

ROYAUME DU MAROC
PREMIER MINISTRE
MINISTÈRE DÉLÉGUÉ CHARGÉ DE L'HABITAT ET DE L'URBANISME



AGENCE URBAINE DE TETOUAN

LE PROJET URBAIN DU GRAND TETOUAN : Composante d'une stratégie de développement de ville

PRESENTE PAR ENNAHLI ABDELATIF

Marrakech, Décembre 2004

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION

LA PROBLEMATIQUE DE L'ESPACE URBAIN

LA WILAYA DE TETOUAN : UNE UNITE TERRITORIALE COMPLEMENTAIRE :

- LA VILLE DE TETOUAN
- LA VILLE DE MARTIL
- LA VILLE DE M'DIQ
- LA VILLE DE FNIDEQ
- LA VILLE DE OUED LAOU

REQUALIFICATION DE L'ESPACE URBAIN :

LE PROJET URBAIN

PREAMBULE AU PROJET URBAIN DU GRAND TETOUAN

- LE PROJET URBAIN DE TETOUAN
- LE PROJET URBAIN DE MARTIL
- LE PROJET URBAIN DE M'DIQ
- LE PROJET URBAIN DE FNIDEQ
- LE PROJET URBAIN DE OUED LAOU

CONCLUSION

A. PROBLEMATIQUE DE L'ESPACE URBAIN :

PREAMBULE :

La requalification des villes de la Région Tanger-Tétouan se pose actuellement avec acuité.

Ces villes constituent le moteur du développement régional et une composante principale dans le processus de la modernisation de l'économie et de la société. Leur requalification permettra de renforcer leurs capacités compétitives et par conséquent qualifier leurs fonctions urbaines.

L'organisation territoriale de cette région se caractérise par :

- la complémentarité fonctionnelle des bipôles Tanger-Tétouan et Larache – Ksar El Kébir ;
- L'influence économique, sociale et spatiale de la ville occupée de Sebta sur l'aire urbaine du Grand Tétouan ;
- Le glissement de la population vers le littoral ;
- L'apparition des noyaux urbains à forte densité dans les zones périphériques des villes.

Cette organisation est marquée par les dysfonctionnements urbanistiques suivant :

- La détérioration des infrastructures de base ;
- La problématique de la mobilité et du transport ;
- Le manque de la cohésion entre les composantes spatiales ;
- L'absence des équipements d'intégration urbaine ;
- La prédominance de la fonction résidentielle sur les autres fonctions de la ville.
- La prolifération de l'habitat non équipé.

Ces dysfonctionnements entravent l'émergence d'une image urbaine spécifique et la confirmation des fonctions urbaines stratégiques du Grand Tétouan.

Ces éléments constituent le cadre référentiel qui nous a permis de définir les axes principaux du Projet Urbain du grand Tétouan.

A.1. REDRESSEMENT DES TISSUS URBAINS :

Le redressement des tissus urbains est une stratégie qui vise la réalisation de plusieurs objectifs de façon simultanée, dont on peut citer entre autres :

- La mobilisation et la participation de tous les acteurs dans un projet intégré de développement, afin de garantir les conditions consensuelles et d'améliorer la productivité des politiques générales et sectorielles.
- la lutte contre les aspects de défaillances sociales et toutes les formes de marginalisation urbaine;
- la lutte contre les formes de détérioration des ressources vitales (l'eau, les forêts, les plages, les sites écologiques...);
- La qualification de l'espace et l'amélioration de l'économie des agglomérations dans la perspective de renforcer les capacités compétitives de la ville et de sa zone d'influence ;
- le renforcement des capacités d'attraction et d'investissements dans le cadre de la bipolarité Tanger-Tétouan ;

Ce redressement s'inscrit dans une vision globale avec une hiérarchisation des priorités, et une définition des projets stratégiques.

A.2. WILAYA DE TETOUAN : UNE ENTITE TERRITORIALE EN MUTATION:

La Wilaya de Tétouan connaît actuellement un effort de développement important par la réalisation de plusieurs grands équipements qui vont créer une nouvelle dynamique. Parmi ces projets, on peut citer :

- La création du port méditerranéen et des zones franches.
- La réalisation de la rocade méditerranéenne.
- Le dédoublement de la route nationale N°13 qui relie Tétouan à F'nidq,
- La réalisation de l'autoroute entre Tétouan et F'nideq
- Le dédoublement de la voie rapide entre Tanger et Tétouan,

Ces infrastructures portuaires et routières vont consolider la dimension méditerranéenne du Maroc, améliorer l'accessibilité à la Province de Tétouan et renforcer les infrastructures d'accès et les moyens de communication.

