide à relativiser ses propos et à essayer de tenir compte de certaines réalités de l'urbain local. Le SDAU soulève certaines de ces particularités:

- la quasi-inexistence du problème foncier
- la non imposition fiscale des opérateurs économiques
- certains effets spécifiques du nomadisme
- l'armature urbaine régionale pauvre
- l'émergence des centres urbains caractérisés par des monoactivités dans l'espace provincial.

En soulignant l'omniprésence de l'Etat au niveau des réalisations à Laayoune, surtout en matière d'infrastructures et d'équipements, et que tous les secteurs urbains ont été développés en parallèle et subordonnés à une stratégie globale de long terme; le SDAU considère que Laayoune est une "ville –entreprise" en plein essor. " Face aux acquis considérables de la ville de Laayoune, réalisés en un espace de temps très court mais sur un front d'action très large, vu le degré de coordination générale et surtout, l'ordre logique dans lequel les différents équipements et infrastructures ont vu le jour, il paraît plus approprié de considérer la ville de Laayoune en tant qu'une grande entreprise, et non comme un simple "tissu urbain". Par conséquent les perspectives, concernant le développement de la ville, s'avèrent rassurantes. "Il n'existe aucune contrainte,

²⁴⁴ SDAU Laayoune, p 3

naturelle ou artificielle, susceptible de freiner la croissance harmonieuse de la ville jusqu'à l'an 2015 et au-delà"²⁴⁵.

En somme, la lecture du SDAU laisse l'impression que ce document d'urbanisme couvre l'essentiel pour orienter l'expansion urbaine afin qu'elle puisse accueillir le développement. Par ses orientations, il consolide la masse critique nécessaire au maintien et développement des secteurs économiques existants et de développer un pôle multifonctionnel, en réduisant les préjudices causés par la faible fonction industrielle et en optimisant l'investissement public. La relecture de ce document volumineux permet quand même de soulever quelques lacunes qui peuvent diminuer sa valeur. D'abord le SDAU part du constat que la ville de Laayoune a été le champ d'un vaste effort de la part des pouvoirs publics pour la doter de ce qu'il lui manquait. Cet effort bien que colossal, est désigné par le SDAU d'harmonieux et stratégique. Le SDAU observe la dynamique démographique de la ville ; il en a fait une des contraintes majeure qui ont guidé ses estimations, favorisant, ainsi le développement en tâche d'huile fort consommateur d'espace et très coûteux. Si la conception d'un document d'urbanisme doit s'inscrire dans une réflexion stratégique et prospective sur le devenir d'une ville; sa conception ne doit pas être réduite à une approche technique, simpliste et formelle. Le SDAU n'a pas échappé de cette conception réductrice.

D'abord, en faisant le constat sur la réalité de la ville au moment de son élaboration, il admet facilement que le bilan des réalisations est positif .En suite, il s'inscrit dans le cadre de la vision qui a guidé l'évolution urbaine, le choix de l'extension infinie de la ville; en réalité le SDAU n'a pas compris la spécificité de l'espace local en réduisant l'effet du marché foncier au minimum. Le caractère domanial du foncier ne permet pas son gaspillage; en plus, le marché foncier faisait apparition au moment de l'élaboration du SDAU, même s'il a été à ces débuts, la rente foncière est capable d'accélérer son développement. Bien que le SDAU repose sur une analyse multi variante, il a préféré une d'entre ces variantes sans souci ni justification solide, favorisant ainsi le développement tendanciel de la ville. Les projections du SDAU ont reposé sur les faits arrêtés en 1996; sa vision couvre la période allant jusqu'en 2015, le SDAU a pris plus de sept ans pour être adopté définitivement en 2004. Pendant cette période la ville a continué son évolution sans que son document stratégique tienne compte de ses nouvelles réalités. En guise de conclusion, le SDAU qui devrait accompagner le développement de la ville, et lui constituerait une vision stratégique pour le maintenir, ne fait que suivre ce développement; la lecture de ce document laisse l'impression qu'il résume les faits plus qu'il les crée.

²⁴⁵ Idem, p 107

Enfin, le SDAU conçoit le développement de l'agglomération de Laayoune dans un cadre tri-pôlaire dans le quel la ville de Laayoune concentre l'administration, le commerce et l'artisanat, comme ville tertiaire par excellence; le centre urbain El Marsa se concentre autour du port et confirme sa position de zone industrielle et le centre de Foug El Oued sera développé comme site touristique. Le SDAU ne se contente pas d'analyser les complexités des relations supra-communales, en particulier, les difficultés financières et les rivalités politiques qui peuvent annuler les effets positifs de toute planification. En fait, le SDAU s'inscrit parfaitement dans le projet de développement de la ville prédéfini depuis plus de deux décennies; il embrasse sa conception et confirme sa stratégie. En ce sens, le SDAU sert de couverture légale qui légitime un fait qui profite à la plupart des acteurs qui interviennent dans son élaboration et homologation.

Tableau 35: Situation des documents d'urbanisme de l'aire du SDAU

Nature du document	Centre ou commune	Etat d'avancement
SDAU	Municipalité de Laayoune Municipalité d'El Marsa Commune rurale Foug El Oued	Homologué le 21 janvier 2004
PA	Municipalité de Laayoune	En phase d'affinement de la variante retenue
PA	Municipalité d'El Marsa	En phase d'affinement de la variante retenue
PA	Bande balnéaire située entre El Marsa et Foug El Oued	Phase de concertations locales
PA	Commune rurale Foug El Oued	Phase d'étude

Source: SRAT (2007), » *Rapport sectoriel N° 10 : Armature urbaine & équipements collectifs* », p39-40.

La complexité et la rapidité du développement de la ville ont accentué les dysfonctionnements urbains. Ces derniers sont liés globalement à l'organisation spatiale et à la planification urbaine. On peut les résumer comme suit:

- Dysfonctionnements liées à l'organisation spatiale:
 - extension de l'aire urbaine avec le risque de faiblesse des structures d'accueil en matière d'équipements et d'infrastructures
 - utilisation irrationnelle du sol et décadence des espaces urbains
 - dégradation des tissus anciens
 - perte progressive des caractéristiques et spécificités régionales et locales

- Dysfonctionnements relatifs à la planification urbaine:
 - incapacité des documents d'urbanisme à gérer l'aménagement spatial et à accompagner les stratégies de développement socio-économique
 - insuffisance des mécanismes de mise en œuvre des documents d'urbanisme
 - manque de réactivité des documents d'urbanisme aux nouvelles réalités du contexte socioéconomique et spatial.

Au niveau institutionnel, la ville est dotée de différentes institutions ayant lien direct avec l'urbanisation (la Wilaya, l'Agence urbaine, l'Agence nationale de conservation foncière, CRI...). En parallèle, des contraintes s'imposent incontestablement, telle que:

- la multiplicité des acteurs impliqués, ce qui induit le chevauchement des attributions et des compétences des différents intervenants et la difficulté de coordonner leurs actions
- l'absence de vision globale: les interventions restent sectorielles et fragmentées
- la déficience des approches de conception et de mise en œuvre dans la prise de décision

Dans de telles circonstances, des questions se posent. Quelle logique adopter pour produire, organiser et gérer l'espace urbain sans générer les dysfonctionnements? Comment se développera la ville de Laayoune de demain? Quelles seront sa forme et sa taille? A l'échelle actuelle de la ville, et en rapport avec sa capacité à produire des richesses, faut-il aller dans le sens de la métropolisation ou limiter l'extension de cette agglomération?

Rappelant que la ville manquait, pendant plus de deux décennies, de toutes sortes de documents d'urbanisme qui peuvent orienter son développement; c'est la période de grands travaux et de l'expansion de son tissu urbain. Si le volontarisme et le volontariat ont produit une ville « harmonieuse » qui détient son destin dans le cadre d'une vision de long terme; pourquoi s'efforce-t-on à avoir un SDAU? Est-ce la volonté de soumettre le développement à la loi ou la simple volonté de dote la ville de toute sorte d'arsenal permettant au pouvoir politique de se déclarer vainqueur dans le défi d'urbanisation de la région?

La volonté de doter la ville d'un tel acquis, intervient dans un cadre national général. En effet, la décennie 1990 a été la période de la généralisation des documents d'urbanisme sur l'ensemble des villes marocaines, en particulier les villes moyennes conçues comme des pôles dans leur région. Après deux décennies d'effort en aménagement de territoire de la part de l'Etat, il est temps de solliciter la participation du secteur privé aux efforts du développement économique et social. Le Maroc vient juste de sortir de la décennie perdue de l'ajustement structurel; la

démocratisation de la vie politique et la libération de l'initiative privée forment les principaux paradigmes de ce moment. La gestion participative, le partenariat public-privé en constituent les slogans. L'Etat se décharge de ses fonctions traditionnelles au profit des collectivités locales; il faut donc les armer. La définition de leurs fonctions et tâches, le transfert d'attributions, sont des moyens devant leur permettre de réaliser leurs objectifs.

Paragraphe III: Equipements Collectifs de la ville:

Les équipements collectifs d'une ville représentent, d'une part l'histoire d'urbanisation de cette ville et d'autre part, son poids dans l'armature urbaine. Ainsi il est évident que l'ensemble de l'équipement d'une ville n'est pas réalisé dans la même période; il se réalise au fur et à mesure que la ville se confirme, que l'agglomération s'agrandisse. Néanmoins, une vision stratégique de ce que devra être la ville permet aux autorités publiques et aux décideurs de planifier l'équipement de telle manière qu'il répond à la stratégie prédéfinie et la consolide. C'est là un pari difficile mais obligatoire!

Quant à la ville de Laayoune, elle est dotée d'une panoplie d'équipements collectifs dont certains ont une mission régionale dépassant ainsi l'aire urbaine et confirmant le rôle de la ville en tant que point central de la région Sud. La littérature officielle crée chez son lecteur l'impression que la ville de Laayoune est une ville bien armée en matière d'équipements collectifs; qu'elle est dotée de cet arsenal depuis longtemps et que l'équipement de la ville a été réalisé dans une logique stratégique bien définie dès le départ. Est –il vrai que la ville dispose de l'essentiel de l'équipement adéquat à son poids et nécessaire à sa mission? Quelle est la logique de l'équipement de la ville?

Une première réponse à ce genre de question sera l'exposé de l'équipement collectif existant et ce par une relecture de la documentation officielle, en l'occurrence le SDAU. Une réponse plus générale sur la logique des grands équipements fera l'objet du chapitre qui suivra. Un rappel historique sur la région montre que cette partie du territoire, selon les termes du SRAT^{*}, a été " pauvre en ville, en raison des conditions climatiques sévères.... Dans l'ensemble, les villes n'ont donc pas de passé sauf une base économique locale plutôt étroite"²⁴⁶. De ce fait, il est naturel que l'effort principal d'équiper les villes dans cette zone (y compris Laayoune) a été supporté par l'Etat. " il faut certes, voir dans cette promotion des villes du Sud

* SRAT: Schéma Régional de l'Aménagement du Territoire.

²⁴⁶ SRAT, Rapport sectoriel n°10, p 3

le résultat de l'énorme effort consenti pour occuper le terrain et pour donner à ces zones nouvellement récupérées des équipements administratifs et collectifs à la hauteur, au moins, de ceux du reste du Royaume"²⁴⁷. Dans le même ordre des idées, le SDAU constate que " tous les équipements réalisés depuis 1975 l'ont été dans un esprit visionnaire, avec la conscience d'un acte durable et qui ne manquerait pas de donner ses fruits à long terme"²⁴⁸.

Cette vision d'équiper s'articule autour de quelques points:

- * le choix des équipements stratégiques dès les premières années après la récupération de la ville. Ce choix porte aussi bien sur la nature de l'équipement que sur le rythme de sa réalisation.
- * La qualité des équipements réalisés.
- * L'articulation des équipements avec l'infrastructure technique adéquate.
- * Le choix d'équiper en réseau afin d'optimiser l'équipement réalisé.

Nous allons par la suite détailler la stratégie dont le SDAU parle en présentant l'essentiel de l'équipement collectif en matière de santé, éducation et autres équipements existant dans la ville de Laayoune.

1- Santé:

Sur le plan sanitaire, la ville de Laayoune accapare l'essentiel des équipements sanitaires de la région. Ainsi la ville dispose d'un hôpital régional, d'un hôpital de spécialités et de plusieurs dispensaires ; cette infrastructure a une capacité estimée à plus de 350 lits.

Tableau 36: Infrastructure publique sanitaire de la ville

Désignation	Nombre	Capacité en lits
Hôpital régional	01	230
Hôpital de spécialités	01	144
Centres de santé	08	-

Source: Monographie statistique de Laayoune, 2004.

A coté de l'équipement public, la ville dispose également d'une infrastructure sanitaire privée qui vient pour renforcer le secteur. Cette infrastructure sanitaire privée se présente comme suit:

²⁴⁷ Idem, p 4.

²⁴⁸ SDAU, op. cité, p 87.

Tableau 37: infrastructure sanitaire privée de la ville

Désignation	Nombre
Cabinets de consultation	20
Pharmaciens	46
Dépôts de médicaments	06
Laboratoires d'analyses médicales	02
Cabinets de soins	10

Source: Monographie statistique de Laayoune, 2004, (par substance).

L'effort de doter la ville de l'équipement nécessaire sur le plan de santé s'est accompagné par un effort de la doter par le personnel nécessaire pour le bon fonctionnement de ces équipements.

Tableau 38: Personnel médical et paramédical de la ville

Spécialités	Public	Privé
Médecins généralistes	32	08
Médecins spécialistes	21	05
Chirurgiens dentistes	02	07
A.S diplômés de l'Etat	222	-
A.S brevetés	197	-
Sages femmes	03	08
Autres	218	-

Source: RLBSH, plan de développement régional 1999-2003, (par substance).

La ville est dotée d'un équipement sanitaire et d'un personnel dont le nombre n'a cessé d'augmenter afin de répondre aux demandes d'interventions médicales de toute sorte et de bonne qualité. Néanmoins, une réalité est évidente, c'est que la ville manque de plusieurs équipements sanitaires de pointe et surtout du personnel spécialisé en l'occurrence les médecins spécialisés qui sont totalement absents pour certaines catégories de maladies. Les compagnes sanitaires organisées par des médecins spécialistes bénévoles de temps en temps témoigne de ce manque et le nombre de malades qui s'y présentent montre la nécessité d'implanter de tel les spécialités pour dispenser une grande partie de la population de la ville voire même de la région

de l'obligation de faire un déplacement vers le Nord aussi fatigant que coûteux. Dans cette optique, le Plan de développement régional 1999-2003 lançait un appel pour remédier aux insuffisances en matière sanitaire aussi bien au niveau de l'équipement qu'au niveau du personnel médical. Selon ce plan " l'action dans ce domaine doit être axée sur le renforcement de l'infrastructure sanitaire, en l'occurrence:

- l'acquisition d'un scanner
- la construction d'un centre de psychiatrie indépendant de l'hôpital régional
- construction d'un centre de transfusion sanguine
- révision du système S.E.G.M.A"²⁴⁹

2- Education:

L'infrastructure en matière de l'enseignement a marqué un développement accentué depuis deux décennies. Cette croissance concerne aussi bien le nombre d'établissements que celui des bénéficiaires. Les établissements d'enseignement public ont vu leur nombre augmenter ; ils sont passés de 8 en 1978 à 45 en 1996 pour approcher les 60 unités en 2007. Sous l'effet du développement du secteur scolaire public, l'enseignement privé a connu une évolution remarquable; cette forme d'enseignement vient pour répondre d'une part à une demande liée à une tranche de population dotée de moyens financiers pour offrir à ses enfants un tel service et d'autre part , ce secteur connaît un essor important sur tout le territoire national guidé par l'insuffisance de l'infrastructure publique, de sa défaillance sur plusieurs niveaux et des avantages qu'offre aux investisseurs.

²⁴⁹ RLBSH, (1998), « *Plan de développement régional 1999-2003* », p 78

Le secteur de l'enseignement de la ville de Laayoune peut être synthétisé comme suit:

Tableau 39: Représentation synthétique du secteur de l'enseignement de la ville:

Désignation	Nombre d'établissements	Nombre d'élèves	Nombre d'enseignants
Précolaire traditionnel	139	6553	139
Précolaire moderne	52	1261	-
Enseignement fondamental 1 ^{er} niveau: Public			
	34	25938	785
Privé	5	619	39
Enseignement fondamental 2 ^{em} niveau: Public			
	12	9282	477
Privé	--	--	--
Enseignement secondaire	05	4126	283
Enseignement supérieur	NEANT		

Source: RLBSH: le plan de développement régional 1999-2003 (par substance).

La volonté des pouvoirs publics était d'équiper la ville de Laayoune d'une infrastructure d'enseignement adéquate à son évolution démographique et à son poids régional. Toutefois, ce secteur connaît certaines insuffisances que notre représentation n'a fait que relever de manière générale. Notre souci n'est pas d'analyser le secteur de l'éducation de la ville de Laayoune mais de donner un aperçu sur ce qu'est l'équipement collectif de l'éducation.

Deux remarques peuvent être relevées de l'observation directe de ce secteur:

- la répartition spatiale des unités scolaires établies avant 1996 présente une certaine homogénéité faisant du rayon de 30 mètres un critère de localisation de l'unité; cette répartition n'a pas suivi l'étendue spatiale de la ville ces dernières années privant ainsi les nouveaux lotissements des unités et du cadre d'enseignement proportionnel à leurs

populations. A ce niveau les établissements de l'enseignement secondaire constituent un exemple type. La plupart des lycées sont plutôt concentrés dans le centre ville.

On peut mentionner aussi le fait que les classes des différents établissements d'enseignement public sont surpeuplées; ce constat touche tous les niveaux d'enseignement et nuit au bon fonctionnement de l'opération éducative. Cette situation coïncidait avec les grandes vagues de peuplement qu'a connues la ville ces deux dernières décennies, mais elle semble se confirmer d'année en année rendant ainsi le phénomène comme un problème structurel qui nécessite une vraie stratégie d'enseignement qui tient compte de l'évolution spatiale future de la ville et des centres avoisinants.

- le discours politique officiel présente la ville comme Capitale du Sud, son économie et sa démographie confirment ce fait et pourtant, la ville est toujours privée d'un établissement d'enseignement supérieur. L'Etat a opté pour une politique accentuée autour de centres universitaires multidisciplinaires pour mieux servir certaines régions lointaines; le Sud reste à l'écart de cette politique.

A coté des établissements d'enseignement normal, la ville est dotée d'une infrastructure en matière de formation professionnelle. Ce mode d'encadrement permet la formation et la mise à niveau d'une partie de la population estudiantine qui n'a pas pu poursuivre son cursus scolaire ou qui a préféré s'orienter vers le marché de l'emploi. Dans ce secteur opèrent le public et le privé conjointement même si la prédominance du secteur public est claire et ce pour plusieurs raisons qu'on a évoquées auparavant.

3- Autres Equipements Collectifs:

Il s'agit des équipements administratifs, socioculturels et d'autres équipements liés à la ville.

Pour ce qui est des équipements administratifs, ils couvrent l'aire urbaine et certains d'entre eux ont un rôle dépassant la ville puisqu'ils sont conçus dans une optique de rayonnement régional. Néanmoins, les équipements administratifs présentent une certaine disparité donnant l'image globale d'un déséquilibre et une polarisation de l'espace urbain puisque " la grande majorité des établissements administratifs est localisée dans la partie Nord de la ville, tandis que le Sud-est en est quasiment dépourvu"²⁵⁰.

²⁵⁰ SDAU, op. cité, p 89.

Les établissements Jeunesse et Sport sont répartis à travers le tissu urbain. L'infrastructure sportive compte entre autres un complexe sportif, une salle couverte, deux terrains de football et deux terrains de tennis! Le secteur de la jeunesse compte à son actif six (06) maisons de jeunes, six (06) foyers féminins, et cinq (05) garderies d'enfants.

D'autres équipements collectifs existent à Laayoune tels que: l'aérogare, la centrale thermique, les abattoirs, les installations de l'O.N.E, de l'O.N.E.P, de l'O.C.P, les parcs et divers dépôts. Ces équipements accaparent plus de 34 Ha en superficie exception faite de l'aérogare. Ils ont une tendance au regroupement du côté Ouest de la ville. Ces équipements sont attachés directement ou indirectement aux activités économiques de la ville.

SECTION III: Laayoune: un Circuit Urbain particulier?

En s'efforçant à présenter le mouvement d'urbanisation de Laayoune sous ses divers aspects économiques, spatiaux et sociaux et du degré de mécanismes qui s'appliquent à cette ville; notre travail a procédé inévitablement à des généralisations qui peuvent biaiser la réalité de la situation actuelle de la ville et de son évolution. Cette section sera donc une tentative de correction de l'analyse présentée jusque là. Le caractère qualitatif de la représentation du fait urbain étudié ne tient pas seulement au manque de données chiffrées mais surtout à la difficulté de présenter des données comparables établies sur les mêmes bases. Le point de vue qui sous-tend la lecture faite ici du phénomène urbain est qu'au-delà des chiffres, ce phénomène traduit, nécessairement la stricte logique des comportements des différents acteurs qui y interviennent ; placés dans le contexte où ils sont placés et avec les moyens qui sont les leurs. La rapidité de la croissance urbaine n'est-elle pas la conséquence d'une brutale intégration de la ville à une économie dominante et extravertie dans une atmosphère de mondialisation trop décalée?

Laayoune doit s'urbaniser alors qu'il lui manque un véritable arrière-pays et elle est privée d'une agriculture nécessaire à l'échange compagne-ville; elle doit être compétitive alors que ses aménagements sont à peine entamés; elle devra produire alors que son circuit économique est fortement dépendant de l'action des pouvoirs publics.

Tout ce qui est réalisé, tout ce qui existe ou devra être fait n'est-il pas conditionné par cette situation?

L'urbanisation de Laayoune est, après l'accroissement démographique, le changement le plus spectaculaire de la région au cours des dernières années. C'est aussi le changement le plus préoccupant car la région est aujourd'hui urbanisée à près de 90%. Il ressort clairement que d'une part, l'urbanisation accentue la polarisation de la région sur la ville de Laayoune et d'autre part, le peuplement urbain a pu résulter d'une immigration directe du reste du pays. Cette nature d'urbanisation, nous avons l'occasion de le voir à plusieurs reprises, a permis l'apparition de plusieurs lacunes qui ont biaisé le développement de la ville; elle a permis surtout l'existence d'une population urbaine à la limite de "la survie matérielle" qu'offre une ville et a montré l'insuffisance des investissements urbains.

Quant à la production et la gestion urbaine, "si l'urbanisation apparaît globalement comme le résultat de tendances lourdes, l'espace urbain n'en est pas moins produit par des dynamiques sociales plus ou moins autonomes et concurrentes"²⁵¹.

En effet, les constructions urbaines, tous usages confondus, produites par des voies officielles représentent l'essentiel du capital urbain de la ville de Laayoune. Il importe de souligner à ce niveau que "les équipements collectifs occupent un très grand espace, avoisinant 70% de la superficie existante dans le périmètre urbain. Cette part relative très importante est due principalement aux grands équipements de base desservant les besoins de la population de Laayoune"²⁵². Les constructions produites par les pouvoirs publics se composent de bâtiments qui répondent en général aux standards en matière d'équipement du sol et de construction; parfois même sans relation avec le niveau de l'économie locale; sans préjuger les conditions de leur fonctionnement!

Pour ce qui est de la gestion urbaine, un premier constat est que les instances locales héritières de la tradition nomade ou celles mises en places par les autorités de la colonisation ont été totalement supprimées au profit d'une gestion centralisée de l'urbanisation. La politique de décentralisation, engagée par l'Etat, est encore récente pour en tirer des conclusions claires. Les évaluations faites sur le plan national montrent cependant une légère amélioration de l'implication des responsables locaux à l'égard de la gestion de leurs villes. Au niveau de Laayoune une chose est claire: les progrès en matière de recouvrements des coûts et surtout des impôts locaux sont plus modestes de même que la collecte de ressources nouvelles. L'Etat reste la principale source de financement de toute action (par le biais de dotations en T.V.A destinée aux collectivités locales); aussi bien au niveau de la ville que celui de la région. Jeter un regard sur l'évolution des ressources financières prévues pour la région de Laayoune Boujdour Seguia El Hamra (RLBSH) pour la période 1999-2004 confirme cette réalité.

²⁵¹ Arnaud M. (1993), architecte-urbaniste, « *l'urbanisation en Afrique de l'Ouest: mécanismes et logiques* »

²⁵² SDAU, op. cité, p 91.

Tableau 40: Ressource prévues de la RLBSH (en 1000 Dh)

Années budgétaires	T.V.A	Ressources propres et affectées	Total
1999-2000	6100	1500	7600
2000-2001	7800	1800	9600
2001-2002	6655	2200	8855
2002-2003	10620	2700	13320
2003-2004	11902	3000	14902
Total	43077	11200	54277

Source: Plan de développement de la RLBSH, p 33.

Le poids de l'Etat est impressionnant dans tous les secteurs d'activités économiques existant ou liés à la ville de Laayoune. Le secteur public par exemple emploie 38% du total des salariés de la ville. La fonction publique a embauché beaucoup de personnes dans les provinces du Sahara dont ont profité aussi bien les gens issus de ces provinces que ceux rappelés du Nord. Notons que les fonctionnaires de ces provinces touchent des revenus plus élevés que dans le reste du pays. On constate aussi que le secteur tertiaire bénéficie des activités liées à l'existence d'un nombre important de militaires et personnel de sûreté du territoire et même de la présence sur place des agents de la MINURSO*.

L'effort consenti par les pouvoirs publics pour équiper la ville visait une division de travail favorisant les activités industrielles, et c'est sur la base de cette optique que la stratégie de développement de la ville a été définie. Ainsi, le SDAU confirme ce choix en énonçant parmi ses orientations:

- la transformation et le développement de la zone industrielle située au sein du périmètre urbain en zone d'activité et pôle d'activité plurifonctionnel
- le développement du centre urbain El Marsa (Laayoune port) par:
 - le réaménagement de l'aire portuaire
 - le développement la zone industrielle considérée comme un véritable poumon de la ville de Laayoune.

Dans le même ordre d'idées, le SRAT annonce qu'il faut" développer les activités industrielles, marchandes et touristiques susceptibles d'augmenter la capacité économique de la

* Mission des Nations Unies pour le Referendum au Sahara Occidental dont le QG siège à Laayoune.

région..."²⁵³. Néanmoins, l'Etat reste omniprésent dans l'organisation et la régulation du circuit économique de la région Sud en général et de la ville de Laayoune en particulier. Le SDAU préconise même "maintien et croissance de l'action de l'Etat en matière de construction des logements"²⁵⁴. L'importance de l'action de l'Etat en matière de logement se situe à deux niveaux:

- * c'est une action de production de logements nécessaires pour l'implantation des populations
- * c'est une action génératrice de l'urbanisation.

Mais l'Etat opère aussi au niveau des investissements en infrastructure économique et sociale. Si l'importance économique d'une ville tient à l'influence qu'elle exerce sur l'économie de l'aire de son rayonnement; la ville de Laayoune, de création récente, doit faire face simultanément à plusieurs formes d'investissements: les investissements qui confirment l'autorité de l'Etat ; les investissements d'aménagement et d'équipement du territoire; les investissements de peuplement destinés à accueillir les populations , les activités liées à ces populations et les activités directement productives. Parmi ces investissements, ceux liés au peuplement concernent dans une large mesure la question de l'urbanisation et incitent les différents acteurs/investisseurs à réaliser les autres formes d'investissements. L'installation à la ville de Laayoune de la population et des activités correspondantes engendre des besoins en investissements qui sont fonction de la population accueillie. Ces investissements de peuplement comprennent les investissements résidentiels et les investissements publics de fonction locale.

On a déjà évoqué le rôle que l'Etat est appelé à jouer et à maintenir en matière d'investissement résidentiel; ajoutons que ce rôle confirme la position des pouvoirs publics dans le circuit économique général de la ville et prive le secteur privé de l'habitat de ses possibilités d'investissements et de développement tel qu'il le fait dans d'autres régions du pays. Le rôle de l'Etat à ce niveau est de maintenir l'afflux de peuplement vers la ville*.

L'un des défis auxquels la ville sera confrontée au cours des années à venir est de faire face à l'extension de la surface totale urbanisée et aux besoins publics nécessités par le volume des afflux de personnes et de marchandises entrant et sortant de la ville.

²⁵³ SRAT, « Rapport sectoriel N° 2 », op. cité, p 27.

²⁵⁴ SDAU, op. cité, p 40.

* L'Etat a lancé via le conseil des affaires sahariennes un projet comprenant la construction de deux villes nouvelles, qui seront en fait l'extension prévue du tissu urbain, de 40.000 unités résidentielles!

Tableau 41: Besoins résidentiels à court, moyen et long terme de la ville

Laayoune + El Marsa	Besoins en logements		
	1996	2005	2015
Population totale pour MEMO	150900	224500	340500
Ménages pour MEMO	28100	44900	70206
Logements 1996 (1,13 ménages/logement)	24870	-	-
A construire (1,13 ménages/logement)	-	7685	19367
Besoins par rapport au:			
1- Tissu insalubre	5000	-	-
2- Reste du tissu d'habitat	1350	1000	500
Réduction progressive (ménages/ logement):			
1- Ratio 1,10 ménages/ logement 1996	830	-	-
2- Ratio 1,05 ménages/ logement 2005	-	2222	-
3- Ratio 1,00 ménage/logement 2015	-	-	7577
Total déficit 1996	7180	-	-
Total à réaliser	-	10712	27444
Total logements prévus	32050	42762	70206

Source: SDAU, p 84.

Ce tableau montre l'effort intense que la ville de Laayoune devra entreprendre pour mieux gérer son espace et sa dynamique spatiale; et ce dans un avenir proche. L'étalement de l'aire urbaine, étant un choix inévitable; Laayoune devra couvrir le manque en logements qui dépassera 70.000 logements à fournir à l'horizon d'une décennie; sans pour autant, oublier l'investissement que nécessitent ces logements et leurs occupants en matière d'équipements collectifs.

Conclusion du chapitre:

L'histoire urbaine récente, le rôle très important de l'Etat et la position de la ville en tant que pôle d'influence et de règne régional, font de Laayoune un "**fait urbain**" qu'on peut qualifier de « **Ville moyenne** » important à étudier et à diagnostiquer. Cependant, si l'approche démographique lui permet de se situer dans la strate des grandes ville ; ce positionnement est facilement remis en cause par l'approche socioculturelle : la ville manque beaucoup d'équipement de marquage pour une grande ville. Le degré peu diversifié de l'économie de la ville associé aux contraintes qu'elle doit lever, ne lui permet pas de se débarrasser de son indépendance vis-à-vis du concours de l'Etat. **La ville de Laayoune reste malgré tout une ville moyenne.**

Durant ce chapitre, on a essayé d'approcher le phénomène urbain à travers l'exposition et l'analyse d'une ville "particulière". Le résultat de notre approche reste incomplète sans répondre à une question qui nous paraît primordiale: comment peut-on concevoir une ville dans un milieu difficile?

**CHAPITRE IV:
LAAYOUNE: FAIRE LA VILLE MOYENNE
DANS UN MILIEU DIFFICILE**

Les strates différentes des villes répondent, dans leurs relations avec l'espace, aux préoccupations très différentes: décongestionner d'autres agglomérations, prendre en charge une large portion d'espace dans laquelle aucune localité n'existe. La création de ces villes, en l'occurrence les villes nouvelles sahariennes, répond à deux préoccupations principales: la mise en valeur de la richesse du sous-sol. Créées souvent comme des cités ouvrières au début, ces localités deviennent progressivement des villes. D'autres sont édifiées pour des fins de commandement du territoire. "Le cas de Laayoune est un peu particulier, parce qu'il répond à deux préoccupations à la fois: capitale du Sahara occidental (supplantant en cela la ville de Smara créée au XIX^e siècle), et pôle d'exploitation des phosphates de Boucraa (la mine est localisée à 100 Km dans l'intérieur des terres, mais le personnel est logé à Laayoune, transporté quotidiennement par une armada de bus"²⁵⁵.

L'urbanisation de la région de Laayoune faisait partie de la réponse à la crise urbaine sociale et fonctionnelle de la ville marocaine. Cette crise est causée par la concentration des activités économiques et des populations, suivie par le mouvement de métropolisation autour de l'axe Casablanca-Kénitra. Cette concentration n'est que le reflet de la position du pays dans la division internationale du travail. Cette tendance est aggravée par la tertiarisation croissante du système productif et par un déséquilibre spatial flagrant. Toutefois, la promotion de nouvelles aires urbaines dépassait la simple action de les doter d'infrastructures et d'équipements collectifs. Ces villes "étaient donc un élément d'appoint d'un programme dont l'axe était la décentralisation et la construction d'ensembles urbains, économiquement autonomes et socialement bien équipés"²⁵⁶.

Dans ce cadre, la ville de Laayoune a vécu une croissance accélérée sur le plan spatial, économique et social comme conséquence de l'effort de l'Etat (SECTION I). La promotion de la ville lui a permis de passer d'un simple centre urbain en ville moyenne (SECTION II). Cependant, le dynamisme de la ville ne doit pas cacher l'ambiguïté de son avenir (SECTION III).

²⁵⁵ CÔTE M. (2002), « De quelques villes nouvelles au Sahara », op. cite, p 73.

²⁵⁶ CASTELLS M., op. cite, p 349

SECTION I: 1975-1985: la mise à niveau du territoire

Lorsque le Maroc a pris en mains le territoire du Sahara occidental (ex-Sahara espagnol), il s'est trouvé devant une situation critique en matière d'équipements et d'infrastructures. Un héritage colonial que l'Etat devrait dépasser. Un plan d'urgence fut lancé ; suivi d'un programme de développement permettait à ce territoire de rattraper son retard. Ce programme est mis en place depuis 1981 (PARAGRAPH I).

