

المملكة المغربية
ROYAUME DU MAROC
وزارة الداخلية
MINISTERE DE L'INTERIEUR
ولاية جهة الدار البيضاء الكبرى
WILAYA DE LA REGION DU GRAND CASABLANCA

عمالة الدار البيضاء
PREFECTURE DE CASABLANCA

الجماعة الحضرية للدار البيضاء
COMMUNE URBAINE DE CASABLANCA

مقاطعة سيدي البرنوصي
ARRONDISSEMENT DE SIDI BERNOUSSI

تصميم التهيئة لقطاع سيدي البرنوصي
PLAN D'AMENAGEMENT DU SECTEUR SIDI BERNOUSSI

تقرير اثباتي
RAPPORT JUSTIFICATIF

Juillet 2013



الوكالة الحضرية للدار البيضاء
AGENCE URBAINE DE CASABLANCA

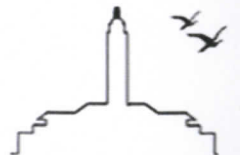


TABLE DES MATIERES

PREAMBULE	2
I- RAPPEL DES ELEMENTS SAILLANTS DU diagnostic	3
1- Situation géographique de l'arrondissement de Sidi Bernoussi	3
2- Un territoire fragmenté.....	4
3- Une structure urbaine polarisée	4
4- Une composition urbaine modeste et des centralités effacées	5
5- Une zone industrielle sous-équipée	5
6- Un littoral dégradé en friche	5
7- Un secteur traversé par de grandes infrastructures	6
8- Un territoire exposé à une forte pollution.....	7
9- Des potentialités non valorisées.....	7
II- PREVISIONS ET BESOINS	8
1- Déclinaison du SDAU du Grand Casablanca.....	8
2- Projections démographiques	9
3- Capacité d'accueil de l'arrondissement.....	10
4- Evaluation des besoins en logements.....	10
5- Evaluation des besoins en équipements.....	11
III- OPTIONS D'AMENAGEMENT DE SIDI BERNOUSSI.....	15
1- La mise à niveau de la zone industrielle.....	15
2- La valorisation du littoral	16
3- Le renforcement des équipements de proximité	16
4- Le renforcement de la trame viaire	16
5- La définition des servitudes liées aux réseaux.....	17
6- Le renforcement de la trame verte.....	17
7- La maîtrise des mutations en cours dans le secteur résidentiel.....	17
8- La valorisation et création des centralités	18
IV- PROJETS DE MISE EN OEUVRE	19
1- La mise en valeur de la route côtière (RR322).....	19
2- La mise en valeur de la route nationale (RN1).....	19
3- La mise en valeur de l'axe parallèle à l'autoroute (A3)	19
4- L'aménagement de l'axe Nord Sud reliant la zone résidentielle à la bande du littoral.....	20
5- La réalisation de la STEP	20
6- La mise à niveau de la zone industrielle.....	20
7- La valorisation de la centralité autour du Boulevard Abi Dar El Ghaffari	20



PREAMBULE

Le présent rapport justificatif accompagne le document graphique établi à l'échelle 1/2000 et le règlement d'aménagement du projet du plan d'aménagement de l'Arrondissement Sidi Bernoussi. Il correspond à la quatrième phase de l'élaboration de l'étude. Il vient à la suite du rapport Analyse diagnostic et de la note de cadrage définissant les orientations d'aménagement déclinées en projet du plan d'aménagement à l'échelle 1/5000 accompagné d'un règlement.

Ce rapport est le résultat de plusieurs réunions de concertation avec l'AUC et ses partenaires notamment, les services de la préfecture et de l'arrondissement. Il prend en compte les remarques et les observations formulées dans le cadre du CTL tenu le 1 juin 2012.

L'aire d'aménagement couvre le territoire de l'arrondissement Sidi Bernoussi qui s'étend sur une superficie de 1278 ha et compte en 2004 une population de 165 324 habitants soit environ 5% de la population de Casablanca.

L'arrondissement occupe une position péricentrale à l'Est de Casablanca, traversée par de grandes infrastructures et abrite une des plus grandes zones industrielles séparée d'un secteur résidentiel par une voie ferrée et le prolongement de la route nationale.

Le territoire de Sidi Bernoussi assure des fonctions économique et résidentielle et génère des flux et des déplacements qui sont pris en compte dans les orientations et les prévisions arrêtées par le SDAU de Casablanca. Le plan d'aménagement les traduit à l'échelle de l'arrondissement en s'appuyant sur les caractéristiques de l'occupation et les tendances de son évolution.

Le plan d'aménagement s'attache également à inscrire les servitudes définies par le SDAU sur le territoire en particulier la protection du littoral, la ceinture verte et les équipements structurants projetés (station d'épuration), à renforcer la vocation et le rôle du territoire (industrielle et résidentielle) et à contribuer à l'équilibre entre l'Est et l'Ouest dans le dispositif régional de Casablanca.

Le contenu de la présente note de cadrage comporte plusieurs parties :

- un rappel des éléments saillants du diagnostic,
- les projections et l'évaluation des besoins,
- une présentation du Parti d'aménagement et sa déclinaison sectorielle,
- les projets de mise en œuvre du document.



I- RAPPEL DES ELEMENTS SAILLANTS DU DIAGNOSTIC

L'arrondissement de Sidi Bernoussi occupe une place importante dans la métropole, de par sa position géographique à l'entrée Est de Casablanca, les caractéristiques de l'occupation, sa double fonction industrielle et résidentielle et la perspective de sa contribution à l'équilibre Est-Ouest de Casablanca.