Un premier diagnostic des caractéristiques spatiales de la Wilaya de Tétouan, nous fait apparaître une grande disparité entre les potentialités de cette région et le rôle économique qu'elle remplit. Parmi ces disparités, on trouve :

- Une activité commerciale informelle à rayonnement national ;
- Une deuxième porte d'accès au Maroc hypothéquée par la proximité de Sebta ;
- Une longue bande côtière touristique non valorisée avec une période d'estivage très courte ;
- Des richesses naturelles et écologiques menacées sans un apport direct au développement local.

Avec ces disparités et face au pôle urbain que constitue Tanger avec des atouts touristiques, industriels et économiques, Le choix de renforcer la complémentarité fonctionnelle du bipôle Tanger-Tétouan reste stratégique pour le développement de la ville de Tétouan

A.3. LE GRAND TETOUAN : UN ESPACE COHERENT DANS LA PROVINCE DE TETOUAN :

La Province de Tétouan s'étend sur le côté Ouest de la région Tanger-Tétouan sur une superficie de 3442 km². Elle est composée de 26 communes rurales et 5 communes urbaines. La croissance démographique dans la région est importante (**4.3%** au niveau urbain), ainsi que le taux d'urbanisme qui atteint **73%** par rapport à la moyenne nationale qui est de **54%**. Les habitants de la province sont de **599.000** hab. dont **435.000** hab. urbains et **164.000** hab. ruraux. La densité de la population dans la province accède à **184.76** hab. /km² (**41** hab./km² au niveau national).

Le développement urbain de la province entre Martil et F'nideq, a engendré une urbanisation rapide de l'axe liant Tétouan et F'nideq. Ainsi les centres urbains ponctuant le littoral tétouanais ont connu une dynamique urbaine spontanée. L'analyse de chaque centre urbain, ne peut être objective sans prendre en considération les relations d'influences réciproques entre la ville de Tétouan et ces centres, qui se sont développés de façon interdépendants dans leur progression et leur gestion urbaine, et dans leurs relations économiques et sociales. D'où le concept du grand Tétouan.

Pour arriver à cet objectif, il faut :

- Activer les mécanismes de planification et d'intervention dans le Grand Tétouan ;
- Unifier les outils de gestion pour faire face aux inconvénients liés au découpage administratif ;
- Adopter la stratégie de développement du Grand Tétouan comme démarche pour arriver à un projet de pôle urbain intégré.
- Profiter de La position géographique de la région à l'occasion de l'entrer en vigueur de la convention de libre échange et de l'exonération des taxes douanières.

A.3.1. HABITAT NON RESTRUCTURE ET INSALUBRE :

La prolifération de l'habitat non équipé dans les centres urbains et les zones périphériques du grand Tétouan, sur une superficie de plus de **1500** hec, représente l'un des dysfonctionnements de taille qui marque son image urbaine. Cette anarchie urbaine est due à plusieurs carences en matière de logement et de stratégie de gestion des centres urbains. Ce phénomène qui se transforme aujourd'hui en une forme de croissance urbaine de ces centres commence à avoir des conséquences graves aux niveaux économiques, sociaux et spatiaux.

L'expérience de l'agence urbaine dans ce domaine a démontré que ce phénomène ne peut être maîtrisé qu'à travers :

- Un plan d'intervention global se basant sur des interventions ponctuelles d'équipement en infrastructures visant l'amélioration des conditions de vie à l'intérieur de ces quartiers.
- L'intégration de cette forme de croissance urbaine dans le système de la gestion urbaine de la ville
- La valorisation des investissements dans ces quartiers et l'intégration de ces entités dans la ville par la projection d'équipements de cohésion sociaux économiques.