La région a bénéficié du parrainage de l'Etat. Elle a été dotée d'un ministère chargé du développement des provinces sahariennes, signe d'importance accordée à elle. Bien que cet effort ait permis de rattraper le retard accumulé pendant la période coloniale; la question est de savoir si la politique publique en général, et la politique urbaine en particulier, diffère au fond de celle pratiquée dans le reste du pays? La question trouve de sens du fait que la récupération des provinces sahariennes a coïncidé avec le renouveau des années 1970 en matière d'aménagement du territoire et de la régionalisation d'une part, et d'autre part, l'effort entrepris pour mettre à niveau ce territoire, constituait une opportunité pour les pouvoirs publics à réorganiser l'espace national tout entier. Il n'y a rien d'étonnant à ce que l'Etat, avec l'augmentation forte de sa population, ses besoins énormes en équipements, ses villes coincées et en désordre, se tourne vers le Sahara comme un espace vierge à conquérir, un espace capable d'absorber une marée humaine évacuée qui déborde du reste du pays (PARAGRAPH II).

PARAGRAPH I : L'Effort de l'Intégration : 1975-1985

A- Le Plan d'urgence 1976-1980 :

L'ensemble de la littérature qui traite de la région pendant cette période, au moins celle qu'on a pu consulter, fait unanimité sur le constat suivant: "lorsque le Maroc a récupéré ses provinces du Sud en 1975, il s'est trouvé devant un vide quasi-total en ce qui concerne l'équipement de ces provinces et leur dotation en services essentiels à la continuité de la vie et au développement"²⁵⁷.

Devant ce constat, le gouvernement s'est engagé à entreprendre une vaste opération de rattrapage en matière d'équipements et d'infrastructures. Cette politique d'engagement et de volontarisme part du fait que de l'aménagement de cet espace désertique ne dépendra que de l'effort

²⁵⁷ CHEDDAD D. (2006), « Sahara, écosystème fragile, ressources naturelles limitées et engagement de l'Etat pour un aménagement régional exceptionnel et une mise à niveau socio-économique et spatiale », in *Horizons*, vol 02, n° 03 p 47

de l'Etat en tant qu'aménageur et investisseur potentiel. La nouvelle conception de l'aménagement du territoire que l'Etat vient de lancer depuis le début des années 1970, renforce cet engagement dans le but d'ajuster un équilibre spatial sur tout le territoire national et d'établir une sorte de mise à niveau territoriale entre un Sud sous équipé et un Nord mieux avantagé dans son ensemble. La politique de l'Etat, en ce domaine de développement économique et social dans cette région, peut être divisée en deux étapes: une centrée autour de l'idée du rattrapage du retard hérité; elle couvre la période 1976-1980. Une deuxième action couvrait la période 1981-1985: c'est celle du plan de développement des provinces sahariennes.

Rappelons que la politique coloniale visait à:

- La satisfaction des besoins de l'administration civile et militaire espagnole au détriment du territoire et de sa population
- La sauvegarde de la domination coloniale et la soumission du territoire et son économie à celle des Iles Canaries

Pour couper le cordon et rompre avec cette politique, le Maroc se trouvait obligé de faire tourner le territoire vers le reste du pays. Pour y arriver, il fallait lancer un programme colossal de mise à niveau touchant aussi bien l'Homme que l'Espace. "Ainsi, un programme d'équipement de 1,2 Milliard de DH a été retenu sur le budget de l'Etat et inscrit dans le plan 1973-1977 entamé il y a trois ans, et dans le plan triennal 1978-1980"²⁵⁸. Dans un discours prononcé en 1976, le Roi avait lancé appel pour l'emprunt national au profit des provinces sahariennes. Cet appel à la "solidarité nationale" s'est traduit par un programme d'urgence pour ces provinces. S'il fallait commencer pratiquement à zéro, à quel secteur fallait-il donner la priorité? L'Etat a choisi " de se battre sur tous les fronts et de mener une politique de développement général de tous les secteurs"²⁵⁹.

Au départ, le devoir de désenclaver les principaux centres et d'assurer leur liaison avec le reste du territoire national, s'avérait une urgence. On a donc commencé les travaux d'installations d'une infrastructure de base dans le domaine des transports et des télécommunications. L'axe routier côtier voit le jour. Le programme routier comportait "la construction de 2.000 KM de routes... ces réalisations permettront aux provinces sahariennes de continuer à jouer le rôle historique de carrefour important dans les relations commerciales et culturelles entre le Nord et le

²⁵⁸ BIJAAD M. (1984), « Les plans nationaux de développement et l'intégration économique et sociale des provinces sahariennes récupérées », in *Intégration économique et sociale des provinces sahariennes et développement national*, op. cite, p 235

²⁵⁹ ERGUIBI R. (1984), « Bilan des actions de développement économique et social dans les provinces sahariennes marocaines », in *Intégration économiques...*, op. cite, p 250

Sud de l'Afrique"²⁶⁰. L'équipement routier instauré dans la région, depuis 1976, répond aux orientations suivantes:

- « Permettre à ces provinces sahariennes de retrouver rapidement leur rôle dynamique de trait d'union entre le Nord et le Sud du continent africain
- réaliser un réseau routier permettant l'acheminement des richesses halieutiques
- promouvoir les activités traditionnelles... en assurant la jonction du Sahara avec la riche plaine du Souss"²⁶¹.

Le transport aérien s'est renforcé pour compléter la mission de désenclavement de la région; l'aéroport de Laayoune a été rénové, un autre à Dakhla est réalisé. Dans le même ordre d'idées, l'infrastructure portuaire a été consolidée. "Le Sahara marocain est une vaste étendue de désert, mais c'est aussi une région côtière dont la façade océanique s'allonge sur plus de 1.000 Km. Les installations portuaires revêtent de ce fait une importance capitale. Elle permettront de créer des pôles de développement, de fixer les populations et de mettre en valeur nos richesses halieutiques"²⁶². L'exploitation et la valorisation de cette richesse maritime impose l'implantation des ports dont certains seront aménagés non seulement pour servir à la pêche, mais destinés aussi à l'exploitation des phosphates et au trafic commercial. " La construction et la mise en service de ces ports sont indispensables au développement économique de la région. En plus de la création d'emplois qu'ils procurent, ces aménagements engendrent des pôles autour desquels se développent des activités complémentaires tels que les chantiers navals, les chaînes de froids, les usines de transformation des produits de la pêche qui se caractérisent à leur tour par l'emploi de main d'œuvre abondante et diversifiée"²⁶³

La politique de l'Etat a porté principalement, dans le cadre du programme d'urgence, sur l'instauration de l'administration, la stabilisation et la sécurité des populations aussi bien locales que celles en provenance du Nord du pays. Certaines réalisations dans les domaines productifs peuvent être enregistrées, en vue d'explorer et de définir les potentialités économiques réelles de la région. "Ainsi, les crédits réservés par l'Etat à l'infrastructure économique se sont élevés à 679 Millions de DH durant la période 1976- 1980, soit 59% de l'ensemble des crédits budgétaires"²⁶⁴. Les secteurs sociaux ont aussi bénéficié du programme d'urgence: enseignement, habitat, eau

²⁶⁰ Idem, p 251

²⁶¹ FARISSI A. (1984), « L'action du ministère de l'équipement dans le développement économique des provinces sahariennes », in *Intégration économique et sociale...*, op cite, p 266

²⁶² ERGUIBI R., op. cite, p 251

²⁶³ FARISSI A., op. cite, p 269

²⁶⁴ BIJAAD M., op cite, p 238

potable et électricité sont autant de secteurs qui ont suscité de l'importance. Le bilan déficitaire de ces secteurs, leur importance pour la vie des populations, ainsi que pour la valorisation des équipements et d'infrastructures économiques prouvent le degré d'importance porté par les pouvoirs publics à ces secteurs. Sans s'arrêter longtemps sur les chiffres, on va dresser ci-après un bilan général de ces réalisations.

- ❖ L'enseignement, précaire en 1975, a absorbé à lui seul près de 13% de l'enveloppe total réservé aux secteurs sociaux, soit 33 Millions de DH²⁶⁵.
- ❖ Le secteur de la santé publique a bénéficié de 64 Millions de DH, celui de la formation professionnelle 14,1 Millions de DH; quant aux équipements socio-éducatifs, leur enveloppe s'élevait à 101 Millions de DH²⁶⁶.
- ❖ La vie dans cette région désertique repose, en premier lieu, sur la mobilisation des ressources en eau potable. Vu son absence sur la surface, un vaste programme de recherche d'eau fut lancé depuis 1976. Ce programme visait l'alimentation des agglomérations en eau. Ainsi, "plus de 410 forages et 145 puits, dont une trentaine équipés en pompes, ont été réalisés pour un coût de près de 100 Millions de DH"²⁶⁷.

B- Le Plan de développement: 1981-1985 :

Après quelques années réservées au programme d'urgence pour faire face aux exigences immédiates de la région saharienne; le temps est arrivé pour lancer la réflexion sur les possibilités d'intégration économique et sociale de cette région avec le reste du pays. La réflexion menée coïncidait avec l'élaboration du plan de développement de 1981-1985. Concernant le Sahara, le plan prévoyait une politique qui se base sur deux volets:

- Consolider l'effort consenti jusqu'ici en matière d'infrastructures et d'équipements de base réalisés pendant la période 1976-1980: cet effort devrait être poursuivi et renforcé.
- Elargir le potentiel productif de la région et l'insérer dans le cadre de la politique nationale de développement économique et social à moyen et long terme.

Concernant le premier volet, on a assisté pendant cette période à un effort considérable en matière d'habitat afin de dépasser la désarticulation des noyaux urbains et d'absorber l'habitat insalubre. Dans ce cadre, le plan 1981-1985 prévoyait la réalisation de 3911 logements par l'Etat et

²⁶⁵ Idem, p 236

²⁶⁶ Idem, p 237

²⁶⁷ FARISSI A., op. cite, p 269

la mise à la disposition des populations en plus de 2308 lots équipés. Ces réalisations ont coûtés 400.000.000 DH, financées entièrement par le concours du Ministère de l'Habitat et l'Aménagement du Territoire (MHAT) en étroite collaboration avec le Ministère délégué auprès du Premier Ministre chargé du développement des provinces sahariennes²⁶⁸.

Les projets d'habitat réalisés dans différents centres du Sahara sont répartis en fonction des besoins à satisfaire. Le tableau suivant dresse une liste détaillée de ces opérations selon les localités de leur réalisation:

Tableau 01 : Opération d'habitat selon la localité et nombre de lots ou de logements²⁶⁹:

Localités	Nature de l'opération	Nombre de lots ou logts
Province de Laayoune:		
Hay Al Qassam	Construction de logts équipés	407
Hay My Rachid 3èm tranche	Construction de logts équipés	330
Hay Colomina	Construction de logts équipés	340
Hay my Rachid Extension	Construction de logts équipés	444
Zone Hôpital	Construction de logts équipés	344 +2308 lots
Route de Smara	Construction de logts équipés	192
Laayoune plage	Construction de logts équipés	200
Foum El Oued	Réalisation d'un village pilote avec des équip. Socioculturels	120
Tarfaya	Construction de logts équipés	200
Daoura	Construction de logts équipés	50
Total Province Laayoune		2.627 logts+ 2308 lots
Province de Boujdour		
Centre de Boujdour	Construction de logts	100
Province de Smara		
Centre ville	Construction de logts equip	140
Extension	Construction de logts equip	400
Total Province Smara		540 logts
Province Oued Eddahab		
Opération Bir anzarane	Construction de logts	300
Extension Dakhla	Construction de logts	344
Total Oued Eddahab		644 logts
Total général	Logements	3911
	Lots	2308

²⁶⁸MHAT (1984), « Action du MHAT dans les provinces sahariennes », in *Intégration économique...*, op. cite, p 263

²⁶⁹ Idem, p 264

Tous ces projets, une fois réalisés, n'ont pas manqué de contribuer à la restructuration de l'espace et de l'économie de la région Sud permettant, ainsi, la revalorisation de son potentiel productif. Pendant cette période, l'Etat a adopté une stratégie de valorisation des ressources minières et halieutiques de cette région. En tête de ce secteur, les Phosphates occupent une place déterminante. La production du gisement de Boucraa, qui a repris en 1982, est passé de 1,5 millions de tonnes en 1983 à 4 millions de tonne en 1988 ²⁷⁰. A côté des Phosphates, d'autres gisements ont fait l'objet de prospection. Certains de ces gisements n'ont pas été exploités vu le coût, l'insécurité ou l'insuffisance de technologie.

Dans le domaine de la pêche maritime; les côtes sud sont réputés pour être les plus riches du monde. L'importance donnée au secteur des pêches, de la part des pouvoirs publics, est manifestée par la création d'un ministère chargé de la pêche maritime. "L'exploitation de ces potentialités pourra contribuer d'une manière décisive dans l'avenir à l'émergence de nouvelles activités, ainsi qu'à la création d'un grand nombre d'emplois dans cette région en plus de l'amélioration de la balance des paiements"²⁷¹.

Durant ce plan, le montage financier des opérations réalisées dans les provinces du Sud, provient -outre le budget général- de trois fonds:

- Le Fond de la Sécheresse: mis en œuvre depuis 1981. Ce fond a permis l'octroi d'une "enveloppe de 5.000.000 DH aux provinces de Laayoune et de Oued Eddahab, leur permettant de promouvoir l'emploi et de réaliser une douzaine de petits projets notamment dans les domaines de l'assainissement et des travaux de voiries"²⁷².
- Le Fond de développement des collectivités locales: il a contribué par un montant de 40.000.000 DH à la réalisation d'un nombre important de projets au profit des communes sahariennes²⁷³.
- Le Fond spécial de développement régional qui a généré une enveloppe de l'ordre de 64.000.000 DH permettant la réalisation des projets d'infrastructure et d'équipements sociaux²⁷⁴.

²⁷⁰ BIJAAD M., op cite, p 245

²⁷¹ Idem, p 246

²⁷² TOULALI D., Op. cite, p 258

²⁷³ Idem, p 259

²⁷⁴ Idem, p 259

A coté de ces institutions spécialisées, l'Etat est intervenu par le biais de la Promotion Nationale. Cette institution, eu égard à sa souplesse et son opérationnalisme, " s'est vue confier sous les hautes directives étatiques, la réalisation d'un programme d'urgence visant la participation de cette institution au démarrage du développement socio-économique des provinces sahariennes récupérées"²⁷⁵.

A titre de récapitulation, le tableau suivant présente un bilan général des différents investissements d'équipements réalisés par l'Etat et les entreprises publiques dans les provinces sahariennes durant la période 1976-1982:

²⁷⁵ CHEDDAD D., op cit, p 47

02
Tableau 08: Investissements en équipements au titre de la période 1976-1982¹

Secteurs	Programme d'urgence					Plan 1981-1985(1982)				Total	
	1976-77	1978-80	FSDR	DPDPS	FDCL	TOTAL	Budget	DPDPS	FDCL		TOTAL
Infrastructures	101000	147970	295640	133000	971	678581	549560	289072	28225	875857	1554438
Habitat et A.T	-	-	25106	72000	-	97106	98200	84200	-	182400	279506
Eau potable	-	32000	57650	21000	-	110650	80750	50400	-1	131150	241800
Routes	-	-	31100	-	-	31100	-	7500	-	7500	38600
Ports	31000	90795	-	-	-	121795	137450	79000	-	216450	338245
Trans. Maritime	-	32	5425	-	-	5457	-	-	-	-	5457
Assainissement	-	-	-	-	-	-	127400	-	-	127400	127400
Aéroport	-	-	123030	18000	-	141030	28400	11000	-	39400	180430
P.T.T	-	5143	27480	-	-	32623	19020	2072	-	21092	53715
Information	-	20000	22249	-	-	42249	52300	41900	-	94200	136449
Intérieur	70000	-	-	-	-	70000	6040	-	-	6040	76040
Bat. Adf	-	-	3600	-	-	3600	-	-	-	-	3600
C. Locales	-	-	-	22000	971	22971	-	-	28225	28225	51196
Trans. verrovi.	-	-	-	-	-	-	-	22000	-	22000	22000
II- Secteurs sociaux	20187	68935	75074	78000	-	242196	109749	79545	-	189294	431490
Education	-	14935	17400	-	-	32335	60835	35183	-	96018	128353
Formation pro	-	-	400	-	-	400	-	13700	-	13700	14100
Promotion Nie	-	50000	31300	20000	-	101300	20667	-	-	20667	121967
Santé pub	14187	-	16988	33000	-	64155	6747	6900	-	13647	77802
Jeunesse et spt	-	-	2010	8000	-	10010	17000	11300	-	28300	38310
Justice	-	1000	4400	-	-	5400	4500	2500	-	7000	12400
Affaires socia.	-	-	2516	-	-	2516	-	5962	-	5962	8478
Habous et A.I	6000	3000	80	-	-	9080	-	1000	-	1000	10080
Culture	-	-	-	-	-	-	-	3000	-	3000	3000
Autres	-	-	-	17000	-	17000	-	-	-	-	17000
III-Secteurs productifs	5964	12393	29591	36000	-	83948	75362	29000	-	104362	188310
Agriculture	344	6292	6450	6000	-	19086	16883	-	-	16883	35969
Pêche	420	-	101	-	-	521	-	-	-	-	521
Energie	-	1500	19200	30000	-	50700	57732	29000	-	86732	137432
Mines	-	-	3840	-	-	3480	-	-	-	-	3840
Tourisme	500	-	-	-	-	500	-	-	-	-	500
Industrie	-	-	-	-	-	-	747	-	-	747	747
Artisanat	4700	4601	-	-	-	9301	-	-	-	-	9301
Charges communes	152500	-	-	-	-	152500	-	-	-	-	152500
Total	279651	229298	400305	247000	971	1157225	734617	397617	28225	1169513	2326738

F.S.D.R: Fond spécial de développement régional

F.D.C.L: Fond de développement des collectivités locales

D.P.D.P.S: Dépenses particulières pour le développement des provinces sahariennes.

¹ BIJAAD M., ~~op. cit.~~ (1984), « Les plans nationaux de développement et l'intégration économique et sociale des provinces sahariennes reléguées », in Intégration économique et sociale des provinces sahariennes et développement national, p 248

Le montant total des crédits budgétaires s'élève à 2.326.738.000 DH; à cette somme s'ajoutent les investissements des entreprises publiques (OCP, ONAREP, ONE, BRPM, ORP, RAPC) estimés à 1.885.933.000 DH dont 355.343.000 au cours de la période 1976-1980²⁷⁶.

Comment peut-on sentir l'impact de l'effort de développement entrepris depuis 1976 dans les provinces sahariennes sur les populations et l'espace?

Quelques chiffres peuvent servir de repères à ce propos, en particulier le mouvement de peuplement et d'urbanisation durant cette période. Le recensement de la population, effectué par l'administration coloniale en 1974, montre que la population totale vivante sur le territoire du "Sahara espagnol" s'élève à peine à 75.000 habitants. Au bout de quelques années, ce chiffre sera multiplié plusieurs fois pour atteindre 170.000 habitants environ en 1982²⁷⁷. Cette population représente les caractéristiques suivantes:

- c'est une population fort concentrée dans le milieu urbain
- la composition moyenne des ménages est anormalement élevée
- c'est une population jeune dans sa majorité

Cette démographie galopante que connaît la région est due essentiellement à la migration forte des populations des régions nord du pays vers cette région suite à l'effort de promotion de l'Etat à cette région à un moment où le reste du pays souffrait des effets de la sécheresse qui a frappé le Maroc, et des répercussions négatives de la seconde crise pétrolière. Etant donné que la région Sud a bénéficié d'un programme spécial pour l'approvisionnement de la population et le soutien de son pouvoir d'achat. "Le montant total des crédits de ce programme est de 70.000.000 DH en moyenne chaque année"²⁷⁸.

Au niveau de l'urbanisation, la région a souffert, sous l'égide coloniale, d'une forte désarticulation de son tissu urbain et d'un déséquilibre spatial au profit de la côte atlantique, surtout après 1966 et l'avènement de l'ère des Phosphates. Les efforts des pouvoirs publics à combler les insuffisances héritées en matière d'infrastructures économiques et sociales ont permis le lancement d'un vaste mouvement d'urbanisation. Cependant, ce mouvement souffre de plusieurs lacunes qui sont liées à l'évolution de la conception du développement de la région et de son aménagement du territoire. L'absence d'un projet social clair n'a pas permis une intégration directe et automatique

²⁷⁶ Idem, p 248

²⁷⁷ TOULALI D., op. cite, p 257

²⁷⁸ Idem, p 259

des populations locales qui ont subi des changements radicaux touchant leur système de production et leur mode de vie pendant un laps de temps ne leur permettant pas de s'adapter aux changements et surtout les apprécier!

Au départ, et pour des raisons sécuritaires (période de guerre ravageuse 1976-1986), on a assisté à un mouvement de sédentarisation des populations locales de façon spontanée près des casernes militaires; le souci de l'administration durant cet épisode était surtout d'assurer la sécurité des populations civiles et l'acheminement de l'approvisionnement. C'est pourquoi, l'importance a été portée aux équipements de souveraineté qui manifestent l'existence forte et définitive de l'Etat. Cette urbanisation "sécuritaire" a produit un cliché urbain caractérisé par:

- l'encombrement et l'anarchie
- l'absence d'accompagnement social des populations nouvellement sédentarisées
- l'absence d'activités génératrices de revenu à base agricole ou industrielle
- un afflux important de population des provinces du Nord qui s'est infiltré dans les différentes administrations de l'Etat et dans le secteur privé qui était à ses débuts
- une urbanisation fortement liée au littoral (trois villes sur quatre sont des villes côtières).

"Au sein de cette trame urbaine, la prédominance de la ville de Laayoune apparaît très clairement dans l'espace saharien... Elle est de loin la ville la plus importante du tissu urbain saharien dont elle est d'ailleurs la métropole par excellence"²⁷⁹.

PARAGRAPHE II: LA DECENNIE 1990: L'APPARITION D'UNE VILLE MOYENNE

La ville de Laayoune présente une structure particulière du point de vue de son infrastructure et de ses services urbains. Cette structure reflète en grande partie le processus démographique et le processus de définition et de l'utilisation du sol. Ainsi la ville, et depuis un demi siècle environ, vit un processus d'urbanisation intensifiée associé à une croissance démographique importante. Quand Attilio GAUDIO a visité la ville; il en porte le témoignage suivant: "Laayoune, une petite ville de dix milles habitants, d'un style entre le néo-mauresque et le HLM, avait été fondée en 1932 par le colonel De Oro sur la rive gauche de l'Oued Saguiat el Hamra. Un désert militarisé l'entourait, dans lequel on pouvait circuler librement dans un rayon de

²⁷⁹ CHEDDAD D., op cite, p 51

30 Km. Au-delà, on était arrêté par le police militaire"²⁸⁰. Ce petit bourg, assimilé à une caserne militaire, est passé aujourd'hui à une ville de grande importance régionale selon un processus jugé exceptionnel! Pendant les trente dernières années, on a assisté à une transformation radicale dans le schéma de configuration urbaine de la ville. Rappelons à ce stade l'aridité du climat et la dureté du relief avant de revenir sur la question principale: comment on a pu faire la ville dans ce milieu difficile?

Le rôle dominant de l'initiative de l'Etat sera exposé tout en essayant de mettre en œuvre la relation entre financement public, infrastructures et développement urbain dans la région de Laayoune; puis quelques repères de la dynamique de la ville seront présentés.

A- Le Rôle de l'Etat dans l'Urbanisation :

La ville de Laayoune se situe à plus de 20 Km à l'Est de l'Océan Atlantique, sur l'axe routier continental, représenté à son niveau par la route nationale principale, à 100 Km au sud de la ville de Tarfaya. La ville se trouve à une altitude de 70 m en moyenne par rapport au niveau moyen de la mer. En raison de sa latitude sud, le climat de la région de Laayoune est peu ou pas influencé par sa proximité de l'Océan Atlantique hormis la frange côtière qui est tempérée par l'humidité de la mer. Le reste du territoire devient de plus en plus aride en allant vers l'intérieur. "Au droit de la ville de Laayoune, le climat selon la classification d'Emberger est de type saharien à hiver chaud"²⁸¹. Le relief n'est pas moins rude lui aussi! La province de Laayoune est constituée essentiellement d'immenses plateaux dont la monotonie n'est interrompue que par des cordons de dunes ou par un réseau hydrographique dont l'Oued Saguia el Hamra constitue le plus important surtout à proximité de la ville. " Les précipitations sont faibles ou inexistantes. Lorsqu'elles se produisent elles ont un caractère bref, violent, orageux et concentrées dans le temps. Le total annuel de précipitations qui reste inférieur à 60 mm est atteint en quelques jours et on assiste à des écarts importants d'une zone à une autre. La pluviométrie augmente du Sud vers le Nord et de l'Ouest vers l'Est"²⁸² A ces handicaps imposés par l'environnement naturel difficile s'ajoute l'élément humain considéré comme inhérent à la création des villes.

²⁸⁰ GAUDIO A.(1993), « *Les populations du Sahara Occidental: Histoire, Vie et Culture* », Editions Karthala, Paris, p 39

²⁸¹ ONEP (1999), « *Etude du plan directeur d'assainissement liquide de la ville de Laayoune- Mission 01* », p 8.

²⁸² S.R.A.T du Sud (2007), « *Rapport sectoriel n° 1: milieux naturels* », P 31

Dans de telles circonstances, hostiles à la vie humaine sédentaire; la question se pose: pourquoi un tel déterminisme d'urbanisation à Laayoune?

La récupération du Sahara des mains des espagnols revêt une importance stratégique pour le pouvoir central. C'est au niveau politique et symbolique que ce territoire est perçu: la nation intègre les provinces sahariennes dans son système de représentation. La politique administrative et d'investissement en infrastructures et équipements, a pour but d'affirmer cette souveraineté sur le Sahara; partie intégrante du pays et donc objet des politiques. La volonté de l'Etat, exprimée par les hautes autorités est qu'en l'espace d'un temps recors, le Sahara devra être modifié profondément. "En créant des entités administratives nouvelles, en investissant dans l'économie et les équipements, le Sahara change de visage, l'urbain devient un fait dominant, les ressources économiques se multiplient, de nouveaux groupes sociaux émergent"²⁸³. Au-delà de l'idéologie nationaliste de l'intégrité territoriale du pays, il faut chercher dans l'économie et le politique pour comprendre ce dilemme. Posant la question avec BISSON J. & V.: s'agit-il de la version saharienne d'un processus propre aux pays en développement, c'est-à-dire la traduction spatiale de multiples dysfonctionnements sociaux, économiques, sécuritaires...?²⁸⁴

A notre niveau de connaissance, peu de chercheurs ont traité la région de Laayoune sous cet angle. Les informations nécessaires manquent beaucoup, les statistiques font défaut et le travail de terrain n'est pas encore habitué! Pour ne pas se laisser à l'analogie et à l'intuition ; il est préférable de partir de l'hypothèse selon laquelle: l'effort d'aménagement du Sahara en général et ses centres urbains en particulier (y compris la ville de Laayoune) intervient dans le cadre du volontarisme de l'Etat entrepris depuis le plan quinquennal 1973-1977, qui visait entre autre de rééquilibrer l'espace national et de dépasser les lacunes d'une concentration des activités et des populations qui embrassait le modèle colonial. La dynamique urbaine qui s'en suivit, et qui fait l'objet d'un long exposé au début de ce travail (voir chapitre II & III), s'est caractérisée par l'urbanisation des nouvelles aires et par la volonté de l'Etat de créer des pôles urbains dans toutes les régions du pays. Cette dynamique urbaine a profité pendant longtemps aux petits centres urbains et aux villes moyennes qui ont vu leur nombre augmenter au fil des années. La promotion administrative vient confirmer cette attitude. On croit que notre cas d'étude n'a pas échappé à cette tendance.

²⁸³ BELGUIDOUM S., op. Cité, p 58

²⁸⁴ BISSON J & BISSON V. (2002), « Rôle et évolution de capitales de région dans le fonctionnement de l'espace au Sahara », in *Méditerranée*, N° 3-4, p 65

1- Investissements publics et développement: le lien théorique

L'étude du rôle de l'Etat dans la promotion administrative, économique et sociale de la ville permet de comprendre l'évolution du phénomène urbain à Laayoune. C'est le volontarisme étatique qui l'a fait réussir. Ajoutons au constat de départ, l'hypothèse selon laquelle, tout investissement entrepris exige un résultat en contre partie. Dans cet ordre de réflexion, on peut dire que l'effort de l'urbanisation engagé dans la région de Laayoune constitue pour l'Etat un investissement dont il attendait un résultat positif. Le développement de ces idées nous poussent à refaire une lecture théorique qui peut encadrer au mieux notre analyse.

A ce sujet, la lecture de la littérature qui relie les infrastructures et la croissance économique présente une première réponse à notre problématique. "D'une manière plus générale, les études sur le caractère productif des infrastructures, devraient alors permettre de mieux évaluer les canaux de transmission de leur rôle, de même que mieux quantifier leur impact sur la croissance. Le rôle spécifique des divers types d'infrastructures et également sur un sujet d'intérêt pour la politique économique, la détermination des investissements les plus rentables prenant en effet place dans le cadre de consolidation budgétaires quasi généralisées"²⁸⁵.

Le bilan des travaux théoriques et empiriques qui ont approché le lien des infrastructures à la croissance s'avère très riche. Dans la plupart des modèles qui ont tenté d'illustrer au mieux cette relation, les infrastructures sont prises comme des biens intermédiaires qui améliorent la productivité des autres inputs dans la production. Les externalités souvent positives qu'elles génèrent se répercutent positivement sur les coûts et sur la compétitivité. L'étude du rôle des infrastructures relève d'importance aussi bien dans le cadre de la politique économique que pour l'économie du développement. Si leur rôle dans la croissance économique du pays suscite un débat long et acharné; leur manque ou leur caractère déficitaire bloque le décollage économique. C'est une évidence pour la littérature économique. Les infrastructures sont, le plus souvent, étudiées comme des biens collectifs qui influencent l'activité productive. Leur particularité c'est qu'elles détiennent la faculté indirecte d'augmenter la productivité des autres facteurs de production. Cette influence indirecte consiste "en une diminution des coûts de production et un accroissement de la rentabilité des activités... Ces améliorations sont également liées à l'accroissement de la taille du marché permis par le développement des infrastructures, et par l'intensification des échanges qui lui est consécutif"²⁸⁶.

²⁸⁵ VEGANZONES M-A. (2000), « *Infrastructures, Investissements et Croissance: un bilan de dix années de recherches* », op. cite, p 1

²⁸⁶ Idem, p 4

Les économies d'agglomération, comme effets directs de l'externalisation due aux infrastructures, peuvent être assimilées à des avantages qui ne peuvent pas être produits à l'intérieur des entreprises privées. Ces avantages d'agglomération jouent un rôle essentiel dans la localisation urbaine. "D'abord, les échanges entre les entreprises peuvent se développer puisque les coûts de transport diminuent. De même, l'interdépendance et la variété des unités de production impliquent une population importante donc un marché très proche et une réduction supplémentaire des coûts de transport. De plus, les conditions générales d'activités sont améliorées par la présence de certains services collectifs dont l'implantation n'est possible que pour un certain volume d'activité et de population. La circulation de l'information joue aussi un rôle important. Enfin, l'avantage représenté par la présence d'une main-d'œuvre abondante est essentiel, surtout si cette main-d'œuvre est qualifiée"²⁸⁷.

L'étude du rôle des infrastructures dans le décollage économique peut être remontée aux travaux concernant le Big Push, de Rosenstein-Rodan, qui ont mis l'accent sur le rôle des rendements d'échelle croissants dans l'industrie et leur rôle dans le décollage économique. L'importance de ces travaux, se fait sentir dans le cas de l'absence d'incitation à investir ce qui affaiblit l'industrialisation du pays. Dans ce cas, l'investissement massif de l'Etat en matière d'infrastructure peut engendrer des externalités rendant l'investissement privé rentable; cela passe par l'effet positif des infrastructures sur les coûts de transport et les possibilités d'élargissement du marché. Dans toutes les extensions et modélisations qui s'inspirent du travail du Big Push ou bien d'autres approches de la croissance; les résultats convergent vers une sorte d'ajustement entre effort d'investissement de l'Etat et capital privé. Ainsi, l'investissement privé tend à augmenter continuellement suite à l'accroissement de la productivité en présence d'investissement public accru.

POITIER C. propose une autre démarche tout à fait opposée; il déclare dès le départ son démarcage avec ce qu'il qualifie de "formalisme néoclassique ». Tout d'abord, POITIER remet en cause la notion de l'effet d'agglomération et essaie de redéfinir l'espace urbain en relation avec les rapports de production. La clé de compréhension, selon POITIER, reste la condition essentielle de reproduction du capital qui n'est que la reproduction de la force du travail qui suppose la satisfaction des besoins sociaux du travail. Ainsi, "du point de vue spatial, les besoins des travailleurs, en logement et en transport notamment, dépendent de la logique capitaliste de localisation des entreprises et des logements.

²⁸⁷ POITIER C. (1975), « *La logique du financement public de l'urbanisation* », Mouton, Paris, La Haye, p 41

Après avoir exposé et analysé les différentes formes de division de l'espace: techniques et sociales; POITIER conclut ses propos : la compréhension de ces phénomènes exige l'analyse du marché foncier et des conditions de la production des logements et des équipements urbains. " Le rôle de l'Etat est ici primordial. Il n'y a pas, aujourd'hui, un processus de différenciation spatiale, lié au mode de production capitaliste, sur lequel interviendrait l'Etat; cette intervention fait partie intégrante du processus, elle-même l'aspect le plus important puisque l'Etat prend à sa charge les coûts liés à la socialisation des forces productives"²⁸⁸.

Transcrite sur une échelle nationale et régionale, l'étude du rôle des infrastructures peut expliquer les différences régionales de pauvreté. " Tout d'abord, les infrastructures étendent les marchés locaux et nationaux en les intégrant à d'autres plus larges, élargissant ainsi le spectre des opportunités économiques que les populations pauvres peuvent saisir, elles réduisent en somme les coûts de transaction, ce qui permet aux marchés de fonctionner plus efficacement. Deuxièmement, la mise en place d'infrastructures et de services de base plus sûrs (transport, santé, énergie, irrigation...) réduit la vulnérabilité des populations aux chocs et aux crises dont il a été montré qu'ils constituent un obstacle majeur au développement économique, la réduction de ces risques peut débloquer le potentiel des régions entières. Enfin, les infrastructures améliorent significativement la productivité"²⁸⁹.