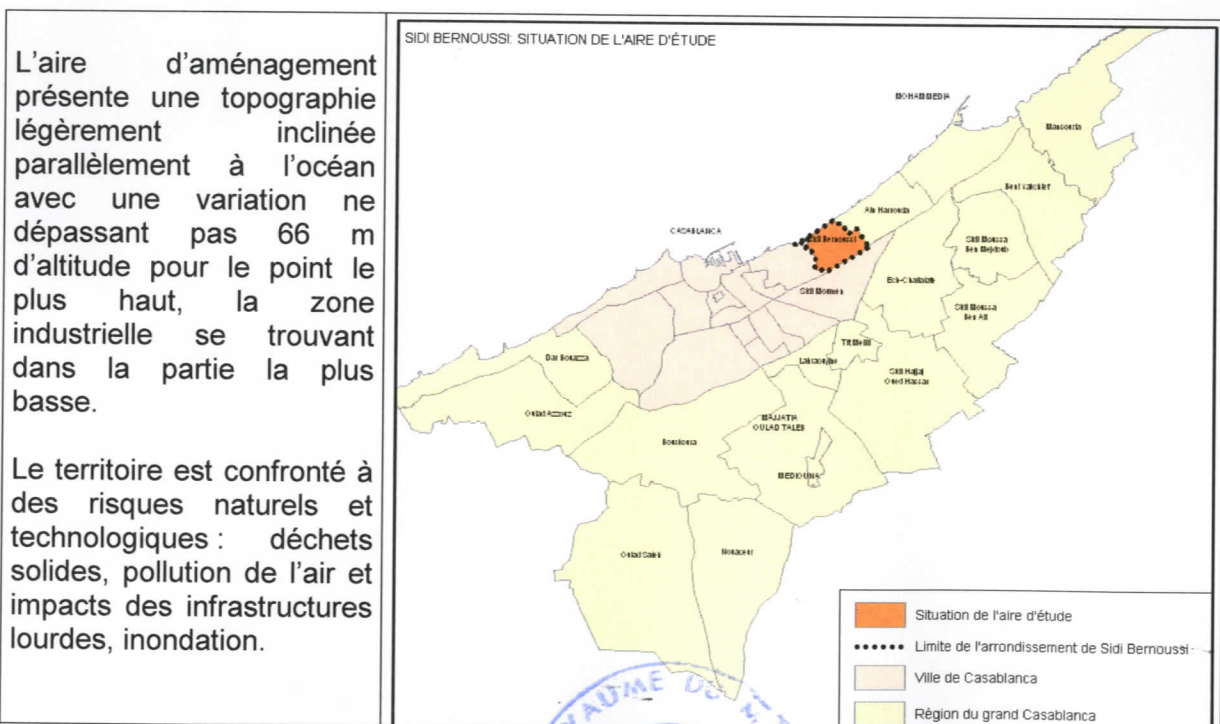
1-Situation géographique de l'arrondissement de Sidi Bernoussi

Le territoire de l'Arrondissement Urbain de Sidi Bernoussi, dépend de la Commune de Casablanca et relève du ressort territorial de la Préfecture des Arrondissements de Sidi Bernoussi. Il est limité, au Nord, par l'océan Atlantique, à l'Ouest, par l'Arrondissement Urbain de Ain Sebaa, au Sud, par « l'autoroute urbaine », et à l'Est, par la Commune Urbaine de Ain Harrouda relevant du ressort territorial de la Préfecture de Mohammadia.

Avec moins de 5% de la population de la métropole sur une superficie de 1278 ha, le territoire de Sidi Bernoussi offre 459 ha occupés par la zone industrielle soit 10% du potentiel total de Casablanca (4529 ha)¹.

La zone résidentielle occupe une bande située entre la nationale et l'autoroute se présente comme une juxtaposition de tissus urbains à dominante d'habitat économique en partie dégradé.

La présence d'une dizaine de noyaux de bidonvilles à l'intérieur de la zone industrielle aggrave les risques technologiques du fait de la cohabitation de l'habitat avec certaines industries polluantes ou à matériaux inflammables.



¹ Stratégie de développement des zones d'activités dans la région du Grand Casablanca CRI 2007 P 44

2-Un territoire fragmenté

L'arrondissement de Sidi Bernoussi accueille l'une des principales zones industrielles de Casablanca. Cette fonction a fortement marqué le territoire dont l'occupation du sol se présente sous forme de trois bandes, parallèles au littoral, à fonctions différentes et séparées par de grands axes de circulation et de transport :

- Une bande littorale étroite située au nord de la route côtière (RR322) est en friche malgré quelques empiétements.
- Une bande au milieu abrite trois ensembles différenciés : une zone d'habitat individuel au Nord Ouest dans le prolongement de l'arrondissement Ain Sbaa, une zone industrielle au Sud- Ouest et la grande zone industrielle de Sidi Bernoussi située à l'Est.
- Une bande au sud constituée d'une zone résidentielle insérée entre la RN9 parallèle à la ligne de chemin de fer et à l'autoroute A3.

La zone résidentielle est constituée de la juxtaposition de tissus urbains d'habitat économique réalisés au gré des opportunités foncières et conçus selon une trame de parcellaire étroit et géométrique et desservis par un maillage de voiries régulier et non hiérarchisé.

Ce schéma d'organisation soulève aujourd'hui dans le territoire de Sidi Bernoussi des dysfonctionnements spatiaux, qui entravent son développement.

3- Une structure urbaine polarisée

Le processus d'urbanisation de Sidi Bernoussi est étroitement liée à la réalisation de la zone industrielle associée à une zone résidentielle pour la main d'œuvre, dont le développement s'est opéré selon une succession d'opérations d'habitat et de lotissements portés par des organismes publics et semi-publics et par des promoteurs privés au gré des opportunités foncières.

Les lotissements économiques, conçus au départ sur de petites parcelles destinées à l'habitat continu avec de faible hauteur, ont fait l'objet de surélévations conduisant à une densité élevée. Même les anciens quartiers résidentiels présentant un certain intérêt urbain se sont dégradés sous les effets de la densification, surélévation, subdivisions,...

Sur le plan architectural, le paysage urbain est dominé par l'habitat économique sur un parcellaire étroit, mais qui tend à se diversifier du côté Est de l'arrondissement (villas, immeubles collectifs) donnant lieu à une polarisation sociale et spatiale. Au nord ouest de l'arrondissement subsiste un secteur d'habitat individuel dans le prolongement de l'arrondissement d'Ain Sbaa et qui assure une transition avec la zone industrielle.

Le secteur résidentiel est également confronté à l'absence d'espaces publics aménagés et à un déficit en espace vert. Il est l'objet de mutations qui affectent ses fonctions et son paysage (prolifération du commerce informel dans la partie ouest de la zone résidentielle).

Globalement, l'organisation spatiale est marquée par une qualité urbaine limitée accentuée par une rupture, entre la zone résidentielle et la zone industrielle séparées par le passage de la ligne de chemin de fer et la route nationale.



4-Une composition urbaine modeste et des centralités effacées

L'organisation spatiale n'obéit pas à une composition urbaine ni même à un plan global. Les espaces publics ne contribuent pas à la lisibilité de la trame urbaine, les équipements sont implantés de manière aléatoire, et souvent déséquilibrée entre les différents quartiers. L'ensemble produit un espace urbain éclaté et fragmenté.

Les espaces publics, représentés essentiellement par les jardins publics sont dévalorisés, ils sont l'objet d'usages conflictuels entre la circulation, le stationnement et le commerce ambulant (marchés de légumes, commerce informel, extensions anarchiques de certaines habitations).

5-Une zone industrielle sous-équipée

La zone industrielle de Sidi Bernoussi occupe une place importante dans le développement économique et social de l'arrondissement. La zone accueille plus de 500 unités industrielles de différentes tailles intervenant dans plusieurs secteurs industriels et employant environ 50 000 personnes. Elle bénéficie d'une bonne insertion dans le système viaire national, traversée par la voie ferrée et proche du port.

Mais la zone est confrontée au sous-équipement à l'état délabré de la voirie, à la transformation des friches urbaines en décharges sauvages, à la persistance de nombreuses poches de bidonvilles, la désaffectation de plusieurs unités, la pollution de l'environnement.