L'arrêt de la prolifération anarchique de ces quartiers s'effectuera grâce à une réelle volonté de changement et une gestion locale qui s'appuiera sur les conditions d'une bonne gouvernance,

A.3.2. DETERIORATION DU CADRE BATI :

Les centres urbains du grand Tétouan, Malgré qu'ils disposent de potentialités urbaines et naturelles importantes, leur cadre bâti ne reflète pas cette richesse et présentent une qualité assez détérioré. Cela peut être expliquer par plusieurs facteurs dont on peut citer :

- La pression démographique importante qu'ils ont connue ;
- L'absence d'un système de gestion urbaine et de voirie performant ;
- Le développement dispersé du tissu urbain ;
- L'absence d'une gestion prospective de l'évolution urbaine.
- La nature topographique de la région

Cet état du cadre bâti est généralisé et touche même les axes urbains structurant ce qui n'a pas favorisé la formation d'image urbaine de qualité.

Alors que la prise en considération de l'ensemble des atouts que présentent ces centres urbains dans un processus de développement urbain maîtrisé et planifié contribuera à l'émergence d'espace urbain spécifique et de qualité.

A.3.3. LES ESPACES VERTS ET LES EQUIPEMENTS :

L'évolution urbanistique et spatiale des différentes composantes de Tétouan n'a pas pris en considération l'intégration des espaces verts, des placettes et des équipements publics structurant dans le tissu urbain.

L'espace du Grand Tétouan est marqué par des ruptures spatiales surtout au niveau des extensions nouvelles.

Cette carence en matière d'espaces vert et d'équipements est due à l'absence d'un document de gestion et de planification de référence conjugué à la prolifération des activités économiques et sociales marginales et informelles.

A.3.4. LA MOBILITE ET LA CIRCULATION :

Zone de transit (elle a connu en 2003 l'entrée de 1.556.183 personnes et la sortie de 1.801.402 personnes a potentialités touristiques (le littoral) naturelles et culturelles (l'ancienne médina) et commerciales d'importances nationales ; le Grand Tétouan connaît d'intenses problèmes de circulation surtout au moment des périodes d'estivage (qui atteint 32.103 voiture/jour). Parmi les causes de ce problème on peut citer :

- La concentration des activités économique au centre ville et dans l'ancienne médina ;
- Le manque des infrastructures routières et des aires de stationnements ;
- L'évolution linéaire des centres le long des routes nationales (RN 13, RN 4700) et régionale (RR414) ;
- Le manque de réseaux routiers transversaux et d'une structure hiérarchique progressive des axes routiers.
- Le manque d'un réseau de transports urbain performant pallier par le grand nombre de taxis.

A.3.5. LA FONCTION RESIDENTIELLE :

La nature des investissements dans la région montre la domination de la fonction résidentielle et le manque d'investissements dans les activités sociales, économiques et des

services. Ceci est dû au manque de grands investissements, et à la considération du foncier comme moyen d'épargne et non comme capital à investir.

A.3.6. ECHEC DE LA GESTION LOCALE D'ASSAINISSEMENT SOLIDE ET LIQUIDE :

Aux problèmes cités auparavant, s'ajoute la mauvaise gestion et l'absence de traitement des déchets solides qui engendrent plusieurs répercussions néfastes sur l'environnement. La localisation des décharges publiques, dans des zones sensibles près, des zones de captage d'eau potable et des groupements résidentiels, renforce ce problème.

A.3.7. LES PRINCIPALES FONCTIONS DE L'ESPACE URBAIN :

La détérioration que connaissent les composantes urbaines du Grand Tétouan et la gestion anarchique de l'évolution des tissus, constituent un handicap qui empêche la région de remplir ses principales fonctions :

- les axes routiers de la ville ne jouent pas un rôle structurant ;
- Malgré les potentialités du littoral, il ne remplit pas sa fonction de catalyseur de tourisme côtier.
- Oued Martil ne joue pas son rôle de composante naturelle structurante et ouverte sur la ville.

L'évolution des tissus clandestins à proximité des espaces fonctionnelles influencent négativement ces fonctions (le cas de l'aéroport Saniat R'mel.)

La pression urbanistique sur les berges des rivières, les sources d'eau et les zones touristiques accentuent les risques d'inondations et de glissement de terrains, et entravent la valorisation de ces espaces potentiels.

