

SDAU APPROUVE PAR DECRET N° 2.09.669 DU 14 MOHARREM 1431 (30 DECEMBRE 2009) BO N°5806 DU 21 JANVIER 2010

Le SDAU du Grand Casablanca est régi par les dispositions du dahir portant loi n°1-84-17 du 25 janvier 1984 (21 Rabia II 1404).

Le périmètre couvert par le présent SDAU comprend la totalité du territoire de la Wilaya du Grand Casablanca, ainsi que le territoire de la commune urbaine d'El Mansouria.

La durée de validité est de 20 ans. Il est imposable à l'Etat, aux collectivités locales, les établissements publics et les personnes morales de droit privé dont le capital est souscrit entièrement par les personnes publiques précitées.

Introduction

Casablanca et sa région occupent depuis plus d'un siècle une place centrale dans le développement du Maroc, aussi bien sur le plan économique que sur le plan culturel. La ville a acquis le statut de locomotive économique du Maroc, du principal centre d'innovation et de création, de principal lien d'intégration et d'échanges, et de symbole de l'ouverture du pays sur le monde.

De ce fait, le développement de Casablanca présente, sur les 20 années à venir un enjeu majeur pour le pays. C'est pourquoi les acteurs se sont accordés sur une stratégie ambitieuse, visant à hisser Casablanca au rang d'une grande métropole mondiale.

Le SDAU constitue la transcription spatiale de cette ambition. Sa réalisation passe par un effort d'équipements sans précédent, le décongestionnement de la ville centre, la déconcentration de l'activité et de l'habitat en périphérie, une offre foncière à la hauteur des besoins, la correction des déséquilibres spatiaux (en faveur de l'Est) et des projets de développement urbain qui améliorent l'image de la métropole (Anfa, Sidi Moumen, Zenata, Nouaceur).

I. Les défis pour une métropole mondiale

Les défis qui sont fortement corrélés et qui doit affronter Casablanca pour accéder à un développement qualitativement nouveau et durable sont ceux :

- du développement économique ;
- de la cohésion sociale ;
- de la croissance démographique ;
- des transports des personnes et des marchandises ;
- du développement urbain ;
- de l'environnement ;
- du niveau d'équipement

a. Le défi de développement économique

- Mieux accueillir le redéploiement des activités industriels : parcs d'activités modernes ; Main d'œuvre qualifiée, offre en immobilier de l'entreprise ;
- Accueillir le développement rapide de l'activité tertiaire : l'économie largement tertiarisée (2/3 emplois) : cœur de ville, axe Sidi Mâarouf Nouaceur, la nouvelle zone d'Anfa et le futur pôle urbain de Zenata ;
- Les enjeux de développement du grand commerce : organisation de l'accueil des zones d'activités commerciale (Lahraouiyne, Sidi Moumen, Nouaceur, route d'El Jadida, Zenata et Echallalat ;

- Les enjeux du tourisme : tourisme culturel peu développé, le patrimoine non valorisé, absence de grands équipements culturels et absence de l'offre du tourisme vert. Le potentiel est largement sous-utilisé et le PDRT a amorcé un projet cohérent de réponses ;
- Le développement de l'artisanat : développement d'un grand complexe dans les zones de reconversion industrielle ;
- La sauvegarde des activités agricoles : la préservation de la fonction agricole comme une composante à part entière de l'aménagement du territoire du grand Casablanca (58.000 hectares).
- Résorption du secteur informel : Enjeu majeur de développement durable de Casablanca.
- Dédoublage du nombre total d'emploi ; création à l'horizon 2030 de 100000 d'emploi ; soit près de 50.000 par an
- Dédoublage de la surface dédiée aux activités industriels et tertiaire (5000 hectares ; soit 200 ha par an)

b. Le défi de la cohésion sociale

- Des progrès indéniables dans le développement humain : progression rapide des effectifs scolarisés, hausse de taux d'activité de la femme, recul de l'analphabétisme, de la mortalité et hausse continue de l'espérance de vie ;
- Un problème majeur ; habitat digne pour tous : l'offre insuffisante en logement pour les ménages à bas revenu, la présence importante des logements de qualité très médiocre, surpeuplement des logements. Casablanca concentre 400.000 constructions et 750 .000 logements.
- Habitat insalubre : un problème de grande ampleur : 212.000 résident dans les bidonvilles, dans des logements vétustes et menaçants ruine et dans l'habitat non réglementaire.
- Un accès inégal aux services urbains de base : décalage entre la croissance démographique et le rythme de réalisation des réseaux surtout en périphérie ;
- Le sous-équipement de certains secteurs géographiques : éducation, santé, sport, culture et espace vert. la réponse pèse sur le seul secteur public dans les zone péri-urbaines et périphériques, alors que l'offre public est excédentaire dans le centre (éducation).
- Corriger les disparités pour un développement durable : politique sociale (redistribution et solidarité) et politique spatiale (empêchement de la constitution des poches de pauvres)

La question sociale se pose principalement en termes d'emplois et d'habitats, mais elle couvre l'éducation, la formation, l'accès aux soins, aux services urbains de base (eau, électricité, assainissement, transport) et le cadre de vie.

La pression n'est plus due à la seule progression démographique, mais à l'augmentation du niveau de vie et de l'attente de la population.