L'essai à transposer l'apport théorique riche, analysant la relation qui relie les infrastructures et la croissance, sur les réalités de la ville de Laayoune, s'avère un exercice un peu délicat. La difficulté de cet essai provient essentiellement du rôle prédominant de l'Etat, de l'absence d'études empiriques même sectorielles sans toutefois nier les controverses des différentes théories et modèles sur cette question.

2- L'investissement public et le développement: le cas de Laayoune

De 1976 à 2001, l'Etat a dépensé un montant qui s'élève à 7,9 Milliards de dirhams; pour la mise à niveau de la région ; répartie comme suit : 61% couvre des dépenses en infrastructures; 29% pour le soutien des secteurs productifs et 10% pour le secteurs social²⁹⁰. La vision qui guidait l'Etat depuis 1976 est que la mise en valeur de la région saharienne passe nécessairement par l'exploitation de ses ressources aussi bien celles connues à ce jour que celles potentielles. La réalité de la région implique le recours à des investissements dont la

²⁸⁸ Idem, p 44

²⁸⁹ JACQUET P. et CHARNOZ O. (2003), « *Infrastructures, Croissance et Réduction de la pauvreté* », le Forum Franco-vietnamien, p13.

²⁹⁰ HCP-Laayoune (2010) : monographie de la RLBSH

taille et la durée d'amortissement ne peuvent être supportées que par l'Etat. C'est d'ailleurs ce qu'a affirmé le rapport final du S.R.A.T des régions sahariennes, en concluant : « L'aménagement du territoire est donc dans ces régions, une condition indispensable aux activités humaines et l'action de la puissance publique, avec quelques nuances, le soubassement absolument indispensable à toute activité. Fondamentalement cela explique l'abondance des demandes d'infrastructures et d'équipement adressés à la puissance publique. Sans l'intervention constante, coûteuse et continue de l'Etat, la vie serait pratiquement impossible dans 7 de 9 provinces de la zone étudiée »²⁹¹.

La mise en place d'une plate forme en infrastructures consiste à entreprendre des politiques d'équipements et des travaux publics dont certains dépassent l'aire de la ville couvrant ainsi toute la région; il s'agit surtout des équipements liés au secteur du transport: routes, ports, aérodromes, télécommunications. D'autres équipements peuvent être focalisés sur l'aire urbaine directement. Il s'agit des équipements sociaux et administratifs: Hôpital, Eau, Electricité... Toutes Ces infrastructures sont supposées susceptibles d'avoir un impact direct en créant des emplois et en exerçant un effet contra-cyclique positif. "Les actions entreprises par le Ministère de l'Equipeement dans les provinces sahariennes et se rapportant aux domaines prioritaires que sont les routes, les ports, et l'eau répondent à ces impératifs de développement"²⁹².

A- infrastructure Supra-Urbaine:

Il s'agira essentiellement de faire le bilan des routes, du port et de l'aérodrome.

1- Les routes:

Le transport terrestre au Maroc constitue le mode de transport dominant tant pour les usagers que pour les marchandises. Réaliser un réseau routier permettant l'acheminement des richesses de la région vers le reste du pays d'une part; et garantissant leur approvisionnement en biens et services d'autre part; apparaît comme une obligation à laquelle les pouvoirs publics ont directement adhéré. Les premières routes modernes, dans la région, ont vu le jour à la veille de la découverte et l'exploitation des Phosphates. Ce réseau qui date de la période coloniale ne pouvait pas constituer une base réelle pour une infrastructure en route, dont les pouvoirs publics veulent doter les provinces du Sud. Un schéma routier saharien a été dressé, il se composait de trois axes principaux:

²⁹¹ SRAT, Rapport final, p 14

²⁹² FARISSI A., op. cite, p 266

- Axe Nord-Sud: constitué essentiellement par la route nationale principale RN 1, reliant le Nord du pays aux provinces côtière du Sud et qui s'achève à la frontière maroco-mauritanienne. En 1984, cet axe routier arrivait déjà à Laayoune; ce qui a nécessité un investissement de 130 millions de DH jusqu'à cette date
- Axe Nord Ouest sud Est: Il visait de relier les zones côtières aux zones intérieures
- Axe Est Ouest: Il s'agit de la route nationale principale RN 14 entre Laayoune et Smara.

Les besoins énormes en équipement routier a exigé la mobilisation des ressources financières et techniques importantes à leur réalisation. Une meilleure adaptation des aménagements programmés aux ressources disponibles, est une chose opérante; dans la mesure où des contraintes liées aux spécificités géologiques de la région viennent s'ajouter et doivent être prises en considération. Sur un plan régional, dans le sens administratif de la région au Maroc; l'investissement dans le secteur routier, réservé à la seule région de Laayoune Boujdour Sakia El Hamra, depuis 1976, s'élève à 586 millions de DH dont 411 millions sont réservés à la province de Laayoune à elle seule²⁹³.

Les tableaux suivants présentent une vision générale et chiffrée du secteur routier dans la province de Laayoune. Ainsi, seront exposées les réalisations du secteur depuis 1976 et le plan de son maintenance et renforcement. Signalons que la période 1976-1994 constitue l'âge d'or du secteur avec plus de 70% des réalisations.

Tableau 03: les projets routiers réalisés entre 1976 et 2005

Période	Longueur	Montant (en millions de Dh)
1976-1994	522	248
1995-2001	78	41
2002-2005	144,5	54,4
Total	744,5	343,4

Source: DRET Laayoune, 2009.

²⁹³ Ministère de l'Équipement et des Transports- Direction régionale Laayoune (2009), « *Dossier de suivi de l'état d'avancement des projets de la DRET de Laayoune* », p 5

Tableau 04: le réseau routier de la province de Laayoune

N° de Route	Liaison	Longueur
RN 1	Tanger-Lagouira	305
RN 5	Laayouna Gueltat Zemmour	297
RN 14	Laayoune-Smara	22
RP 14 00	Laayoune-Lagouira	126
Total de la province de Laayoune		750

Source: DRET Laayoune, 2009 (Par substance)

Tableau 05: Plan de maintenance du réseau routier 2005-2009

N° Route	Liaison	Nature d'intervention	Coût global en millions de DH
RN 1	Laayoune-Tan-Tan	Renforcement et revêtement	25,8
RN 1	Laayoune-Boujdour	Revêtement	0,9
RN 1	Laayoune-Tarfaya	Renforcement	8,2
RN 5	Laayoune-Boucraa	Revêtement	8,3
RP 14 00	Laayoune-Haggounia	Reconstruction	24

Source: DRET-LAAYOUNE, 2009

2- Le port:

La zone côtière s'est avérée révélatrice de richesses et prometteuse pour le développement d'une filière pêche. Tenant compte de ces objectifs, le Ministère de l'Équipement a entrepris la réalisation d'un programme ambitieux de constructions et d'aménagements portuaires s'étalant de Sidi Ifni à Dakhla.

Se limitant au niveau de Laayoune, la ville est dotée d'un port depuis la période coloniale; édifié en 1966 pour des fins liées essentiellement à l'extraction et l'exploitation des Phosphates. En 1976, ce port était "équipé de diverses installations industrielles et portuaires, avec un mole d'accostage où aboutit le tapis roulant qui transporte le minerai brut extrait des gisements de phosphate de Boucraa"²⁹⁴. Ses infrastructures ont nécessité une opération de rénovation et de mise à niveau permanente. La première avait commencé dès 1976; elle s'est achevée en 1986. Elle a permis de traiter 200.000 Tonnes/an de poissons et 300.000 Tonnes de marchandises diverses en cabotage²⁹⁵. De 1986 à 1991, l'expansion de la ville de Laayoune a interpellé le port à jouer un rôle important par son ouverture au cabotage international et la diversification du trafic du commerce

²⁹⁴ Département du premier ministre, op. cite, p 19

²⁹⁵ FARISSI A., op. cite, p 269

(sable à exporter, hydrocarbures à importer...) et par le développement remarquable de l'activité de pêche.

Le rôle de locomotive de développement de la région, que devrait jouer la ville de Laayoune, s'est traduit positivement sur son port. Il est désormais "le premier port de pêche au royaume... Quant au trafic commercial, un saut important a été enregistré, portant le niveau du trafic à environ 900.000 Tonnes"²⁹⁶, et ce depuis 1998. Ainsi le port de Laayoune est passé d'un petit port édifié essentiellement pour servir les intérêts de l'administration coloniale espagnole à un pôle qui accompagne le développement de la ville de Laayoune, voir même de la région du Sud.

A ce titre, le port assure plusieurs rôles:

* Le rôle de plate forme d'approvisionnement de la région en biens et marchandises diverses

* Un rôle de catalyseur du tissu industriel de la zone industrielle entourant

* Un rôle de promotion des exportations

"Dans le but de remédier au problème d'encombrement que connaît le port de Laayoune, Sa Majesté le Roi Med VI, lors de sa visite à Laayoune les 01 et 02 Novembre 2001, a donné le lancement au projet d'extension du port de Laayoune, avec une enveloppe budgétaire de 280 millions de DH. Ce montant s'ajoutant aux investissements précédents, ramène le coût total de ce port à 880 millions de DH"²⁹⁷. L'enveloppe de 280 millions de DH réservée à l'extension du port se répartit comme suit²⁹⁸:

- 220 millions de DH pour couvrir les coûts d'infrastructure: réalisation des ouvrages de protection, la réalisation d'un quai de commerce et d'un quai de pêche, revêtement des terre-pleins, réalisation d'un réseau d'assainissement...
- 60 millions de DH pour les équipements: acquisition d'une nouvelle grue de 25T, un remorqueur de 3000 CV, chargeuse,...

3- L'aéroport:

La ville de Laayoune est dotée d'un aéroport qui répond aux normes internationales. C'est d'ailleurs le principal aéroport qui dessert tout le Sud du pays, en particulier la région de Laayoune Boujdour Sakia El Hamra. Cet aéroport se situe à l'intérieur du périmètre urbain. Cet équipement,

²⁹⁶ODEP-LAAYOUNE (2000), « Port de Laayoune, moteur de la microéconomie locale », in *Faire la ville dans un environnement naturel difficile*, actes de colloque, Laayoune, p 126

²⁹⁷ Ministère d'Equipement, DRET-LAAYOUNE, op. cite, p 11

²⁹⁸ Idem, p 30

qui a été mis en service depuis 1966, constituait le seul lien de la région avec le monde extérieur; à l'époque des espagnols, la seule destination existante était Laayoune –les Iles Canaries. Le trafic aérien comportait voyageurs et marchandises. Cet aéroport fut rénové en 1985 pour répondre aux exigences du trafic aérien. Il assure la desserte de diverses destination: Casablanca, Agadir, Iles Canaries...

La fiche technique de cet aéroport, fait apparaître les normes d'un aéroport qui peut desservir toutes sortes d'avions, tous les jours. Ses aires de stationnement couvrent une superficie de 75000 m² dont 40000 m² réservés à l'aviation commerciale. Les voies de circulation s'étendent sur 7 Km de longueur et 23 m de largeur. Son aérogare couvre une superficie de 5500 m² répartie en deux étages et comprend toute sorte de services qu'un aéroport doit avoir: comptoir d'enregistrement, des filtres de police et de douanes, salles d'embarquement et arrivée, ...²⁹⁹

B- Equipements Sociaux:

A coté des infrastructures de base, l'Etat s'est engagé à fournir un niveau d'équipements sociaux permettant l'instauration d'une vie humaine normale et le développement des activités économiques et commerciales. A l'instar d'autres pays qui ont été appelés à stabiliser leurs populations dans des milieux naturels difficiles, l'Etat marocain a été appelé "à donner toutes sortes d'incitation et encouragement pour le développement d'une économie de base pour les nouvelles villes. Le rôle de l'Etat ne se limitait pas à offrir l'infrastructure, mais plutôt il s'étendait à d'autres équipements tel que le logement... L'Etat joue le rôle de locomotive de développement au moment où le secteur privé ne pourrait pas réagir que partiellement dans les secteurs de l'industrie et le commerce... Le rôle du développement de villes dans le désert par le seul effort du secteur public constitue une tâche difficile"³⁰⁰.

Des la première confrontation avec le milieu saharien, l'état des lieux exigeait une campagne d'urgence pour rendre la région plus humaine! L'effort public peut être senti dans plusieurs secteurs sociaux. Sans faire le bilan sommaire de toutes les réalisations effectuées, on va restreindre notre exposé à certains secteurs qui revêtent une grande importance. Ces secteurs font partie de la sphère sociale qu'il faut consolider et maintenir; ils peuvent aussi, accompagner le développement de l'activité économique. Le double caractère de ces secteurs légitime leur choix

²⁹⁹ Idem, p 43

³⁰⁰ ELBATRAN M. (2000), « Plainning urbain communities under desert conditions: the egyptain experience », in *faire la ville dans un environnement difficile*, op. cite, p 163

parmi la liste des secteurs sociaux qui ont fait l'objet d'une intervention de l'Etat dans cette région. Ces secteurs sont l'électricité et l'eau.

1- Electricité:

La situation du secteur d'électricité au début du millénaire peut être décrite à travers certains indicateurs tel que le nombre d'abonnés (toutes catégories confondues), qui était de l'ordre de 31951 abonnés fin 2002; alors que les ventes enregistraient les chiffres suivants:³⁰¹

- Energie B.T: 53.560MWH
- Energie M.T: 45.946 MWH

Afin de subvenir aux besoins de la ville de Laayoune et des localités qui en dépendent; l'O.N.E a entrepris un programme de grands projets:

- la construction d'une centrale thermique de 21 MW
- le raccordement de la ville de Laayoune et sa périphérie au réseau national de haute tension 225 KV.

Mais cette situation diffère de loin de celle héritée de la colonisation. "En ce qui concerne la production et la distribution d'électricité, l'administration d'occupation n'a laissé que quelques groupes électrogènes notamment dans les villes disposant de casernes militaires. Les autres centres étaient acculés à utiliser les méthodes traditionnelles d'éclairage (bougies, lampes à gaz...). C'est pourquoi un programme ambitieux de 137,5 millions de DH a été retenu pour renforcer l'électrification des centres de Laayoune, Daourat et Laayoune plage"³⁰².

L'effort de l'alimentation de la ville de Laayoune depuis 1975 à 2000 se présente comme suit³⁰³:

- De 1975 à 1988: l'alimentation de la ville de Laayoune était assurée par la centrale de PhosBoucraa (76 MW) avec un secours assuré par l'ancienne centrale Diesel de l'O.N.E (4,4 MVA). Pendant cette époque un investissement pour le renforcement de la centrale et l'aménagement du réseau de distribution est lancé; il coûtait 100.000.000 DH.

En 1988, la nouvelle centrale Diesel (21MW) a été mise en service; son coût s'élève à 220.000.000 DH

³⁰¹ WILAYA de Laayoune (2003): « *La monographie de la province de Laayoune* », p 12-13

³⁰² BIJAAD M., op cite, p 239

³⁰³ BENHIMA D. (2000), « Faire la ville dans un environnement difficile, l'exemple de l'alimentation électrique », in *faire la ville...*, op. cite, p 58

- De 1989 à 1997, l'O.N.E a dépensé 70.000.000 de DH sur les travaux de renforcement du réseau de distribution.
- De 1998 à 2000: l'O.N.E devrait dépenser 30.000.000 DH pour le renforcement et la maintenance du réseau de distribution de la province de Laayoune pour accompagner son développement.

2- Eau et Assainissement:

2-1 L'Eau potable:

La région de Laayoune se caractérise par un climat aride, et une pluviométrie peu abondante. L'hydrologie de la région est constituée essentiellement par le bassin versant d'Oued Seguia El Hamra et de ses différents afflux. La région comprend deux nappes de qualité différente: une saumâtre et une autre douce située à Foum El Oued à l'Ouest de la ville et à proximité de l'Océan Atlantique. Au début de son intervention dans la région, l'office national de l'eau potable (O.N.E.P) est confronté à la double réalité de la région, à savoir l'absence de cours permanents d'eau d'une part, et la forte demande en eau potable de l'autre. L'ONEP était appelé à mobiliser toute son ingénierie pour répondre à ces exigences et ce sous deux contraintes majeures:

- Insuffisance des ressources en eaux dégagées pour satisfaire les besoins immédiats
- Insuffisance des infrastructures en installations d'eau potable.

Tableau 06: Ressources hydrauliques et production d'eau 1990-1991 (m³/j)

Localités	Source	1990		1991	
		Eau saumâtre	Eau douce	Eau saumâtre	Eau douce
Laayoune	Eaux souterraines	4085	1241	4494	1490
Tarfaya	Eaux souterraines	178	18	137	17
Daoura	Eaux souterraines	15	-	12	-

Source: O.N.E.P-LAAYOUNE (1993)

Devant une telle situation difficile, l'O.N.E.P a pris différentes dispositions visant à satisfaire les besoins en eau potable. Son plan d'intervention élaboré en trois phases visait à améliorer la desserte en eau potable³⁰⁴:

- **Phase I:** elle consistait en l'intervention d'urgence permettant de satisfaire les besoins minimums et prioritaires des populations, réhabilitant les installations et en équipant les ressources dégagées quelle que soit leur nature (eau saumâtre, eau douce).
- **Phase II:** cette phase a connu l'élaboration d'un plan d'action à moyen terme qui tient compte de la faiblesse des ressources en eau douce et qui prévoit une double desserte pour l'alimentation en eau de la ville (distribution de l'eau saumâtre par réseau de branchements individuels et de l'eau douce par bornes fontaines et camions citernes).
- **Phase III:** la généralisation de la desserte en eau douce par réseau de distribution et branchements individuels a constitué l'objectif de cette phase.

La ville de Laayoune est actuellement alimentée en eau potable à partir de:

- La nappe de Foum El Oued avec une capacité de production de 65 l/s
- La station de dessalement avec une capacité de 80 l/s

Avant la mise en service de la station de dessalement, l'O.N.E.P exploitait le champ captant d'eau saumâtre. L'ouverture de cette station, en Octobre 1995, a permis de doubler la production d'eau douce et de contribuer à l'amélioration des conditions de desserte en eau potable. En effet, l'eau douce, autrefois véhiculée uniquement par quelque bornes fontaines qui connaissaient encombrement et disputes et devant lesquelles on dépensait beaucoup de temps et des camions citernes qui faisaient le tour de la ville de rue en rue et qui vendaient l'eau potable aux demandeurs sur place. Depuis 1995, l'eau potable est distribuée à travers le réseau de distribution qui servait depuis 1977 à la distribution de l'eau saumâtre. Cependant, la desserte à la maison, par réseau de distribution n'a pas annulé le recours aux autres formes de distribution; les bornes fontaines existaient jusqu'en 2008 pour servir les habitants des camps Al Wahda, alors que les camions citernes existent toujours.

³⁰⁴ ONEP-LAAYOUNE (2009), « *Alimentation en eau potable et assainissement des villes et centres relevant de la province de Laayoune* »

Tableau 07: Projets de desserte et d'adduction en eau potable de la ville de Laayoune

Nature de projet	Coût de projet	Début d'exploitation
Nouvelle conduite d'adduction à partir de Foum El Oued 45 l/s	170.000.000	Octobre 1994
Station de dessalement de l'eau de la mer	270.000.000	Octobre 1994
Réservoirs stockage	32.000.000	Début 1995

Source: O.N.E.P-LAAYOUNE (1993)

Le système d'adduction de l'eau à partir des champs captants vers l'utilisateur se compose de:

- Une station de refoulement: l'eau est refoulée vers le réservoir semi-enterré "Carrefour" de 4000 m³ de capacité au niveau duquel l'eau douce de la station de dessalement se mélange avec l'eau provenant de la nappe de Foum El Oued.
- Canalisation: deux conduites d'adduction acheminent l'eau à partir des ouvrages de production vers la ville. L'ancienne adduction débouche dans le réservoir 800 m³ alors que la nouvelle aboutit au réservoir 5000 m³.

Tableau 08: Caractéristiques techniques des canalisations de l'eau potable de la ville de Laayoune:

Désignation	Diamètre (mm)	Longueur	Nature
Usine de dessalement- Carrefour	400	9.625	BP
Carrefour- Réservoir 5000 m ³	500	16.000	BP
Carrefour- Réservoir 800 m ³	250	13.000	AC CI 25

Source: O.N.E.P, Etude du schéma directeur de distribution d'eau potable- Mission 2, 2000, p 11

Différents ouvrages de stockage permettent de stocker l'eau produite pour assurer une bonne distribution.

Tableau 09: Caractéristiques techniques des ouvrages de stockage de l'eau à la ville de Laayoune

Réservoirs	Capacité m ³	Type	Forme	Cotes (m)			Réseau desservi
				Radier	Trop plein	TN	
Polygone	5000	Semi enterré	Rectangulaire	63,5	67	64	Etage Haut
	500	Semi enterré	Rectangulaire	63,5	67	64	
	500	Surélevé	Circulaire	92,3	95,85	64	
	120	Surélevé	Circulaire	82,8	86,8	64	Etage Intermédiaire
Colomina	120	Surélevé	Circulaire	75,6	79,6	60	Etage Intermédiaire
	120	Surélevé	Circulaire	75,6	79,6	60	
	2500	Semi enterré	Circulaire	59,6	63,7	60	Etage Bas Haut
Eddah	800	Enterré	Circulaire	52,18	57,72	53	Réseau Bas bas et rampes pour camions citernes

Source: O.N.E.P, Etude du schéma directeur de distribution d'eau potable- Mission 2, 2000, p 12

Tous ces équipements et infrastructure ont permis à la production en eau de s'accroître d'année en année. La production en eau douce a connu un accroissement global très significatif d'environ 900% pendant la période 1991-1998. la dotation brute en eau douce est passée à 10 l/j/hab.; toutefois, cette dotation reste faible par rapport à la dotation brute moyenne enregistrée pour les villes moyenne et qui est de 102 l/j/hab.³⁰⁵

Tableau 10: Evolution de la production en eau potable 1990-1998 (m³/an)

Année		1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Eau saumâtre		1491059	1626787	1656532	1452102	1363857	1336067	65069	83569	23688
Eau douce	Foum El Ouad	453112	557213	804673	855515	916409	1176516	1827925	2057865	1979907
	Usine de dessalement	0	0	0	0	0	234962	1788356	1713877	2017869
Total eau douce		453112	557213	804673	855515	916409	1411478	3616281	3771742	3997776
Total général		1944171	2184000	2461205	2307617	2280266	2747545	3681350	3855401	4021464

Source: O.N.E.P, Etude du schéma directeur de distribution d'eau potable- Mission 1, 2000, p 48

³⁰⁵ ONEP, SDDEP, Mission 1, 2000, p48

Tableau 11: Evolution de la consommation d'eau 1990-1994 (m³/an)

Années		1990	1991	1992	1993	1994
Eau saumâtre	Réseau	857608	739026	839162	856876	765733
Eau douce	Camions citernes	441686	523971	794139	843977	904050
Total général		1317294	1262997	1633301	1700853	1669783

Source: O.N.E.P, Etude du schéma directeur de distribution d'eau potable- Mission 1, 2000, p 49

Tableau 12: Evolution de la consommation d'eau 1996-1998 (m³/an)

Année		1996	1997	1998
Eau douce	Réseau	1105145	1769466	2244997
	Camions citernes	682914	749954	671034
Total eau douce		1788059	2519420	2916031

Source: O.N.E.P, Etude du schéma directeur de distribution d'eau potable- Mission 1, 2000, p 49

L'œuvre de l'O.N.E.P à Laayoune est de grande envergure; certes il a suscité un investissement lourd et prolongé depuis 1976 à nos jours. Le volume des investissements mobilisé par l'O.N.E.P en matière d'eau potable dans la province de Laayoune s'élève à 1.220 millions DH pour la période allant 1975 à 2008³⁰⁶.

Ces investissements ont permis:

- De doter la ville de Laayoune d'unité de dessalement de l'eau de mer en 1995
En 2005, un projet de son extension, pour augmenter sa capacité de production, a été mis en service.
- De réaliser et mettre en service, en 2005, les projets d'alimentation en eau potable des centre Fom El Ouad et El Marsa dans la province de Laayoune.
- De mettre en service, en 2006, le projet de renforcement des ouvrages de distribution de la ville de Laayoune

Vu le développement spectaculaire de la ville de Laayoune, et afin de satisfaire les besoins en eau potable à moyen et long terme; l'O.N.E.P a entrepris un plan d'action sur toute la province qui coûtera 410 millions de DH sur la période 2009-2012. Certains projets au sein de ce plan d'action sont déjà en cours de réalisation tandis que d'autres ont été programmés. La part de la ville de Laayoune dans ces projets reste importante et peut être détaillée comme suit:³⁰⁷

³⁰⁶ ONEP-LAAYOUNE, « Alimentation en eau et assainissement... », op. cite.

³⁰⁷ Idem

- 1- projets en cours de réalisation:
 - la réalisation d'une nouvelle station de dessalement à Laayoune qui va coûter 200.000.000 DH
 - la réhabilitation du réseau de distribution de la ville pour 2.000.000 DH
 - l'extension du réseau de distribution d'eau potable aux quartiers périphériques de la ville pour 3.000.000 DH
- 2- projets programmés: il s'agit essentiellement de la réhabilitation de l'ancienne station de dessalement de Laayoune. Ce projet nécessitera 40.000.000 DH.

2-2 Assainissement liquide

L'ONEP a élargi son mandat pour qu'il couvre une activité qui, jusqu'au là, relève des tâches assurées par la municipalité. Il a pris en charge l'assainissement liquide de la ville dans le cadre d'une vision de protection des ressources en eau et pour alimenter ses usagers dans les normes et standards exigés. A partir de 2006, l'O.N.E.P est devenu donc le maître de l'ouvrage de l'assainissement liquide de la ville de Laayoune. Dès lors, il a dépensé 90.000.000 DH, jugés obligatoires pour la réalisation des ouvrages indispensables pour l'amélioration de l'hygiène de la population: réhabilitation et extension du réseau d'assainissement liquide de la ville. L'O.N.E.P a entrepris, dans le cadre de sa conception de gestion de l'assainissement liquide de la ville, un plan d'action ambitieux afin de remédier au retard qu'accuse ce secteur de première nécessité urbaine. Le programme de l'O.N.E.P couvre tout le territoire de la province de Laayoune et entre dans le cadre de l'assistance technique des communes afin de protéger les ressources en eau et leur qualité. Pour la période 2009-2010, l'O.N.E.P a programmé pour la ville de Laayoune:

- l'extension du réseau d'assainissement liquide qui coûtera 30.000.000 DH.
- La réalisation de la deuxième tranche du projet d'assainissement liquide de la ville de Laayoune : station de traitement et galerie dont l'investissement atteindra 400.000.000 DH³⁰⁸.

La ville de Laayoune est équipée par un réseau d'assainissement liquide de type mixte d'un linéaire total de 96 Km. Il couvre une grande partie du périmètre urbain. Les zones non raccordées au réseau sont équipées de puits ou de fosses septiques. De nos jours, le réseau d'assainissement de

³⁰⁸ ONEP-LAAYOUNE, « *Alimentation ...* », op. cite

la ville évacue ses rejets dans l'Oued Saguia au Nord Ouest de la ville. Les rejets se font à ciel ouvert sans aucun traitement ni recyclage.

Les études effectuées par l'O.N.E.P sur l'impact des eaux usées sur la nappe phréatique, ont montré qu'il y a un réel danger de pollution de la nappe, aggravé par l'effet évaporateur fort que connaît la région; cet effet évaporateur favorise l'infiltration sur-minéralisée des eaux non vaporisées. "La variante retenue pour l'assainissement de la ville de Laayoune consiste en le refoulement des eaux usées vers la station d'épuration (STEP) prévue au sud de la ville. Le coût de la première tranche des travaux s'élève à environ 63 millions de Dirhams"³⁰⁹.

2-3 : Les problèmes du secteur de l'eau à Laayoune :

Le secteur de l'eau à Laayoune souffre de plusieurs insuffisances. Il a bénéficié de concours généreux de la part des pouvoirs publics et a été doté d'équipements sophistiqués et d'une infrastructure de desserte importante. Ces insuffisances sont senties au niveau:

- De la mobilisation des ressources qui reste toujours incapable de couvrir les besoins totaux de la population de la ville, accentuant par la suite la répartition actuelle des ressources mobilisées entre l'agglomération principale et les différents centres qui l'entourent, en particulier la petite ville industrielle et portuaire d'El Marsa.
- Du réseau de distribution qui subit l'extension incontrôlée et rapide du périmètre urbain surtout vers l'Est et le Sud, éloignant ainsi, les points principaux de production, de collecte et de distribution de l'eau, du consommateur. Les équipements essentiels étant à l'extrémité ouest sur la route reliant Laayoune et El Marsa. La longueur du réseau de distribution s'exprime négativement par les fuites sur réseau d'une part et par le système de distribution étagé d'autre part. Ainsi, plus d'équipements doivent être mis en service pour améliorer la desserte en eau potable.
- Du système de desserte discontinu appliqué depuis que l'O.N.E.P opère en ce domaine. L'augmentation accrue de la production d'eau, qui est prétextée couvrir les besoins, ne l'est pas. Le comportement discontinu de la desserte, le recours des habitants de la ville aux services des camions citernes pour compenser le manque et les réservoirs citernes – en plastique ou en béton- qui font partie de l'équipement de chaque maison, le prouve. Les quartiers de la ville sont servis à tour de rôle et pour quelques heures seulement. Les

³⁰⁹ ARBAOUI A., « Stratégie de desserte d'eau potable dans un environnement difficile cas de Laayoune », in *Faire la ville...*, op. cite, p 68

coupures interviennent sans préavis aussi bien pour leur durée que pour la date supposée de reprise de service. La ville est répartie en étage, ce qui vient compliquer l'opération de disserte, la ville s'étale depuis une décennie vers l'étage le plus haut et le plus lointain du point de départ de la chaîne de disserte.

L'ONEP, constate lui-même, dans le cadre d'étude des besoins en eau potable pour les villes du Sud, que:

- Presque un ménage sur deux dispose d'un réservoir pour le stockage de l'eau
- Le quart des ménages disposent de matfiya et la quasi-totalité des ménages disposent d'autres types de stockage

Au niveau du traitement de l'eau stockée; l'ONEP constate que l'eau stockée, toutes catégories confondue, est rarement objet d'une opération de traitement!

- De la qualité de l'eau supposée "douce". L'eau distribuée actuellement est de mauvaise qualité et non buvable quoi que l'O.N.E.P s'efforce de déclarer le contraire.

Les populations comblent le déficit en eau potable par l'approvisionnement en d'autres sources: il est fréquent à Laayoune que les habitats –surtout les maisons individuelles et moyen standing- soient équipés des réservoirs enterrés (appelés localement M'tfya) pour la collecte des eaux de pluies afin de les réutilisées; à ce niveau, on note que l'hygiène manque beaucoup et que le risque de contamination par les maladies reste trop possible. Le manque d'eau douce a poussé certains habitants de la ville à faire appel aux eaux des autres régions parfois trop lointaines; ainsi un marché d'eau se développe entre Tantan (à 300 Km au nord) et Laayoune: des propriétaires de camions citernes apportent l'eau potable pour la vendre à prix cher à Laayoune.

Quelques petites unités de purification d'eau font leur apparition à la ville. Elles essaient de profiter du surprofit que génère la vente de cette marchandise fortement demandée, en absence de toute réglementation qui organise et contrôle le marché de l'eau local.

B- Laayoune: La dynamique d'une ville moyenne

Le Sahara est passé, au bout de quelques décennies, d'une terre traditionnelle d'émigration à une terre d'immigration. Ce qui explique qu'en trente ans sa population est passée de 75000 habitants (1974) à plus de 700000 habitants actuellement. Ce sont les villes qui ont été les

principales bénéficiaires de cette croissance, en l'occurrence la ville de Laayoune, la ville qui témoigne plus qu'une ville saharienne de cette dynamique.

On comprend alors l'effort et la volonté de l'Etat qui vaut à Laayoune d'être une ville qui défie le désert. Car le décollage de cette ville reste toujours redevable du volontarisme étatique qui a voulu en faire l'un des pôles de la décentralisation chère aux pouvoirs publics depuis les années 1970. Cette démarche s'inscrit dans le cadre d'un déterminisme politique de rééquilibrage du territoire et de maintien de l'ordre économique et sociopolitique. Une démarche qui combine le niveau national (extraction des mines, développement de la pêche...) et transnational, c'est-à-dire, jouer le rôle de cordon entre l'Europe et l'Afrique (ce rôle a été longtemps cause des rivalités avec d'autres pays de l'Afrique du nord). A ce titre, le Sahara, et Laayoune en particulier, à mi-distance avec l'Afrique subsaharienne sur la route continentale Casablanca-Lagos, occupe une place stratégique d'intermédiaire avec cette Afrique, avec laquelle le Maroc tient à soigner ses rapports. "En définitive, volontarisme étatique et situation de carrefour telles sont les explications d'une croissance sans équivalent au Sahara"³¹⁰. L'infrastructure de la ville et ses équipements, sont investis pour ces fins et dans ce sens. "Un aéroport international, une gare routière, une circulation dense, une foule bigarrée, tout témoigne du dynamisme d'une agglomération qui d'abord voulue comme ville d'Etat, retrouve et amplifie sa vieille fonction de carrefour, c'est-à-dire la fonction première de ville au désert"³¹¹.

Dresser le bilan de cette ville, c'est en quelque sorte évaluer l'évolution d'une ville nouvelle désertique avec un recul de trois décennies. Le premier critère de jugement est le critère le plus classique, souvent mesurable et quantifié. C'est le peuplement.

Sur ce point, la ville est très dynamique en ce qui concerne sa démographie: son accroissement et sa structure. La ville a connu un accroissement démographique qui dépasse la moyenne nationale; ce fait a été confirmé durant tous les recensements. C'est un fait visuel, facilement observable pour toute personne ayant visité la ville avant 1980; d'ailleurs les chiffres en témoignent. D'une population totale qui à peine dépasse 28000 habitants en 1976, la ville compte actuellement plus de 240000 habitants. A ce sujet, "on peut même dire que cette croissance a partout dépassé les prévisions des planificateurs. L'on n'avait pas suffisamment pris en compte la natalité saharienne, les effets de la sécheresse, l'impact des bouleversements militaires ou économiques en territoire saharien"³¹².