A.3.8. LA GOUVERNANCE LOCALE ET LA GESTION URBAINE :

La gouvernance et l'urbanisme, loin d'être en contradiction, sont deux domaines prônant la même approche de gestion. Leurs projections dans la pratique nous poussent à soulever plusieurs questions.

- l'urbanisme constitue-t-il un domaine consensuel où se partagent les responsabilités ou est-ce la prérogative d'un service sans les autres ?
- quelles sont les limites de croisement de ce qui est technique et ce qui est politique dans la gestion du secteur ?
- Comment se partagent les responsabilités ?

Ces interrogations viennent du fait que toutes les initiatives et les suggestions des études et plans urbains sont difficiles à exécuter sans le consentement et la participation de tous les acteurs de la ville.

Les orientations du ministère de tutelle insistent sur la nécessité d'adopter une politique de proximité envers les autorités locales et la société civile afin d'assurer la réussite des initiatives de développement.

La réponse à ces interrogations n'a pas besoin seulement d'une base juridique et institutionnelle, mais elle doit être accompagnée par des démarches de marketing et de sensibilisation.

A.4. LA VILLE DE TETOUAN :

La ville de Tétouan est la capitale historique du Nord méditerranéen du Maroc et le chef lieu de la willaya de Tétouan. Malgré ses potentialités et ses atouts naturelles, la valeur patrimoniale culturelle et architecturale de ses différentes composantes urbanistiques historique (la médina et le quartier colonial) qui peuvent constituer la base d'une nouvelle vision de réhabilitation et de qualification de la ville ; Son évolution pendant cette dernière décennie s'est concrétisée à travers la juxtaposition des lotissements de l'Etat et l'apparition de noyaux d'habitat non structurés dans les zones périphériques et s'est opérée sans une vision globale visant le renforcement et la création de nouvelles fonctions de la ville capables de générer une nouvelle dynamique pour le développement du territoire.

A.4.1. MANQUE DE LIAISON ENTRE LES DIFFERENTS TISSUS :

Les liaisons physique entre les différents composantes urbaine de la ville se matérialise par :

- Un développement le long des axes urbains de l'Avenue Hassan 2, Avenue Al Masira et des F.A.R qui constituent des composantes du même et le seul axe principal de la ville.
- Une forme extension linéaire de la ville accentuée par l'absence d'axes transversaux structurant et bien organisés.
- Une difficulté de circulation entre les différentes composantes (l'ancienne médina et le centre hispano mauresque d'un côté, et les entrées de la ville de l'autre côté).

A.4.2. ABSENCE DE POLES URBAINS :

L'absence des pôles urbains multifonctionnels qui regroupent les fonctions, les activités, les services et le commerce pouvant diminuer la pression sur le centre historique de la ville peut être expliqué par:

- La prédominance de la fonction résidentielle sur le processus de l'évolution de la ville ;
- L'absence d'une vision globale intégrant un processus de développement d'activités sectorielle dans les extensions de la ville ;
- L'évolution de la ville s'est produite, à fur et à mesure, de la juxtaposition spontanée des lotissements qui se constituaient des opportunités foncières qui se présentaient.

L'ancienne Médina et le tissu hispano-mauresque constituent le centre d'attrait principal de Tétouan. Nous assistant actuellement à une marginalisation progressive du centre par le déplacement d'un ensemble de services vers le nouveau quartier administratif ce qui favorisera la mise à niveau du centre historique et l'émergence de nouveaux centres structurants de la ville.

Aussi, l'orientation des grands axes de circulation participe, de plus en plus, à la diminution de la centralité de la ville au profit d'une évolution axiale de cette dernière.

A.4.3. PROBLEMATIQUE DE L'OUED MARTIL :

Jusqu'à une période assez proche, l'Oued Martil constituait un espace d'attraction principal de plaisance et de loisirs pour la population des deux villes de Tétouan et Martil. Actuellement, il souffre de plusieurs dysfonctionnements :

- son rôle de réceptacle de tous les déchets et les eaux usées des centres urbains (Tétouan, Martil et la zone industrielle...);
- Concentration des tissus urbains non équipés et non structurés situés dans des zones inondables ;
- La disparition de la couverture végétale sur les bords de l'Oued par l'élargissement des tissus urbains.