Le SDAU ne saurait à lui seul apporter les réponses. Cependant, il y contribue fortement par les politiques spatiales de correction des disparités, de distribution des fonctions et d'équipements et d'équilibre entre les territoires (Est-Ouest, centre-périphérie)

c. Le défi démographique : logements, emplois et équipements

***Une croissance démographique ralentie mais qui se poursuit**

- accroissement annuel de 55.000 personnes ;
- un taux d'accroissement annuel de 1,5%, très inégal (0,8% seulement pour la préfecture de Casablanca)
- Population de 4,5 millions en 2020 et 5,1 millions en 2030 (taux de croissance de 1,3%)

*** Une croissance 2 fois plus rapide du nombre de ménages**

- Taux d'accroissement de 2,9% par an qui maintient la demande en logements à un niveau élevé :
- 740.000 ménages supplémentaires en 2030 ; soit 30.000 ménages/an

*** Des besoins considérables en logements**

- Les besoins en logements à l'horizon 2030 se situeraient dans fourchette entre 750.000 et 1.000.000 d'unités (30.000 à 38.000 par an)
- Le problème résiderait dans l'inadéquation entre les prix de logement et les capacités financières des ménages.

d. Le défi des transports

*** Faire face à la progression importante des déplacements**

Le nombre de déplacement tout mode confondu est de 11.000.000 par jour (6 millions à pieds, 500.000 en deux roues motorisés, 1,5 millions pour chacun des modes –voitures individuelles, taxis et Bus:

En 2030, il faut compter entre 13 et 15 millions déplacements quotidiens ;

Le défi de déplacement vient de la croissance de la part de l'automobile, alors que les transports collectifs ne se développent pas d'une façon marquée.

- Maîtriser la croissance rapide de l'usage de l'automobile de 320.000 voitures aujourd'hui à 1,3 millions en 2030 (quadruplement du parc).
Comment répondre à un tel défi que qu'on observe doré et déjà la saturation de nombreux axes à Casablanca, aussi bien radiaux qu'en rocade ? : (Investissement massif dans les transports collectifs ; déconcentration de développement urbain aussi bien l'habitat que les emplois, donc des investissements routiers en périphérie)

*** Offrir un réseau de transports collectifs nettement plus performant**

Le réseau de transport collectif montre aujourd'hui des défaillances par rapports aux besoins (services médiocres, parc vétustes, trajets jugés long, répartition très inégales...)
Les taxis (12500 occupent le tiers de la voirie dédiée à la circulation générale) ;

En matière des transports Casablanca est appelée à faire un saut qualitatif et quantitatif dans le domaine des transports collectifs pour répondre aux enjeux futurs, éviter l'asphyxie automobile et ses impacts négatifs sur l'économie, l'environnement et la qualité de la vie ;

Elle doit développer un système nettement plus performant, incluant une offre complémentaire en bus –y compris les bus en site propre, de tramways, de métro, de R.E.R et de liaisons inter-urbaines performantes par les le train et les cars.

*** Compléter et développer le réseau routier**

- Un réseau principal insuffisamment maillé et très chargé dans le centre de 2400 km de voies de diverses catégories
Au Nord de l'autoroute urbaine, le réseau est structuré, hiérarchisé et suffisamment dense. Entre l'autoroute et la rocade sud, le réseau connaît de nombreuses discontinuités avec absence de cohérence d'ensemble et le péage renforce la sélectivité des trafics avec des points d'échanges plus limités.

Hors des zones agglomérées, la couronne rurale est irriguée par deux routes nationales (R1 et R9)

Les principaux carrefours au centre ville sont saturés (Zerktoni .80.000 voitures jours, l'autoroute urbaine 112.000 véhicules entre Bd Mohammed VI et Ouled Ziane (8000 voitures en heure de pointe contre seulement 1300 pour la rocade Sud en raison de péage).

L'aménagement des carrefours n'est pas optimum et par ce fait accentue la congestion du réseau.

- Une gestion de stationnement à revoir

A Casablanca l'offre en places sur voirie est conséquente : 41 places/ha, soit plus que la moitié du niveau moyen constaté à Paris ou Barcelone (25 places à l'hectare). L'occupation est de l'ordre de 90%.

L'offre de places hors voirie représente 16 places/ha, mais les parcs sont peu fonctionnels

- Tarifs de stationnement dissuasif, la libération de la voirie pour d'autres usages (bus, tramway, parking sous-terrain), limitation d'heures de stationnement...

- Des projets d'infrastructure indispensables

- réalisation de la voie de 50 m au Sud (en cours) ;
- réalisation de la couronne Ouest
- La nouvelle section autoroutière vers Berrechid (programmé par l'Etat) ;
- La nouvelle rocade périphérique

*** Accroître la capacité portuaire**

- Investir pour faire face à la croissance du trafic conteneurs 700.000 EVP (équivalent vingt pieds) contre 445.000 en 2003 ; soit 13% de croissance annuelle.
- A l'horizon 2030, Casablanca doit assurer le traitement d'une capacité supplémentaire de près de 3,5 millions d'EVP (entre 2 et 5 millions) ;
- Il s'agit de réaliser des quais supplémentaires et des surfaces de stockage à l'intérieur et à l'extérieur de l'enceinte du port.

Le SDAU propose l'extension vers l'Est du port de Casablanca, dans un premier temps et la réalisation d'un nouveau port sur la façade maritime du site industriel de la SAMIR

- Reporter le trafic portuaire de phosphate vers le port de Jorf
- La mise hors douane du premier bassin du port destiné à participer à l'ouverture de la ville vers la mer avec une vocation dominante de loisirs.