³¹⁰ BISSON J. & B. V., op. cité, p 67

³¹¹ Idem, p 67

³¹² CÔTE M. (2002), « De quelques villes nouvelles au Sahara », in *Méditerranée*, N° 3-4, p 74

Les tableaux présentés ci-après donnent plus de clarté sur le degré de cette dynamique démographique de cette ville:

Tableau 13: Evolution de la population de la province de Laayoune à travers les RGPH

Milieu	1982	1994	2004	TAAM* 1982-94 (%)	TAAM 1994-2000 (%)
Urbain	96784	145790	199535	3,5	3,2
Rural	16627	8188	10488	-5,3	2,5
Ensemble	113411	153978	210023	2,6	3,2

Source: HCP-LAAYOUNE, 2007

Tableau 14: Evolution d l'effectif des ménages de la province de Laayoune selon le milieu

Milieu	1982	1994	2004
Urbain	15110	27849	41723
Rural	897	1498	2100
Ensemble	16007	29347	43823

Source: HCP-LAAYOUNE, 2007

Tableau 15: Evolution de la population de Laayoune de 1976 à 2004

Désignation	1976	1982	1994	2004
Population	28000	93875	136950	229950
Population additionnelle	-	65875	43075	93000
Nombre de ménages	-	14544	26033	40412
Nombre de ménage additionnel	-	-	11489	14379
Taille des ménages	-	6,45	5,26	5,69
TAAM	-	22,34	3,20	5,32

Source: ONEP, SDDEP-Mission 1, p 17

Le deuxième critère est l'attractivité de la ville. En effet, la ville exerce une attraction de fait sur le territoire régional par son poids démographique, administratif, économique et politique. L'analyse de l'attractivité d'un territoire revêt une grande importance pour les planificateurs et différents opérateurs qui exercent leurs activités sur le territoire ou ceux potentiels. Le choix de l'emplacement d'un investissement public (infrastructures, équipements collectifs...) ou privé (unité de production ou de distribution) dépend largement de l'analyse de l'attractivité territoriale. "L'attractivité d'un territoire peut se définir comme sa capacité, pour une période donnée, à attirer diverses activités économiques et facteurs de production mobiles (entreprises, événements professionnels, entrepreneurs, capitaux, etc.). dans ce sens, c'est le reflet de la performance d'un territoire durant une période donnée et les déterminants de l'attractivité du territoire qui sont à rechercher parmi les facteurs de sa compétitivité"³¹³

*Taux d'accroissement annuel moyen

³¹³ Institut Atlantique d'Aménagement des Territoires (IAAT) (2008), « L'attractivité territoriale: perception, identification », p 1

L'intégration de la composante spatiale dans l'orientation et la cohérence des politiques de l'aménagement du territoire répond aux objectifs que l'Etat fixe pour orienter le développement économique et social des provinces sahariennes. Ainsi, "l'aménagement du territoire dans les provinces du Sud est une priorité politique. Le rôle et la contribution de l'Etat agissent sur l'organisation des territoires. Elles s'expriment fondamentalement en terme d'allocations d'infrastructures et équipements, mais les réformes institutionnelles sont également importantes. Sur la base de ce qui précède, l'aménagement du territoire pourrait être un des leviers essentiels de la compétitivité des provinces du Sud"³¹⁴.

Toutefois, l'étude de l'attractivité territoriale se trouve bloquée par deux réalités

- la première est que la délimitation géographique des départements sectoriels et l'espace de leurs compétences ne coïncident pas le plus souvent avec l'unité territoriale dont on cherche à étudier son attractivité
- la deuxième est que les données chiffrées concernant les unités territoriales n'existent qu'au niveau central. Généralement, on a recours à agréger les données éparpillées pour avoir de l'information. Dans ce cas, la plupart des données concernant l'attractivité territoriale et plus exactement la compétitivité territoriale des villes du Sud se présentent agrégées. Il faut donc estimer les grandeurs économiques les plus pertinentes à l'échelle de chaque unité territoriale retenue. "Cette tâche a été confrontée à des difficultés émanant de l'inadéquation entre découpage provinciaux et territoires fonctionnels, du moins en ce qui concerne la distribution de certains secteurs économiques"³¹⁵.

Pour ce qui est de la ville de Laayoune, elle a réussi à avoir une attraction plus large, même à l'échelle nationale. Une représentation de la structure et du poids de cette ville sera reprise dans ce qui suit. On se contentera de soulever certains indicateurs de son attractivité démographiques, organisationnels et spatiaux. L'hétérogénéité de sa population témoigne de la diversité régionale de l'appartenance des habitants de cette ville: il est rare de trouver une commune du Maroc non représentée par une communauté dans la ville de Laayoune. Au niveau national, la part de la ville de Laayoune en matière d'immigration est de 4,2%; le tableau suivant reprend en détail les origines des immigrés nationaux qui ont arrivés à Laayoune.

³¹⁴ S.R.A.T du Sud (2007), « *Rapport sectoriel n°9: activités économiques* », p 3

³¹⁵ Idem, p 4

Tableau 16: Répartition des immigrants selon l'origine

Origines	Pourcentage (%)
Région du Sud	62,5
Tensift	11,1
Centre	12,1
Centre Sud	4,8
Centre Nord	3,4
Nord Ouest	5,5
Oriental	0,6
Total	100%

Source: ONEP, SDDEP-Mission 1, p 18

Outre les populations du Sud, la ville a reçu des contingents importants de populations de différentes zones des quatre coins du Royaume. "Laayoune est formée de trois catégories de population: les sahraouis sédentarisés, les cadres venus du nord et les populations d'origine sahraouie émigrées dans le nord et que le pouvoir a fait revenir"³¹⁶. Cependant, on signale que, à l'encontre de beaucoup de villes sahariennes dans d'autres pays, la diversité des populations ne s'est pas accompagnée de regroupement communautaires ou de privatisation de quartiers (excepté les populations du camp Al Wahda, organisées, gérées et contrôlées par les autorités qui ont instauré ce fait). Cette réalité ne diminue en rien le degré de sociabilité très forte toujours au sein des différentes composantes de population de la ville. Ce qui a permis de protéger la structure familiale et tribale face aux risques de la grande ville.

Ces derniers temps, la ville a pris sa part d'immigrés en provenance de l'Afrique subsaharienne qui ont pu rejoindre le Maroc sur la route aventureuse vers l'Europe. Elle subit les mal faits de la déchirure africaine. Ainsi, une communauté africaine noire existe dans la ville vivant de l'informel et dans la précarité.

L'attractivité d'une ville couvre aussi bien l'attractivité de population que celles des activités économiques nécessaires à la survie et la croissance de la ville.

En somme, la centralité régionale de la ville de Laayoune se fonde sur son attraction migratoire et sa dotation en fonctions administratives. Cette situation de pôle doit surtout à l'action de l'Etat. La ville supervise un réseau urbain de quatre villes et plusieurs centres, répartis dans un rayon de 500 Km le long du littoral atlantique d'Akhfenir au nord (petit centre sur la RN 1 Laayoune-Tan-Tan) à Dakhla au sud et Smara à l'intérieur. Certaines localités sont liées à la ville "métropole" administrativement; ce sont celles qui font partie de la région de Laayoune Boujdour Sakia El Hamra; alors que d'autres y sont liées partiellement par le biais de déconcentration (Smara

³¹⁶ CÔTE M., op. cite, p 74

pour certains services: Santé, Justice..) ou tout simplement influencées par son hégémonie politique de Capitale du Sud.

Un troisième élément peut être cité et qui peut indiquer le degré du dynamisme de la ville, le centre ville. En fait, le site du centre ville a suivi le mouvement d'extension du périmètre urbain. Il était au centre de l'ancienne ville construite pendant l'occupation espagnole sur la rive gauche de l'Oued Saguia entre Souk Jaj et Souk Lamkhakh. Aujourd'hui, il se trouve sur le plateau au sud de l'ancien emplacement. Le centre ville a changé de configuration. Au départ, il a été compact regroupant toutes sortes de commerce et d'activité. Actuellement, le centre s'étale sur plusieurs endroits: le commerce classé et les plateaux de professions libérales (cabinets de médecins, bureaux d'avocats, agences de voyage ou de location...) se concentrent sur l'artère de Mekka et les boulevards qui en découlent. Le commerce de gros et semi gros s'organise autour des boulevards Boucraa et Skikima. Tandis que le commerce populaire se trouve éparpillé sur plusieurs sites et quartiers de la ville surtout à l'est et au sud.

Un autre critère peut être soulevé à titre d'illustration de la dynamique de la ville; à savoir le degré d'urbanité. Il est vrai qu'au niveau de l'intensité de la vie urbaine avec toutes ses pratiques et comportements; la ville de Laayoune se démarque du reste du territoire du Sahara. Elle est conçue comme ville régionale par ses dimensions: population, équipement, périmètre, rôle, fonction... Vue par les habitants des autres villes du Sahara, elle est qualifiée de ville "chanceuse". Outre la promotion administrative dont elle bénéficie beaucoup; la prolifération du commerce, l'existence de certains services particuliers (cliniques privées, écoles privées, ateliers..), un centre ville structuré et très actif, de grands boulevards, des quartiers de villas et de haut standing...C'est une grande ville! Mais Laayoune reste en fin, à l'instar de plusieurs villes nouvelles du Grand Sahara africain qui "ne sont ni plus ni moins grandes que dans la moyenne des villes sahariennes"³¹⁷.

En définitive, à partir d'une territorialisation, dont la colonisation avait fourni l'ébauche, la ville de Laayoune a vu en une trentaine d'année sa configuration et son rôle évoluer radicalement, dans la mesure où elle est passée d'un simple centre urbain à une capitale régionale. Cette évolution répond parfaitement aux formes d'intégration mises par l'Etat dans le cadre du modèle du développement qu'il a estimé compatible avec une région désertique. Dans ce contexte, il résulte que c'est par l'analyse du rôle dévolu à la ville de Laayoune dans la logique du fonctionnement de l'espace désertique que l'on peut saisir la mutation qui caractérise cette ville et celle qui guidera son avenir.

³¹⁷ Idem, p 75

SECTION III: LE DEVENIR D'UNE VILLE MOYENNE SAHARIENNE ?

La caractéristique du désert atlantique est que les principales ressources (dans l'état actuel des connaissances) sont liées à la pêche, et à la route nationale N° 1, qui est devenue depuis peu la principale voie transsaharienne. Le littoral contient ainsi une ressource importante et en principe inépuisable, si elle est bien gérée : la pêche. La zone Sud produit environ 600.000 tonnes de poisson (70 % du total national) qui représentent une valeur de 17 milliards DHS, soit 50% du total du Royaume). Les plus-values directes et indirectes, les emplois, l'industrie dérivée de la pêche, sont les principales activités économiques. Elles ont encore quelques perspectives de développement, se localisent indiscutablement le long du littoral, et elles contribuent au développement accéléré des villes de la région. C'est aussi au long de la côte que se situe la route nationale, qui est de loin l'axe le plus utilisé, et le seul qui offre des perspectives de développement économique, depuis qu'il constitue la seule liaison carrossable à tous les véhicules entre l'Europe et Dakar. Il n'y a pas de doute que le trafic commercial devrait s'y développer avec toutes les activités liées au transit, mais il ne faut pas surestimer le poids économique des pays du Sahel, qui restent des marchés plutôt modestes pour les produits manufacturés et sont eux-mêmes producteurs de poisson et de produits agricoles. Enfin c'est sur le rivage que l'on a identifié les meilleures potentialités touristiques, pour des activités axées sur le balnéaire et les sports nautiques.

A ces raisons économiques s'ajoutent les avantages du point de vue des infrastructures. Le dessalement d'eau de mer est naturellement limité à cette zone, la grande route, les ports et les aéroports ouverts au trafic civil sont tous situés le long de la bande côtière. Ces réalités ont conditionné la politique de développement de la région en lui imposant un aménagement du territoire à vocation littorale irréversible. A moyen et long terme, il faut donc admettre comme une donnée quasiment incontournable la persistance du mouvement de littoralisation observé depuis 1974. Comment se conditionne donc le futur de la ville-pôle de cette région, Laayoune ?

PARAGRAPHE I: Les contradictions de l'étalement urbain

La ville de Laayoune a connu une extension importante de son périmètre au fil des années. Son espace urbain en 1960 représente à peine 4% de son tissu en 2000; il a atteint 57% en 1979 et 75% en 1986³¹⁸.

Bâtie au départ sur la rive gauche de l'Oued Saguia, la ville a vu son tissu s'étaler vers le sud et l'est sur le plateau, bloquée à l'ouest par l'aéroport et au nord par les bordures de l'Oued. Actuellement la ville se structure au tour de trois zones;

- Rive droite de l'Oued Saguia: cette zone regroupe la caserne militaire et certaines constructions d'utilité publique avoisinantes.
- Rive gauche de l'Oued Saguia plateau bas: elle comprend les quartiers suivants: Quassam, Fida, Farah, Massira, Mohamadi, Hassani, Chouhada.
- Rive gauche de l'Oued Saguia plateau haut qui comprend les quartiers suivants: Matar, Oum Saad, Administratif, Quods, My Rachid, Fath, Wahda I et II, Hajari
- Zone d'extension: située au sud de la ville. Elle comprend les lotissements suivantes: Al Wahda, Madinat Al Wahda, Al Amal, Erraha, Al Aouda
- La nouvelle zone d'extension urbaine: cette zone couvre Madinat Al Wifaq et 25 mars.

Lors de la deuxième phase de l'étude du Schéma Directeur d'Aménagement urbain (SDAU), qui correspondait à l'élaboration du plan de zonage, trois variantes ont été comparées. Cette étude prévoyait les possibilités de l'extension urbaine d'une ville en croissance irréversible. Trois variantes peuvent être envisagées:

- Variante I: prolongement du développement tendanciel
- Variante II: occupation symétrique des deux rives de l'Oued
- Variante III: occupation minimale de l'espace actuel grâce à l'occupation à long terme de la zone de l'aéroport.

³¹⁸ O.N.E.P (2000), « *Alimentation en eau potable de la ville de Laayoune étude du SDDEP-Mission 2* », p 15

La première variante a été retenue comme possibilité stratégique pour le développement futur de la ville. C'est dans cette perspective que le SDAU a prévu l'avenir de la ville; il est suivi par différentes études sectorielles effectuées depuis: SDDEP, SDAL... Cette variante a été retenue sans étude de faisabilité réelle, préalablement, ou du moins sans comparer les différentes possibilités et leur devenir. Ainsi, les planificateurs ont choisi le mode du développement qui favorise une ville étalée. Le SDAU légitime ce choix et le recommande vivement. "Hors toute évaluation chiffrée, même pondérée et objective, il faut noter les atouts suivants pour le choix préconisé de la variante N° 1:

- Elle est presque aussi économique en terme de consommation d'espace que la variante N° 3, hormis les terrains de l'aéroport et de la zone de réserve... Bref, la variante n° 1 assure un développement cohérent dans les deux cas, avec ou sans déplacement de l'aéroport
- En second lieu, il est nécessaire de souligner que la variante N° 1 offre pour la période après 2015, des possibilités de développement en faisceau vers le Sud et le Sud Est, ce qui est la manière la plus économique d'assurer la croissance à très long terme"³¹⁹

Pour appuyer le choix de cette variante, le SDAU conclut que "la variante N° 1 préconise de poursuivre l'amorce de développement actuellement enregistrée, voire même en appuyer la direction principale, à savoir vers le Sud-Est, route de Smara. Cette variante est basée sur les points forts suivants:

- Elle développe naturellement la structure radioconcentrique de la voirie urbaine.
- Elle permet de reconstituer un équilibre optimal entre l'actuel centre principal de la ville (situé au Nord des tissus existants) et les zones périphériques futures, notamment par la création de 2 nouveaux centres secondaires. Ces derniers représentent en fait des concentrations d'équipements collectifs importants dont l'attraction est couplée à l'influence de zones d'immeubles et à de grandes infrastructures"³²⁰.

Ce choix intervient à un moment où l'étalement urbain, comme mode de planification urbaine, suscite de fortes critiques vu ses effets néfastes sur le cadre bâti, l'équilibre spatial, l'environnement... La planification spatiale tournée vers l'étalement est "calculée aux limites de rentabilité des investissements, cette planification centrifuge pouvait laisser comprendre, théoriquement, que l'étalement urbain peut être admis à l'infini tant que les sols urbanisables soient déclarés disponibles et que les opérations d'urbanisation ainsi enclenchées restent rentables"³²¹.

³¹⁹ SDAU Laayoune, p 123

³²⁰ Idem, p 118

³²¹ BEREZOWSKA-AZZAG E., op. cite, p 1

Cette approche de développement urbain par l'étalement s'avère une option qui a fait unanimité de tous les acteurs de la planification de la ville de Laayoune. Elle sera maintenue, au moins, jusqu'au terme du SDAU, c'est-à-dire 2015. Rien ne semble remettre en cause cette vision, puisque la ville, dans cette perspective est dotée, et elle sera dotée, de toutes sortes d'équipements collectifs nécessaires à maintenir cette vision.

Le scénario tendanciel, qu'ordonne le SDAU, se présente comme la solution magique pour accompagner la ville et affirmer son rôle et sa fonction. La littérature officielle reprend ces propos en prétextant que c'est le chemin droit pour assurer, dans de bonnes conditions, le développement spatial économique et social de la ville. On peut, lire à titre d'exemple, ces propos: "en ce qui concerne la ville de Laayoune, le SDAU a renforcé son rôle de capitale économique des régions sahariennes par la projection d'équipements nécessaires et la définition des moyens de la mise à niveau de ses activités tertiaires et administratives. Afin d'optimiser l'infrastructure et les potentialités de la ville, le développement tendanciel pour l'extension de la ville a été retenu"³²².

L'occupation du sol permet de comprendre l'ampleur de cet étalement. En 2000, le périmètre urbain de la ville couvre une superficie de 2800 ha, dont 1700 ha complètement urbanisés; cette superficie devra atteindre 5300 ha en 2015 soit presque le double! Y a-t-il vraiment une stratégie ou simplement du hasard?

L'observation lente de l'évolution du tissu urbain à Laayoune, permet de dégager trois phases de cette évolution:

- La phase I: Cette phase coïncide avec le premier épisode d'urbanisation de la ville. Elle couvre les années de 1975 jusqu'aux années 1990. Cette période ne connaissait aucun effort d'organisation ou de planification réelle. Il fallait avant tout gagner le pari de sédentarisation et de stabilisation des populations sans trop réfléchir sur le comment de cet effort ni tenir compte des répercussions dues à l'aménagement et le développement spatial de la ville.

Le souci des pouvoirs public étant de permettre aux populations de disposer d'un minimum vital sans tenir compte des considérations urbanistiques. C'est construire pour loger les gens.

- La phase II: Elle couvre la décennie 1990. Cette phase connaît une vague migratoire sans précédent. Des milliers de ménages ont été transférés d'urgence des quatre coins du pays vers les villes sahariennes, Laayoune recevait la masse la plus importante de cette marée humaine. Ces

³²² ALAOUI A. (2000), « Aménagement et développement spatial de la ville de Laayoune », in *Faire la ville dans un environnement difficile, acte de colloque, Laayoune*, op cite, P 135

populations qui faisaient le déplacement vers la ville, dans le cadre général lié à l'organisation d'un référendum au Sahara, ont été installées dans des campements provisoires au centre de la ville. Ces campements constituaient un point noir dans le tissu urbain et marquaient l'insalubrité résultant d'une opération supervisée par les pouvoirs publics. L'Etat a prévu le programme Al Awda pour résoudre ce problème. La progression spontanée de la ville a poussé les planificateurs à essayer de réorganiser la ville de telle manière à assurer une meilleure qualité du niveau de vie et un tissu urbain qui fonctionne. Ainsi on a lancé la réflexion sur le SDAU.

L'approbation de ce document important a pris plusieurs années et a suscité un débat acharné entre différents intervenants dans l'opération de son élaboration. L'orientation générale de cette stratégie étant la maîtrise et le remodelage de l'existant et l'orientation et le contrôle de ce qui vient pour faire que la ville s'étende! "Il ne s'agit pas de faire un joli SDAU, mais, un SDAU qui fonctionne et qui répond aux attentes de tout le monde"³²³.

L'occupation des sols pendant cette période peut être résumée dans le tableau suivant:

Tableau 17: Occupation des sols par type d'habitat (en ha)

Zones	Superficie
Habitat économique	280
Immeuble	65
Villas	32
Habitat traditionnel	17
Habitat précaire	104
Total	498

Source: O.N.E.P, Etude des besoins en eau potable dans les villes de Laayoune et les centres liés, Mission 1, p28.

A PARTIR De ce tableau, on ressort quelques remarques:

- L'habitat économique constitue plus que la moitié de la superficie réservée à l'habitat
- L'habitat constitue le tiers du cadre bâti dans la ville.
- L'habitat précaire, constituée essentiellement des campements et bidonvilles, représente une proportion non négligeable du parc de logement.

Le périmètre de la ville s'étend sur une superficie qui couvre l'ensemble des équipements urbains (sans compter la zone aéroport):

³²³ Interview avec ALAOUI A (2003), « Laayoune, une ville en plein développement », in *Architecture du Maroc*, N° 12, 2 p 26

- les équipements administratifs: à savoir les sièges de différentes administrations représentées au niveau régional, provincial ou local: siège de la wilaya, de la région, différentes délégations ministérielles, ONE, ONEP, Entraide Nationale. etc.
- les équipements sociaux collectifs: relatifs à l'enseignement: écoles, lycées...; à la santé: hôpitaux, dispensaires...; à la Jeunesse et Sport: terrains de sport, maison de jeunes...
- l'équipement socioéconomique: ouvrage hydraulique ou l'électricité, marché municipaux, lieux aménagés pour le commerce...
- les équipements militaires: caserne militaire, hôpital militaire ...
- espace vert: jardins publics et espaces d'isolement.

Tableau 18: Superficie urbaine au moment de l'élaboration du SDAU

	Ha	% du total
Superficie urbanisée 1996	821,90	29,12
Superficie des lotissements en cours	550,22	19,49
Zone artisanale	130,00	4,61
Aéroport	643,50	22,80
Zone de réserve (aéroport)	676,71	23,98
Superficie totale	2822,33	100%

Source : SDAU-LAAYOUNE, p 111

- La phase III: Cette phase débute théoriquement de la date de l'adoption du SDAU et couvre son étendue temporelle. Elle doit être la phase de l'urbanisation réfléchie et organisée. L'étude pour l'élaboration du SDAU est supposée scientifique, pragmatique et futuriste. Au terme du SDAU, la ville pourra atteindre 330000 habitants pour lesquels il faut améliorer le cadre de vie par l'aménagement du cadre bâti existant et programmer d'autres aires aussi. Cette manière d'avoir les choses, confirme, à nos yeux, le fait qu'au fond ; l'absence d'une réelle stratégie est la caractéristique essentielle qui accompagne l'évolution urbaine de la ville de Laayoune depuis son établissement et qui ne s'achève pas avec sa dotation d'un SDAU déjà dépassé et débordé à mi-temps.

Tableau 19 : Besoins en logements en superficies à urbaniser (en ha)

Zones	Superficies	Part (%)
Zone à restructurer	256	10
Zone moyenne à forte densité	655	26
Zone moyenne densité	826	32
Zone de forte densité	237	09
Zone de faible densité	428	17
Total Habitat	2403	94
Zone d'activité	147	06
Total	2550	100%

Source: O.N.E.P, Etude des besoins en eau potable dans les villes de Laayoune et les centres liés, Mission 1, p34

L'absence d'une vision claire concernant le développement de la ville émane de l'absence d'un projet réel de cette ville: s'agit-il d'une unité territoriale nouvelle qui s'inscrit dans le cadre des orientations du projet de développement général; lui-même flou et ne détient pas le compromis de tous les opérateurs nationaux: Etat (sous ses différentes formes déconcentrées et décentralisées), le secteur privé, la société civile...

L'évolution de la ville de Laayoune intervient dans le cadre d'une vision de développement en termes de polarisation par laquelle la croissance économique d'un pôle est supposée se propager et se généraliser sur toute la région d'influence de ce pôle. Si c'est le cas, le développement de la ville doit être conçu dans le cadre général d'un programme d'aménagement urbain que connaît toute la région Sud: la création des villages de pêcheurs, doter les villes de la région d'infrastructure et équipements lourds (les ports à Dakhla, Boujdour, Tarfaya par exemple). Cette option qui commence à gagner du terrain, pour laquelle l'aménagement du territoire de cette région est à vocation tournée vers la mer: la littoralisation est maintenue, voire renforcée, comme choix spatial de développement économique et social. L'organisation administrative des provinces du Sud, depuis l'instauration de la nouvelle conception de la région en 1996, confirme ce choix de développement. En coupant le lien administratif qui relie Laayoune à Smara, on a confirmé le choix du détournement vers le littoral au détriment de l'intérieur. L'installation de la zone industrielle à El Marsa, la zone de développement touristique à Fou El Ouad, ne fait que confirmer ce raisonnement.

Ce choix qui peut être qualifié de "politique", cadré dans un modèle de développement économique et social, n'a pas tenu compte de la réalité simple que l'espace n'est pas neutre et qu'il est un acteur qui résiste aux politiques d'aménagement non adaptées. Les choix politiques sont généralement pris sans trop se préoccuper des contraintes spatiales. "Au lieu de rechercher un modèle de développement qui autorise une organisation spatiale satisfaisante, on choisit un modèle sans se soucier de ses implications spatiales, puis on le contraint à s'adapter à des formes spatiales souhaitées"³²⁴. Ce modèle de développement n'a pas manqué à démontrer ses limites partout où il a été pratiqué provoquant une forte dépendance territoriale, l'hierarchie urbaine biaisée, causant un fort exode rural causant ainsi pauvreté et plus d'inégalités socioéconomiques.

En 1991, Laayoune, qui était sur le chemin de s'exploser spatialement, sa population vient de dépasser la barre de 100.000 habitants, recevait une marée de milliers de personnes rangées sur

³²⁴ AYDALOT P. (1985), « Prise en compte des facteurs spatiaux et urbains dans la politiques de développement », in *revue d'économie régionale et urbaine*, N° 2, p 173

des sites en plein centre de la ville dans des campements. L'installation de ces campements au sein de la ville s'inscrivait dans la logique qui guide le développement de la ville depuis 1976, une logique qui privilégie l'étalement urbain.

Le positionnement de ces campements a été fait sur un site déjà aménagé pour être la troisième tranche du quartier Moulay Rachid, réservée au type d'habitat villas et le moyen standing ainsi que certains équipements socioéconomiques. Ces campements, qui devraient être temporaires, ont demeuré dix sept ans environ avant d'être éradiquée totalement.

On croit qu'au-delà du comportement instantané de leur installation, ces campements ont été intégrés dans la logique du développement de la ville. Leur installation vaut la neutralisation d'une partie du tissu urbain préparé à l'exploitation. La ville devrait s'agrandir ailleurs. Ces campements ont, donc, servi de prétexte pour justifier l'aménagement d'autres aires et leur addition au tissu urbain. L'Etat déclare, à chaque occasion, que les populations de ces campements mobilisées pour la cause nationale, seront logées le plus vite possible.

L'adoption de la variante tendancielle au lieu d'une autre option qui privilégie la compacité de la ville, trouve son explication réelle dans l'étude de la spéculation foncière qui a constitué une pratique courante du capital rentier local. Aux débuts, l'Etat a réalisé l'infrastructure et les équipements nécessaires pour valoriser la ville; pendant cette époque, on croit que le marché foncier est quasi-absent. L'extension de la ville, et surtout, son accroissement démographique, ont fait apparaître une demande accrue des terrains pour la construction, ainsi le terrain aménagé se raréfie et commence avoir de l'importance et de la valeur.

Face à l'extension spatiale que connaît la ville, l'Etat prévoyait d'aménager de nouvelles aires. Ces terres appartenaient au domaine privé de l'Etat, soit aux particuliers qui ont compris tôt la valeur que peut avoir un sol; aménager c'est valoriser l'espace. Il fallait donc intégrer ces terrains dans les plans d'aménagements de la ville. Ce n'est pas de coïncidence que les lots de terrain les plus stratégiques parmi ses nouvelles aires appartiennent à des personnalités de l'élite politique et financière locale, appelée à discuter, élaborer et adopter les programmes de développement de la ville par les différents organes de décision auxquels elles sont intégrées (communes, administration publiques.); en l'occurrence les documents d'urbanisme (SDAU, Plans de zonage...).

Ainsi des lotissements tels que Raha ou Al Amal ont été programmés sur des sites qui étaient à la périphérie de l'aire urbaine, alors que de vastes distances les éloignent du tissu bâti. L'aménagement de ces lotissement induisait nécessairement une valorisation des terrains qui

étaient jusqu'au là sans grande valeur. Ces terrains ont servi par la suite de plateaux commerciaux, de bâtiments de moyen standing, certaines de ces constructions ont été louées par différentes délégations ou administrations (délégation des plans, délégation des eaux et forêts, le commissariat centrale de police pendant des années...). Parfois même ont été revendus à l'Etat à des prix astronomiques, pour la réalisation de certains équipements à utilité publique dont la nécessité se fait ressentir récemment.

La conquête acharnée du sol, actuellement, à l'Est et au Sud du périmètre de la ville, consolide l'analyse qu'on vient d'exposer. Là aussi, ce sont les personnalités influentes des élites locales qui disputent une concurrence féroce du sol. Cette concurrence prend la forme d'un mouvement d'"enclosure" à la périphérie approximative de la ville. Signalons que, quelques années avant, les gens qui détiennent des dépressions (Graras) et qui les cultivent lorsqu'il pleut, ont été privés du droit de construire n'importe quelle chose, banale qu'elle soit. Les propriétaires de ces dépressions ne détiennent pas de papiers qui prouvent leur propriété foncière de ces terres, ils se basent, pour en prouver, sur la coutume tribale qui était pratiquée pendant longtemps; alors que le pouvoir considère que ces terres font parties du domaine privé de l'Etat.

Pour prouver sa propriété, le détenteur de l'un de ces terrains doit recourir aux tribunaux et suivre des procès judiciaires qui durent longtemps et coûtent beaucoup ce qui les pousse à renoncer à cette procédure. D'autres ont les moyens et surtout la volonté de détenir un terrain qui n'a pas de valeur actuellement mais qui l'aura certainement dans un proche avenir; ce sont ceux ayant l'information nécessaire sur le développement futur de la ville. Ce sont les mêmes personnes: l'élite politico-financière. Cette élite fait recours à l'appropriation de terrains à proximité du périmètre urbain. Elle fait appel aussi aux alliances politiques pour avoir des lots de terrains qui appartiennent aux communes rurales qui sont à la bordure du périmètre de la ville; puis dans un deuxième moment ont les fait intégrer dans ce périmètre; du coup leur valeur change. Ces lots peuvent être acquis en numéraire, chose qui est très rare; ou par donation du conseil communal à un "investisseur présumé" dans le cadre de la politique d'affectation des terrains pour encourager l'investissement; ces terrains seront par la suite annexés au périmètre de la ville. D'ailleurs la quasi-totalité de ces terrains se trouvaient sur le chemin de l'accroissement tendanciel de la ville.

La décentralisation partielle de la planification urbaine au profit des municipalités leur affecte, par le biais de zonage, la tâche de définir les terrains destinés à l'urbanisation. "Par ce biais, les municipalités assument la responsabilité de décider des valeurs foncières et sont identifiées comme telle. Dès lors, les débats sur la décentralisation de la compétence d'urbanisme ont tendance

à ce focalisé sur le problème de redistribution des plus-values foncières entre propriétaires"³²⁵. La complexité de la vie politique locale et la complicité des élites et de l'Etat, pendant trois décennies, expliquent certainement le sort actuel de la ville et hypothèque son devenir.

Comme dans toute ville, l'intégration urbaine ne peut pas être bénéfique pour tout le monde; une partie de la population de Laayoune, trop pauvre pour accéder à la propriété privée et totalement non qualifiée à exercer un emploi, s'est marginalisée au fil des années. Une tranche de la population attirée par la ville, pendant la période des grands travaux de construction et la promotion de la vie quotidienne, a vu sa situation se dégrader. Le marché de l'emploi se serre, la promotion des aliments de première nécessité ne couvre plus tout le monde. Laisées à la marge de la vie urbaine, ces populations ont formé plusieurs bidonvilles au sein du périmètre urbain; parfois même à proximité du centre ville ou à l'intérieur des quartiers. Signe de pauvreté et de marginalisation, ces points noirs constitueront un fait marquant de la scène urbaine pendant des années. Le maintien de ces habitations insalubres pendant ce temps ne peut être compris que dans le cadre du marchandage politique entre différentes composantes de l'élite locale. Les habitants de ces "quartiers" ont été souvent manipulés aux grands moments que connaît la région: manifestations, meeting, élections... Le maintien de leur situation misérable assure leur allégeance.

Enfin, lorsque ses habitations misérables ont été éradiquées à l'occasion de l'opération " Villes Sans Bidonvilles (VSB)", leurs populations ont bénéficié de lots de terrains et une aide en matières de construction jugée insuffisante: ciment, fer. En contrepartie on a détruit leurs baraques sans tenir compte de leurs réalités socioéconomiques. L'absence de tout accompagnement social de cette opération, sa réalisation dans un temps records (six mois pour 11000 ménages), son caractère autoritaire (les pouvoirs publics ont pris la charge de cette opération sans partenariat avec d'autres organismes spécialisés en matière de programmation et accompagnement de ces opération, l'Agence de développement social a offert son savoir faire et ses équipes sur place sans que les autorités prennent la chose au sérieux); ont produit un nouveau ordre dans la ville: une grande partie de ces populations ont vendu leurs lots de terrains à des spéculateurs à un pris bas comme conséquence de l'augmentation de l'offre; ces spéculateurs vont les revendre quelques mois après à des pris élevés profitant de surprofit causé par les effets positifs des travaux de voirie, d' assainissement et d'électrification qui ont été lancés.