Sur le plan urbain, la zone manque de repères, de signalétique et de centre d'accueil pour les visiteurs. Elle est dépourvue des équipements nécessaires à son fonctionnement, notamment en termes de services de base (éclairage, gestion des déchets, transports) et d'équipement d'accompagnement (centres de formations, les espaces de restauration et des soins de base).

Les activités industrielles sont à l'origine d'une part significatives de la pollution des eaux, de l'air, du sol, etc. Les industries produisent, des déchets solides et des émissions atmosphériques et des effluents liquides. Ces derniers potentiellement toxiques sont rejetés pour une part importante dans le milieu naturel, notamment le littoral, sans aucun traitement préalable, avec de fortes quantités de produits toxiques, ce qui porte préjudice à l'environnement marin et côtier et rend la plage inapte à la baignade et la côte inutilisable pour toute activité de loisirs.

La cohabitation des secteurs industriel et résidentiel présente également un risque pour les habitants et leur santé. La question est particulièrement préoccupante dans certains cas comme par exemple le lotissement d'habitat situé entre la voie ferrée et la route nationale. Cette bande en cours de mutation, accueille de grandes opérations d'habitat collectif, et regroupe des équipements d'enseignements et administratifs. L'ensemble est alterné par des unités industrielles en activité qui représentent un grand danger pour la santé publique.

6-Un littoral dégradé en friche

L'arrondissement de Sidi Bernoussi, dispose d'une façade littorale qui ne joue aucun rôle économique ou structurant à l'échelle du territoire, qui semble lui tourner le dos. Cette position est renforcée par la présence de la zone industrielle le long de sa façade et par le faible niveau de liaison avec la zone résidentielle.

Le littoral est soumis à une occupation anarchique du domaine public, de forme linéaire et diffuse dont des poches de bidonvilles et d'unités industrielles anarchiques. Il est également confronté à la pollution résultant des déversements des eaux usées, ménagères et industrielles.

En termes de foncier, le parcellaire dominant est de faible taille (moins de 3500 m²) et constitue un facteur de blocage dans la valorisation du secteur selon les dispositions de l'ancien plan d'aménagement (minimum parcellaire de 1 ha).

Un des enjeux majeurs du territoire de Sidi Bernoussi concerne la mise en valeur de son littoral qui doit se faire sans altérer son potentiel, sa qualité écologique et paysagère, et tout en maintenant le principe de l'accès libre aux plages. Elle doit être accompagnée de la réalisation des infrastructures nécessaires pour son développement, notamment les équipements de loisirs de divertissement et les services d'accompagnement.

7-Un secteur traversé par de grandes infrastructures

Le territoire de l'arrondissement est traversé par de grandes infrastructures qui impriment une orientation au développement spatial et constituent des ruptures dans le paysage et dans le fonctionnement du secteur.

Ainsi le territoire est coupé par deux ruptures urbaines engendrées par le couloir entre la ligne de chemin de fer et l'emprise de l'ancienne route nationale d'une part et par l'emprise de la RP 35 au Sud d'autre part. Ces axes supportent un trafic interurbain important qui transite par le territoire et se superpose au trafic de desserte locale.

La trame viaire principale de l'arrondissement est d'orientation Est-Ouest. Elle présente des insuffisances notoires en matière de liaisons Nord-Sud entre le secteur résidentiel et le secteur industriel.

Par ailleurs l'autoroute RP 35 ne dessert pas réellement l'arrondissement, les deux accès disponibles étant dans le sens de Rabat vers Casablanca ne permettant pas les liaisons entre les quartiers centraux de la ville et Sidi Bernoussi.

La trame viaire de l'arrondissement offre plusieurs possibilités à la fluidité de la circulation longitudinale Est-Ouest : Boulevard Chefchaouni (RP3000), la route côtière RR322, la route de Rabat N1 / RP3004 et de la circulation transversale : la percée Ain Sbaa à l'Ouest reliant la route côtière au boulevard Chefchaouni, et la voie SB 15 -16 (Boulevard Abdallah Ben Chakroune - passage sous voie ferrée – Boulevard Mbarek Ben Boubeker Hammadi) traversant au milieu et transversalement tout l'espace urbain de Sidi Bernoussi, reliant la route côtière à « l'autoroute urbaine ». Ces voies structurantes sont le support des principaux flux de trafic urbain particulièrement du transport par bus, grands taxis, poids lourds et même flux de piétons.

Toutefois, cette trame est marquée par plusieurs dysfonctionnements, notamment, une mauvaise liaison transversale Nord-Sud entre les différents quartiers et « l'autoroute urbaine » surtout pour les poids lourds et transporteurs de conteneurs.

Le secteur est confronté également à des difficultés de transport collectif en particulier celui des employés et des ouvriers de la zone industrielle, en raison de son enclavement. Elles sont posées en termes d'accessibilité limitée de la zone industrielle, et de conditions de circulation à l'intérieur de la zone pour rejoindre les différentes unités.

8- Un territoire exposé à une forte pollution

Le territoire de Sidi Bernoussi souffre aujourd'hui d'une image environnementale négative liée aux nombreuses pollutions et nuisances générées par les activités industrielles. Ces nuisances sont d'autant plus mal ressenties que de nombreux établissements sont en contacts de zones résidentielles très denses.

La quasi-totalité des activités de la zone est source de pollution de l'air résultant des émissions atmosphériques qui ont des répercussions graves sur la santé des habitants (troubles respiratoires, irritations oculaires...). Etant donné le caractère hétérogène des établissements au sein de la zone industrielle de Sidi Bernoussi où des unités polluantes cohabitent avec des industries peu contraignantes, il faut considérer l'ensemble de la zone industrielle comme source de pollutions multiples et diffuses. Dans ces conditions, il faudra, par principe de précaution, prévoir, un éloignement par rapport aux habitations ou imposer un cahier de charge limitant la pollution de l'ensemble des unités.

Par ailleurs les rejets, industriels toxiques et chargés de polluants organiques sans traitement préalable, directement dans la mer, contribuent à la pollution du littoral.

Les déchets produits par les unités industrielles, par le commerce ambulant ainsi que les gravats, abandonnés sur des terrains vagues constituent également une source de pollution dans l'arrondissement. La collecte des déchets dans certains tissus urbains nécessite des adaptations, notamment au quartier Al Qods (Hay Moubarak) et dans certains bidonvilles où il n'existe pas de moyens d'accès interne pour la collecte.

9- Des potentialités non valorisées

Hormis la zone industrielle qui préserve son rôle attractif malgré les dysfonctionnements dont elle souffre, l'arrondissement de Sidi Bernoussi ne dispose pas de potentialités majeures sinon quelques atouts liés à sa situation géographique à cheval entre le centre de Casablanca et la ville nouvelle projetée, sa bonne accessibilité par l'autoroute, le chemin de fer et la nationale et sa proximité du port.

La présence d'une zone résidentielle d'une capacité d'accueil de 185 000 habitants en face de la zone industrielle facilite la question des déplacements et renforce l'intégration sociale.