*** Organiser le transport de marchandises et la logistique**

- Moderniser le transport routier de marchandises
- Développer un véritable secteur logistique lié à la distribution (grandes surfaces et implantations des grandes enseignes) ;
- Revoir la localisation et le mode de fonctionnement des équipements qui jouent déjà le rôle de plate-forme logistique (marché de gros, abattoirs, Derb Omar)
- Le SDAU propose une distribution cohérente des plates-formes logistiques
- Mieux organiser le trafic des poids lourds dans la ville avec 2800 P.L./jours dans les deux sens pour 700.000 EVP environ ;

En 2030, le trafic poids lourds liés aux conteneurs est estimé à 7000 jours dans les deux sens

- Les itinéraires dédiés entre le port et le réseau autoroutier

- Mettre en valeur le fret ferroviaire en reconfigurant le réseau et les services ferrés

- la dissociation du trafic ferré urbain (R.E.R) des lignes nationales et des marchandises

***. La poursuite de développement du système aéroportuaire-**

les capacités de l'aéroport Mohamed V (Hypothèse :7% de croissance annuelle des passagers) l'offre actuelle continuera à répondre aux besoins jusqu'en 2015 ;

- La stratégie axée sur le binôme Mohamed V et Ben Slimane doit être composée en fonctions spécifiques pour rentabiliser l'ensemble des infrastructures.

e. Le défi de développement urbain

- Enjeu quantitatif et qualitatif

- Maîtriser la croissance urbaine de la métropole de manière à la rendre plus cohérente et plus fonctionnelle Casablanca et Mohammedia garde les traces de leur développement historique et des différents plans d'urbanisme qui ont planifié leur développement (Pan tardif 1912, Prost 1917, courtois 1944, Ecochard 1946 et 1952 et le SDAU de 1985 élaboré par le Cabinet Pinceau).

(Tardif : axe de l'horloge et le boulevard circulaire Zerktouni, Extension Sud Est : Derb Omar, Habous, Gironde, Gare, Palestine) ;

Prost 1917 : extension du port, Axe Moulay Youssef Jusqu' à Emile Zola . Propose des grands axes radieux (Corniche, Ziraoui, Anfa, Roudani, Hassan II. Aménagement des grands parcs (ligue arabe), extension urbaine entre Zerktouni et Ghandi_ Modibo Keita en plus des Boulevards de Temara, Lybie, Bir Anzarane. Courtois : Favorise la densité et le hauteur des immeubles, organisation des quartiers autour des places et propose de nouvelles extensions ; industrie vers l'Est et résidentiel vers le Sud (Ain Chock) et vers l'aéroport d'Anfa et vers AIN Diab et l'amorce depuis l'Est de l'actuel autoroute urbaine.

Ecochard : propose le concept de la « cité linéaire littorale » entre Casablanca et Fedala. Il propose également l'ensemble des quartiers situés de part et d'autres de l'autoroute urbaine (Sidi Othmane, Ain Chock et les crêtes), Oasis , beau séjour et Ain Diab avec des densités décroissante du centre vers la périphérie. Son apport en terme d'unité de voisinage (1800 habitants)et des trames d'habitation (8X8) et des quartiers ont été développés selon ces principes : cité hay hassani, hay Mohamedi, Ain Chok et Sidi Othmane.

Cabinet Pinceau : confirme les choix d'ecochard de l'extension linéaire, la promotion de polycentrisme à l'intérieur du périmètre actuel de Casablanca par l'implantation de nouveaux centres administratifs. Plus généralement, le SDAU invite à une plus grande mixité entre l'habitat et les activités.

« La configuration actuelle de la métropole témoigne,

En dépit de certains dysfonctionnements, de cette tradition bien ancrée d'urbanisme et de gestion de développement urbain » : le maillage de la voirie (rocade et radiales qui se complètent en pattes d'oie), les perspectives, les places, les monuments et les espaces verts

- Expansion urbaine importante entre 1985 et 2004 (les axes vers El Jadida, vers Nouaceur et Médiouna et le long de la côte)
- La surface urbanisée est passée de 10.000 ha au début des années 1980 à 22780 en 2004 ; soit une progression annuelle de 670 ha /an
- La surface des emprises artificialisées (voiries principales, décharges, les espaces verts urbains) s'élèvent à 13000 ha avec une progression annuelle de l'ordre de 200 ha.
- Casablanca centre représente 56% de l'espace urbanisé avec une densité moyenne de 71 ménages à l'hectare ;
- Une urbanisation qui pourrait progresser de 22.000 hectares entre 2004 et 2030 (320 m² par ménage);
- Un enjeu majeur : la préservation du patrimoine historique et architectural de Casablanca

g. Le défi environnemental

*** Des espaces naturels fragiles à valoriser**

- le littoral convoité ;
- des espaces forestiers fragilisés par la pression urbaine (4000 ha et 10 m²/habitant) : Bouskoura (3000 ha), Oued Nfifikh 540 ha, le massi d'Oued El Maleh : 340 ha, les dunes de Dar Bouazza (50 ha) et la pointe de tamaris 20 ha
- La protection des oueds et des zones humides

Les Oueds Nfifikh et El maleh ; Bouskoura et Oued Merzeg

La zone humide de Mohammédia (inscrite sur la liste de RAMSAR (parc Ornithologique), le plan d'eau de Hay Hassani

*** Des espaces verts urbains insuffisants**

(0,91m²/habitants) : Ligue arabe, Hermitage, Murdoch, espaces verts des centres administratifs de Hay Hassani, Ben Msick et Ain Sbâa(avec Zoo) Sindibab et la partie Nord de la forêt de Bouskoura, la forêt d'Echallalate avec le site des Cascades.