Une autre partie de la population des bidonvilles n'ont pas vendu leurs lots dans le souhait de construire leurs maisons, n'ont pas pu le faire immédiatement: leurs situation économique ne le permet pas; l'aide du gouvernement reste minimale et elle est vendue sur le marché noir pour couvrir

³²⁵LACAT G. , op cite, p 15

les dépenses imprévues causées par la nouvelle situation. La plupart de ces populations n'ont pas pu commencer les travaux de construction parce que la demande imprévue sur les emplois de maçonnerie a créé la pénurie de la main d'œuvre qualifiée au moment où la nouvelle loi d'urbanisme a été promulguée et dans une période où les autorités publiques ne tolèrent pas les constructions anarchiques!

Ceux qui ont vendu leurs lots ainsi que ceux qui ne l'ont pas fait, ont été obligés à chercher un toit puisqu'ils n'ont plus d'abri; la demande du loyer augmente attirant avec elle les prix. De nouveau, c'est l'élite du "foncier" qui a bénéficié de ce nouvel ordre. Les populations incapables de payer le loyer ont eu recours à toute sorte d'habitations possibles: garages, toits de maisons, maisons non finies, terrains entourés et non construits... Bref, l'habitat non réglementé est toujours présent dans la ville. Résultat, l'insalubrité et la précarité persistent toujours et la déclaration de la ville de Laayoune "Ville sans Bidonvilles" reste dogmatique et sans sens réel.

Tableau 20: situation de l'habitat insalubre dans la ville de Laayoune

Province	Localité	Noms des bidonvilles	Nombre de ménages
Laayoune	Commune urbaine Laayoune	Hay Lamnibagh	55
		Hay Al Fida (Souk El Baladi)	35
		Zone industrielle	25
		Dépotoir	192
		Ecole de la Marche Verte	13
		Périmètre urbain	04
		Campement Al Wahda	10665
Total			10989

Source: Inspection régionale de l'habitat et l'urbanisme et de l'aménagement- Laayoune

Les différentes formes que reprend l'habitat non réglementé à Laayoune relèvent du processus de gestion spécifique de l'espace dans cette ville. La diffusion du phénomène à l'échelle nationale (des programmes liés à l'éradication de l'habitat non réglementé ont une ampleur nationale, par exemple "VSB", partout au Maroc ces programmes connaissent beaucoup de difficultés et n'arrivent pas à aboutir à leurs objectifs), et son ampleur dans un nombre important d'agglomérations met en évidence son caractère durable et ses effets sur le fonctionnement des villes. "Si l'habitat non réglementaire a constitué une composante essentielle de la production du logement et une réponse à la demande sociale qui n'a pas pu être satisfaite à travers l'offre réglementaire, il présente aujourd'hui un coût économique et social qui dépasse les coûts de régularisation à posteriori et de loin les coûts de prévention par un aménagement foncier adapté"³²⁶ Tant que ce processus génère une rente foncière plus importante, on peut imaginer facilement que

³²⁶ MINISTÈRE de L'INTERIEUR, « *Rencontres des Collectivités Locales* », opcite, p 12

l'étalement de la ville sera la seule option de son développement. La question de la taille optimale que devra avoir la ville pour conserver son développement s'avère importante et d'actualité?

Théoriquement "les avantages liés à l'environnement urbain augmentent avec la taille de la ville tandis que les coûts de localisation diminuent... Les dépenses en réalisation du capital social fixe diminuent quand la population augmente et aussi les coûts de fourniture des services publics caractérisés par des facteurs d'indivisibilité dans les grandes villes"³²⁷. Ce cadre théorique laisse révéler que l'agrandissement de la ville est toujours bénéfique, les économies d'agglomération l'assurent infiniment. Mais les études empiriques affirmées par la réalité, relèvent qu'il existe un certain niveau au-delà duquel les économies d'agglomération se transforment en déséconomies, créées par la congestion, les coûts prohibitifs du sol et "la ville comme toute ressource économique utilisée de manière intensive, offre un rendement décroissant à partir d'une taille donnée"³²⁸. En définitive, si le foncier ne pose pas de problème au niveau de son offre (dans le cadre du scénario tendanciel suivi), « le problème de l'eau potable et l'assainissement risquent de constituer un frein au développement de la ville malgré le programme de réhabilitation de la station de dessalement et le plan directeur d'assainissement. Aussi, l'option de limiter l'extension de la ville à 350.000 hab. à l'horizon du SDAU et le transvasement des populations vers Foug El Oued et El Marsa est une nécessité pour préserver la ville et lui donner la possibilité d'offrir et de varier ses services et ses activités sur le plan social et culturel »³²⁹. La croissance urbaine qui favorise l'extension par l'aménagement de lotissements semble la forme appropriée à la croissance sous la pression démographique. L'accroissement démographique de la ville de Laayoune ne semble pas arriver à sa maturité; les choix de son encadrement seront une prolongation des choix actuels. Les projections démographiques permettent aux décideurs de maintenir leur choix.

Tableau 21: Projections démographiques de la ville de Laayoune jusqu'au 2020

Année	1982	1994	1998	2000	2005	2010	2015	2020
Population	93875	139850	170000	186000	227000	276000	335000	398000
TAAM %	-	3,4	5	4,6	4,1	4,0	4,0	3,5

Source: SDDEP-Mission 2, p 19

De telles projections montrent le degré des défis auxquels sont confrontés les planificateurs au niveau de la ville de Laayoune. La politique de développement volontariste de l'espace urbain suivie jusqu'à présent aboutira-t-elle à réussir le développement de la ville?

³²⁷ CAPELLO R. (1998), « Economies d'échelle et taille urbaine: théories et études empiriques revisitées », in *Revue d'économie régionale et urbaine*, N° 1, p 45

³²⁸ Ibid, P 45

³²⁹ MHUAE, (2009), p 26

Dans le cadre du scénario tendanciel, les acteurs de la politique urbaine, en particulier, ceux chargés de la planification, devront faire face aux différentes contraintes qui pèsent sur le tissu urbain actuel. L'étalement dans le temps aggrave les difficultés de gestion et réduit les possibilités de maîtrise de la qualité des paysages urbains. "Les taux de valorisation dans les lotissements sont très faibles pour les logements comme pour les équipements et les densités programmées sont rarement atteintes sauf dans les lotissements destinés au relogement des bidonvilles"³³⁰. A ce sujet, il paraît que les planificateurs ne changeront pas d'avis selon lequel l'étalement de la ville est synonyme de croissance et développement; même au-delà des prévisions des horizons du SDAU, la variante tendancielle reste valable! " Il est nécessaire de souligner que la variante N°1 offre pour la période d'après 2015; des possibilités de développement en faisceau vers le Sud et le Sud-Est, ce qui est la manière la plus économique d'assurer la croissance à très long terme"³³¹.

La vision officielle se concentre sur une approche de réorganisation fonctionnelle de la ville de Laayoune et les localités littorales voisines. Ainsi, les options du SDAU en matière de redistribution des rôles entre entités urbaines qui entrent dans son champ de vision, s'articule comme suit:

- Laayoune ville tertiaire, de services et d'administration tout en assurant les moyens de développement d'une économie appropriée
- Ville d'El Marsa: ville portuaire et industrielle
- Centre Foum El Ouad: centre touristique.

Dans cet ordre, la capitale des provinces du Sud, qui abrite à elle seule plus que la moitié des habitants verra son potentiel de développement s'orienter plutôt vers le tertiaire, le commercial et l'administratif! On essaie quand même de convaincre tout observateur que ce plan de développement accordera plus d'intérêt au problème de chômage et à sa résorption; puisque le plan améliorera la capacité d'accueil de la ville des investissements de tout genre. Quant est-il de l'esthétique urbanistique de la ville?

L'observation directe de la ville permet de constater que la qualité architecturale et urbanistique n'est pas toujours, réellement prise en compte aussi bien au niveau de la conception qu'au niveau de l'instruction des projets de construction. La ville de Laayoune a connu une croissance extrêmement rapide dans un contexte dominé par la forte croissance du nombre

³³⁰ MINISTERE de l'Intérieur, op. cite, p 10

³³¹ SDAU Laayoune, p 123

d'habitants, dont la plupart des immigrants; conjugué au manque en infrastructure et équipements de base qui leur permettent de se stabiliser.

Ce n'est pas la sédentarisation des nomades qui a poussé les pouvoirs publics à entreprendre ce plan vaste de construction; mais plutôt une volonté de l'Etat à présenter son pouvoir et à pratiquer sa souveraineté sur un territoire prometteux et instables. L'Etat avait lancé un plan d'urgence qui comportait la construction d'infrastructures et les équipements nécessaires non seulement à rassurer et sécuriser les populations; mais surtout à convaincre les investisseurs des potentialités de la région. Pendant la durée de ce programme, la priorité, l'intérêt, restaient accordés aux infrastructures et non pas aux projets sociaux bénéfiques aux populations nouvellement sédentarisées. Les projets liés à la construction et l'aménagement des lotissements pour résoudre le problème de l'habitat, dont souffrent les populations depuis la période coloniale, n'ont pas vu le jour que pendant la deuxième tranche du programme d'intégration économique et social ; c'est-à-dire à partir des années 1980.

Tableau 22: projets de logement selon l'année de réalisation:

Projet	Années de réalisation	
Hay Al Qassam	1980	1983
My Rachid 3° tranche	1980	1984
Hay Al Matar	1981	1984
Route Es Smara	1983	1986
Hay Al moustachfa	1984	1987
Route Es Smara	1984	1987
My Rachid 1° tranche	1981	1984
My Rachid extension	1983	1987

Source: Inspection régionale MHUAT-LAAYOUNE (par substance).

Rappelons à ce sujet que les gisements des Phosphates ont repris leurs activités normales dès 1982, alors que l'acheminement des ressources halieutiques a commencé bien avant cette date et même en l'absence d'une plate forme qui peut les valoriser sur place. On peut donc comprendre l'importance d'une région qui manque en tout pour le capital cherchant à s'investir dans toutes sortes d'activités rentables: grands travaux publics, BTP, Armature marine ; mais aussi des activités telles que la redistribution et l'approvisionnement de cette région en biens et services en provenance d'autres régions. Pendant longtemps, la région ne produisait rien, elle importait presque tous ses besoins.

La deuxième composante de la combinaison de la production est le travail. Le plan de construction lancé au Sud, en général et Laayoune en particulier, offre une opportunité réelle d'emploi pour ceux en quête du travail. La nature du travail sollicité ne nécessite pas un niveau

élevé d'instruction et il est tellement abondant qu'il a pu constituer un des piliers de l'attractivité de la ville et de la région. A la fin des années 1970 et au début de la décennie suivante, au Nord du pays il y avait la sécheresse sévère, l'échec du plan du développement national, l'endettement lourd qui va pousser le pays au programme d'ajustement structurel non social. Une grande partie de la population paysanne quitte les campagnes pour chercher du travail et la dignité. Certes, une partie de cette population est attirée par le centre Casablanca Kenitra; mais d'autres vont quitter leurs terres vers de nouvelles régions, entre autres le Sahara. Ici l'Etat se charge d'assurer le minimum vital: un approvisionnement quotidien en matières alimentaires importées du nord à des prix abordables; promotion des produits alimentaires de première nécessité; facilité d'accès au logement (location et propriété) et surtout du travail. A partir de 1985, les habitants des centres littoraux ne sentent plus la guerre. Le Maroc a réussi à construire des ceintures sécuritaires refoulant la guérilla trop loin à l'intérieur rendant le littoral calme et terre de richesse et de fortune!

Pendant cette période, le cadre architectural de la ville subit le mal- fait de l'expansion. "Il est vrai qu'à l'époque les considérations esthétiques n'ont pas retenu beaucoup l'attention. On peut le déplorer et aussi le comprendre"³³². La forte croissance urbaine que connaît la ville pendant trois décennies, a révélé l'incapacité de la planification urbaine à susciter une production architecturale et urbaine de bonne qualité. Si ce désordre architectural et urbanistique est dû au rythme accéléré du développement urbain, il est aggravé par des actes de construction et d'aménagement soumis à un déterminisme administratif et réglementaire, sans trop s'occuper des spécificités locales et régionales.

Une autre réalité architecturale est fortement observée à Laayoune et pose problème au niveau de son uniformité architecturale; les terrains des FAR. Les différentes constructions des FAR se situent sur les deux rives du l'Oued Saguia et elles datent dans leur majorité de la période espagnole. Le nombre de casernes et leur positionnement témoignent sur une période pénible de l'histoire de la ville. Aujourd'hui cette zone ne développe aucune relation fonctionnelle avec la ville, bien qu'elle appartienne au tissu urbain. A ce propos, le SDAU conclut que "les installations et les effectifs militaires sis à Laayoune ne représentent aucun intérêt pour les projections, pour les raisons suivantes:

- Sur le plan socioéconomique, parce qu'elles représentent un système à part et disposent de leurs propres circuits d'approvisionnement, de transport, etc.... autonomes et indépendants des circuits civiles

³³² Interview avec ALAOUI M. A, op. cite, p 25

- Sur le plan équipements, parce qu'elles sont équipées par leurs propres moyens"³³³.

A coté des terrains militaires, le tissu urbain est coincé à l'Ouest par l'aéroport. Il convient de souligner que la construction de cet équipement supra-communal pendant les années 1980, a orienté définitivement les tendances d'urbanisation en direction Sud et Sud Est. A signaler que la variante N° 3, qui prévoyait une évolution minimale de l'espace urbain actuel grâce à l'occupation de l'aire de l'aéroport et de sa zone de réserve, précise que " la zone de l'aéroport est considérée comme une réserve foncière importante. Ceci est d'autant plus valable pour le terrain de réserve libre de tout aménagement dans sa totalité"³³⁴. En imaginant la ville sans aéroport dans les horizons du SDAU, "il en résulte une image globale compacte et harmonieuse: en effet, la ville n'occuperait que 3800 ha en 2015 par rapport aux superficies urbanisées respectives de 4750 ha pour la première variante et de 5150 ha pour la seconde"³³⁵.

Il importe de souligner que les équipements collectifs occupent une grande part de l'espace bâti urbain; certains de ces équipements ont un caractère supra-urbain; alors que les équipements de base desservant les populations de la ville ne sont que de l'ordre de 97,31 ha, soit près de 5% de la superficie totale occupée à la fin des années 1990.

Le développement urbain a engendré des pressions importantes sur l'environnement et sur la qualité de vie urbaine. A titre d'exemple, les sites naturels avoisinants la ville sont devenus le lieu de décharges des déchets aussi bien solides (surtout liés aux travaux de construction) et liquides évacués à ciel ouvert menaçant ainsi la santé publique et nuisant fortement aux paysages naturels; ainsi l'écosystème urbain est en danger. Les ordures ménagères, à titre d'exemple, sont ramassées par un dispositif constitué de plusieurs camions de ramassage et plus de 250 ouvriers; ce circuit de moyens insuffisants ramène les ordures vers la décharge publique située à proximité du tissu urbain au sud de l'aéroport. L'insuffisance du dispositif de ramassage des ordures a causé l'apparition de plusieurs points noirs dans la ville où on décharge ces déchets aussi bien sur les deux rives de l'Oued Saguia et à l'intérieur des quartiers. Ces décharges engorgent les conduites d'assainissement liquide et nuisent aux regards; alors que les vents ramènent souvent les déchets de la décharge publique à l'intérieur de l'agglomération et l'odeur insupportable. Cette situation environnementale est aggravée par la négligence des planificateurs du rôle des espaces verts et ceintures vertes. Le SDAU avait détecté la carence en matière des espaces verts sans qu'on tienne

³³³ SDAU Laayoune, p 90

³³⁴ Idem, p 121

³³⁵ Idem, p 121

compte de ces propos. Une décennie après, on est au même point. C'est aussi le même constat pour les places publiques et les équipements socioculturels. En somme, il paraît que l'urbanité ne concerne pas trop le planificateur de Laayoune!

Paradoxalement, la littérature officielle ne fait que confirmer le bon choix stratégique pris pour la ville; ainsi par exemple, le Schéma régional d'Aménagement du Territoire (SRAT) conclut dans son rapport sectoriel N°10: "compte tenu des programmes ambitieux qui seront menés par la municipalité de Laayoune concernant la requalification du tissu urbain, l'aménagement des axes structurants et de la voirie urbaine ainsi que le passage des canalisations d'assainissement des différents quartiers de la ville d'une part et par la Direction régionale de l'habitat touchant l'habitat insalubre et l'habitat social, le rôle que pourra jouer Laayoune est important dans le processus de polarisation de la future armature interrégionale".³³⁶ La politique urbaine suivie à Laayoune a montré ses limites à maîtriser le développement spatial et à répondre aux mutations sociales, économiques et spatiales que connaît la ville. A la lumière des changements intervenus à l'échelle locale, nationale et mondiale, il est apparu que le développement de la ville doit être appréhendé, avant tout, à travers ses différents aspects: politiques, réglementaires, économiques sociaux, financiers, techniques... Les règles de ce développement doivent émaner, non seulement des propositions et du volontarisme de l'Etat; mais aussi des mécanismes qui commandent le processus des changements intervenus dans la société locale, régionale et nationale. Ainsi, pour pallier aux dysfonctionnements socioéconomiques et spatiaux qui se manifestent, notamment par l'exclusion, le chômage et de tout autre aspect de la sous-intégration; il n'est plus à démontrer que l'espace urbain étudié, a besoin de nouveaux outils d'urbanisme et de nouvelles approches en matière de planification et de gestion urbaine.

³³⁶ SRAT (2007), « *Rapport sectoriel N° 10* », *op cite*, p 41

PARAGRAPHE II: LE DEVENIR ECONOMIQUE DE LA VILLE DE LAAYOUNE

Le devenir économique de la ville de Laayoune ne peut être saisi en dehors du devenir de la région de son influence, en particulier celle couverte par le SDAU. A ce niveau on essaiera de revoir les traits généraux de la compétitivité de ce territoire. Ensuite, une analyse sectorielle aidera à prospecter sur le devenir de cette ville. Toutefois, l'économie ne peut être approché ni compris séparément des autres traits du devenir de la ville, en particulier le caractère spatial ou social; la dichotomie faite ici n'est que méthodologique.

A- La compétitivité territoriale de Laayoune

Il est évident que l'attractivité de la ville de Laayoune découle de ses atouts actuels et futurs; ces atouts découlent directement des réalités de la ville et dépendent, de façon perspective, de la variante de développement retenue par les planificateurs, à savoir le développement tendanciel. " Il convient de rappeler que le pari d'aménagement adopté (correspondant à la variante N°1) exploite essentiellement le mouvement de développement tendanciel actuellement enregistré à Laayoune, mouvement certes naturel mais qui assure des conditions optimales de développement à long et à très long terme"³³⁷.

L'importance d'approcher la compétitivité d'un territoire revient à l'information qui peut en découler quantitativement et qualitativement. Réduite à la sphère économique, l'étude de la compétitivité territoriale touche aussi bien les activités économiques: organisation, évolution, performance... Elle enseigne sur l'investissement aussi bien public que privé, comme indicateur réel de la compétitivité et le vrai moteur du développement d'une région. Le problème que soulève l'étude de la compétitivité territoriale est le degré de disponibilité de l'information quantifiée (données statistiques) pour chaque entité territoriale. Souvent les données sont présentées sous une forme agrégée de manière à donner une image générale sur un territoire, sans trop s'occuper de les présenter en micro-unités territoriales. Cette situation oblige le chercheur à recourir à des généralisations qui doivent être relativisées et comprises dans le sens où il les a utilisées.

L'étude de la compétitivité de la ville de Laayoune ne peut être présentée que dans le cadre de l'étude de la compétitivité du territoire de son influence à savoir la région Laayoune Boujdour Sakia el Hamra. Les indicateurs de compétitivité concernant cette région peuvent être transposés

³³⁷ SDAU, op. cite, p 128

sur Laayoune vu son poids sociodémographique, son attractivité administrative et sa fonction économique dans sa région.

En termes de chiffre, la région produit des biens et services estimés en valeur à 10 Milliards de DH/an. Cette production constitue le tiers de la production de la zone Sud. Rapporté à l'échelle nationale la production de la région ne représente que 1,4% de la production nationale totale.³³⁸ Répartie sur les différents secteurs de l'économie, la production de la région se réalise en grande partie par le secteur tertiaire, puisque l'économie de la région se base essentiellement sur ce secteur avec 50% de sa production. Le secteur tertiaire tire sa force du poids de l'administration publique dans l'économie et la production. Cette dernière accapare à elle seule près de 30% de la production totale de la région. Ainsi, le secteur public génère près de 2 Milliard de DH de valeur ajoutée³³⁹.

Le commerce formel occupe avec les services environ 5000 personnes, soit deux fois plus que l'industrie. La production commerciale peut être estimée à 900 millions de DH³⁴⁰. La position de la région sur la route de l'Afrique subsaharienne et la proximité des Iles Canaries favorise l'échange; le commerce reste une activité traditionnelle dans la région qui prend parfois la forme d'activité de contrebande. "Les autres services, en particulier le tourisme, ne génèrent qu'une production et une valeur ajoutée relativement modeste"³⁴¹

Le secteur primaire vient au deuxième rang; ce secteur se compose essentiellement de l'activité des pêches qui constitue plus de la moitié de ce secteur et génère 90% de sa valeur ajoutée. La quasi-absence de l'agriculture et la faiblesse des taux de valeur ajoutée dans les mines explique le rôle des pêches dans ce secteur qui atteint 25,4% des parts dans la production et 22% dans la valeur ajoutée³⁴².

Le secteur secondaire quant à lui, est constitué de l'agroalimentaire et l'activité de la chimie et parachimie. La ville de Laayoune est liée fonctionnellement à la zone industrielle située à El Marsa (située à 25 km au bord de l'océan atlantique). Cette zone abrite la quasi-totalité des unités industrielles, représentant une gamme variée d'activités liées essentiellement à la filière des pêches: congélation de poissons, fabrication de glace, conserverie, fabrique de farine de poissons.

Le tissu industriel existant au niveau de la province de Laayoune ainsi que la production totale régionale peut être récapitulée par les tableaux suivants:

³³⁸ SRAT, « Rapport sectoriel N° 9: activités économiques », p 8

³³⁹ Idem, p 9

³⁴⁰ SRAT, « Rapport N° 10: », op cite, p 33

³⁴¹ SRAT, « Rapport N° 9 », op cite, p 9

³⁴² Idem, p 9

Tableau 23: tissu industriel de la province de Laayoune

Nature de projet	Nombre d'unités
Unité de traitement des phosphates	01
Unités de broyage et d'ensachage de ciment	01
Unités de fabrication de farine de poisson	09
Unités de congélation	17
Conserverie de poisson	01
Unités de traitement des algues	03
Fabrique de glace	07
Production de la farine de maïs	01
Boulangeries modernes	40
Centre remplisseur de gaz butane	01
Unités de fabrication aliments de bétail	01
Unité de fabrication de construction	05
Industrie mécanique et métallurgique IMME	06
Total	93

Source: SRAT, Rapport N° 10, p 31

Tableau 24: Production et valeur ajoutée par branche d'activité (en million de DH)

Grande branche d'activité	Production	%	Valeur ajoutée	%
Agriculture et Elevage	-	-	-	-
Pêche	1641	14,5	1209	18,3
Mines	1236	10,9	248	3,7
Industrie	1781	15,7	552	8,3
Energie et Eau	60	0,5	36	0,5
BTP	969	8,5	393	5,9
Commerce	1234	10,9	930	14,1
Administration publique	3248	28,6	2291	34,6
Santé et Enseignement	424	3,7	397	6,0
Autres services	748	6,6	561	8,5
Total	11340	100%	6618	100%

Source: SRAT, Rapport N° 9, p 9

Tableau 25: Production et valeur ajoutée dans les trois régions du Sud

Régions	Production	%	Valeur ajoutée	%
Guelmim-Es Smara	12357	40,33	8441	44,26
Laayoune-Boujdour-S-H	11340	37,01	6618	34,70
Oued Eddahab-Lagouira	6944	22,66	4012	21,04
Total	30641	100%	19071	100%

Source: SRAT, Rapport N° 9, p 13

Ces tableaux donnent une idée sur la production de la région associée à la valeur ajoutée qu'elle génère. Comparée avec les deux autres régions du Sud, la région produit seulement 37% en seconde position après la région de Guelmim-Es Smara et 34% de la valeur ajoutée de la zone Sud.

Vu le poids qu'on assigne à la ville de Laayoune et sa région; les chiffres qu'on vient de lancer dans les tableaux ci-dessus, laissent une impression plutôt décevante. "La croissance économique en valeur est relativement modérée. Son taux moyen annuel entre 2002 et 2004 ne dépasse pas 2,4% soit un chiffre inférieur à la croissance démographique. Le problème réside dans la faiblesse de la diversification de l'économie de la région. Cette faiblesse empêche l'atténuation des chocs tels que la réduction de la pêche ou celle de l'activité administrative"³⁴³.

L'étroitesse de la base économique et la rareté des ressources propres se répercutent directement sur les investissements réalisés ou ceux programmés. Dans cette région, les investissements sont réalisés essentiellement par l'Etat sous ses différentes formes que ce soit collectivités locales ou administrations déconcentrées; ces investissements se font le plus souvent par l'intermédiaire des établissements et des entreprises publiques. Le secteur privé reste non intéressé, signe de la faiblesse de l'attractivité de la région." Le taux d'investissement (FBCF rapportée à la valeur ajoutée) est proche de 17%. Cette faiblesse reflète en réalité la non participation du secteur privé et plus exactement l'incapacité de la région à exercer une attractivité suffisante sur les acteurs économiques"³⁴⁴.

Le montant global d'investissement s'élève à plus d'un Milliard de DH/an dont les travaux publics accaparent 57% du total et le reste est réparti entre différentes branches de la FBCF. Le tableau suivant dresse un bilan des années 2002 à 2004 à titre d'exemple.

Tableau 26: FBCF dans la région (en millions de DH)

Année	BTP	Matériel technique et informatique et autres	Total
2002	995	88	1083
2003	905	557	1462
2004	969	185	1154

Source: Source: SRAT, Rapport N° 9, p 10

Si on reprend la conclusion du SDAU que Laayoune est une "ville –entreprise", on s'aperçoit du degré de la faiblesse de la part des investissements privés dans la production de la région. Devant l'effort spectaculaire réalisé par l'Etat en matière d'infrastructure, il est nécessaire que les secteurs productifs marquent un bon quantitatif et qualitatif pour correspondre au niveau d'équipement atteint. L'impact principal de ce déséquilibre sera senti au niveau de l'emploi. Le déficit dans ce secteur est déjà alarmant, mais c'est surtout à moyen et long terme que la demande

³⁴³ Idem, p 10

³⁴⁴ Idem, p 10

de postes de travail sera stressante (la question de l'emploi sera détaillé plus tard, voir paragraphe II de cette section). L'attitude du secteur privé est d'autant plus étrange lorsqu'on sait que la région Sud, y compris la ville de Laayoune, est soumise à un régime de non-imposition fiscale des opérateurs économiques.

L'étude de la compétitivité régionale et provinciale apporte des éclairages utiles sur les articulations de l'organisation territoriale entre les différentes composantes de la région et entre celle-ci et le reste du pays. Mais la mesure de la compétitivité est confrontée à des difficultés inhérentes à la quantification de l'économie régionale ou provinciale. L'analyse des facteurs de la compétitivité territoriale permet d'apporter un éclairage sur l'attractivité et les faiblesses qui peuvent bloquer le développement d'un territoire. Recenser et hiérarchiser ces facteurs permet d'expliquer les écarts de compétitivité vis-à-vis de la moyenne nationale. Ces facteurs peuvent être classés en trois catégories:

- Facteurs géographiques et naturels: position géographique, site naturel,
- Facteurs économique: dotation en ressources naturelles, niveau d'infrastructures et équipements, organisation économique sectorielle..
- Facteurs sociodémographiques: structure de population, formation,...

A l'aide de cette classification on peut procéder à brosser un esquisse des potentialités et des limites de développement de notre aire d'étude. On peut ensuite introduire les espaces projets qui conditionnent le développement de la ville à moyen et long terme, en l'occurrence les champs que couvre le SDAU.

B- Analyse sectorielle :

Pourquoi les potentialités associées à l'effort étatique n'ont pas abouti? Pourquoi l'économie de la ville (et de toute la région) reste une économie fragile et modeste?

Le premier niveau de la réponse à ces questions problématiques provient des contraintes dont souffre la région. "La première contrainte de taille pour le développement et l'aménagement des provinces du Sud réside dans l'immensité, l'hostilité et le sous peuplement de cet espace vaste de 340000 Km² le caractère saharien du territoire s'accompagne de phénomènes qui constituent un sérieux handicap pour le développement socio-économique. Il s'agit, principalement, de la sécheresse et du manque d'eau destinée pour les différents usages ainsi que de l'ensablement des espaces jadis pastoraux, de celui des villes ainsi que celui des infrastructures et des axes

routiers"³⁴⁵. Ce sont des contraintes qu'on peut qualifier d'exogènes. On ne peut pas nier leur rôle à retarder le développement. Toutefois, il ne faut pas exagérer leur poids. L'Etat a levé le défi de les dépasser; ces contraintes constituent le coût d'opportunité que la communauté devrait payer.

Le développement de la région part de la logique générale du développement suivi dans le reste du pays: une économie extravertie tournée vers l'exportation. Il faut donc chercher là où la région peut avoir un avantage comparatif et faire de cet avantage un levier de son développement.

Mais l'intégration de cette région dans l'économie nationale a exigé un investissement de départ; il fallait qualifier la région pour qu'elle puisse réussir sa mission. L'effort en infrastructures et équipements fut supporté par l'Etat. L'effort de l'Etat devrait être bénéfique pour la ville et sa région; c'est ce que formule la théorie, il est confirmé par les faits. L'évolution démographique, l'urbanisation accélérée et le développement d'activités économiques témoignent sur l'effet d'entraînement résultant de l'intervention de l'Etat. La position de la région, en général et la ville de Laayoune en particulier, dans la hiérarchie nationale, semble remettre en cause son développement apparent; aussi bien sur le niveau théorique que réellement; pourquoi?

Plusieurs hypothèses peuvent être présentées pour expliquer ce paradoxe. D'abord l'effort de l'Etat produit un effet d'éviction sur le secteur privé; c'est une idée largement discutée parmi les théoriciens hostiles à l'intervention de l'Etat en économie. C'est une hypothèse qui doit être relativisée, disent les supporteurs d'une telle intervention. Le manque en infrastructures de base élimine toute tentative d'investissement de la part du secteur privé.

Le rôle dominant de l'Etat additionné à la logique générale du développement constitue une hypothèse plus solide qui peut être avancée pour répondre à cette problématique.

En faisant du Sahara, et la ville de Laayoune en particulier, un territoire d'intégration politique et économique, l'Etat a traduit parfaitement sa politique d'aménagement national de création de pôles de croissance économique et de rééquilibrage spatial. Pour y arriver, il fallait modifier à jamais, les données de la société locale et la ranger dans la logique du développement national telle qu'elle a été définie dans le cadre de la politique de l'aménagement du territoire en général et celle des plans de développement en particulier.

Le choix économique national étant bien défini, la région présente plus d'opportunités que de menaces pour y accéder. "La diffusion d'un modèle de développement et de nouvelles logiques

³⁴⁵ SRAT, « *Rapport sectoriel N° 9* », op cite, p 38

(forte présence de l'Etat, salarisation croissante, migration de travail, création de nouveaux bassins d'emploi) rencontre un dynamisme interne reposant sur les ressources propres de la société saharienne"³⁴⁶. Le dynamisme a touché tous les secteurs d'activité, un nouveau mode d'organisation s'est créé et des nouveaux débouchés sont apparus. Mais des secteurs ont bénéficié de l'assistance et la promotion plus que d'autres. Est-ce que c'est la main invisible du marché qui a exigé une telle situation ou c'est le résultat d'une intervention excessive de la part de l'Etat?

Faire de ce territoire une région exportatrice revient à développer les activités de la région qui peuvent vendre au reste du monde! Le poids du Maroc dans la Division Internationale du Travail (DIT), lui confère la mission d'exportateur des produits miniers, agricoles et des produits industriels de certaines industries de transformation dans lesquelles le Maroc bénéficie d'un avantage comparatif. Sur un plan spatial, la politique nationale d'aménagement du territoire préconise la création des pôles de développement autour desquels activités et populations se concentrent. Pensée dans le cadre d'une économie extravertie, cette politique préconise un développement spatial selon les avantages que peut avoir chaque région. Ce sont ces avantages qui définissent la nature du pôle de croissance: les activités qui y seront développées, les infrastructures à installer et les équipements qui y seront fournis. La complémentarité de ces pôles donnera à l'économie nationale son armature générale; l'intégration économique étant gagnée.

Ce montage servira à améliorer la position du Maroc dans le cadre de la DIT; mais, en tout état de cause, il ne le fera pas sortir de cette DIT. Ainsi, la répartition fonctionnelle, à l'échelle internationale, des tâches se transposera à l'échelle nationale en une nouvelle répartition des fonctions similaires dans le sens qu'elle sera bénéfique au Centre au niveau national; ce dernier étant organiquement lié au Centre à l'échelle internationale. Dans ce cadre, on peut comprendre l'effort entrepris par l'Etat depuis le début de cette politique d'aménagement du territoire. Cet effort a permis l'intégration spatiale de beaucoup de régions qui ont été jusqu'au là à la marge de la logique de la DIT. Le rôle de l'Etat, à ce niveau, dépassait le simple effort à fournir la plate forme initiale nécessaire à ces régions désenclavées pour les intégrer l'économie nationale; il permettait plus encore au capital bloqué au niveau du centre de se délocaliser et d'exploiter d'autres horizons. Nous avons vu comment le centre devient répulsif au moment de la crise et que la solution pour qu'il maintienne sa position serait le passage à un nouveau degré d'organisation et de technologie. Ce renouveau du centre se traduit par les transferts d'une partie de ses industries, jugées anciennes et ne produisant pas de profits, vers des zones de second rang (voir Chapitre II). C'est une des manières dont dispose le capital pour limiter la baisse tendancielle du taux de profit ; à savoir

³⁴⁶ BELGUIDOUM S. (2002), « Urbanisation et urbanité au Sahara », in *Méditerranée*, N° 3-4, p 58

"l'extension du mode de production capitaliste à des régions nouvelles où le taux de la plus value est plus élevé"³⁴⁷.