Par ailleurs, l'organisation du commerce notamment informel et ambulant peut contribuer à renforcer l'attractivité du territoire et son rayonnement au delà des limites de l'arrondissement.

Le territoire dispose également d'un littoral en friche qui pourra constituer à la fois une opportunité d'aménagement, de valorisation et de diversification de la base économique du territoire et dont l'aménagement contribuera également à améliorer la qualité du paysage urbain de l'arrondissement.

Enfin il faut souligner le dynamisme de la société civile qui œuvre dans les activités sociales, aussi bien dans la zone résidentielle que dans la zone industrielle, (ex l'association Izdihar) constitue un facteur de renforcement de la cohésion sociale par son rôle d'interface entre les habitants, les industriels et les autres acteurs.



II-PREVISIONS ET BESOINS

Ce chapitre rappelle les orientations du SDAU de Casablanca relatives au territoire de Sidi Bernoussi et traite également des projections démographiques et de la capacité d'accueil de l'arrondissement à l'horizon du plan d'aménagement. Ces projections serviront de base pour évaluer les déficits et les besoins en logements et en équipements collectifs en prenant en compte les normes en vigueur.

1-Déclinaison du SDAU du Grand Casablanca

Le SDAU a défini les grandes orientations du développement à long terme pour le Grand Casablanca qui portent sur :

- le rééquilibrage Est Ouest de l'agglomération ;
- le desserrement de la partie centrale de l'agglomération en ouvrant de nouvelles zones à l'urbanisation à la périphérie.

L'ouverture à l'urbanisation du territoire d'Ain Harrouda limitrophe à l'arrondissement de Sidi Bernoussi ouvrira de nouvelles perspectives pour le desserrement des quartiers résidentiels et pour le relogement des bidonvillois. L'arrondissement sera également conforté par la réalisation d'un nouveau centre tertiaire dans la ville nouvelle projetée à Zenata

Par ailleurs l'aménagement du front de mer contribuera également à améliorer la qualité du paysage urbain de l'arrondissement et au rééquilibrage Est ouest de l'agglomération préconisé par le SDAU.

En matière d'affectation du sol préconisée par le SDAU, l'arrondissement de Sidi Bernoussi se voit confirmé dans sa double vocation industrielle et résidentielle. Dans ce sens, le SDAU maintient le zonage industriel soit 483 ha et le zonage résidentiel (habitat dense sur 472 ha, et habitat de densité intermédiaire 61 ha) et propose une ceinture verte à l'ouest de l'arrondissement ainsi qu'une coulée verte le long de la A3.

Une station d'épuration est également projetée dans la ceinture verte prévue par le SDAU à la limite Est de l'arrondissement. Elle recevra les eaux industrielles prétraitées à un niveau de pollution acceptable équivalent au niveau domestique pour permettre aux unités industrielles de se brancher sur la station d'épuration.

Le SDAU confirme également la ligne de transport par RER empruntant la ligne de chemin de fer.

Orientations du SDAU sur le secteur de Sidi Bernoussi

Affectation	Superficie (ha)	Densité
Habitat dense	472	Plus de 60 logements/ha
Habitat à densité intermédiaire	61	de 30 à 60 logements /ha
Zone d'activités à dominante industrielle	483	
Coupure et ceinture verte	185	
Bande littorale naturelle	77	
Total	1278	

Source BET sur la base de la carte du SDAU



2- Projections démographiques.

Selon le RGPH 2004, la population de l'arrondissement de Sidi Bernoussi, s'établit à 165 324 habitants et représente environ 5% de la population urbaine du Grand Casablanca.

La comparaison des trois derniers recensements de 1982, 1994 et 2004 montre que l'effectif de la population s'est accru de 66 % de 1982 à 2004. Le taux d'accroissement annuel moyen s'établit à 2,34 %. Cet indice a été divisé par cinq, entre les deux dernières périodes intercensitaires 1982 – 1994 et 1994 – 2004.

L'effectif des ménages s'élevait en 2004 à 33 562 unités, enregistrant une progression relative de 22 %, soit un flux annuel moyen de 613 ménages durant la dernière période intercensitaire.

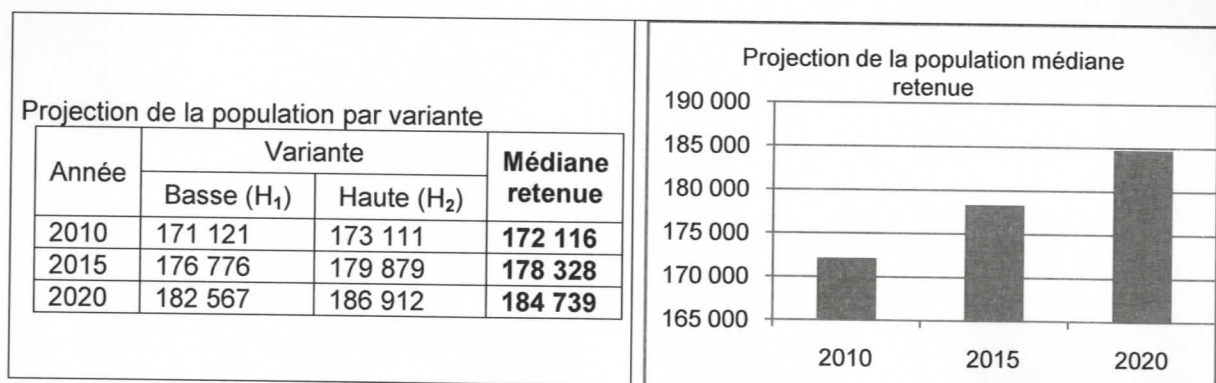
Selon les prévisions réalisées en 2007 par le CERED du HCP, et son extrapolation tendancielle à l'horizon 2020, la population urbaine du Grand Casablanca évoluerait de 3 323 000 en 2004 à 3 901 000 habitants en 2020.

Partant de ces éléments, la projection de la population de l'arrondissement est fondée sur deux hypothèses:

H₁: Elle est établie sur la continuation de l'évolution tendancielle du poids de l'arrondissement dans la population urbaine régionale.

H₂: Elle est établie sur le maintien du taux d'accroissement annuel moyen de l'arrondissement constant, égal au niveau observé, durant la dernière période intercensitaire 1994 – 2004 soit 0,77 %.

La prise en considération des deux variantes a permis d'élaborer la variante médiane ou probable qui a été retenue.



Ainsi la population de l'arrondissement estimée à 172 000 habitants en 2010 approcherait le seuil de 185 000 habitants en 2020, soit une population additionnelle de 13 000 habitants et un accroissement relatif de 7,33 % de 2010 à 2020.

La projection de l'effectif des ménages est fondée sur la tendance d'évolution de la taille des ménages observée de 1994 à 2004 (de 5,58 à 4,93). Ainsi l'effectif des ménages passerait de 37 580 unités en 2010 à 45 727 en 2020 soit un accroissement global de 8 147 ménages et un flux annuel moyen de 815 ménages.