*** Des nappes et des cours d'eau en mauvais état**

Capacité mobilisée ne dépasse pas 3 millions de m³

*** alimentation en eau potable dépendante des territoires limitrophes**

- consommation annuelle de l'ordre de 160 millions de m³ (440.000 m³/j)

*** Un assainissement incomplet**

*** Les risques de Oued Bouskoura (le projet de super collecteur Ouest)**

*** Une gestion peu satisfaisante des déchets**

*** L'omniprésence des nuisances, notamment industrielles (axe Casablanca- Mohammédia) : le quartier industriel des roches noirs, la zone industriels de Sidi Bernoussi et le secteur de Mohammédia (SAMIR, SNEP et centrale thermique de l'ONE**

*** Exploitation des matériaux de carrières et les dégradations et nuisances qui en découlent ;**

*** Les risques naturels**

- Inondation, le principal risque naturel pour la région de Casablanca (construction sur les cours d'eau)
- Erosion littoral (extraction massif de sables dunaires) ;
- Le risque de glissement des terrains sur les versants à forte pente (Nfifikh et Oued El Maleh) ;
- Les incendies de forêt (Bouskoura et Nfifikh)

*** Risques sismiques et tsunami**

- le risque d'intensité de Référence est de 5 à 6 sur l'échelle de Richter (sols des Oueds et des Dayas) – la mise en œuvre de règlement des constructions para-sismique
- Le tsunami de 1755 après un tremblement de terre de magnitude 9 et qui a détruit la ville de Lisbonne s'est produit à Casablanca (le développement du système de surveillance et d'alerte et la mise en œuvre des procédures d'évacuation

*** Les risques industriels**

- des secteurs industriels générateurs des risques majeurs, surtout ceux insérés dans le tissu urbain
- La concentration des enjeux entre les ports de Casablanca et Mohammédia
- Enjeux de vulnérabilité aux bords des établissements à risque (l'implantation de plusieurs bidonvilles,

golf royal de Mohammedia, présence des dépôts de liquides inflammables à quelques dizaines de mètres des zones d'habitat collectif à proximité de port de Casablanca.

h. Le défi d'équipements d'une grande métropole

- Offre universitaire à développer (multiplication par 4 des capacités (50000 à 200000 étudiants à l'horizon 2030). Deux nouveaux campus à Bouskoura et à Zenata (le public et le privé).
- Un réseau hospitalier satisfaisant mais fortement concentré (La préfecture d'Anfa concentre 55% de l'offre publique et 65% de l'offre privée ;
- Une offre limitée de grands équipements culturels et de loisirs ;
- Une offre insuffisante en équipements pour les foires et salons économiques : F.I.C, CICEC qui accueille aussi des congrès

II. Les objectifs pour un développement durable

I. Economique : Demeurer la locomotive économique du Maroc

- Mobiliser le foncier nécessaire pour développer en industrie en plus du textile, l'électronique, l'aéronautique, l'automobile, les énergies renouvelables, l'agro-industrie, la biotechnologie, les nouvelles technologies de l'information et de la communication
- En tertiaire : la place financière, le fret et la logistique, le tourisme et les loisirs
- Créer 1 millions d'emplois à l'horizon 2030 et créer suffisamment de richesses pour régler les problèmes sociaux et urbains de la région.

2. Social : vivre mieux dans une métropole mieux équipée

- améliorer l'offre d'équipements scolaire ;
- généraliser l'enseignement primaire et élémentaire ;
- résorber l'habitat sommaire et en bidonville (plus de 2000 hectares à traiter dont 1000 pour les seuls bidonvilles) ;
- Produire 800.000 logements à l'horizon 2030 (dont 660.000 pour les nouveaux ménages et 140.000 pour le renouvellement du parc) ;
- assurer le raccordement de l'ensemble des ménages aux réseaux et services urbains ;
- Permettre une mobilité accrue des personnes ;
- assurer l'accès aux soins de santé, aux loisirs, aux sports et à la culture pour tous.

3. Environnement : un cadre de vie nettement amélioré

La stratégie doit se déployer sur les terrains de l'eau, de l'air, les milieux naturels, les espaces verts, les risques naturels et industriels, l'assainissement et les déchets.

III. Le parti d'aménagement

Pour répondre aux défis et aux objectifs le parti d'aménagement retenu peut être résumé en 10 points :

- a. S'inscrire dans les orientations nationales d'aménagement du territoire (SNAT et SOFA);
- b. Articuler le développement régional avec la région voisine de Chaouia-Ouardigha en cherchant des complémentarités avec Berrechid, Had Soualem et Ben Slimane
- c. Mettre à niveau la ville de Casablanca en stabilisant son développement quantitatif ;

- les projets urbains de Sidi Moumen, D'Anfa et cœur de ville avec le complexe de la Mosquée Hassan II, la Marina et l'interface ville port ;
- Résorption des bidonvilles ;
- La régénération des anciens sites industriels ;
- La mise en réseau des centralités économique,,
- Une gestion plus rigoureuse du commerce et de la distribution ;
- Des centralités urbaines lisibles et complémentaires ;
- Le réseau de transport maillé, nettement amélioré ;
- La mise en valeur du patrimoine bâti et la qualité architecturale et urbaine ;
- Des extensions maîtrisées aux limites de la ville ;
- Des services urbains améliorés.

d. Organiser la croissance urbaine à partir des pôles périphériques ;