Dans ce contexte général, l'Etat exerce un effet d'attractivité sur le secteur privé en lui préparant le terrain de son extension spatiale, dans une sorte de partage des tâches. L'Etat finance cette extension, le capital en tire profit. Pour comprendre cette complicité, on divisera cette relation de l'Etat avec le privé en deux sous relations: Celle qui couvre l'investissement initial supporté financièrement par l'Etat et une deuxième liée directement au rôle de chacun des deux parties dans la sphère économique.

Concernant la première sous-relation: l'Etat supporte l'investissement lourd, en infrastructure de base et équipements, essentiel pour que la délocalisation de certaines activités du centre vers les nouvelles aires. A ce stade "l'interventionnisme de l'Etat s'est traduit par un énorme gonflement de la dépense publique devenue source propre de financement"³⁴⁸. L'Etat est le maître de l'ouvrage de ce vaste champ de construction aussi coûteux que divers; mais l'exécution se fait par le secteur privé via le biais de la sous-traitance. Une partie non négligeable du financement des projets est convertie en décomptes au profit des exécuteurs. Le gigantisme des projets et leur complexité obligent que ce sont les groupes spécialisés du Centre qui seront sollicités à leur exécution. Le degré d'organisation et le niveau technologique manquant dans les régions périphériques ne permettent pas de leur faire supporter l'exécution de tels projets (ports, routes, équipements collectifs...); il est donc normal de faire appel aux organismes du Centre, dotés de la technologie et de l'expérience.

A ce niveau, les fonds entrepris par l'administration publique ont été occasionnés par l'intégration de la périphérie dans le système général de production tourné vers le centre. La région périphérique vivra la mutation et une partie de sa main d'œuvre trouvera du travail sur place au lieu de faire le déplacement vers le centre. Il s'agit de la main d'œuvre non qualifiée qui n'a plus de chance à s'intégrer au centre, qui est passé à un nouveau degré de d'organisation et de technologie. Cette main d'œuvre bloquée dans la périphérie constituera une réserve non négligeable permettant au capital du centre de l'exploiter. Non qualifiée et mal organisée, elle constitue un gisement de main d'œuvre bon marché.

Une deuxième sous relation relie l'Etat au capital. Cette relation émane de la logique du développement suivie par l'Etat qui favorise le développement des secteurs de production avoués à

³⁴⁷ AMIN S. (1970), « *L'Accumulation à l'échelle mondiale* », tome I, éditions Antropos, paris, p 289

³⁴⁸ VILAS C. (1994), « Etat, peuple et démocratie en Amérique du Sud », in Pablo G. C. (sous dir): *Etat et politique dans le Tiers Monde, forum du Tiers Monde*, l'Harmattan, Paris, p 85

l'exportation. Par cette politique, l'Etat adhère tout simplement à la logique du capital. Ce dernier, toujours en quête du profit, s'investit dans les secteurs qui en dégagent plus. Transposé à une échelle spatiale telle que la ville; le développement de cette unité revient à la doter des mécanismes de création et d'accumulation de profit, l'industrialisation. Mais le poids de cette ville dans la hiérarchie urbaine nationale, voire même internationale, décide de quelle industrie il s'agira? Et le degré de complémentarité de cette industrie avec les autres secteurs d'activités qui existent déjà ou ayant possibilité d'y exister. La situation diffère largement si la ville est au centre du système urbain ou si elle se range à sa périphérie.

Le modèle de l'accumulation et du développement économique et social à la périphérie peut être décrit comme suit: "A l'origine se trouve la création –sous impulsion du centre- d'un secteur exportateur qui va jouer le rôle de déterminant de la création et le façonnement du marché... La raison ultime qui rend possible la création de ce secteur exportateur doit être recherchée en direction d'une réponse à la question relative aux conditions qui en rendent l'établissement rentable. Le capital central national n'est nullement contraint d'émigrer par suite d'une insuffisance de débouchés possibles au centre, mais il émigrera vers la périphérie s'il peut y obtenir une rémunération meilleure"³⁴⁹. Le secteur exportateur se comprend, dans notre cas d'étude, dans le sens le plus large: le secteur d'extraction minière et l'industrie de transformation.

Pour ce qui est des activités d'extraction minière, le principal de cette activité est concentré autour de l'exploitation des phosphates gérés par l'OCP. Dans un souci de maîtrise des coûts, l'organisme chargé de l'exploitation de ce minerai, a cherché à implanter les installations de traitement sur la base de critères techniques (facilités d'accès de chargement, existence ou proximité d'infrastructure de base..) et socioéconomique (proximité d'un centre d'accueil pour les ouvriers); extrait à ciel ouvert; les phosphates ne subissent aucune transformation capable de valoriser le minerai et en tirer plus de profits. Le souci du capital est d'exploiter les gisements dans les moindres conditions générant des coûts; l'investissement de départ qui couvrait les dépenses de prospection et les installations de base sont générées par l'administration espagnole. Le transfert de l'administration à l'OCP ne s'est pas traduit en investissement qui peut développer la ville; les constructions de l'OCP qui datent de la période coloniale n'ont pas subi aucun changement ni renouvellement. Dans les autres villes phosphatières, la gestion urbaine est aussi l'affaire de l'OCP en raison de son poids économique, foncier et social. Son appartenance à ces villes est évidente bien que critiquée. A Laayoune, l'OCP ne s'est pas contenté de dépenser aucun effort pour la développer. Spatialement, la direction de Phosboucraa, filière de l'office chargée de l'exploitation

³⁴⁹ AMIN S. (1998), « *Impérialisme et sous développement en Afrique* », Antropos, Paris, p 12

des mines et la cité ouvrière se trouvent dans la ville; alors que l'unité de lavage et de séchage sont implantées sur le littoral. Pour l'OCP, l'éloignement du gisement (100 Km au sud de la ville), l'existence des infrastructures d'extraction et d'acheminement en dehors du périmètre urbain lui permet de se désassocier de la ville et de son développement. "L'organisation de l'espace minier n'est nullement fortuite ni neutre. Elle traduit une certaine rationalité géographique de l'entreprise minière dont le souci primordial est de produire plus et au moindre coût"³⁵⁰. Le gisement se trouve sur le territoire de la commune rurale de Boucraa; l'OCP n'a jamais entrepris aucune activité qui peut développer cette collectivité locale pauvre; d'ailleurs, son siège est sis toujours à ville de Laayoune, où habite la quasi-totalité de ses populations.

A la municipalité d'El Marsa, la société phosphatière détient d'importantes installations en particulier son unité de lavage et de séchage fort consommatrice d'eau et trop polluante. Si l'OCP arrive toujours à cacher les données réelles sur son rôle de détérioration de l'environnement, la comparaison avec d'autres sites similaires dans d'autres régions permet de dire que la situation est préoccupante (El Jorf, Safi); l'unité de lavage et de séchage détient sa propre station de dessalement de l'eau de mer alors que la commune sur laquelle elle siège manque d'eau, aucun signe de citoyenneté ne peut être compté au profit de l'OCP à ce sujet.

En matière d'emploi, la situation est pire encore, d'un effectif de 2400 employés environ. L'OCP a importé la plupart de cette masse salariale d'autres régions du royaume, c'est seulement dans les dernières années qu'il a commencé à recruter des employés originaires de la région dans des niveaux inférieurs ou intermédiaires de l'hierarchie au sein de la société. Si la filiale PhosBoucraa est autonome sur plusieurs niveaux; elle ne l'est pas sur d'autres, en particulier sa politique de recrutement qui relève toujours de l'administration centrale de l'OCP à Casablanca. A ce sujet, les revendications syndicales concernant le recrutement des descendants des retraités de la société (comme c'est la coutume ailleurs) ou celle liées à la revendication des droits hérités de l'administration coloniale, sont fréquents devant le siège de PhosBoucraa ces derniers temps.

Si c'est le cas pour un secteur structuré, qu'on est il pour d'autres de la sphère minière, le sel par exemple. Pourtant appartenant à la même branche d'activité économique, ces activités ne sont ni comptabilisées, contrôlées et moins encore elles ne se répercutent pas positivement sur l'économie de la région. L'extraction de tel minerai repose sur un agrément donné dans des circonstances non claires et sans définir ni les quantités à extraire ni les prix de vente ni les taxes

³⁵⁰ ADIDI A., « *Les villes minières marocaines face au défi du développement durable* », INAU, Rabat, p 8

à payer à la communauté. A titre d'exemple, la Sebkhâ Tazgha, dont les réserves sont estimées à 4,5 millions de tonnes "est exploitée depuis 1991 par la société SOMACIL qui réalise sa production essentiellement dans la région d'Agadir"³⁵¹. Plusieurs autres Sebkhâs, à proximité de Laayoune; leur "production est commercialisée à hauteur de 25% à l'échelle locale, le reste étant dirigé également vers Agadir et vers le reste du pays"³⁵². Ces activités sont dangereuses pour l'environnement et elles utilisent une main d'œuvres dans des situations d'exploitation esclavagistes: bas salaires, absence de couverture sociale, absence d'habit régulier... ces activités reflètent parfaitement le caractère exploitable du capital.

Une autre activité d'extraction peut être citée. Il s'agit de l'extraction des sables destinés l'exportation vers les Iles Canaris. Cette activité qui se base aussi sur le système d'agrément et qui nuit directement à l'environnement reste à l'abri de tout contrôle et loin d'être insérée dans l'économie de la région.

Le secteur des activités minières reste prometteux et suscite toujours l'attention du capital. Les études sur les potentialités du sous-sol sont très avancées concernant les connaissances sur le plan minéral; la reconnaissance de ces potentialités sur le plan économique reste à prouver; néanmoins, ce secteur bénéficie du patronage et des encouragements du pouvoir suprême. "Parmi les contrats passés entre l'Etat et des sociétés internationales pour la recherche pétrolière, citons ceux:

Avec la société australienne BHP (1985) pour la prospection off-shore

Avec la norvégienne GCN-Geophysical Company of Norway (1986) pour la recherche sismique à Tarfaya

Avec la société MOBIL (1991) pour des prospections pétrolières de Laayoune à Tarfaya"³⁵³.

L'extraction minière fait partie du secteur économique primaire à côté de l'agriculture, l'élevage et la pêche artisanale. Comment le capital s'investit-il dans ces secteurs?

L'agriculture ne semble pas intéresser l'investisseur privé. D'abord, l'Etat n'a pas entrepris des investissements comme c'est le cas pour les autres secteurs. Pour les pouvoirs publics, l'agriculture ne constitue pas une priorité dans cette région; d'autres régions présentent des avantages comparatifs plus que cette région. On évoque l'histoire, la géographie, l'hydrologie et

³⁵¹ SDAU, op. cite, p, 44

³⁵² Idem, p 44

³⁵³ Idem, p 44

l'absence de main d'œuvre paysanne comme étant des contraintes qui ont fait tomber l'agriculture des comptes des pouvoirs publics. Le secteur privé ne s'est pas du tout intéressé à l'agriculture dans la région de Laayoune. L'Etat soutient une agriculture exportatrice, difficile à réussir sur place. " Les cultures d'exportation exigent la mise en œuvre des capitaux en quantités relativement plus importantes, lesquels capitaux doivent être rémunérés... l'usage plus intense de capital a favorisé la concentration de la propriété... La grande propriété a favorisé le passage de l'agriculture de subsistance à l'agriculture marchande, et en a très largement accaparé les bénéfices"³⁵⁴.

Pour l'investisseur privé, la productivité faible d'un secteur le pénalise. Dans cette région, où la pluviométrie constitue une menace, la culture ne peut être développée que grâce à l'irrigation par recours aux forages, ce qui induit une surexploitation des ressources hydriques. "Il est donc fort probable que l'on assiste à plus ou moins long terme à un accroissement important des coûts en investissement qui pénaliseront encore plus la productivité de ces territoires en induisant une augmentation drastique des coûts de production marginaux"³⁵⁵.

L'espace de la région est à vocation pastoral. Historiquement, l'élevage a été l'activité principale de la population de la région. Le caractère vaste du territoire du Sahara présente un avantage à l'activité de l'élevage; mais cette dernière, bien que le nombre de tête de cheptel s'est considérablement développé, reste une activité traditionnelle et non organisée. En se référant au caractère de l'avantage comparatif, cette région reste peu attractive à un élevage intensif organisé de manière scientifique; c'est ainsi que le nombre des bêtes à élever change d'année en année; il dépend, tout comme l'agriculture des aléas climatiques et de végétation. Aucune station spécialisée en élevage scientifique n'a été installée dans la région; et les seuls races élevés dans la région restent les races locales ou celles adaptées aux contraintes de la région en particulier les camelins, les caprins et certains races d'ovins, les bovins étant une race non désirée vu les investissements qu'elle nécessite.

L'Etat donne peu d'importance à ce secteur d'activité, malgré le discours officiel. Le concours de l'Etat peut être compris dans le cadre de son aide à certaines couches de populations des communes rurales qui ont été rangées dans la ville de Laayoune pendant la période de guerre ou de sécheresse des débuts des années 1980, et qui n'ont pas pu s'intégrer dans les circuits de la vie citadine. Le nombre des éleveurs ne dépasse guère quelques centaines de personnes dont la plupart vivent actuellement à la ville de Laayoune sur laquelle sont vendus aussi bien les produits

³⁵⁴ AMIN S., « *l'Accumulation à l'échelle mondiale* », op. cite, p 259-260

³⁵⁵ SRAT, « *Rapport sectoriel N° 9* », op. cite, p 37

nécessaires à l'élevage (aliments, médicaments,...), que le bétail puisqu'il n'y a pas de Souk de bétail hors la ville.

Quant à la pêche, elle a constituée la première cible des autorités dès la récupération de la province. Cette branche d'activité s'appuie sur des ressources halieutiques abondantes voire même exceptionnelles. L'Etat a qualifié cette branche d'activité comme stratégique pour le développement de la région; cet intérêt de la part des pouvoirs publics s'est traduit par la dotation importante de la région en infrastructure liée directement à la mer: Ports; et indirectement: les routes.

Dès le départ, le capital a compris l'importance de telle opportunité et il a saisi. C'est un secteur qui a attiré le capital national et étranger. "Par l'adoption des documents législatifs de droit international de la mer, il a été reconnu au Maroc le contrôle et l'exclusivité d'exploitation de la zone économique de 200 miles au large de ses côtes. Le Maroc exerce ses pleins droits tout en cédant une part de l'exploitation à des flottes étrangères sous plusieurs conditions"³⁵⁶. L'évolution de la flotte qui opère dans le périmètre de notre étude témoigne de la dynamique de ce secteur; une partie importante de cette flotte est composée de petites embarcations, mais d'autres sortes de bateaux plus spécialisés sont venus exploiter une richesse qui a été longtemps qualifiée d'inépuisables ce qui l'a exposée à une surexploitation intensive. " Une particularité des ressources halieutiques marocaines dans la région des provinces du Sud est leur grandes potentialités de reproduction et par voie de conséquence, l'équilibre général de la biomasse"³⁵⁷.

La surexploitation de la richesse reste une attitude normale de la part du capital qui cherche à accroître ses profits sans se soucier trop à la matière première. Les potentialités déclarées inépuisables ont connu de fortes chutes ce qui a obligé le ministère de tutelle d'intervenir enfin; documenté de plusieurs études scientifiques sérieuses, le ministère a administré une sorte de contrôle qualitatif: prolonger la durée de l'arrêt biologique qui est devenu 4 mois au lieu de 2 mois seulement; et pour certaines espèces les arrêts ont été multipliés; d'autres mesures concernant, les quantités selon les espèces, le matériel de pêche, etc., ont été imposées aussi. Ces restrictions n'ont pas plu aux opérateurs privés du secteur qui exige le retour aux conditions initiales de leur exploitation. Une grande partie de la flotte est partie vers d'autres horizons plus profitables.

D'ailleurs, si ce secteur a constitué la base d'une industrialisation de la région, il n'a été réellement enraciné dans son économie. "Les provinces du Sud sont dotées d'un littoral long de 1800 Km qui borde les pêcheries les plus productives du pays. Cette zone est même une des plus riche du monde en poisson pélagique (sardine principalement). Il est toutefois regrettable de

³⁵⁶ SDAU, op., cite, p 41

³⁵⁷ Idem, p 42

constater que, jusqu'à nos jours, les ports de Sud servent plutôt de points de transit pour le poisson débarqué à destination des régions du Centre et du Nord du pays. Les industries présentes sur place sont peu valorisantes. Elles sont dominées par la congélation et les sous produits. En étant l'épine dorsale de l'économie locale, le secteur de la pêche maritime mérite une révision des modalités d'exploitation et de valorisation qui demeurent en deçà des attentes de la population du Sud. Faudra-t-il envisager l'obligation de valoriser les captures sur leur lieu de débarquement c'est-à-dire dans les ports du Sud?"³⁵⁸.

Analysons maintenant l'attitude du capital avec l'industrie dans la région de Laayoune. Là aussi, l'élan industriel enregistré ne peut être dissocié de l'effort préalable de l'Etat: une plate forme d'infrastructures lourdes et de grands équipements ont été mis en place sur la base de laquelle sont venues s'implanter les premières unités industrielles.

Une typologie de ce secteur donne plus d'idées sur sa structure et son évolution. En somme, ce secteur se compose d'une branche de l'agroalimentaire et une de BTP.

L'essentiel du BTP est constitué par la cimenterie de Laayoune. Convaincu de la dynamique de construction que connaît la ville de Laayoune et sa région, le Groupe CIMENT DU MAROC a entrepris la construction d'un centre de broyage et d'ensachage de ciment situé à proximité de la ville et à mi chemin du port. L'installation de cette unité de production relève parfaitement de la logique d'exploitation capitaliste, puisqu'elle s'est basée sur l'effort de l'Etat à fournir l'infrastructure nécessaire pour son démarrage, entièrement automatisée et qui servira non pas à produire du ciment sur place mais à l'emballage étant donnée que la matière principale qui compose le ciment sera importée d'une autre région (Safi).

La branche de l'agroalimentaire est concentrée autour des produits de la pêche: c'est une industrie légère de transformation des produits de la mer: la production de la farine de poisson, la conserverie ou la congélation. D'autres industries y sont liées directement: l'industrie de glace.

Le développement d'une filière industrielle des pêches est lié étroitement à l'avantage qu'avance son développement dans cette région par rapport à d'autres régions ayant une activité de pêche dans leurs circuits économiques. C'est aussi un secteur destiné à l'exportation par excellence vu l'étroitesse du marché local et la bonne infrastructure du transport qui permet son transfert au Centre à des coûts très concurrentiels. Si on ajoute à cette recette l'abondance de la main d'œuvre bon marchés on peut imaginer comme il est profitable pour le capital du centre à s'y investir. "Obtenir à la périphérie des produits qui constituent des éléments constitutifs du capital à des prix

³⁵⁸ SRAT, « Rapport N° 9 », op. cite, p 33

de production inférieurs à ceux qui caractérisent la production au centre des produits analogues, telle est la raison de la création du secteur exportateur... Les produits exportés par la périphérie sont intéressants dans la mesure où la rémunération du travail peut être inférieure à ce qu'elle est au centre. Et elle peut l'être dans la mesure où la société sera soumise par tous les moyens-économiques ou extra économiques- à cette nouvelle fonction: fournir de la main d'œuvre bon marché au secteur exportateur... La rémunération du travail dans le secteur exportateur sera ici basse que les conditions économiques, sociales, politiques le permettent... cette dynamique conduit à une polarisation grandissante de la richesse au bénéfice du centre"³⁵⁹.

Sur un plan spatial, l'essentiel du secteur secondaire se concentre dans la zone industrielle d'El Marsa située sur le littoral. C'est tout à fait normal puisque c'est la plateforme qui présente le plus d'avantages: effets positifs de concentration des composantes de la filière pêche, équipements disponibles et infrastructure importante. La liaison d'El Marsa avec la route nationale permet l'acheminement de ces produits directement. A ce niveau, Laayoune n'est qu'un point de passage.

On signale quand même, la grande disparité enregistrée entre l'investissement global en infrastructure et équipements et celui en capital privé. Cette disparité est sentie en nombre d'unités installées sur la plate forme d'El Marsa qui ne dépassent guère une quarantaine d'unités; la disparité se sent aussi au niveau de l'emploi: la plupart de ces unités emploie entre 50 et 60 employés et rares sont celles qui dépassent la barre de 100 employés toutes catégories confondues. D'où la place modeste qu'occupe l'industrialisation en matière d'emploi à Laayoune. C'est paradoxalement, le secteur qui doit absorber le plus de la main d'œuvre. Ni le mode d'organisation ni le niveau de technologie n'expliquent ce retrait de la part du secteur industriel à être le principal employeur et à stimuler le développement. Son caractère peu diversifié témoigne de son retrait.

Jusqu'à présent le développement d'autres sortes d'industries même légères et de transformation sur la région de Laayoune n'attire pas l'intension du secteur privé. La région étant prise dans son sens le plus étroit, elle apparaît comme un marché restreint. Peut être si le capital privé se trouve sensibilisé sur l'avantage concurrentiel que peut présenter la position de la région de Laayoune sur la route transcontinentale: Paris-Dakar-Lagos et que les relations commerciales avec les pays africains riverains se sont développées; la délocalisation d'autres industries en agroalimentaire autre que les produits de la mer ou d'autres industries de nature diversifiée aura lieu. Tant que le capital privé ne voit pas en cette option un avantage comparatif, la structure industrielle de la région restera faiblement diversifiée. Faut-il repenser le développement local autrement pour convaincre le capital à s'investir dans cette option?

³⁵⁹ AMIN S, « *Impérialisme et sous développement...* », op. cite, p 13

"La région de Laayoune-Boujdour-Sakia-El Hamra pourrait jouer ce rôle en raison de sa position stratégique située à proximité de deux pôles économiques importants: Souss-Massa-Draa et Iles Canaries... La ville de Laayoune (métropole de la zone Sud) devrait constituer le lieu d'implantation d'une zone franche d'export et d'import, qui serait à même d'avoir des effets d'entraînement positifs sur l'économie régionale"³⁶⁰ Malgré les grands efforts consentis par les pouvoirs publics en matière d'infrastructure et d'équipements, la région de Laayoune n'arrive pas toujours à développer une synergie réelle. "L'Etat a accru son intervention directe dans l'économie, a consolidé de nouveaux secteurs d'activité, a développé les infrastructures...les conceptions des gouvernements, qui réduisaient la dynamique de l'accumulation à une confrontation intersectorielle entre marché intérieur et marché extérieur n'étaient pas de nature à encourager la recherche d'innovation technique ni la modernisation du secteur exportateur; de là sont nées les tensions qui allaient alimenter l'instabilité structurelle de ce modèle. Circonstance aggravante: la promotion de l'industrie visait à la protéger de la concurrence extérieure et à engendrer des situations de rente pour les capitalistes, bien plus qu'à lui donner la compétitivité nécessaire pour entrer sur le marché mondial"³⁶¹.

La politique de développement économique et social de la région de Laayoune s'est traduite par une répartition spatiale tripolaire qui reprend de façon intrinsèque la logique de l'avantage comparatif chère à l'implantation du capital. Cette représentation spatiale confie à chacun des centres constituant l'aire de Laayoune une tâche tout en les reliant fonctionnellement de la manière suivante:

- La ville d'El Marsa qui s'affirme en tant que pôle industriel aussi bien par le niveau de ses équipements que par la concentration des activités relevant du secteur secondaire
- La corniche de Laayoune plage située à la commune rurale Fou El Ouad à proximité de la ville de Laayoune qui sera développée comme zone de distorsion et zone touristique.
- La ville de Laayoune: cette dernière sera vouée au développement du secteur tertiaire basé sur sa fonction administrative et de son rôle en tant que pôle distributeur de biens et services pour toute la région Sud.

La répartition de la population active confirme le poids du secteur tertiaire depuis plus de deux décennies.

³⁶⁰ SRAT, « *Rapport N° 9* », op. cite, p 38

³⁶¹ VILAS C, « *Etat, Peuple et Démocratie* », op. cite, p 84

Tableau 27: Proportion des actifs occupés dans la région par sexe et secteur

Secteur	1982			1994			2004		
	Masculin	Féminin	Total	Masculin	Féminin	Total	Masculin	Féminin	Total
Secteur primaire	10,6	3,4	9,5	19,8	2,1	17	17,1	4,4	15,2
Secteur secondaire	18,1	20,7	18,5	18	12,3	17,1	17,3	12,0	16,6
Secteur tertiaire	68,3	70,9	68,6	59,8	83,7	63,5	65,6	83,6	68,2

Source: HCP, RGPH 1982-1994-2004

Tableau 28: Répartition de la population active selon la situation de la profession (%)

Situation dans la profession	1982	1994	2004
Employeur	01	3,8	2,9
Indépendant	19,6	21	20,8
Salarié	71,2	71,7	72,9
Aides familiales	2,2	1,9	2,2
Apprenti	02	1,3	1,2
Non spécifié	04	0,3	0,0
Total	100%	100%	100%

Source: HCP, RGPH 1982-1994-2004

Le poids de ce secteur dans le circuit économique local revient en partie au rôle de l'Etat comme principal producteur, et aussi le principale recruteur; d'une part et d'autre part, la particularité de ce circuit traduite par un secteur primaire de production faible et un secteur secondaire qui n'a pas abouti aux attentes; il est normal qu'une grande partie de la population soit tournée vers le tertiaire. La typologie de ce tertiaire donne une idée plus claire sur son poids et sa structure. Les activités de ce secteur peuvent être regroupées en trois catégories:

- L'administration publique: le poids de l'administration publique est important dans la ville de Laayoune, à l'instar des autres villes des provinces de Sud; sa production peut atteindre plus que 50% de la production des services; le secteur public joue un rôle dominant dans la vie économique et social de la région toute entière; la valeur ajoutée qu'il produit est distribué sous forme de salaires. L'importance du secteur public provient du fait qu'il est le principal producteur, c'est aussi le principal consommateur. Son rôle de parrain de l'économie de la région est surtout senti au niveau de l'emploi qu'il offre; c'est le principal recruteur. L'administration publique génère des emplois stables

- Le commerce: c'est la deuxième activité de ce secteur aussi bien au niveau de sa production que recrutement.

- Les services: d'abord l'éventail des services offerts à Laayoune ne diffère en rien de ce qui est aux villes moyennes du reste du pays. Il est constitué essentiellement des services à caractère financier: les banques, les assurances...; des services liés au tourisme: hôtellerie, restauration, agences de voyage... et autres services. Le principal problème de cette branche d'activité est que le caractère occasionnel de l'emploi l'emporte généralement sur l'emploi stable.

Cette typologie simpliste du secteur tertiaire cache la réalité que la ville de Laayoune accapare la principale part de ce secteur parmi les trois pôles qui constituent l'agglomération; cette situation confirme le caractère tertiaire de la ville amorçant une industrialisation difficile. Compte tenu du nombre d'unités opérationnelles ainsi que du nombre d'emplois, ce secteur s'avère comme le secteur le plus développé. L'est-il vraiment?

La dynamique du secteur tertiaire cache le caractère inégal de la répartition sectorielle de la population active; de cette répartition inégale se produit une disparité spatiale de sa concentration, ainsi la quasi-totalité de la population active habitant la ville de Laayoune. L'absence de l'agriculture accentuée par une industrie qui n'est pas vraiment à sa place, a poussé la ville à devenir plus tertiaire. Ceci mérite d'être fortement souligné, le tertiaire est le secteur d'activité où l'emploi est le plus concentré, l'absence d'autres embauches accentue encore cette concentration.

Toutefois, la composition du tertiaire dans cette ville reste biaisée; c'est le poids de l'administration publique qui lui donne signification. Si on met de côté ce rôle prédominant de l'administration, le tertiaire se réduit au commerce!

Activité traditionnelle du système de production nomade pendant des siècles, le commerce se basait essentiellement sur la position stratégique de la région entre l'Afrique et l'Europe. La colonisation a détourné les afflux commerciaux vers le littoral et elle a attaché la région à la métropole. A sa récupération, Laayoune constituait un débouché important pour les Iles Canaries. La ville jouait le rôle de distributeur des produits en provenance du monde entier via les Iles Canaries; cette position de dépendance ne profitait guère à la ville de Laayoune. Après sa récupération, la ville fut intégrée dans un nouveau circuit, cette fois-ci national tourné vers le nord. A ces débuts, la coupure commerciale avec l'ancien circuit s'est traduite par un nouveau composé de deux flux opposés: du nord vers le Sud approvisionnant cette région fortement consommatrice de biens et services dont elle enregistrait un manque terrible: on peut imaginer toutes sortes de marchandises; de l'autre côté du Sud on achemine les ressources naturelles exploitables.

Dans cette évolution, on ne peut pas oublier ni amoindrir l'effort de l'Etat. Pour réorganiser et remplacer les flux commerciaux hérités de la colonisation, l'effort de l'Etat a été axé sur le soutien aux flux en direction alternative (du Nord vers Laayoune) par la stabilisation des prix et la subvention des approvisionneurs.

Notons que la politique de subvention est très chère au secteur privé qui la sollicite toujours, surtout pour accéder à un nouveau territoire. Cette politique de subvention, bien qu'elle a pu attirer l'attention d'une partie du capital national privé qui s'est intéressé par cette région, a causé au départ une affrontation entre les flux commerciaux anciens qui existaient jusqu'au 1983 et les nouveaux flux qui viennent de conquérir cet espace. Ainsi, " les circuits traditionnels étaient désorganisés et amoindris en général, les circuits d'approvisionnement étrangers organisés étaient peu développés et un marché noir avait émergé favorisant la spéculation et la contrebande" ³⁶².

Dans un deuxième temps, l'activité commerciale s'est développée; l'accroissement démographique de la ville attire de plus en plus des biens et services à la région. Hétérogénéité des habitants composant la population de la ville avait un effet de diversification de la demande en biens et services. Les flux commerciaux avec le nord s'intensifient, mais sans changer de nature. Du nord provient toute chose qui peut être commercialisée et du Sud, part les matières premières, un schéma classique d'échange inégal qui s'est dressé entre le nord et la ville de Laayoune. La ville n'a pas pu dépasser ce schéma de dépendance, la non diversification de son économie élimine toute possibilité de développer une synergie propre à elle.

Comme nous l'avons vu pour les deux secteurs primaire et secondaire, là aussi c'est l'avantage comparatif qui a joué en défaveur de la région. Si on procure à la ville la mention de métropole régionale de tout le Sud et de centre de distribution dans la région; cette qualification ne sert que comme label appauvrit de tout sens. La ville ne peut pas jouer ce rôle de distributeur, tout simplement parce que d'autres villes jouent ce rôle et elles présentent plus d'avantages que Laayoune. Si Casablanca remplit cette fonction à l'échelle nationale, d'autres pôles viennent s'ajouter pour compliquer la hiérarchie commerciale nationale, en l'occurrence Agadir. Le poids de cette métropole dans l'économie de la Région Sud (dans le sens du découpage régional de 1971) est indiscutable. Ce pôle détient tous les atouts de compétitivité territoriale, il dépasse largement ceux dont dispose Laayoune, la preuve est que l'investissement privé préfère la région d'Agadir plus que Laayoune; son économie est plus diversifiée, elle est dotée d'un secteur primaire très actif et d'un secteur secondaire dynamique et diversifié, un secteur qui a pu bénéficier de la délocalisation d'une partie de l'industrie qui a quitté le Centre. La région produit une large gamme de biens et services

³⁶² SDAU, op. cite, p 47

vendus sur le marché de Laayoune. Ce pôle détient une organisation économique plus développée, plus structurée et plus diversifiée que celle que détient la région de Laayoune. Du cou, cette dernière ne peut pas, dans l'ordre actuel des choses, être plus attractive au capital privé en quête de profits.

Une autre contrainte ne permet pas à la ville de Laayoune de remplir sa fonction commerciale; c'est que les réseaux commerciaux du reste de la région du Sud sont liés directement aux centre de premier rang (Casablanca) et développent de fortes relations d'échanges avec le centre de second rang (Agadir); ce qui prive la ville de toute possibilité d'hégémonie commerciale; de plus son circuit économique ne diffère pas de ceux des autres villes de cette région; on imagine mal que devra vendre ou acheter de ces voisins du Sud. A l'heure actuelle, la ville de Laayoune ne joue, dans les meilleurs cas, que le rôle de magasins ou de dépôts servant à organiser la logistique commercial de la région.

On peut comprendre aisément maintenant, pour quoi la ville n'est pas intéressante pour l'investisseur privé, peu attiré par ces potentialités commerciales. La région est délaissée au petit capital local qui pourra générer des profits proportionnels à son investissement modeste et qui n'échappe pas lui-même d'être dépendant du capital du Centre qui lui assure l'approvisionnement.

Ce désintérêt s'est répercuté négativement sur la structure commerciale de la ville: elle se compose essentiellement des activités de petits commerces de détail et de redistribution de marchandises, en particulier le commerce des alimentations et similaires dispersés sur l'espace de la ville avec une concentration au niveau du centre ville.

Le développement tendanciel de la ville prévoit la création de deux sous-centres sur le territoire de la ville pour mieux disperser ce commerce; la zone d'activité économique prévue elle aussi rencontre beaucoup de difficultés pour démarrer, son projet est retardé en faveur d'autres projets résidentiels. Cela témoigne de la faiblesse du secteur commercial à dicter le sort de la ville. La part principale de ce commerce est absorbée par les administrations publiques, sans leur demande, le commerce se réduira à rien. Malgré le poids démographique de la ville (plus de 200000 habitants), l'étalement de son espace, l'effort de l'Etat et sa propagande, aucun opérateur commercial de grande envergure n'est venu s'y installer: à ce jour, aucun groupe de commerce de grandes places (super marché), aucun groupe de commerce de libre service n'a présenté son intérêt à délocaliser une partie de ces activités à Laayoune. Pourtant, on évoque toujours des atouts de la région comme la non impositions des activités économiques, l'absence de spéculation foncière... Le capital, étant moins intéressé par cette Ville, évoque de sa part: l'immensité du territoire, les

distances entre villes dépassent souvent 100 Km, la faible densité de la population, la prédominance du salariat...