3-Capacité d'accueil de l'arrondissement

Les projections démographiques sont également confrontées à la capacité d'accueil de l'arrondissement telle qu'elle est définie par le SDAU du Grand Casablanca en termes d'affectation du sol préconisée par le document qui confirme le maintien de la zone industrielle (483 ha) et de la différence entre la zone d'habitat dense (472 ha) et celle de densité intermédiaire (61 ha).

L'application, des densités retenues conduit à estimer la capacité d'accueil de l'arrondissement sur la base des zonages prévus par le SDAU.

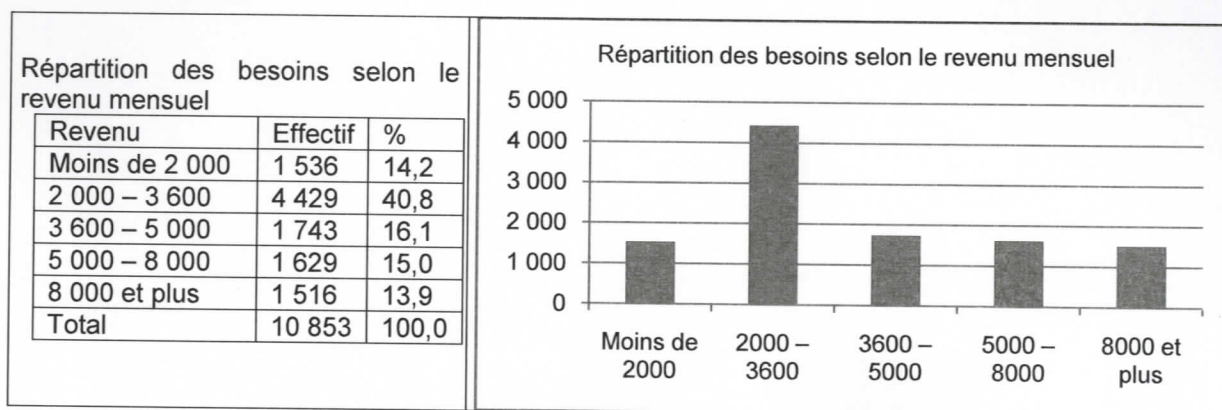
La comparaison entre projections démographiques et capacité d'accueil définie par le SDAU conduit à une densité moyenne de plus de 73 logements/ha pour l'habitat dense.

4-Evaluation des besoins en logements

L'évaluation des besoins en logements prend en compte le déficit estimé en 2010 et les besoins résultant de l'accroissement de l'effectif des ménages de 2010 à 2020.

Le déficit, essentiellement lié à la précarité des logements évalué à 2 706 unités en 2010, alors que le flux des nouveaux ménages pour l'ensemble de la période 2010 – 2020 s'élève à 8147 unités. Le volume total des besoins à l'horizon du plan d'aménagement est de 10 853 unités, soit une moyenne annuelle de 1 085 logements.

La répartition des besoins en logements selon le revenu a été établie en prenant en compte l'évolution future du revenu fondée sur le maintien du pouvoir d'achat actuel jusqu'à 2020 en termes monétaires constants. Sur cette base, le volume des besoins estimé à 10 853 unités se répartit selon le revenu comme suit :



Cette répartition indique que plus de la moitié des besoins (55%) concernent des ménages qui disposent de moins de 3600 DH par mois.



5-Evaluation des besoins en équipements

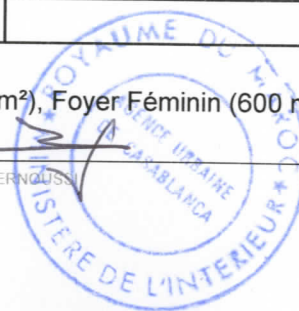
L'évaluation des besoins en équipements collectifs prend en compte les équipements existants répartis selon les secteurs et confrontés aux besoins théoriques résultant de l'application des normes pour la population projetée à l'horizon du plan d'aménagement.

Rappel des normes

Grille Normative des Equipements à prévoir par les Plans d'Aménagement

Nature des équipements	Utilisateurs	Surface en m ²	Observations
Enseignement "E"			
Ecole Primaire	1/8000	4000	
Collège	1/16000	8000	
Lycée	1/32000	10000	
Enseig. Professionnel "E"			
C.Q.P/C.F.P	1/16500	12000	Variable en fonction des besoins du Ministère concerné
I.T.A		15000	
Santé "S"			
Centre de Santé urbain	1/30000	500-1000	En fonction des besoins du Ministère concerné
Hopital Local	1/100000	15000-30000	
Polyclinique	Variable	variable	
Sports "SP"			
Grand Terrain de sports	1/45000	10000	
Petit terrain de sports	1/20000	2000	
Complexe Sportif	1/150000	50000	
Salle Omnisports	1/150000	5000	
Complexe Socio-culturel "P"			
	1/20000	3000	
Publics Services "P"			
Marché	25000 – 100 000	2500 - 4000	
Publics Administratifs "A"			
Commissariat de police	1/45000	2000	
Arrondissement de police	Variable	1000	
Protection civile	1/100000	10000	
Services Administratifs indéterminés	1/45000	3000	
Maison de services publics	1/20000	600	
Publics.Cultuels "M"			
Mosquée Vendredi	1/15000	3500	
Espaces verts			
Grand jardin public	variable	60000	
Total			

NB: le complexe socio culturel renferme: Maison de jeunes (600 m²), Foyer Féminin (600 m²), Bibliothèque (600m²) et Centre culturel (1200 m²)



Besoins en équipements pour la population à terme

Population 185 000 habitants

Nature des équipements	Population		Besoins	
	Utilisateurs	Surface en m ²	Nombre	Surface en ha
Enseignement "E"			42	25,20
Ecole Primaire	1/ 8000	4000	24	9,60
Collège	1/ 16000	8000	12	9,60
Lycée	1/ 32000	10000	6	6,00
Enseig. Professionnel "E"				
C.Q.P/C.F.P	1/ 16500	12000	variable	variable
I.T.A		15000	variable	variable
Santé "S"			8	6,30
Centre de Santé urbain	1/ 30000	500-1000	6	0,30
Polyclinique	variable	variable		
Hopital Local	1/ 100000	15000-30000	2	6,00
Sports "SP"			15	11,30
Grand Terrain de sports	1/ 45000	10000	4	4,00
Petit terrain de sports	1/ 20000	2000	9	1,80
Complexe Sportif	1/ 150000	50000	1	5,00
Salle Omnisports	1/ 150000	5000	1	0,50
Complexe Socio-culturel "P"			9	2,7
	1/ 20000	3000	9	2,7
Publics Services "P"			7	1,75
Marché	25000-100000	2500 - 4000	7	1,75
Publics Administratifs "A"			19	4,54
Commissariat de police	1/ 45000	2000	4	0,80
Arrondissement de police	Variable	1000		
Protection civile	1/ 100000	10000	2	2,00
Services Administratifs indéterminés	1/ 45000	3000	4	1,20
Maison de services publics	1/ 20000	600	9	0,54
Publics.Cultuels "M"			12	4,2
Mosquée Vendredi	1/ 15000	3500	12	4,2
Espaces verts		2.5 m ² /hab		46,25
Grand jardin public	variable	60000		
Total			112	102,24