- Conforter la ville de Mohammédia dans son statut de second centre urbain par la mise à niveau de son centre et de sa façade maritime ; extension de son campus universitaire, le développement de son parc d'activités associé à une fonction logistique multimodale
- La commune de Bouskoura constituera un noyau puissant, tout comme le pôle Nouaceur-Deroua. Médiouna sera étendue, Dar Bouazza sera organisé en trois noyaux urbains, Ouled Saleh en deux, Tit Mellil, conservera son identité propre et sera étendue de manière raisonnée. Ben Yakhlef sera développée en relation avec Mohammédia et le nouveau pôle urbain de Ain Harrouda (Zenata), Lahraouiyyine avec celui de Casablanca. Les centres des communes rurales vont connaître des restructurations.

e. Organiser le développement économique le long de nouveaux axes

- Le quartier d'affaires historique de Casablanca à Sidi Belyout prolongé vers l'Avenue Hassan II, vers l'Ouest (marina et avenue Royale) ;
 - L'axe technopolitain : Anfa-Sidi Maârouf ;
 - Le corridor industriel et logistique Mohammédia – Nouaceur ;
 - Le centre tertiaire de Zenata ;
- Les plateformes logistiques de fret

f. Implanter les équipements majeurs de dimensions régionale, nationale et internationale sur toutes les parties du territoire,

- Des équipements de dominante économique (Palais de congrès, parc d'exposition et zone d'activité commerciale) ;
- Des équipements d'enseignement supérieur : Bouskoura, Zenata, Lahraouiyyine ;
- Des équipements sportifs et de loisirs : grand stade de Casablanca, parcs à thème ;
- Des équipements verts en particulier les grands parcs urbains ;
- Des équipements culturels à implanter dans des bâtiments existants : Anciens abattoirs à Hay Mohammadi, anciens hangars à Casa-Anfa ;
- Des équipements de santé, en particuliers les hôpitaux à construire en périphérie pour accompagner la croissance démographique dans les futurs pôles.

g. Doter la métropole d'un réseau de transport de masse complet et cohérent (L.G.V, R.E.R, Métro, Tramway et lignes de bus)

h. Mailler le réseau routier en cohérence avec l'organisation polycentrique de la métropole ;

- Autoroute Tit Mellil- Berrechid ;
- La rocade Médiouna- Ouled Saleh- Bouskoura – Dar Bouazza
- L'installation des parcs de stationnement de rabattement pour les zones desservies par le tramway et le RER
- A l'intérieur, le dédoublement de la gare routière, la réalisation de la rocade de 50 m et compléter les sections qui manquent encore sur les grandes voies

i. Equiper la métropole d'une offre d'installation d'assainissement et d'une organisation par faisceaux de la

collecte et de l'enfouissement des déchets ;

j. Prévenir les risques naturels et industriels et préserver les ressources naturelles agricoles majeures par la mise en place d'une trame régionale d'espaces vert et ouvert

- Préservation d'espace naturel ;
- Préservation des continuités écologiques ;
- Préservation des meilleures terres agricoles ;
- Création d'espaces tampon entre activités et habitat ;
- Report d'urbanisation hors des zones inondables.

VI. L'organisation du territoire

L'organisation du territoire est décrite selon six angles complémentaires :

- le développement urbain ; polycentrique et de qualité
- **Ville de Casablanca** : des quartiers différenciés et complémentaires ;
- Des extensions maîtrisées aux limites de la ville centre (2500 hectares supplémentaires ; soit plus de 20% du tissu urbain actuel, en plus des 730 ha des périmètres opérationnels : Anfa, Sidi Moumen et front de mer). Le tiers de cette extension sera dédiée aux activités.
- Pour le développement futur, l'accent est mis sur la mise en valeur du patrimoine et de la qualité architecturale et sur l'urbanisme vertical (entre le front de mer et la rocade Zerktouni, Sidi Maârouf, site d'Anfa, le centre de la future ville de Zenata), préserver le littoral et le mettre en valeur, réussir les grands projets urbains (Anfa, Sidi Moumen, interface ville port, Marina et El hank, Hay Mohammadi, parc de Sidi Abderrahmane
- Les extensions seront délimitées par une ceinture verte
- **Préfecture de Mohammédia et El Mansouria** : L'importance de la réalisation du complexe industriel et logistique, la ville de Zenata et le port, une plateforme multimodale (mer, fer et routes). El Mansourai se développera essentiellement autour des activités balnéaires ; Echallate et Ben Yakhlef fourniront des espaces d'accueil résidentiels appréciables. Sidi Moussa El Majdoub et Sidi Moussa Ben Ali garderont leur caractère rural, mais leurs noyaux urbains seront mieux structurés. Pour la préfecture il s'agit de réussir le grand projet urbain de Zenata et le développement rapide du CILOG
- **La province de Nouaceur** : 4 pôles industriels (Nouaceur, Bouskoura Ouled Saleh, Au Nord de Bouskoura et sur l'axe El Jadida), et 2 zones (Ouled Saleh et Dar Bouazza. Des axes d'activité commerciale (Sidi Maârouf – Nouaceur, Casablanca – El Jadida), le développement du parc d'exposition et une offre hôtelière à Nouaceur. 3 noyaux d'offre d'hébergement : cap de Tamaris, zone ouest et partie Ouest de la commune au contact de Casablanca. Bouskoura bénéficiera d'un campus universitaire desservi par El Bidaoui (RER). La forêt de Bouskoura sera aménagée en complément au démarrage de la ville verte. Ici le trois grands projets urbains à réussir sont Le pôle urbain de Nouaceur en cours, la ville verte et le pôle urbain d'Errahma.
- **Province de Médiouna** : zone centrale du corridor industriel (Nouaceur – Mohammédia)/ parc d'activité Ouled Hadda, L'implantation d'un marché agricole et l'extension Nord et Est de Médiouna. Tit Mellil connaît un développement modéré, aussi bien résidentiel et d'activité. Lahraouiyine accueillera le nouveau pôle urbain avec une zone logistique et une zone d'activité commercial et une zone de formation. El Majjatia Ouled Taleb se développera à partir du noyau situé à l'Est de Médiouna et d'un autre noyau à l'Ouest (Merchich).Ici, il faut réussir le pôle urbain de Lahraoyuine et le parc d'activité de Ouled Hadda