La situation chaotique du commerce influe directement sur le développement des autres branches du secteur tertiaires en particulier les services. Cette branche qui regroupe une grande panoplie d'activité se trouve elle aussi hypothéquée à la même logique que celle du commerce. Le tertiaire inférieur reste la seule forme de services disponible sur la ville. Le poids politique, économique et spatial de la ville n'a pas permis le développement d'un secteur tertiaire supérieur; l'implantation d'une université reste un souhait alors que d'autres composantes du tertiaire supérieur découlent du rêve (laboratoires de R&D, plate forme des TIC...). Ainsi, des activités telle que la banque ou l'assurance bien que présentent sur place ne dépassent pas le niveau de service minimum; leur degré d'intégration dans l'économie de la ville reste modeste; la banque par exemple a trouvé son activité principale se concentre autour des crédits de consommation ou des crédits de logement (cette forme de crédit rencontre de sérieux problème pour démarrer vu la nature du foncier dont la plupart appartient au domaine privé de l'Etat ou non titré auprès de l'agence de la conservation foncière).

Le tourisme quant à lui n'est pas développé. La ville se trouve loin des circuits touristiques développés au nord (Agadir à 640 Km), privé des circuits touristiques des Iles Canaries et le tourisme désertique et écologique n'aboutit pas." Le facteur politique dans la région reste l'un des obstacles majeurs qui empêchent le lancement de la machine de développement économique et social dans la région notamment en ce qui concerne le développement des activités touristiques. Son effet négatif se manifeste davantage dans le cadre des grands investisseurs internationaux qui voient dans cette instabilité politique un signe de risque à prendre en considération dans toute décision d'investissement"³⁶³. Le blocage du secteur du tourisme incombe au capital privé national plus qu'au capital étranger. L'Etat a préparé le terrain au niveau de l'infrastructure de transport et d'accueil; le privé devra détecter les avantages comparatifs que peut présenter le tourisme dans cette région. Malheureusement, le capital privé national s'excuse par l'insuffisance de la plate forme du tourisme dans la région et ne voit de possibilités de son lancement qu'à travers un investissement massif de la part du capital mondial. Ce constat est aussi valable généralement pour le développement des services dans la région. " Les services constituent un secteur des plus dynamiques de la zone Sud. Son importance sera d'avantage consolidée avec la création des zones franches d'exportations prévues à Laayoune et Dakhla. Toutefois, la réticence de nos voisins

³⁶³ MASSIK A. (2007), « *Plan d'action pour promouvoir le tourisme dans la région Laayoune-Boujdour-Sakia-El Hamra* », Mémoire de Dess, université cadí Ayyad, p 100

espagnols à investir dans les territoires récupérés depuis 1975, nous amène à se poser la question s'il ne serait pas préférable d'envisager, simultanément, la création d'une zone franche au port de Tarfaya? Cela serait de nature à tester la capacité des provinces du Sud à répondre aux besoins de délocalisation de la petite et moyenne industrie des Iles canaries, et serait ensuite un bon début pour attirer les capitaux internationaux vers la régions"³⁶⁴.

En guise de conclusion de ce paragraphe, on peut récapituler comme suit: l'Etat est l'acteur omniprésent sur la scène économique. C'est le principal investisseur en infrastructure et équipements; le principal offreur de service de toute sorte; c'est aussi le principal employeur. Bref, l'Etat conditionne l'économie dans la ville de Laayoune. Si on peut qualifier l'économie de la ville de "bloquée"; cette contrainte pèsera lourdement sur l'emploi et le niveau de vie de sa population. Le Devenir social de la ville traduira probablement cette situation.

PARAGRAPHE III: LE DEVENIR SOCIAL DE LA VILLE?

On traitera la répercussion du blocage de la sphère économique sur le côté social en traitant la question de l'emploi, puis on élargira l'étude sur le devenir social de la ville par l'analyse de la question du logement.

A- La crise de l'emploi à Laayoune :

Les conclusions, auxquelles nous sommes arrivés aux paragraphes antérieurs, donnent une image contradictoire de la ville de Laayoune. C'est une ville qui a de fortes potentialités; elle puise ses ressources aussi bien dans le milieu urbain que dans ses richesses provinciales. C'est une ville a vocation tertiaire confirmée par une industrialisation modeste. Toutefois le développement de la ville n'est devenu possible que grâce à l'effort spectaculaire réalisé par l'Etat. L'impact principal de cette image concerne l'emploi.

En effet, le circuit économique de la ville ne permet pas l'absorption de l'excédent de la main d'œuvre existante sur le marché local d'emploi. La non diversification des activités économiques et la mono activité dans les pôles qui constituent l'aire de la ville ne font qu'aggraver la situation. Rappelons qu'au départ, l'immigration forte vers la région a été générée en grande partie par la forte demande d'emploi qu'enregistrait la région après sa récupération. Le vaste chantier de construction et de développement, lancé par les pouvoirs publics, a attiré une main d'œuvre intéressante, chassée de ses régions d'origine ou du Centre sous différents effets. La nature

³⁶⁴ SRAT, « *Rapport sectoriel N° 9* », op. cite, p ,37

des travaux entrepris au moment de l'intégration des provinces sahariennes permet d'absorber cette forte offre d'emploi. Le développement des activités liées à la pêche, puis l'industrialisation de cette filière ont donné l'impression que la région détient une capacité énorme d'absorption de la main d'œuvre. Mais la désarticulation de l'économie urbaine, le ralentissement de l'activité industrielle et son caractère peu diversifié ont obligé une grande partie de la population de la ville à se diriger vers les activités tertiaires et surtout le tertiaire inférieur.

Une partie de la population trouvait embauche dans le cadre de la fonction publique; cette dernière a joué le rôle de régulateur du marché de l'emploi local. Une partie de la main d'œuvre qualifiée est recrutée au sein la fonction publique, au secteur semi-privé et au secteur privé structuré, en particulier les lauréats universitaires et les techniciens spécialisés. Mais ce processus ne pourrait pas continuer sans cesse; il a atteint ses termes et donc la ville connaîtrait une crise d'emploi prolongée.

Rappelons que la structure actuelle de l'emploi dans la ville, par ordre d'importance, se présente comme suit :

le secteur tertiaire: administration, commerce, services

- le secteur primaire: mines, pêche, agriculture
- le secteur secondaire: industrie.

Le problème de l'emploi est senti depuis plusieurs années. Ainsi, les études entreprises pendant la préparation du SDAU ont posé déjà le doigt sur ce fléau. En 1996, le déficit d'emploi est estimé à 15000 emplois; ce qui est préoccupant tenant compte de la population totale de cette époque qui était de l'ordre de 150000 environ. A cette date, l'économie de la ville, qui se basait jusqu'à lors sur le recrutement au sein de l'administration publique, l'emploi industriel et les activités d'extraction pour offrir de l'emploi, connaîtrait le ralentissement: insuffisance d'investissements industriels, caractère occasionnel de l'emploi tertiaire et le désengagement progressive de l'administration publique de l'effort de recrutement. La multiplication des formes de protestations sociales réclamant l'emploi depuis la deuxième moitié des années 1990, témoigne sur le caractère structurel de ce problème.

D'une manière globale, on ne peut pas désassocier le chômage dans cette ville du phénomène du chômage au Maroc en général, et du phénomène du chômage urbain en particulier. Toutefois, le chômage à Laayoune constitue la particularité de ce phénomène. A Laayoune le principal recruteur était l'Etat depuis toujours, c'est aussi le générateur des emplois privés occasionnés par les différents programmes lancés par les pouvoirs publics dans le sens de

promouvoir le secteur privé à créer des emplois stables ou occasionnels permettant d'absorber le chômage (programme de recrutement dans le secteur de pêche, formation des chômeurs pour certains métiers...). Une autre particularité du chômage à la ville de Laayoune est lié à sa position géographique très éloignée des autres pôles économiques du pays, et la non diversification de son économie. Une fois le programme d'intégration économique et social a atteint ses termes on s'aperçoit qu'on a créé une agglomération qui dépasse largement ses moyens (du moins celles connues actuellement). En 1996, le déficit d'emploi par secteur d'activité fait apparaître une situation difficile.

Tableau 29: Déficit d'emploi en 1996 (en unité d'emplois pondérés)*

Secteurs économiques	Nombre d'emplois 1996		Total confondu	Nombres d'emplois U.E.P
	Permanents	Occasionnels		
Secteur primaire	7140	12800	19940	9940
Secteur secondaire	1700	350	2050	1830
Secteur tertiaire	16339	4933	21272	18175
Autres	-	200	200	100
Total	25179	18283	43462	30045

Source: SDAU Laayoune, p 56 (par substance).

Le manque d'emploi sera plus fort à moyen et long terme. De réelles mesures qui peuvent aidé à absorber le chômage n'ont pas été prises. Aucune industrie à forte demande en main d'œuvre, ni industrie indépendante des conditions climatiques non pas vu le jour. Au contraire, la mono-industrie existe toujours et elle est malheureusement en récession du moins en ce qui concerne l'emploi. Les quelques conserveries de la zone industrielle d'El Marsa n'offrent pas de postes suffisant, ce qu'elles offrent c'est généralement de l'emploi occasionnel mal payé et sans couverture sociale. L'absence d'industrie capable de promouvoir l'emploi et de stimuler le développement urbain se conjugue par une faible croissance basée essentiellement sur la promotion administrative et un tertiaire inférieur incapable de générer une accumulation du capital sur le plan local.

Le ralentissement dans le quel est plongée la ville depuis une décennie, est aggravé par une répartition spatiale inégale de la population sur l'espace provincial. La quasi-totalité de la population de la province vit dans le milieu urbain, elle est concentrée dans sa majorité sur le périmètre urbain de Laayoune. La ville d'El Marsa est incapable d'attirer une population importante vu la proximité de la ville de Laayoune et le différentiel net en équipements; la mobilité facile entre

*La pondération vise a corrigé le poids des emploi occasionnels tenant compte leur durée moyenne

les deux cités permet à une grande partie de la population insérer en économie d'El Marsa de faire le déplacement quotidien et vivre à Laayoune.

Les protestations sociales, parfois violentes (1999), témoignent du degré de blocage économique et social de la ville. Devant une telle situation, les pouvoirs publics ont procédé à des campagnes de recrutement au sein de la fonction publique et des établissements publiques ou d'économie mixte, d'une partie de la jeunesse diplômée. D'autres mesures ont été prises pour atténuer les tensions; l'Entraide Nationale est appelée pour financer partiellement la prise en charge d'une partie de la population des couches les plus pauvres de la ville. Ce sont en somme des initiatives de la part de l'Etat pour limiter l'ampleur de la crise de la ville. Quelques remarques peuvent être avancées à ce propos:

- L'initiative de l'Etat reste une réaction devant ce qui se passait, il ne détient aucun plan pour résoudre radicalement les problèmes de la ville
- L'Etat reste l'interlocuteur privilégié par la population; c'est aussi l'acteur omniprésent.
- Le retrait, voire l'absence totale, du secteur privé; cette attitude du secteur privé, quoi que non convainquant, reste très normal et décrit parfaitement le comportement d'un capital rentier.

La zone industrielle de la ville s'est transformée en zone d'activité économique. Elle est programmée depuis une décennie sans qu'elle soit achevée. Ce constat vient compliquer la situation de l'emploi déjà délicate et la transformer de problème en phénomène structurel dont la solution ne pourra être atteinte que par une réflexion profonde sur le développement désiré réellement pour la ville de Laayoune. A titre indicatif, durant l'année 2008, la région de Laayoune a perdu 2111 postes, soit une régression de 2,7% par rapport à 2007 et le taux de chômage a augmenté de 1,5 point en passant de 17,6% en 2007 à 19,1% en 2008³⁶⁵.

Tableau 30: Nombre de jeunes diplômés enquête d'emploi en 2009

Diplômes	Personnes déclarées	Personnes ayant déposé un dossier à l'ANAPEC
Bac	1147	847
Technicien, tech. Sep, BTS	2758	2204
Licence	1738	1403
Bac+ 4	113	57
DESA	74	48
Doctorat	05	02
Ingénieur	39	20

Source: ANAPEC-Laayoune 2009

³⁶⁵ HCP-Laayoune, *Note d'information au sujet de la situation du marché de travail en 2008*

Les projections à moyens et long terme en matière d'emploi sont alarmantes et témoignent du degré réel du danger dans lequel est plongée la ville actuellement et dans un avenir visible.

Tableau 31: Rapport emplois/population active jusqu'au 2015

	1996	2005	2015
Population totale	150900	224500	340500
Population active totale	83000	110000	165000
Population active masculine	41085	54450	81675
Chefs de ménages	28100	44900	70206
Emplois en UEP	30045		
Différentiel emploi			
Besoins par rapport population active	-52955	-79955	-134955
Besoins populations masculines	-11040	-24405	-51630
Besoins minima (chefs de ménage)	1945	-14855	-40161
Besoins optimums	-15000	-42000	-85000
Nombre optimal de postes à créer	15000	27000	43000

Source: SDAU Laayoune, p 57

Ces projections exigent une réelle catalisation des possibilités existantes ou réfléchies de la part des pouvoirs publics mais surtout de la part du secteur privé pour essayer de trouver une solution structurelle faisable. A ce niveau, si le rôle de l'Etat demeure important; c'est au secteur privé qu'incombe la part essentielle de responsabilité. La région endosse des facteurs de compétitivités forts ; si l'on arrive à les rassembler, loin des calculs tactiques de perte et profits ; ils permettront au capital privé national d'en tirer bénéfice, au lieu d'attendre l'effet d'entraînement de la dépense publique ou l'arrivée d'un capital international, qui en cas de son arrivé fera subir au capital privé national un effet fort d'éviction. La dynamique du secteur privé passera nécessairement par la définition et l'amélioration des facteurs déterminants des avantages comparatifs de la ville de Laayoune et sa région. "Principal moteur du développement économique, le secteur privé doit endosser la nouvelle responsabilité de l'aménagement des facteurs de compétitivité, de la création des sources de richesses et par conséquent, de la création d'emploi"³⁶⁶.

B- Le Logement :

L'étude du logement constitue un outil pour tester le degré de développement de la ville d'une part, et d'autre part, le logement reflète réellement le niveau d'intégration de la population dans le cadre général de l'urbanisation de son espace.

³⁶⁶ SRAT, « Rapport N° 9 », op. cite, p 43

L'étude du logement dans la ville de Laayoune traduit en grande partie la spécificité de l'urbanisation qu'a connue cette région: le rôle dominant de l'Etat ; l'intégration sociale au niveau de la ville et la place qu'occupe le logement dans l'apparition et le développement d'un marché foncier local. Schématisée chronologiquement, la politique du logement dans la ville de Laayoune peut être répartie en deux épisodes:

- Un épisode qui commence avec la récupération de cette ville et qui s'étale sur deux décennies; la remarque principale est l'absence de tout document d'urbanisme pour encadrer ou accompagner cette politique
- Un deuxième épisode qui coïncide avec l'ère du SDAU et l'extension spectaculaire de l'aire urbaine.

Pendant la première période, le véritable acteur était l'Etat, soucieux d'accélérer le rythme de la construction des logements pour faire face à une demande forte causée par l'afflux des populations nomades, des population qui viennent d'immigrer des autres régions du royaume; et en tant que premier employeur, l'Etat doit aussi répondre aux demandes de logements pour ces fonctionnaires réaffectés des autres régions du pays.

Cette période avait débuté par un plan d'urgence durant lequel la priorité était d'offrir aux populations un minimum vital. Une seconde période qui coïncidait avec les années 1980 connaissait un effort croissant en matière de construction de logement. Cette époque coïncidait avec le plan quinquennal 1981-1985 qui visait parmi ses objectifs d'abaisser les fortes demandes en logement sur le plan national. Au niveau local, ce plan s'est traduit par une intensification de la production de logement. Les provinces du Sud (y compris Laayoune) en tant que terres récupérées de la colonisation, ont été additionnées au domaine privé de l'Etat; ainsi ce dernier disposait d'une réserve foncière immense lui permettant de se lancer dans sa politique de logement facilement. Cette politique avait pris plusieurs formes allant de la construction des maisons individuelles ou collectives au transfert de propriété foncière à autrui.

L'absence du marché foncier au départ avait façonné la politique de logement suivi par l'Etat pendant cette époque. Cette politique est marquée par les traits suivants:

- Absence de documents d'urbanisme: cet absence a induit l'apparition de lotissements non réglementés, ce qui a produit l'anarchie, le sous-équipement et a nui beaucoup au cadre architectural de la ville

- Apparition de l'habitat insalubre: cet habitat qui a fait apparition depuis la période colonial ne s'est pas absorbé totalement par la production du logement pendant la période du programme d'urgence; l'accroissement de la population de la ville n'a fait qu'à aggraver le problème. L'absence du contrôle sérieux et la multiplicité des acteurs au niveau local permettaient à cette forme d'habitat de se gonfler. L'habitat insalubre a constitué toujours un patrimoine précieux à exploiter aux bons moments (les élections par exemple).
- Les débuts d'apparition d'un marché foncier et immobilier: l'Etat avait procédé au départ dans le cadre de sa politique de sédentarisation des populations à affecter des lots de terrains de maisons construits à certains habitants à des prix faibles pour les encourager à se stabiliser en ville. Indirectement, il a encouragé l'apparition de la spéculation qui a permis à certains spéculateurs de détenir des terrains vastes et dans des endroits prometteurs dans la ville; " entre 1993 et 1995, la ville a connu une spéculation immobilière acharnée au moment où l'Etat avait suspendu momentanément l'affectation de terrains et où la ville connaissait une croissance forte de ces activités économiques et de sa population, terrains et bâtiments construits ont vu leurs prix révisés à la hausse"³⁶⁷.
- L'absence totale de la promotion immobilière du secteur privé: cette absence se fait sentir au début vu la dominance de l'Etat sur ce secteur qui constituait un levier parmi d'autre de la politique générale publique dans cette région. Dans un deuxième temps le privé apparaîtrait de façon timide avec l'apparition du marché foncier et immobilier; sa fonction principale est l'intermédiation et le courtage en matière de vente/acquisition de terrains et en activités de location.

Tableau 32: Réalisations de logements par différents départements de l'Etat

Dénomination du projet	Organisme	Consistance		Années de réalisation	
		Lots	Logts		
Hay My Rachid	Promotion nationale	-	357	1977	1980
Hay Al Wahda	P.N	-	913	1995	1998
El Marsa	P.N	-	25	1996	1997
Foum El Ouad	P.N	-	10	1996	1997
Raha	Conseil provincial	1242	-	1997	1999
Al Massira	C.D.G	292	-	1982	1984

Source: Inspection régionale du MHUAT (par substance)

³⁶⁷76 البودناني حفظ الله؛ التجزئات السكنية في اقليم العيون؛ بحث لنيل دبلوم الدراسات العليا المعمقة؛ جامعة محمد الخامس؛ الرباط؛ 2001-2000؛ ص 76

La difficulté d'avoir de l'information chiffrée précise sur cette période nous amène à donner une idée générale sur cette époque, la généralité caractérisera aussi notre évaluation portée sur cette politique. La politique de logement pendant cette période visait essentiellement à faire soumettre les populations de la ville à la politique générale du développement de la ville que suivait le pouvoir public. Le volontarisme public devrait marquer la forte présence de l'Etat et son emprise sur son territoire. La prise en charge par l'Etat de la question du logement témoigne de son importance dans le champ politique et dans la configuration du pouvoir sur le plan local et régional. Pour bien cerner l'ampleur de cette politique, nous partons d'un constat général selon lequel "la spécificité des politiques locales du logement tient autant aux caractéristiques organisationnelles et politiques du système de pouvoir qui les génère qu'aux "out put" qu'il produit"³⁶⁸. D'une façon générale, on peut dire que la politique de construction de logements sociaux ne semble pas être liée réellement au marché local ou à la pression de la demande; le volume des logements mis en chantier exprime beaucoup plus les orientations et le déterminisme de la politique du gouvernement vis-à-vis de la ville de Laayoune en particulier.

Dans cette perspective, le dispositif du pouvoir mis en place dans le domaine de la politique du logement social, est utilisé comme un moyen de développement et de maintien de l'attraction de la ville auprès des couches sociales les plus ciblées par cette politique. L'impact de cette démarche est très difficile à mesurer. Les opinions qui évoquent le favoritisme ou l'ostracisme dont seraient bénéficiaires ou victimes tels ou tels groupes dans l'allocation des logements, divergent sur cette question. Un autre élément qu'il ne faut pas négliger et qui permet de déchiffrer la politique de logements suivie dans cette ville, est le rôle de l'élite locale.

L'affectation de logement ou de lot de terrain a été longtemps utilisée comme instrument de l'hégémonie de cette élite par processus de domination/subordination, non pas particulier à cette région, mais peut être y utilisé abusivement. Ainsi, la politique locale de logement a-t-elle fourni une sphère originale de production de logement dans le cadre ou sous l'égide de l'Etat, capable de résoudre le principal problème urbain; avoir un logement? Quelle est donc la dynamique de développement de l'environnement résidentiel dans la ville?

Partons, pour répondre à ces questions, d'un constat simple. La surface de l'agglomération a beaucoup augmenté et s'est dispersée selon un mode d'urbanisation fort consommateur de sol. Ce processus d'urbanisation peut être expliqué par plusieurs facteurs; certains d'entre eux sont exposés dans ce travail. Notre ceci maintenant est de montrer le rôle du logement dans ce processus. " Le

³⁶⁸ NEVERS J-Y. (1979), « *Politiques locales du logement et stratégies hégémoniques dans trois villes moyennes de 1960 à 1977* », université Toulouse Mirail, p 2

logement, qui est un bien essentiel pour la vie de tous les jours, remplit un certain nombre de fonctions différentes: il permet d'avoir un abri, une sécurité et une intimité; il est utilisé comme un produit pour réaliser un revenu et de la richesse à travers le système de la propriété privée; il peut aussi représenter un symbole du statut social. Donc, le logement n'est pas qu'un simple élément de l'environnement construit, mais il est une ressource sociale qui implique des relations sociales complexes qu'il faut prendre en compte quand on l'étudie"³⁶⁹.

Le rôle dominant de l'Etat dans la question du logement (le seul offreur pendant longtemps ; puis l'acteur principal !) a biaisé les mécanismes normaux du marché du logement ; puisque « La stratégie de l'État en matière de logement à Laâyoune n'est pas motivée uniquement par des considérations économiques. Les considérations géopolitiques expliquent en partie la surconsommation du sol et l'étalement de l'urbanisation dans tous les sens de la ville entraînant des surcoûts en aménagement.

L'existence d'un marché parallèle d'agents immobiliers dans la ville est un indicateur de l'émergence d'une demande hors des circuits de l'État. Il s'agit principalement d'une spéculation axée sur la revente de lots et la location des maisons aux fonctionnaires.

Les facteurs de blocage du marché relèvent de la non-maîtrise du foncier privé de l'Etat, de la rétention par les bénéficiaires des lots nus et de l'inadéquation entre les produits et les profils socioéconomiques des ménages à faibles revenus.

Ce décalage entre la nature de l'offre publique et les profils économiques des ménages conduit au dysfonctionnement du marché avec la persistance d'une offre importante de lots non valorisés dont l'évaluation de la capacité d'accueil (des opérations engagées, en cours ainsi que celles résultant de la valorisation des friches) permet théoriquement de répondre à une large part des besoins de la croissance urbaine de la ville à moyen terme »³⁷⁰.

Dans un deuxième épisode de l'évolution de Laayoune, on a compris l'importance d'avoir des documents d'urbanisme pour encadrer un développement de l'aire urbaine qui s'est approprié la tendance de l'étalement. Comme nous l'avons déjà mentionné, l'adoption de documents d'urbanisme est tardive et il opte pour l'organisation d'une situation déjà existante en la justifiant par lui procurer un cadre légitime. Pendant cette période la politique de logement ne connaît pas un changement radical. L'Etat est toujours le principal promoteur bien qu'il a commencé à faire appel aux services de ses établissements les plus expérimentés. L'affectation de lots de terrain, des

³⁶⁹ RAIS G. (2008), « *la production de logement en centre -ville* », université de Neuchâtel, p 9

³⁷⁰ MHUAE, (2009), Etude sur les perspectives du secteur de l'immobilier résidentiel à l'horizon 2020 dans la RLBSH, p 7

constructions évolutives ou finies constituent toujours l'épine dorsale de cette politique. Mais la promotion immobilière en faveur des particuliers désireux d'avoir des lots de terrains contre un prix à payer fait son apparition. C'est l'ère de la rénovation urbaine!

Mais "quand on présente la rénovation urbaine comme le moyen de relancer la ville, il faut tout de suite préciser les termes, car personne ne pense sérieusement à faire réoccuper les villes centrales ou à freiner le processus de diffusion urbaine"³⁷¹.

Tableau 33: Nouveau programme d'habitat

Projet	Localisation	Nombre de lots	Date de lancement
Madinat Al Wifaq	Ville de Laayoune	10756	Juillet 2007
Madinat 25 Mars	Ville de Laayoune	7331	Octobre 2007
Madinat Al Wahda 2	Ville de Laayoune	3150	Février 2007

Source: Inspection régionale de MHUAT Laayoune

Tableau 34: Opération de promotion immobilière

Projet	Localisation	Consistance	Date de lancement
Al Bahr	Ville d'El Marsa	52 villas éco.	Juin 2008
Al Amal 1	Ville d'El Marsa	102 lots	Novembre 2008

Source: Inspection régionale de MHUAT Laayoune

Tableau 35: Projet réalisés par l'ERAC SUD pour le compte du MHUAT

Projet	Localisation	Consistance		Années de réalisation	
		Lots	Logts		
Ensemble immobilier	C.U Laayoune	-	100	1991	1992
Al Wahda	C.U.L	-	120	1994	1996
Al Amal I	C.U.L	588	-	1996	2001
Al Amal II	C.U.L	354	-	1997	2001
Al Aouda 1	C.U.L	-	200	1999	2000
Al Aouda 2	C.U.L	-	166	1999	2000
Al Aouda 3	C.U.L	-	134	1999	2000
Al Aouda 4	C.U.L	-	250	1999	2000
Al Aouda 5	C.U.L	-	250	1999	2000
Al Aouda 6	C.U.L	-	150	2000	2000
Al Aouda 7	C.U.L	-	150	2000	2001
Al Aouda 8	C.U.L	-	150	2000	2001
Al Amal III	C.U.L	210	-	2002	2003
Al Aouda 9	C.U.L	-	425	2002	2003
Al Aouda 10	C.U.L	-	425	2002	2003
Al Aouda 11	C.U.L	-	400	2002	2003
Al Aouda 12	C.U.L	-	300	2002	2003
Madinat Al Wahda 1°	C.U.L	2144	-	2002	2004
Al Wifaq	C.U.L	-	1500	2003	2005
Total		3296	4720	-	-

Source: Inspection régionale de MHUAT Laayoune

³⁷¹ CASTELLS M., op. cite, p 369

Tableau36: Projets réalisés dans le cadre du partenariat MHUAT et APDS

Projet	Localisation	Lots	Logts	Année de réalisation	
Al Wikala	C.U.L	2472	-	2005	2007

Source: Inspection régionale de MHUAT Laayoune

Pendant cette période, de larges opérations de relogement des populations de l'habitat insalubre auront lieu; le pari est de déclarer la ville de Laayoune une ville sans bidonville, on va ne pas revenir sur cette question développée ci-dessus. Pour mieux comprendre la monotonie de la politique de logement pendant cette deuxième phase, il est temps d'avouer qu'un marché foncier existe à la ville de Laayoune et que l'emprise de l'Etat sur la question du logement n'est pas tout à fait contradictoire avec l'apparition de ce marché.

Selon le schéma classique, l'espace est composé de lots de dimensions homogènes où les réseaux de desserte existent déjà et où le rôle des pouvoirs publics est réduit au minimum; l'allocation des terres par le marché urbain se fait comme suit: "Dans la ville, tous les utilisateurs éventuels sont en compétition pour profiter des avantages qu'apporte la centralité... Dans cette lutte, chacun dispose, comme arme, de ses capacités de paiement, ce qui revient à dire que le marché reflète la structure sociale et économique de la population et la nature des activités... Le marché foncier permet cependant à tous ceux qui peuvent tirer parti de l'avantage urbain de trouver une localisation aussi satisfaisante pour eux que possible... L'analyse des mécanismes d'affectation des sols par le marché fait donc comprendre le zoning spontané et rigoureux qui s'instaure: si tout fonctionne bien, à chaque instant, chacun se trouve à l'endroit où il peut tirer de la ville son avantage le plus grand, et chaque pièce de terre se trouve utilisée par celui qui est capable d'en tirer le meilleur parti"³⁷².

Le mécanisme qu'on vient de décrire repose sur les principes de la concurrence parfaite. Ce mécanisme, bien qu'il rappelle l'idéal, ne fonctionne pas à Laayoune. Ici l'affectation de terrains se fait au départ par l'initiative des autorités publiques. Ce sont elles qui déterminent la superficie du lot, sa position vis-à-vis du centre et le moment de son affectation. Le marché ne fonctionne que dans une période ultérieure.

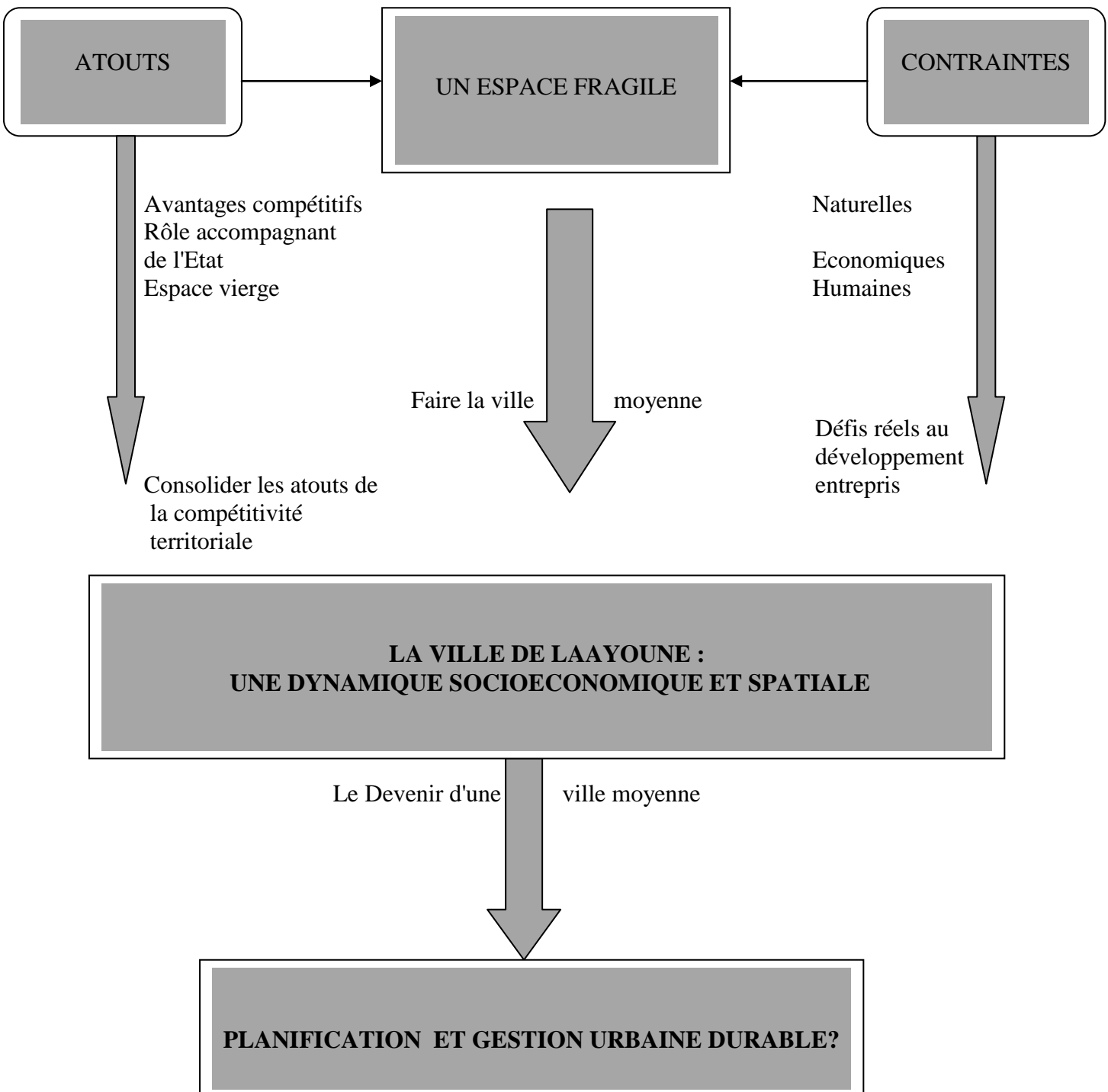
Dans notre cas, l'organisation et la réhabilitation du tissu urbain ont constitué le prétexte de l'affectation initiale du terrain, dans le cadre d'un plan global de développement tendanciel de la ville, qu'on a l'occasion de discuter longtemps. L'éradication de toute sorte d'habitat précaire a constitué la justification principale de cette opération de grandes dimensions dont le résultat principal est le développement de la spéculation. Cette spéculation est pratiquée par ceux qui ont,

³⁷² CLAVAL P., op. cite, p 135-136

soit les moyens financiers, c'est-à-dire les capitalistes rentiers opportunistes, ou ceux qui détiennent l'information concernant, le temps, le lieu et le nombre de lots ou de logements qui seront distribués. A ce sujet, beaucoup de fonctionnaires centraux et locaux n'ont pas pris l'opération du rasage de l'habitat insalubre au sérieux. Au lieu d'être le grand assaut contre la détérioration, en tant que partie intégrante de la campagne pour un logement convenable et un environnement adéquat pour chaque famille de la ville, la rénovation est considérée comme une possibilité, financée par l'Etat, de disposer d'un terrain bon marché. "Agissant sur l'expression de la pauvreté, mais sans en modifier le cours, la rénovation déplace les problèmes dans l'espace, mais ne les résout pas; elle rend donc aigu la question du logement, alors qu'il n'y a pas un programme public adéquat pour répondre aux besoins d'habitation"³⁷³.