Sidi Bernoussi : Equipements existants et projetés

Equipement		Nombre des équipements			Surface des équipements en m ²		
		Existant	Projeté	Total	Existant	Projeté	Total
Equipement d'enseignement	Ecole primaire	23	2	25	129843	9879	139722
	Collège	7	5	12	72515	39680	112195
	Lycée	6	2	8	60095	28697	88792
	Formation professionnelle	5	1	6	58554	17366	75920
	Enseignement supérieur	1	0	1	31971	0	31971
Equipement public		43	6	50	483674	755608	1239282*
Equipement de santé		6	3	9	14425	5840	20265
Equipement d'intérêt général		8	1	9	28596	10146	38742
Mosquée		13	4	17	35023	11710	46733
Cimetière		2	0	2	15005	0	15005
Equipement sportif		8	2	10	171931	16120	188051
Parking		14	3	17	25078	16215	41293
Espace vert		58	7	65	307429	98148	405577

* Y compris la surface de la station d'épuration (700000) et la surface de la station de prétraitement (38000)

Sidi Bernoussi : Equipements existants et projetés face aux besoins

Equipement		Existant	Projeté	Besoins
Equipement d'enseignement	Ecole primaire	23	2	24
	Collège	7	5	12
	Lycée	6	2	6
	Formation professionnelle (1)	5	1	11
	Enseignement supérieur	1	0	---
Equipement public		43	6	35
Equipement de santé		6	3	8
Equipement d'intérêt général		8	1	
Culte	Mosquée	13	4	12
	Cimetière	2	0	---
Equipement sportif		8	2	15
Parking		14	3	---
Espace vert (2)		58	7	46,25 ha

(1) Les emprises des centres de formations existants et projetés peuvent recevoir une dizaine d'équipements

(2) espace vert en hectares sur la base d'un ratio de 2,5 m² par habitant

La comparaison entre les équipements existants et projetés et les besoins évalués à l'horizon du plan d'aménagement, selon les normes en vigueur, montre un déficit de deux écoles primaires, de cinq collèges et de deux lycées, de trois centres de santé, de six centres de formation professionnelle et sept équipements sportifs. Elle révèle également un excédant en équipements administratifs et une offre existante en espace vert de 30 ha pour un besoin de 46,25 ha (sur la base d'un ratio de 2,5 m² par habitant). Le PA propose environ 10 ha de nouveaux espaces verts.



Le plan d'aménagement propose des servitudes d'équipement destinées à répondre à ces besoins dans les secteurs de l'enseignement, de la santé et en partie de la formation professionnelle. Le déficit en équipements sportifs peut être résorbé en partie en utilisant la coulée verte prévue par le SDAU pour des terrains de sport de proximité en plein air, en plus des trois équipements projetés par le plan d'aménagement.

Les équipements de formation professionnelle totalisent 5 unités pour un besoin de 11. Pour résorber le déficit une nouvelle unité est proposée dans la zone industrielle et le reste peut être résorbé dans le cadre d'une meilleure utilisation des emprises des équipements de formation existants et projetés qui totalisent 67 212m² et presque 10 ha si l'on rajoute l'emprise de l'école d'architecture (31 971m²). Ces réservations peuvent accueillir jusqu'à 10 établissements de formation professionnelle.

Le PA propose également un pôle d'équipements dans la zone industrielle composé d'une grande mosquée, un centre de santé, un centre multiservices pouvant accueillir une maison de l'ouvrière (comportant dortoir, restaurant et services de proximité).

Des réservations sont également proposées pour des équipements publics multiservices au nombre de 3 unités destinées à répondre d'une manière flexible aux besoins en services de proximité.

Enfin des parcs de stationnement sont prévus dont, un pour les taxis est localisé le long de la nationale RN1 et un deuxième comme parking relais à la périphérie Est de l'arrondissement et un troisième limitrophe à la mosquée projetée à l'est de la zone industrielle. Le stationnement destiné aux poids lourds peut être implanté dans la ceinture verte à la lisière de la zone industrielle.



III-OPTIONS D'AMENAGEMENT DE SIDI BERNOUSSI

Le présent plan d'aménagement porte sur un territoire fortement marqué par deux secteurs distincts, l'industrie et l'habitat. Son objectif est de confirmer ces deux vocations en donnant une nouvelle image à l'arrondissement de Sidi Bernoussi, en diversifiant sa base économique et ce, en favorisant l'émergence de nouvelles activités, notamment le tertiaire supérieur et en restructurant le commerce informel très dominant dans le coté ouest.

L'objectif est de consolider les centralités en vue de créer une dynamique de renouvellement urbain et de recoudre les tissus urbains à travers des aménagements urbains notamment à partir de la mise en valeur des boulevards urbains afin de favoriser la promotion d'un cadre de vie urbain attractif de qualité.

Le profil social de l'arrondissement conduit à une forte demande en matière équipements de base qu'il faudrait prévoir en même temps que des aménagements urbains valorisant le territoire. Les nouvelles centralités à développer ou à consolider serviront de supports pour enclencher cette dynamique.

La zone industrielle, lieu de travail, mais aussi un cadre de vie devrait également offrir un cadre de qualité aussi bien pour ses utilisateurs que pour ses visiteurs. Sa mise à niveau devra s'insérer dans la logique du développement durable, d'abord par la prise de mesures nécessaires en faveur de la diminution de la pollution, du renforcement de ses infrastructures et son équipement et de l'amélioration de son cadre global.

Le parti d'aménagement repose sur un ensemble d'options majeures mises en cohérence par le plan d'aménagement. Elles portent sur :

- 1-La mise à niveau de la zone industrielle,
- 2-La valorisation du littoral,
- 3-Le renforcement des équipements de proximité,
- 4- Le renforcement de la trame viaire,
- 5- La définition des servitudes liées aux réseaux
- 6-Le renforcement de la trame verte,
- 7-La maîtrise des mutations en cours dans le secteur résidentiel,
- 8-La valorisation et création des centralités.