Cette organisation va modifier complètement la redistribution de la population. A l'horizon 2030 les proportions de la population évolueront de la manière suivante ; de 81% à 53% (Casablanca) ; de 9 à 20% (Mohammédia), de 7 à 20% pour Nouaceur et de 3 à 8% pour Médiouna.

- les axes et pôles d'implantation des activités ;

- le cœur tertiaire de Casablanca (Sidi Belyout) avec extension Est et Sud
 - L'axe technopolitain Anfa-Sidi Maârouf (Espace de positionnement économique de Casablanca à l'international) ;
 - Le pôle tertiaire de Mohammédia et de Zenata : l'implantation des activités tertiaires à l'est s'inscrit dans le cadre de l'équilibre générale de la métropole ;
 - Les parcs d'activités industrielles: Le centre industrialo-logistique de dimension internationale (Mohammédia –Zenata : Echallalate, avec une offre totale à l'horizon 2030 de 1570 ha) ;
 - Le couloir logistique Nouaceur-Mohammédia (190 ha à Tit Mellil, Sidi Hajjaj-Oued Hassar 1000 ha, Médiouna 60 et Nouaceur 500 ha : Les secteurs d'activité à privilégier sont l'aéronautique, les «énergies renouvelables, l'automobile, l'industrie pétrolière et chimique ;
 - Les parcs d'activité de la couronne et sur la rocade autoroutière de contournement : la localisation aux nœuds routiers et radiales (Tit Mellil, Lahraouiyyine, Nouaceur et Bouskoura) ;
 - Les parcs d'activités à l'Ouest de Casablanca : route El Jadida et la route de Bouskoura avec l'aménagement des zones de logistique de fret pour assurer un service moderne de transbordement ;
 - Le parc d'activité Bouskoura-Ouled Saleh ; ;
 - Les autres petits parcs de la région : Dar Bouazza, Ouled Saleh, Ben yakhlef, El Mansouria...
 - La réalisation de 6 plateformes –logistiques de stockage et distribution : 3 plate-formes multimodales Fer-route : Ain Sbaâ, Mohammédia et Bouskoura et 3 uniquement routières : Lahraouiyyine, Dar Bouazza, Sidi Hajjaj Oued Hassar. Petites plateformes logistiques urbaines : Médina, Marché textile, Habous, Derb Ghallef, le site des ferrailleurs.
 - Des parcs commerciaux aux nœuds routiers le long de la rocade (au sein des plateformes logistiques) et à Nouaceur. La structuration des pôles commerciaux existants (Habous, Derb Ghallef et Derb Omar
-
- Les transports ;
 - Ligne R.E.R Mohammédia-Nouaceur par Anfa et Bouskoura et à terme la ligne RER Nouaceur, Mohammédia par Médiouna et Til Mellil. Ce couloir comporte pas moins de 4500 ha de zone d'activité (260.000 emplois hors tertiaire et une population cumulée de près de 600.000 habitants)
 - La ligne de Métro : pour assurer la liaison des quartiers Sud Est (Sidi Moumen, Sidi Othman, Sbata, Ben Msick et Moulay Rachid) au centre ville et à la nouvelle corniche (21 km)
 - Les lignes de Tramway : deux lignes radiales et deux transversales (ces dernières peuvent être prolongées à Zenata et à Dar Bouazza.
 - Le transport collectif routier : Interne et bus entre le centre et les pôles urbains périphériques ;
 - Les routes : pour relier les pôles périphériques entre eux et ces derniers à la ville-centre : . Il nécessite un maillage cohérent entre les radiales et les rocades : La voie côtière, le prolongement de l'autoroute urbaine vers l'Est et vers l'Ouest, la route reliant le site d'Anfa à Bouskoura et Ouled Saleh, la route de l'aéroport, la route de Médiouna, la route de Sidi Hajjaj, la future autoroute de Berrechid, la route de Tit Mellil vers Sidi Moussa Ben Ali, la route d'echallalate vers sidi Moussa El Majdoub (pour les radiales) ; la voie de 50 m, la rocade de contournement, l'itinéraire de la RN9 et RN1 à compléter une section de contournement Merchich. Ce dernier est à renforcer pour en faire une voie express reliant l'ensemble des pôles périphériques entre eux.
 - Les gares routières : la gare Ouled Ziane est insuffisante pour absorber la croissance nécessaire de l'offre d'où la nécessité de la création d'une nouvelle gare routière couplée à la station ferroviaire Casa –sud.
 - La ligne ferrée à Grande Vitesse : La gare terminus est à choisir entre la Gare Sud ou son déplacement vers le site opérationnel d'Anfa.
 - les équipements majeurs de dimension régionale, nationale et internationale.
 - Enseignement : extension des campus universitaires (Bouskoura et Zenata) ;
 - Economie : affaires et grandes manifestations :Palais de congrès (Marina), palais d'exposition (centre ville), parcs d'exposition (Sidi Moumen- Nouaceur), marché agricole (Médiouna), Marché au poisson (Moulay Rchid)
 - Santé : le nouveau centre hospitalier (Hay Hassani), les grands hôpitaux généraux (en périphérie) ;
 - Sports et loisirs : Grand complexe sportif de Sidi Moumen, port de plaisance (Marina), Golf (Dar Bouazza, Bouskoura), Jardin Zoologique (Krouta), Aquarium, Centre Equestre (Bouskoura)
 - Culture : Grand salle de spectacle (Nouvelle corniche- El Hank), Cité de l'air et de l'aviation, Cité du cinéma et de l'image (Anfa), Grand théâtre (Place administrative) ; Médiathèque et Académie des arts traditionnels (Complexe de la Mosquée Hassan II) ;
 - Détente, espaces verts : grands parcs urbains, parc naturel régional (Echallalate), parc forestier (Bouskoura), jardins spécifiques (Anfa), parc botanique (Ain Sbaâ), parc ornithologique (Mohammédia) et