La concentration accélérée de la population dans la région du Sud et le renforcement du rôle central de l'agglomération de Laayoune, ont provoqué d'importantes transformations de l'espace de cette ville. Ainsi, les programmes de développement de l'espace urbain de la région prend toutes leurs portées; aussi bien au niveau de la conception (la réalisation des études se fait toujours en dehors de la région par des bureaux d'études qui ne connaissent de la réalité de la ville et de la région que ce que véhicule le discours officiel), qu'au niveau de la mise en œuvre. Cette initiative publique administrative et financière vise à changer l'occupation de l'espace par opération de réhabilitation et rénovation urbaine qui permettent d'établir le contenu de la politique urbaine de l'Etat et la signification de la ville de Laayoune vu les défis et les contraintes qu'elle affronte.

³⁷³ CASTELLS M., op. cite, p 365



Un projet de développement qui contre balance les contraintes et les atouts dans une perspective durable.

Conclusion du chapitre:

Devant le scénario chaotique du développement tendanciel actuel, la ville détient elle un choix alternatif?

Dans l'état actuel des choses, aucun signe n'est envisageable. Pourtant, à long terme et à très long terme, le scénario alternatif devra faire apparition. Les projections démographiques, les tendances de développement urbain et le rôle pour lequel est avoué Laayoune obligent à réfléchir la ville autrement. Peut être faut-il penser une ville compacte au lieu de l'étalement continu; pour y arriver, l'aéroport devra être déplacé pour qu'il réponde aux normes de localisation d'un tel équipement (30 Km du centre ville), son déplacement peut être réalisé dans le cadre d'une révision générale de l'équilibre spatial régional. Cependant, le transfert des casernes militaires sera aussi une solution recommandée. Dans le cadre de la relation fonctionnelle qui relie les trois composantes de l'agglomération de Laayoune, il est peut être temps de recomposer la ville sur le plan institutionnel, son espace ne supporte pas de la répartir en trois collectivités locales; la solution envisagée peut faire appel à l'essence de l'idée de l'unité de la ville entreprise par la nouvelle charte communale; à ce sujet, il faut relire le texte juridique autrement de manière à en tirer le maximum d'intérêt pour la ville d'une part, et de le confirmer à la réalité locale en l'interprétant autrement.

Pour que la ville de Laayoune joue son rôle de locomotive de développement régional, l'armature urbaine de la région doit être nécessairement revue. L'immensité du territoire et les longues distances qui éloignent les centres les uns des autres exigent une répartition équilibrée des infrastructures et des équipements sur tout le territoire de la région. Dans ce cadre, ne faut-il pas réaménager ce territoire vers son intérieur pour combler au déséquilibre spatial causé par sa littoralisation intensive?

Conclusion de la deuxième partie

La ville de Laayoune, intégrée parfaitement dans la logique de la politique nationale de l'aménagement du territoire, a pu réaliser un développement considérable socioéconomique et spatial. Ce développement repose en grande partie sur le rôle prédominant de l'Etat, principal investisseur, premier producteur, recruteur et débouché. Le secteur privé reste toujours non attiré par les atouts compétitifs dont dispose cette ville.

Cependant, le choix des différents opérateurs a conditionné le passé de cette ville qui a enregistré des taux de croissance sans précédent. Il conditionne de même son actualité marquée par le ralentissement et il est déterminant pour son devenir.

Si la ville réussit à développer une sorte de synergie entre ses différents opérateurs, elle aboutira à maintenir sa prospérité, voir même l'accumule. Si non, les choix désintégrés de ces opérateurs les pousseront à l'éclatement.

Conclusion générale:

L'urbanisation est un fait marquant au Maroc; elle conditionne le développement économique et social national par son modèle hérité de la période coloniale, fortement déséquilibré, concentré autour d'un Centre étroit et littoralisé.

Dans le cadre de l'effort de rééquilibrage du paysage spatial national, l'Etat a entrepris, depuis des décennies, une politique d'aménagement du territoire qui favorise la création des pôles de croissance régionaux. Cette politique s'est traduite sur le plan urbain par l'enrichissement et la diversification de l'armature urbaine nationale. De nouvelles gammes de villes ont fait leur apparition sur tout le territoire national, en particulier les villes moyennes.

Cette trame urbaine, les villes moyennes, a profité du concours incessant de l'Etat qui a misé sur la promotion de ces centres urbains pour réussir sa politique d'aménagement du territoire et sa vision du développement économique et sociale du pays.

La promotion publique des villes moyennes, s'est basée sur la promotion administrative. Cet effort, bien qu'il ait produit une certaine dynamique dans l'armature urbaine nationale, risque d'être le facteur qui crée plus de blocage que de dynamisme. Son rôle omniprésent au départ s'est traduit par une emprise lourde sur la vie politique, économique, sociale et spatiale de ces villes.

La ville de Laayoune, prise comme ville moyenne, vu sa fonction dans sa région et son rôle socioéconomique et politique dans son entourage, a bénéficié largement de la promotion de l'Etat pour générer sa dynamique et lui permettre de réaliser des taux de croissance sans précédent. Toutefois, l'hégémonie de l'Etat sur l'organisation socioéconomique et spatiale de cette ville fait sentir le ralentissement à court terme, peut être, la stagnation à moyen et long terme.

Faut-il revoir la politique urbaine marocaine, en particulier en ce qui concerne la promotion de la ville moyenne?

La révision, qui devra avoir lieu, partira du poids central actuel du pouvoir public dans cette politique par la redéfinition de l'Etat politique, institutionnel et économique au niveau local en général et urbain en particulier.

Réorganiser la relation entre les différentes composantes de l'Etat: le pouvoir central et les collectivités locales. Cette relation de domination du central sur le local devra être revue à la baisse vers plus de souplesse de contrôle. A ce sujet, la tutelle devra être rénovatrice et non paralysante. Y

aura-t- il de percée dans ce sens au sein de la réflexion menée actuellement sur la régionalisation avancée?

Les collectivités locales qui couvrent l'aire d'influence d'une ville, doivent développer une certaine synergie au lieu de l'antagonisme au niveau de la conception du développement intégré, par leur engagement vif politique et financier, dans les programmes locaux de développement.

L'Etat économique sera menée à réviser et renouveler la mission de ses établissements dotés des moyens de financement: offices, organismes, agences de développement, sociétés d'économie mixte... pour une action plus centrée autour d'un programme de développement créateur d'emploi et générateur de revenus. N'est il pas temps de penser à la création des banques de garantie locales pour encourager et accompagner l'investissement générateur des richesses ?

Pour le secteur privé, il lui faut plus d'ancrage et de citoyenneté. Ce secteur doit investir tout son savoir-faire en capital risque dans le cadre des projets de développement local.

Le rôle de la société civile n'est pas à négliger; elle doit réagir en tant que société civile mature, participative et réelle.

Le tout, doit être vu dans le cadre d'une révision générale, profonde et stratégique de la politique de l'aménagement du territoire afin de réaliser une réelle coupure avec le modèle de développement spatial hérité de la colonisation, pour un projet centré sur le développement réel qui part d'une redéfinition des atouts de l'économie nationale, qui prend en compte ses contraintes et réalise ses objectifs stratégiques. Dans ce cadre, il est temps de repenser la campagne marocaine autrement. Si le Maroc s'urbanise d'avantages; ce sont ses campagnes qui s'appauvrissent. C'est en développant la campagne que les villes peuvent vivre et intégrer leurs populations. Le développement de la campagne est le garant du développement de la ville.

BIBLIOGRAPHIE:

I- OUVRAGES

- AMIN, S. (1970), « *l'Accumulation à l'échelle mondiale* », Tome I, éditions Antropos.
- AMIN, S. (1998), « *Impérialisme et développement en Afrique* », Antropos.
- AYDALOT, P. (1976), « *Dynamique spatiale et développement inégal* », ECONOMICA.
- AYDALOT, P. (1985), « *Economie régionale et urbaine* », ECONOMICA.
- BAHRAOUI, F. (2000), « Urbanisation du littoral en Algérie et tendance: le cas de l'Oranie », in *le Littoral et les perspectives de développement au Maghreb*, Publication Faculté des lettres et sciences humaines, université Hassan II Mohammedia.
- BARON, C (1998), « Crise de la ville et espace en mutation », in *TLEMCANI Belhcen (Sous direction), La problématique urbaine au Maroc*, Press universitaire de Pépignon
- BARON, C & autres, « Les chercheurs et leurs concepts », in *Encyclopédie d'économie spatiale*
- BELARABI, M (2003), « *Kenitra du Gharb, étude de géographie urbaine* », université Ibn Tofayl FLSH Kenitra.
- BENZAKOUR, S. (1978), « *Essai sur la politique urbaine au Maroc, 1912-1975* », éditions Maghrébines, Casablanca.
- BERRADA, A. (1998), « Le peuplement du Maroc », in *Population et Développement au Maroc*, CERED, Rabat.
- BERDOUZI, M.(1999), « Ville: pouvoir et contre pouvoir: réflexion sur le potentiel urbaine et changement sociopolitique », in *le Devenir de la ville (SEDJARI Ali, sous dir.)*, l'HARMATTAN.
- BERGER, L.P. (1992), « *La révolution capitaliste* », Nouveaux Horizons, Paris.
- BIADILLAH, M.C. (1984), « Du nomadisme à la sédentarisation dans les provinces sahariennes », in *Intégration économique des provinces sahariennes et développement national*, éditions Maghrébines, Rabat.
- BIJAAD, M. (1984), « Les plans nationaux de développement et l'intégration économique et spatiale des provinces des sahariennes », in *Intégration économique des provinces sahariennes et développement national*, éditions Maghrébines, Rabat.
- CASTELLS, M. (1975), « *La question urbaine* », Maspero, Paris.

- CHUNG, J-H., ACHOUR D. et LAPOINTE A. (1981), « *Economie urbaine* », Gaetan Molin éditeur, Québec, Canada.
- CLAVAL, P. (1981), « *La logique des villes: essai d'urbanologie* », ITEC, Paris.
- DERYCKE, P-H., « *Economie et planification urbaine, 1/ l'espace urbain* », PUF, Paris.
- DERYCKE, P-H., « *Economie et planification urbaine, 2/ théories et modèles* », PUF
- ESCALIER, R. (1974), « La croissance urbaine au Maroc », in *villes et sociétés au Maghreb*, CRESM, éditions du CNRS, Paris.
- ERRGUIBI, R. (1984), « Bilan des actions de développement économique et social dans les provinces sahariennes marocaines », in *Intégration économique des provinces sahariennes et développement national*, éditions Maghrébines, Rabat.
- FARISSI, A. (1984), « L'action du ministère de l'Equipement dans le développement des provinces sahariennes », in *Intégration économique des provinces sahariennes et développement national*, éditions Maghrébines, Rabat.
- GAUDIO, A. (1993), « *Les populations du Sahara occidental: histoire, vie et culture* », éditions Karthala, Paris.
- KOUADRIA, N. et autres (2000), « Maillage territorial et production en zones côtières: l'exemple de Annaba (Algérie) », in *le Littoral et les perspectives de développement au Maghreb*, Publication Faculté des lettres et sciences humaines, université Hassan II Mohammedia.
- LAJUGIE, J. (1974), « *Les villes moyennes* », éditions CUJAS, Paris.
- LAFAY, J-D. (2001-2002), « *Economie des décisions publiques* », Université Paris I
- MERLIN, P. (1973), « *Méthodes quantitatives et espace urbain* », Masson et Cie éditeurs, Paris.
- MHAT (1984), « Action du MHAT dans les provinces sahariennes », in *Intégration économique des provinces sahariennes et développement national*, éditions Maghrébines, Rabat.
- NOIN, D, « *Populations rurales au Maroc* », éditions PUF, Paris
- PAULET, J-P. (2000), « *Géographie urbaine* », éditions ARMOND Colin, Paris.
- PLASSARD, F. (1999-2000), « *Cours d'économie spatiale* », Université Lyon II
- POITIER, C. (1975), « *La logique du financement public de l'urbanisation* », Moutons, Paris, la Haye.
- POLESE, M., « *Economie urbaine et régionale : logiques spatiales de mutations économiques* », ECONOMICA

- PUMAIN, D. (1982), « La dynamique des villes », ECONOMICA
- PUMAIN, D. & THERESE, St-J. (1997), « *l'Analyse spatiale* », éditions ARMON Colin, Paris.
- PUMAIN, D. et autres (1999), « La ville et la croissance urbaine dans l'espace-temps », in *Mappe monde*.
- OBLET, T. (2002-2003), « *Cours de sociologie* », Université Vector Segalen Bordeaux II
- RACHIK, A. (2005), « De l'urbanisation subie à l'urbanisation volontaire », in *Actes du Forum II, Maroc 2030*, Publication HCP.
- SATHM, H. (2000), « La concentration démographique et économique sur le littoral oriental tunisien et ses impacts sur l'environnement » (en arabe), in *le Littoral et les perspectives de développement au Maghreb*, Publication Faculté des lettres et sciences humaines, université Hassan II Mohammedia.
- SAUVY, A. (1953), « *Théorie générale de la population* », Tome I, PUF
- SBAI, F. (2000), « Concentration démographique dans les villes du littoral atlantique marocain: ses conséquences et ses perspectives », in *le Littoral et les perspectives de développement au Maghreb*, Publication Faculté des lettres et sciences humaines, université Hassan II Mohammedia.
- SEDJARI, A. (1999), « *le Devenir de la ville* », GRET, l'HARMATTAN.
- SID-AHMED, A. (1999), « La ville méditerranéenne: évolution ou développement? Réalités et perspectives », in *le Devenir de la ville*, l'HARMATTAN.
- TERRE, A. (1991) (Collectif), « *Traité d'économie industrielle* », 2em édition, ECONOMICA, Paris.
- TOULALI, D. (1984), « Bilan économique et social des collectivités locales dans les provinces sahariennes », in *Intégration économique des provinces sahariennes et développement national*, éditions Maghrébines, Rabat.
- TROIN, J-F (200 ?), « *Maroc: Régions, pays, territoires* », Maison neuve et la Rose
- VILAS, C. (1994), « Etat, peuple et démocratie en Amérique du Sud », in GONZALES C.P., *Etat et politique dans le Tiers Monde*, Forum du Tiers Monde, l'HARMATTAN, Paris.

II- ARTICLES:

- ADIDI, A., « Les villes minières marocaines face au défi du développement durable », INAU, Rabat
- AYDALOT, P. (1985), « Prise en compte des facteurs spatiaux et urbains de la politique de développement », in *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, N° 2
- BARON, C. (2003), « La gouvernance: débats autour d'un concept polysémique », in *Doit et Société*, N° 53
- BEHAR, D. (1997), « La politique de la ville mérite-t-elle d'être évalué? » In *Urbanisme: le magazine international de l'architecture et la ville*, Novembre-Décembre
- BELGUIDOUM, S. (2002), « Urbanisation et urbanité au Sahara », in *Méditerranée*, N° 3-4
- BEZOWSKA-AZZAG, E. (2005), « La notion de seuil de croissance urbaine comme enjeu stratégique du projet urbain », EPAU, Alger.
- BISON, J. et BISON, V. (2002), « Rôle et évolution de capitales de région dans le fonctionnement de l'espace au Sahara », in *Méditerranée*, N° 3-4
- BOUINOT, J. (1991), « Les villes moyennes européennes et l'échéance de 1993 », in *Annales de géographie*, N° 561-562
- BUDA, R. (1992), « Dynamique urbaine et développement économique local: une revue de la littérature », *Personal RepEc Archives*, Munich
- BUISSON, M-A et Mignot, D. (1995), « Evolution des villes et politique de transports », in *les Cahiers scientifiques du transport*, N° 30
- CAPELLO, R. (1998), « Economies d'échelle et taille urbaine: théories et études empiriques révisées », in *Revue d'économie régionale et urbaine*, N° 1
- CAVALLIER, G. (2002), « Les villes, acteurs de la mondialisation », in *RAMSES*
- CHAHOUA, S. (2005), « Ville au Maroc: concept et dynamique démographique à la lumière des premiers résultats du RGPH 2004 », in *les Cahiers du plan*, N° 5
- CHAHOUA, S. (2008), « La problématique de la relation entre transition urbaine et transition démographique au Maroc », in *les Cahiers du plan*, N°21
- CHEDDAD, D. (2006), « Sahara, écosystème fragile, ressources naturelles limitées et engagement de l'Etat pour un aménagement régional exceptionnel et une mise à niveau socioéconomique et spatiale », in *Horizons*, vol 02, N° 3

- COMMERCON, N. (1996), « Les villes moyennes », in *Noroi, Poitiers, Tome 43, N° 171*
- COTE, M. (2002), « De quelques villes nouvelles au Sahara », in *Méditerranée, N° 3-4*
- DAHMANE, M. (2004), « Les transformations socioéconomiques dans la région de Segouia El Hamra et Oued Dahab, le cas de la sédentarisation des nomades », in *le Maroc africain, N° 5*, Institut des études africaines, Rabat, (en arabe).
- DESMARAIS, R. (1984), « Considérations sur les notions de petite ville et de ville moyenne », in *Cahiers de géographie du Québec, volume 128, N° 75*
- EL KADI, G. (2008), « Nouvelles tendances de l'urbanisation en Egypte: ruptures ou continuités? », Mise en ligne 08/07/2008 [URL://ema.revues.org/index_164.html](http://ema.revues.org/index_164.html)
- EL MATAOUI, M. (2002), « Transition démographique et développement, vont-ils de pair? Cas du Maroc », in *Repères et perspectives*, Rabat
- ESCALIER, R. (1984), « Citadins et espace au Maroc », *URBAMA, N° 9, Vol I*
- ESCALIER, R. (1985), « Petites villes et villes moyennes dans le monde arabe », *URBAMA, Fascicule de recherche N° 16*
- FELLMENN, T. et MOREL, B., « *Territoires en action: prospective urbaine et planification stratégique* »
- FIXARI, D. & autres (1984), « Innovation et gestion » in *Annales des collectivités locales, Tome IV*
- HENSEN, J. (1989), « Le nomade, la ville, l'aménagement local, in le nomade, l'oasis et la ville », *URBAMA, Fascicule de recherche N° 20*, Tours
- HERZENNI, A. (2008), « Urbanisation et développement rural: gouvernance curative ou préventive? », *BES du Maroc*, éditions OKAD.
- JACQUET, P. et CHARNOZ, O. (2003), « Infrastructures, croissance et réduction de la pauvreté », *le Forum franco-vietnamien*
- JORIO, J., « Planification globale et planification urbaine », in *développement et croissance urbaine*, publications du BES du Maroc, N° 141-142
- JOANA, J. (2000), « Du gouvernement des villes au gouvernement municipal », in *Pôles Sud, vol 13, N° 1*
- MICHEL, M. (1977), « Ville moyenne, Ville-moyen », in *Annales de géographie, N°478*
- M. Arnaud (1993), architecte-urbaniste, « l'urbanisation en Afrique de l'Ouest: mécanismes et logiques », Décembre 1993
<http://www2.urbanisme.equipement.gouv.fr/edu/accueil/histoire/introf.htm>

- RETAILLE, D. (1989), « La conception nomade de la ville, in le Nomade, l'Oasis et la Ville », *URBAMA, Fascicule de recherche N° 20*, Tours
- QUEBEC, (1981), « Données planimétries des fonctions urbaines des agglomérations du Québec », *citée par DESMARAIS, R. in Cahiers de géographie de Québec*, Volume 128, N° 75
- SANTAMARIA, F. (2000), « La notion de ville moyenne en France, en Espagne et au Royaume-Uni », in *Annales de géographie*, N°613
- SOUAFI, M. et autres (1992), « L'armature urbaine au Maroc, les équipements et les services », in *Revue de géographie du Maroc*, Faculté des lettres et sciences humaines, Rabat, Vol 14, N° 1-2
- TOIN, J-F. (1985), « Petites villes et villes et villes moyennes dans le monde arabe », *URBAMA, Fascicule de recherche N° 16*, Tours
- XU, Z., « Economie d'agglomérations : taille, densité des villes chinoises », CERDI, Université d'Auvergne
- VEGAZONES, M-A. (2000), « Infrastructures, Investissement et Croissance: un bilan de dix années de recherche, *CERDI*, Clermont Ferrand
- VEYRET-VENER, G. (1969), « Plaidoyer pour les moyennes et petites villes », in *Revue de géographie alpine*, vol 57, N° 1
- WENER, W.P & BLANKART, C.B (1979), « Les économies d'échelle dans les services urbains », in *Revue d'économie*, N° 2

III- Thèses, Mémoires, Rapports, Colloques...

Thèses, Mémoires

- BOUDNANI, S-H. (2000-2001), « *Les lotissements résidentiels dans la province de Laayoune* », mémoire de DESA, Université Mohamed V, Rabat.
- CUREAUX, O. (2000), « *Intégration régionale, croissance et dynamique de spécialisation: une application à l'Afrique australe* », thèse de Doctorat, université Panthéon (Paris II)
- LACAT, G. (2006), « *Analyse économique de la planification urbaine* », thèse de Doctorat, Bourgogne

- MASSIK, A. (2007), « *Plan d'action pour promouvoir le tourisme dans la région de Laayoune Boujdour Sakia El Hamra* », Mémoire de DESS, Université Cadi Ayyad
- NEVERS, J-Y. (1979), « *Politiques locales du logement et stratégie hégémonique des trois villes moyennes de 1960 à 1977* », Université Toulouse Mirail
- Rais, G. (2008), « *La production du logement en centre-ville* », université de Neuchâtel
- ZAIM, F. et ZAKAR, A. (1982), « *Politiques régionales et locales au Maroc* », thèse de 3em cycle, institut de recherches économiques et de planification, université de Grenoble

Rapports, Colloques

- ALAOUI, A. (2000), « Aménagement et développement spatial de la ville de Laayoune », in *Faire la ville dans un environnement naturel difficile, actes de colloque, Laayoune*
- ALAOUI, A. (2003), « Laayoune, une ville en plein développement », in *Architecture du Maroc, N° 12*, (interview)
- Al Omrane Al Janoub (2009), « *Le Nouveau Programme d'Habitat s'ouvre à la promotion immobilière* »
- ARBAOUI, A. (2000), « Stratégie de desserte d'eau potable dans un environnement difficile, cas de la ville de Laayoune », in *Faire la ville dans un environnement naturel difficile, actes de colloque, Laayoune*
- BANQUE MONDIALE (1985), « *Politique d'urbanisation dans les pays en voie de développement* », édition ECONOMICA, Paris
- BANQUE MONDIALE (2006), « le Maroc: programme Villes Sans Bidonvilles »
- BENHIMA, D. (2000), « Faire la ville dans un environnement difficile, l'exemple de l'alimentation électrique », *Faire la ville dans un environnement naturel difficile, actes de colloque, Laayoune*
- CAIN, M. (2007), « Villes et urbanisation au Maroc », *document de travail N°2*, université du Sud, Toulon-Var
- CERED (centre des études et recherches démographiques) (1998), « *Situation démographique régionale au Maroc* »
- CERED (1993), « *Migration et Urbanisation au Maroc* », Rabat
- COURBAGE, Y. (2005), « l'Accélération de la transition: un bonus démographique pour le Maroc », in *Actes du Forum II: Maroc 2030*, publications HCP

- DEPARTEMENT du Premier Ministre (1975), « *le Sahara marocain sous domination espagnole: La'youne et sa région* »
- Ocumentation française (n.d), « les villes moyennes ; dossier d'étude », in *Etude de prospective DATAR-SESAM*
- EL BATRAN, M. (2000), « Plaining urban communities under desert conditions: the egyptian experience », in *Faire la ville dans un environnement naturel difficile, actes de colloque, Laayoune*
- FRANK KHAUSSER, P. et autres (1995), « Un modèle pour simuler l'impact d'un projet d'aménagement sur la dynamique urbaine », *Congrès "Urban Utopie"*, Berlin, 15-17
- HCP (Haut commissariat aux plans), « *Les villes moyennes: Pôles de développement et de décongestion des grandes villes* »
- HCP (2005), « *La dynamique urbaine au Maroc* »
- HCP (2007), « *Prospectives Maroc 2030: quelle démographie?* »
- IAAT (Institut Atlantique d'Aménagement des Territoires) (2008), « *L'Attractivité territoriale: perception, identification* »
- KERBOUT, M. (1991), « Quelques aspects de l'urbanisation des régions marginales et leur signification », in *la ville moyenne maghrébine, V^{em} Colloque*, Sefrou
- MINISTERE de l'Intérieur (2006), « *Rencontres des collectivités locales* »
- MATEE (Ministère de l'Aménagement du territoire, de l'Eau et de l'Environnement), « *Etude sur le développement urbain dans la RLBSH* »
- MDCHU (Ministère Délégué Chargé de l'Habitat et de l'Urbanisme), Direction régionale de l'Habitat et de l'Urbanisme Laayoune (2006), « *Rapport sur l'Habitat dans la RLBSH* »
- MHAT (Ministère de l'Habitat et de l'Aménagement du Territoire) (1979), « *Séminaire sur le rôle des villes moyennes dans le développement du Maroc* », Rabat, Rapport introductif
- MINISTERE de Tourisme et de l'Artisanat, Délégation de Laayoune, « *Monographie de la RLBSH* »
- MINISTERE de l'Equipement et des transport, Direction régionale Laayoune (DRET) (2009), « *Synthèse des projets de la DRET de Laayoune* »
- MINISTERE de l'Equipement et des transports, Direction régionale Laayoune (2009), « *Dossier de suivi de l'état d'avancement des projets de la DRET de Laayoune* »
- NACIRI, K. (2002), « *Les cadres constitutionnels, légaux et administratifs du gouvernement local au Maroc* », 4em Forum méditerranéen du développement, Amman

- RHELLOU, A. (1991), « Approche économique de la ville moyenne: croissance urbaine et aménagement du territoire », in *la ville moyenne maghrébine*, V em Colloque, Sefrou
- ROUSSEAUX, V, « Evolution de l'urbanisation marocaine par Microrégion depuis 1971 », in *la ville marocaine à la veille du XXI em siècle*, université Hassan II Mohammedia, série colloques N° 12
- SOMMET Mondial pour le développement durable (2002), Dialogue multipartis, deuxième session

DOCUMENTS

- ANAPEC (2009), « *Liste des jeunes enquêtes d'emploi d'après l'ANAPEC* »
- HCP (2004), « *Direction régionale Laayoune, les caractéristiques démographiques et socioéconomiques de la région de Laayoune Boujdour Sakia El Hamra (RLBSH) à travers les RGPH: 1982, 1994* »
- HCP (2004), Direction régionale Laayoune: « *Monographie statistiques de la RLBSH* »
- HCP (2007), Direction régionale Laayoune, « *les caractéristiques démographiques et socioéconomiques de la RLBSH* »
- HCP, *BA.DOC 1997*
- Ministère de l'Aménagement du Territoire de l'Eau et de l'Environnement (2004), « *le Schéma National de l'Aménagement du Territoire* », *Synthèse*
- MHUdT (Ministère de l'Habitat de l'Urbanisme et de développement territorial), Direction régionale Laayoune (2009), « *Monographie régionale de l'Habitat, de l'Urbanisme et de Développement territorial* »
- MINISTERE de l'Intérieur, DATU (1998), « la migration interurbaine »
- MINISTERE de l'Intérieur (1998), *EMIAT*
- Le Maroc Possible (2006), « *Une offre de débat pour une ambition collective* », Rapport du cinquantenaire, éditions Maghrébines, Casablanca
- SDAU (*Schéma Directeur d'Aménagement Urbain*) de Laayoune et Laayoune plage, Rapport de synthèse
- SRAT (Schéma régional d'Aménagement du Territoire):
 - + Rapport sectoriel N°1: *Milieu physique et environnement*
 - +Rapport sectoriel N°2: *Démographie, formation et emploi*
 - +Rapport sectoriel N°3: *Infrastructures*

- + Rapport sectoriel N°4: *secteur des pêches*
- + Rapport sectoriel N°5 & 6: *Agriculture et élevage*
- + Rapport sectoriel N° 7: *Ressources minières et hydrocarbures*
- + Rapport sectoriel N° 9: *Compétitivité territoriale, activités économiques et investissements*
- + Rapport sectoriel N° 10: *Armature urbaine et équipements collectifs*
- ONEP (1999), *Etudes du Plan Directeur d'Assainissement liquide de la Ville de Laayoune, Mission I*
- ONEP (1999), « *Alimentation en Eau Potable de la Ville de Laayoune, Etude de Schéma Directeur de Distribution d'Eau Potable, Mission I* »
- ONEP (2000), « *Alimentation en Eau Potable de la Ville de Laayoune, Etude de Schéma Directeur de Distribution d'Eau Potable, Mission II* »
- ONEP (2004), « *Etude des Besoins en Eau Potable dans les Villes de Laayoune et Centres liés, Dakhla, Boujdour et Smara, Mission I: Ville de Laayoune et les centres d'El Marsa et Foum El Oued* »
- ONEP (2009), « *Alimentation en Eau Potable et Assainissement des Villes et centres relevant de la province de Laayoune* »
- RLBSH, « *Projet du Plan du Développement Economique et Social, période 1999-2003* »
- WILAYA de la RLBSH (2003), « *Monographie de la province de Laayoune* »

TABLE DES MATIERES :

Liste des abréviations	
Introduction Générale	1
PREMIERE PARTIE : ENCADREMENT THEORIQUE DE LA VILLE MOYENNE	10
Introduction de la première partie	11
CHAPITRE I : LA NOTION ECONOMIQUE DE LA VILLE MOYENNE	12
Section I : La théorie de la ville	14
Paragraphe I : Le champ de l'économie urbaine	14
Paragraphe II : La théorie économique de la ville	22
A- La ville dans la pensée économique	23
B- La théorie des places centrales	26
C- La croissance urbaine	32
D- La ville : espace polarisé	33
E- Les formes de la croissance urbaine	38
F- Croissance et planification urbaine	49
Section II : Approche économique de la ville moyenne	44
Paragraphe I : la ville moyenne : une notion multidimensionnelle	44
A- approche démographique	44
B- approche fonctionnelle	49
Paragraphe II : Ville moyenne optimale?	56
Conclusion du chapitre	72
CHAPITRE II : la Ville Moyenne Marocaine : Evolution et Dynamisme	73
Section I : Evolution urbaine au Maroc	75
Paragraphe I : la dynamique de la population urbaine marocaine	75
A- la transition urbaine au Maroc	75
B- le mouvement migratoire	77
Paragraphe II : évolution des agglomérations urbaines au Maroc	85
A- un mouvement d'urbanisation confirmé	85
B- la main mise de l'axe littoral	86
C- L'inégale répartition des populations des villes	92
Section II : la ville moyenne marocaine : essai de délimitation	97
Paragraphe I : la ville moyenne : une notion insaisissable	97
A- Définition de l'Urbain au Maroc	97
B- la ville moyenne marocaine	101

Paragraphe II : la ville moyenne : pôle de développement	116
A- la promotion administrative de la ville moyenne	117
B- Le rôle catalyseur de la ville moyenne	125
C- la ville moyenne : outil de l'Aménagement du territoire	132
1- les équipements scolaires	135
2- les équipements et les services sanitaires	136
3- les équipements socioculturels	140
Conclusion du chapitre	141
Conclusion de la première partie	142
DEUXIEME PARTIE : LA DYNAMIQUE DE LA VILLE MOYENNE MAROCAINE/ CAS DE LA VILLE DE LAAYOUNE	143
Introduction de la deuxième partie	144
CHAPITRE III : la ville de Laayoune : un rayonnement régional et une dynamique spatiale	145
Section I : Trajectoir d'évolution	147
Paragraphe I : Du Nomadisme à la Sédentarisation	147
1- Laayoune, un petit centre urbain	149
2- l'ère de l'urbanisation accélérée	151
Paragraphe II : Population en mutation	155
Paragraphe III : activités socioéconomiques	160
A- Le secteur primaire	161
1- l'Agriculture	161
2- la Pêche maritime	162
B- Secteur secondaire	167
1- Richesses minières	167
a- Les Phosphates	168
b- Le Sel	169
2- Activités industrielles	170
C- le Secteur tertiaire	172
1- le commerce	172
2- le tourisme	173
3- le transport	174
4- Autres services urbains	174
Section II : la Dynamique d'une ville en mutation	177
Paragraphe I : l'Habitat : élément d'explosion spatiale	177
A- types d'Habitat	177
B- caractéristiques générales de l'Habitat	179
C- Evolution des autorisations de construction de logements	182
Paragraphe II : Le SDAU : une vision stratégique du développement urbain	183
Paragraphe III : Equipements collectifs de la ville	189
1- Santé	190

2- Education	192
3- Autres équipements collectifs	194
Section III : Laayoune : un circuit urbain particulier ?	196
Conclusion du chapitre	201
CHAPITRE IV : Laayoune : Faire la ville moyenne dans un milieu difficile	202
Section I : 1975-1985 : La mise à niveau du territoire	204
Paragraphe I : l'effort de l'intégration : 1975-1985	204
A- le plan d'urgence 1976-1980	204
B- le plan de développement : 1981-1985	207
Paragraphe II : la décennie 1990 : l'apparition d'une ville moyenne	213
A- le rôle de l'Etat dans l'urbanisation	214
1- Investissement public et développement : le lien théorique	215
2- l'Investissement public et le développement : le cas de Laayoune	218
A- Infrastructure supra-urbaine	219
B- Equipements sociaux	223
B Laayoune : la dynamique d'une ville moyenne	232
Section III : le Devenir d'une ville Moyenne Saharienne ?	238
Paragraphe I : les contradictions de l'étalement urbain	239
Paragraphe II : le Devenir économique de la ville de Laayoune	255
A- la compétitivité territoriale de Laayoune	255
B- analyse sectorielle	259
Paragraphe III : le Devenir social de la ville ?	276
A- la crise de l'emploi à Laayoune	276
B- le logement	280
Conclusion du chapitre	289
Conclusion de la deuxième partie	290
Conclusion générale	291
BIBLIOGRAPHIE	293
TABLE DES MATIERES	303