1-La mise à niveau de la zone industrielle

La mise à niveau de la zone industrielle répond à un objectif d'amélioration du cadre de travail et de renforcement également de la compétitivité de la zone confrontée à un sous-équipement, à la présence de noyaux de bidonvilles. La mise à niveau implique :

- l'amélioration de l'infrastructure, l'aménagement des espaces publics notamment le long des grandes artères,
- l'ouverture de certains axes à des activités commerciales liées aux besoins de la population locale (restauration, pharmacie...). L'axe central d'une emprise de 60 m peut recevoir des activités en plain air à organiser sur l'espace public.
- mutations des abords de la zone en zones de bureaux, projets commerciaux (show-room et espaces de ventes), notamment dans les zones à proximité du littoral et de la zone d'habitat et le long de la nationale au sud de la ligne de chemin de fer. Ces mutations visent à contenir les nuisances dues à la pollution et à créer des transitions entre les unités industrielles et les tissus urbains environnants,
- la résorption des noyaux des bidonvilles existants dans la zone,



- le renforcement des équipements par la réalisation d'un équipement multiservices comportant une maison de l'ouvrière, de centre de formation et d'un équipement de santé et d'une grande mosquée ,
- l'amélioration du réseau de voirie et son extension par l'ouverture de nouvelles voies à l'intérieure de la zone industrielle,
- la végétalisation de la zone sur le linéaire des voies et sur les reculs des constructions afin de limiter les effets de la pollution (choix d'essences anti-pollution).

2-La valorisation du littoral

Le littoral de Sidi Bernoussi est aujourd'hui à l'état de friche dégradé en partie occupée par des constructions. Il est couvert par le SDAU par une servitude de zone de protection du littoral inconstructible. Sa valorisation en zone d'animation avec des aménagements publics (corniche) renforcera la mise à niveau de la zone industrielle située en face et en particulier le front transformé en zone de show-room.

La valorisation du littoral implique plusieurs actions de :

- dépollution et suppression des activités clandestines.
- aménagement d'une corniche.
- régulation du trafic lourd lié à la zone industrielle sur la route côtière.

3-Le renforcement des équipements de proximité

La programmation de nouveaux équipements de proximité répond à une demande sociale dans un arrondissement à vocation industrielle et résidentielle dominée par l'habitat économique. Les priorités portent sur les équipements d'enseignements, de santé et de de spot ans le secteur résidentiel mais aussi dans la zone industrielle.

Par ailleurs des équipements structurants sont également prévus :

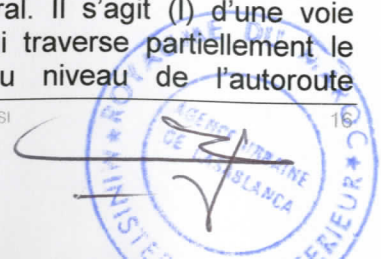
- création d'un parc urbain à l'emplacement de l'entrepôt des matériaux de construction,
- réservation de l'assiette de deux bidonvilles : l'une dans la zone d'habitat et l'autre dans la zone industrielle pour créer des équipements structurants à large rayonnement,
- renforcement de la zone d'équipements d'enseignements existante (près de l'école d'architecture de Casa).

4- Le renforcement de la trame viaire

Le réseau viaire de l'arrondissement Sidi Bernoussi s'est constitué sur une trame orthogonale d'orientation Est-Ouest avec des liaisons insuffisantes entre le Nord et le Sud L'objectif du plan d'aménagement est d'améliorer les liaisons entre les quartiers et de désenclaver les différentes entités urbaines par les actions suivantes :

-Création et agrandissement des voies Est- Ouest pour relier les entités internes et l'arrondissement de Sidi Bernoussi avec ceux d'Ain Harrouda et d'Ain Sbâa. Ainsi l'emprise de la route côtière RR322 est portée à 50 m

-Création de nouvelles voies dans la zone industrielle pour compléter le maillage existant. L'emprise du boulevard Chefchaoui, principale desserte de la ZI à l'Est, a été élargie à 40 m. Le document propose la création de voies nord-sud reliant la zone résidentielle à la zone industrielle et la bande du littoral. Il s'agit (1) d'une voie mitoyenne à Ain Harrouda d'une emprise de 50 m qui traverse partiellement le territoire de Sidi Bernoussi avec un échangeur au niveau de l'autoroute



(II) d'une nouvelle voie de 50 m qui traverse la ceinture verte et (III) d'une voie à l'ouest qui traverse à l'ouest de la zone industrielle la ligne de chemin de fer avec une emprise de 50m et se rétrécit à 30m. Ces voies d'orientation Nord-Sud viennent s'ajouter à l'axe principal déjà existant (Mbarek Ben Boubker Hammadi) d'emprise variable et dont la séquence à 64 m de large a été prolongée jusqu'au carrefour, objet d'un nouveau pôle d'équipements et d'animation. L'ensemble de cette séquence dont la partie vers la bande du littoral est déjà aménagée pourra recevoir des espaces verts linéaires et un large trottoir support pour le commerce et les services d'animation réglementés.

- Programmation de nouveaux franchissements de la ligne de chemin de fer reliant ainsi le secteur résidentiel à la zone industrielle et au delà à la bande du littoral.

5-La définition des servitudes liées aux réseaux

L'ensemble des servitudes liés aux réseaux divers ont été prises en compte par le plan d'aménagement.

En matière d'eau potable, la canalisation de Fouarat traverse le secteur résidentiel sous une voie de 30 m d'emprise ou des espaces verts.

La servitude de la ligne de chemin de fer a été reportée dans le plan y compris son élargissement au nord de Sidi Bernoussi destiné à réaliser un triage.

De plus une marge de recul des constructions de 20 m est imposée de part et d'autre de l'emprise de la ligne de chemin de fer.

Enfin, le document définit une marge de recul de 10 m imposée aux constructions le long de la rive sud de la nationale n°1 (RN1).

6- Le renforcement de la trame verte

Les actions préconisées par le PA portent sur :

- le maintien de la ceinture verte prévue par le SDAU qui accueille notamment le projet de la station d'épuration ;
- la confirmation de la coulée verte prévue par le SDAU le long de l'autoroute qui peut recevoir des équipements sportifs,
- la proposition d'un espace vert de 3,6 ha à l'Est de la zone résidentielle.
- la valorisation des espaces verts existants,
- la proposition d'un programme de plantation massive d'espèces végétales anti-pollution,
- la création d'espace vert dans la ZI et le long des grands axes.

7-La maîtrise des mutations en cours dans le secteur résidentiel

En matière d'habitat, on relève un double constat : remplissage des zones ouvertes à l'urbanisation par le PA homologué et accélération du processus de densification des ensembles résidentiels par des surélévations parfois non conformes aux dispositions du document d'urbanisme.

L'objectif du présent plan d'aménagement est de maîtriser les mutations en cours en proposant d'homogénéiser les hauteurs en fonction du parcellaire et des emprises des voies et de préconiser un front bâti le long des grands axes urbains avec un étage supplémentaire par rapport à la hauteur autorisée dans le zonage.

Dans ce sens plusieurs zonages sont proposés confirmant l'occupation existante et anticipant l'évolution. Il s'agit :



-de maintenir la zone d'habitat individuel D1S1 à l'ouest du territoire comme zone de transition entre la zone industrielle et la zone résidentielle de l'arrondissement Ain Sbaa.