parc archéologique (Sidi Abderrahmane).

- l'assainissement et les déchets
- Le développement d'une métropole de rang international ne peut être envisagé sans que des solutions techniques, performantes et durables aient été trouvées pour les services urbains de base ; notamment l'assainissement, la collecte et le traitement des déchets.
- Les solutions pour l'assainissement : raisonner à l'échelle de la région tout e entière et d'intégrer la perspective de réalisation de plusieurs stations d'épuration le long du littoral et à la périphérie (élaboration d'un schéma régional d'assainissement). Pour la problématique des eaux pluviales, la réalisation du « super collecteur ouest » est de nature à alléger l'impact d'une crue torrentielle.
- Les solutions pour les déchets : Développement d'un système cohérent de collecte, de traitement et d'enfouissement (découper la région en trois faisceaux de collecte et d'enfouissement).
- la trame verte régionale
- Une trame structurante de l'urbanisation (bordures littorales, les oueds, les zones boisées, les espaces agricoles de meilleure qualité, les secteurs de dépression inondables, les zones naturelles humides, les zones sèches. Ces zones sont complétées par des jonctions des espaces de protection des zones industrielles et des coupures à l'urbanisation (à l'Est Zenata ; ceinture verte autour de la ville et tampon vert faisant tampon de part et d'autre des grandes infrastructures routières et ferrées.
- Certains espaces strictement préservés à l'intérieur de la trame verte, car ont une valeur patrimoniale (biodiversité, qualité des paysages et histoire) : la bordure littoral ; les oueds, les zones boisés et les sites archéologiques (Ouled Hamida1, Sidi Abderrahmane, Thomas 1 et 3)

V. L'utilisation des sols

a. Les chiffres d'utilisation des sols par Préfecture et Province (en ha) à l'horizon 2030

- L'ouverture à l'urbanisation : 22876 hectares (existant 23338 ha) ; réparties comme suit :
- Grands projets urbains ; résidentiels et tertiaires : 1733 ha;
- Nouvelles zones d'activités économiques : 6142 ;
- Nouveaux développement résidentiel : 13305 ;
- Nouveaux développement balnéaire : 1696

VI. La mise en œuvre du SDAU 2008-2020

L'accent est mis sur :

- Les actions à engager (2008-2020)
- Les mesures légales, administratives et institutionnelles recommandées ; les procédures de suivi et d'évaluation

1. Les phases de mise en œuvre et les actions programmées (2008-2020)

a. Action sur le tissu urbain existant

- résorption des bidonvilles ;
- régénération des quartiers d'habitat précaire,
- requalification de Sidi Moumen ;
- sauvegarde de la Médina ;
- Préservation et valorisation du quartier Art déco

b. Développement urbain

- Projets de front de mer ;
- Site opérationnel d'Anfa ;
- Grands projets urbains de Sidi Moumen ;
- Projet Zenata (50%) ;
- Développement de nouveaux pôles urbains (50%) ;
- Développement balnéaire

c. Grands équipements structurants

- Extension des campus universitaires et nouveaux campus de Zenata et Bouskoura ;
- Équipements culturels dans les anciens abattoirs de Hay Mohammadi ;
- Palais de congrès ;
- Médiathèque et académie des arts traditionnels,
- Théâtre ;
- Pars d'exposition Nouaceur et Sidi Moumen ;
- Parc archéologique et parc ornithologique, centre Park, parc de Sidi Moumen, Zenata, la forêt de Bouskoura, Arboretum de Ain Sebaâ.

d. Parc d'activités et zones logistiques

- Aménagement des parcs d'activités (4)
- Aménagement de deux parcs d'activité commerciale ;
- Développement du centre tertiaire de Zenata ;
- La cité des sciences au Sud de Ain Chock ;
- Reconversion et réhabilitation des anciennes zones industrielles ;
- Restructuration de l'ensemble des zones d'activités économiques ;

e. Transport

- Arrivée de TGV à Casablanca ;
- Mise en service de RER et réalisation de tunnel ;
- Achèvement des lignes de tramway ;
- Achèvement de la nouvelle autoroute Casablanca –Berrechid ; la voie de 50 m, la voie expresse entre Bouskoura et Médiouna ;
- L'élargissement de la RN9
- La réglementation des itinéraires poids lourds.

e. Développement portuaire

- Achèvement de l'extension du port jusqu'à la pointe de Oukacha ;
- Finalisation des dossiers techniques pour el choix de l'option portuaire;

F . Assainissement

- Réalisation de la station de Sidi Bernoussi
- Achèvement des stations d'épuration de Nouaceur et Dar Bouazza ;
- Réalisation de super collecteur Ouest.