-de préserver l'opération Al Qods constituée de petites unités d'habitat individuel avec un zonage D1S2 en plein secteur d'habitat économique.

-d'intégrer les opérations d'habitat collectif existantes confirmées par un zonage C3 et C4

-d'accompagner les surélévations dans les tissus urbains existants avec un zonage E2, E3 et E4 variable selon l'état du parcellaire et du maillage de la voirie, les capacités d'accueil et le niveau d'équipement et selon les tendances relevées sur le terrain.

8-La valorisation et création des centralités

Le plan d'aménagement propose de renforcer les centralités existantes et de contribuer à consolider celles en émergence et ce par :

- a- création d'une zone de projets liée aux bureaux, commerces et équipements dans l'actuel centre de l'arrondissement avec un traitement des façades des équipements existantes (l'arrondissement et la préfecture) et l'aménagement des places publiques attenantes.
- b- valorisation de la centralité d'Al Qods : homogénéisation des hauteurs, programmation des commerces de haut niveau aux rez-de-chaussée et des bureaux à l'étage et des équipements publics.
- c- Création d'un nouveau pôle d'équipement et de service dans la zone industrielle.



IV- PROJETS DE MISE EN OEUVRE

Le plan d'aménagement est décliné en plusieurs actions majeures dont la réalisation contribuera à faciliter la mise en œuvre du document. Il s'agit de projets circonscrits qui peuvent être portés par un opérateur public, l'association des industriels, ou réalisés dans le cadre d'un partenariat public privé. Il s'agit notamment des projets suivants :

1- La mise en valeur de la route côtière (RR322)

La route côtière est confrontée à un trafic routier de poids lourds, et de véhicules et présente un paysage urbain dégradé entre la zone industrielle et le littoral en friche

L'objectif est d'élargir l'emprise cette voie en la portant à 50 m, pour assurer le trafic des poids lourds reliant le port à la zone logistique de Ain Harrouda, d'aménager les carrefours à feux pour faciliter la traversée pour les piétons et de traiter les abords avec un cheminement piéton et un mobilier urbain adapté.

Ce projet s'inscrit également dans les mutations préconisées pour les abords de la zone industrielle dont les îlots limitrophes à la route côtière sont transformés en show-rooms. Enfin ce projet contribue à la valorisation de la bande littorale qui pourra recevoir une corniche, des terrains de sport en plein air.

2- La mise en valeur de la route nationale (RN1)

Cette voie supporte un double trafic de transit et de desserte locale et présente un paysage urbain hétérogène. L'objectif est de la transformer en boulevard urbain traité selon les séquences :

- une première séquence à l'ouest, dessert la bande située entre la ligne de chemin de fer et la nationale transformée en zone de show-room et au sud une zone d'habitat assez dense dont les fronts bâtis proposent une série d'équipement et d'espaces verts

- la deuxième séquence dessert une bande occupée par des opérations d'habitat collectif R+4 et une zone d'habitat économique avec des fronts bâtis et des équipements collectifs.

- la troisième séquence à l'est se situe à limite de la ceinture verte projetée par le SDAU au nord et dessert une zone d'habitat au Sud.

3- La mise en valeur de l'axe parallèle à l'autoroute (A3)

Cet axe traverse l'ensemble du secteur résidentiel d'Est en Ouest et présente également un paysage urbain hétérogène. L'objectif de ce projet est d'en faire un boulevard urbain reliant plusieurs centralités existantes émergentes ou à renforcer (centralité Al Qods-Boulevard Al Mokhtar Ben Ahmed Al Gernaoui).

Le projet comporte plusieurs aménagements préconisés par le PA dont notamment l'aménagement d'un parc urbain à l'Est, un pôle d'équipements (enseignement et sport) projeté à l'Ouest sur l'emprise du bidonville à recaser.

Le long du boulevard des fronts bâtis seront proposés pour renforcer le caractère urbain du boulevard.

Cette centralité transversale permettra de relier les deux secteurs Est et Ouest de l'arrondissement et de réduire le clivage existant entre eux et au-delà créer une liaison entre Sidi Bernoussi et les arrondissements limitrophes (Ain Sbaa et Ain Harrouda).



4-L'aménagement de l'axe Nord Sud reliant la zone résidentielle à la bande du littoral

Cet axe, (Mbarek Ben Boubker Hammadi dans le secteur résidentiel prolongé par Bd Abdelali Benchakroun) est le seul à relier la zone résidentielle au littoral à travers la zone industrielle. Il supporte un trafic intense de véhicules et de piétons avec un passage sous terrain

Il a fait l'objet d'un début d'aménagement dans la séquence nord traversant la zone industrielle.

L'objectif du projet est d'élargir son emprise, de traiter ses abords avec des espaces verts qui peuvent recevoir des équipements d'animation (restauration, services, sanitaires) dans des structures légères (kiosques). Au croisement de cet axe avec la ligne de chemin de fer et la nationale, les abords seront traités en espace vert

5- La réalisation de la STEP

La réalisation de ce projet s'inscrit dans les orientations du SDAU et du Schéma directeur de l'assainissement de Casablanca. La station sera intégrée dans la ceinture verte prévue par le SDAU. L'emplacement et la superficie de la station d'épuration des eaux usées seront déterminées par des études appropriées.

6- La mise à niveau de la zone industrielle

Ce projet poursuit des objectifs multiples liés à :

- la dépollution de la zone en imposant un cahier de charge aux unités industrielles en matière de traitement des rejets (air, liquide et déchets solides)
- la mise à niveau des infrastructures, voirie, assainissement et des services (éclairage public, transport) signalisation, espaces vert et équipements d'accompagnement (information, accueil, restauration,...),
- la résorption des bidonvilles dont les emprises sont affectées en partie aux équipements.

Le plan d'aménagement propose des réservations pour des équipements dans la zone et de nouvelles voies de dessertes ainsi que deux nouveaux franchissements de la ligne de chemin de fer reliant le secteur résidentiel à la zone industrielle.

Le PA préconise également une mutation des franges de la zone industrielle en commerce, hôtellerie, bureaux, services et show-rooms le long de la route côtière jusqu'à l'intersection avec le Bd Mbarek Ben Boubker Hammadi.

7- La valorisation de la centralité autour du Boulevard Abi Dar El Ghaffari

L'ensemble constitué par les bâtiments de la préfecture, de l'arrondissement, la maison des jeunes et le stade Errachad El Bernoussi forme le cœur d'une centralité à renforcer de part et d'autre du boulevard Dar El Ghaffari.

Cette centralité existante autour des services administratifs sera renforcée par un aménagement global portant sur des emprises publiques et produira des effets d'amélioration sur les quartiers environnants.

Le projet vise à retravailler la façade du bâtiment de la Préfecture, réaménager le stade ou le délocaliser sur la ceinture verte et créer des immeubles de bureaux qui seront réaffectés aux administrations existantes (foyer féminin, maison de jeune, délégation jeunesse et sport) à des équipements d'animation (restauration, service sociaux).