G. Les déchets

- Achèvement de réaménagement des décharges de Médiouna
- Mise en service de trois sites de décharge contrôlés

2. Les mesures légales, administratives et institutionnelles

Eu égard aux mutations rapides à l'échelle nationale sur le plan économique, social, spatial et institutionnel, la mise en œuvre du SDAU est subordonnée à la mise en place des mesures légales, administratives et institutionnelles ci-après désignées

a. Mobiliser les ressources financières à la hauteur des besoins

- Résorber les déficits en habitat et agir vers la baisse sur les prix fonciers et immobiliers ;
- Le coût fort élevé que représente l'ensemble des infrastructures et des équipements.
- Orienter une partie de la plus value foncière vers l'aménagement du foncier
- Prélèvement sur la valorisation foncière résultant de l'attribution des droits de construire : (Revoir le dahir de Novembre 1917) et instaurer une taxe dite de contribution à l'urbanisation.

- Utiliser les dispositifs de partenariat public-privé (PPP)
- Mobilisation d'acteurs privés sur des projets d'intérêt public (stationnement, zone logistique de fret, parcs de loisirs, les réseaux ferrés ...)
- Une dotation exceptionnelle de l'Etat
- Compléter « le plan financier pour le projet Casablanca 2030 » par des fonds issus des recettes fiscales.
- La mobilisation de la plus-value foncière, et le recours aux PPP qui diffèrent la dépense ou le font porter sur l'utilisateur dans le durée, permettent de relever une partie de défi ;

b. Faire évoluer le cadre légal de l'action foncière

- Des outils pour mieux maîtriser le foncier et orienter la plus value foncière :
- le droit d'expropriation,
- le droit de préemption (au profit des collectivités et/ou de l'agence urbaine) ;
- les zones d'aménagement différé (ZAD) – les prix fonciers sont gelés sur 10 ans auquel il se trouve lorsque la ZAD est arrêtée , ce qui permet à la puissance publique d'acquérir et d'aménager sans devoir supporter la plus value spéculative ;
- Le droit d'aménagement concerté : organisation dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique la constructibilité privée et la réalisation des équipements dans le cadre d'un plan et d'un bilan d'aménagement (option actuelle pour Zenata).
- Les établissements publics d'aménagement

c. Disposer d'un outil d'intervention : Extension des compétences de l'agence urbaine ou création d'une agence foncière régionale.

Dans le cas du projet urbain défini par le SDAU, la politique foncière est un préalable indispensable à la réussite de sa mise en œuvre ; d'où la nécessité d'un opérateur foncier public

- Anticiper la mobilisation du foncier et canaliser la spéculation ;
- Agir en tant qu'aménageur foncier et mandataire des collectivités pour réaliser les équipements ;
- Disposer d'un droit de préemption.

d. Adapter les limites administratives aux réalités urbaines

- les adjonctions les plus évidentes à opérer sont : Deroua , accolée à Nouaceur, et El Mansouria dont le développement s'opère en continuité de Mohammédia ;

VIII. Les Grands projets urbains en cours de réalisation (Actions prioritaires dans le cadre de la mise en œuvre du SDAU)

Les principes Directeurs

- Eviter le développement dual de la ville entre l'Est et l'ouest, du centre et de la périphérie ;
- Apporter des réponses urgentes aux grands défis;
- Intervenir sur l'ensemble du territoire de la région;
- Priorité à accorder à la gestion des déficits sociaux ;
- Conjuguer les activités, l'habitat et l'équipement (stratégie économique, sociale et environnementale).

a. Le projet d'Anfa ;

b. Les grands projets urbains de Front de mer : l'aménagement d'une coupure verte à l'Est, requalification de la façade maritime de Ain Sbaâ, l'extension du port jusqu'à la porte de Oukacha, interface ville-port , projet de la Marina, Complexe de la Mosquée Hassan II (médiathèque et Académie des arts traditionnelles), Avenue Royale, Nouvelle corniche ;

c. Le grand projet urbain de Sidi Moumen : Mise à niveau globale ; résorption des bidonvilles et d'activités nuisantes, la réalisation d'un parc urbain, la construction du grand stade, la desserte de la zone par le Tramway, une amélioration de la voirie et des équipements de proximité, une composition urbaine autour

d'un axe qui prolonge celui de la Préfecture de Ain Sbaâ, une extension de la zone industrielle vers l'Est, la consolidation de la cité de l'automobile et la création des centralités commerciales.

d. Le pôle urbain de Zenata : Bande littoral à préserver, coupure verte à aménager) 650 ha de parc d'activités, tissus mixtes résidentiels et tertiaire à développer (950 ha),

e. La régénération des zones d'habitat précaire : traitement de près de 1000 ha de bidonvilles ;

f. La régénération des anciennes zones industrielles : Essoukhour Essaouda, Ain Sbaâ et Sidi Bernoussi. A convertir les activités en contact direct avec des zones d'habitat en activités tertiaires

g. L'ouverture à l'urbanisation de deux nouveaux pôles urbains : Lahraouyine et Errahma

h. La réalisation de la première ligne de Tramway