A.4.4. LES ENTRAIVES A L'URBANISATION :

La ville de Tétouan connaît une détérioration au niveau environnemental qui touche plusieurs thématiques :

- La détérioration environnementale et les problèmes du glissement des terrains ;
- La faiblesse de la couverture par le réseau d'assainissement et la détérioration des canaux existants ;
- L'envahissement de l'habitat non structuré dans les zones non aédificandi (menacés par les inondations, les glissements des terrains...);
- La prolifération de l'habitat au profit des espaces publics et des zones de servitude de la sécurité publique ;

Tous ces facteurs, en plus des catastrophes naturelles qu'a connu dernièrement la ville de Tétouan, nécessitent d'impératives interventions.

A.5. LA VILLE DE MARTIL :

La ville de Martil constitue la façade maritime de la ville de Tétouan. Elle est située entre l'embouchure de l'Oued Martil au sud et l'Oued Maleh et Cabo Negro au Nord, et sur une plaine à fort potentiel agricole à l'Ouest.

La ville de Martil a développé deux fonctions : la fonction touristique et universitaire.

A.5.1. L'EVOLUTION SPATIALE DE LA VILLE :

Jusqu'à une période assez proche, la ville de Martil constituait un port pour la ville de Tétouan. Son évolution urbanistique date de la période du protectorat avec la création du noyau hispano-mauresque. Après l'indépendance, la ville a évolué d'une façon spontanée sur des terrains agricoles et des zones à forte valeur écologique (l'embouchure de Oued Martil). Une grande pression démographique due à la fonction d'estivage a donné naissance à des activités qui ne prospèrent que pendant la période d'été, ce qui accentue le caractère saisonnier de Martil.

Ainsi, on distingue deux composantes urbaines:

- Le centre ville : il englobe le centre colonial et les nouvelles extensions ;
- Le pôle touristique qui s'élargit vers la plaine de Cabo Negro, où se concentrent les principaux équipements touristiques, les résidences secondaires, le complexe du golf beach et quelques hôtels ;

A.5.2. LES FONCTIONS DE LA VILLE :

La création de l'Université Abdelmalek Essaadi, l'Ecole Supérieure Nationale des Enseignants et la Cité Universitaire renforcent la fonction universitaire de la ville. Cette fonction crée un dynamisme pendant la période scolaire mais qui reste à valoriser à cause de l'absence des équipements d'accompagnement.

La ville possède de belles plages connues au niveau national. Elle développe une activité touristique saisonnière sans bénéfices fixes. L'afflux des visiteurs pendant l'été pose de grands problèmes liés à la pollution, l'assainissement et la circulation.

La ville possède également des zones agricoles fertiles à grande valeur, mais l'extension désordonnée de la ville les menace directement.

A.5.3. LE RESEAU VIAIRE / L'ISOLEMENT :

Certaines composantes spatiales de la commune sont caractérisées par l'éloignement et l'isolement du centre de la commune (Fum el Olik – Swani – Sidi Abdesslam) et sont davantage liées à la ville de Tétouan qu'à Martil.

Le réseau de voirie est faible et n'assure pas une communication suffisante entre les composantes de la commune.

La ville n'est desservie qu'à travers deux axes : la route secondaire liant Tétouan à Martil et l'autre liant Martil à M'diq à travers Cabo Negro. Ces axes atteignent des seuils de saturation pendant la période d'estivage.

A.5.4. LA PROBLEMATIQUE DE LA POLLUTION :

Les problèmes de la pollution de la ville sont liés essentiellement à :

- Son emplacement à l'embouchure de Oued Martil en constituant un récipient des eaux polluées et des déchets des unités industrielles. Cette pollution porte atteinte directement à la qualité des plages et à la nappe phréatique existante.
- L'assainissement solide qui dégénère surtout pendant la période de l'été où la population atteint 200.000 hab. En plus de la décharge publique située sur les rives de l'Oued.
- La situation de la ville de Martil sur la plaine et l'absence d'un réseau d'assainissement liquide.
- La situation de la ville à l'embouchure du grand bassin de l'oeud Martil, la menace des inondations saisonnières.

A.6. LA VILLE DE M'DIQ :

A 12 Km de Tétouan, la ville de M'diq est située au centre de la bande littorale Tétouanaise. Connue par sa fonction touristique et la qualité de ses plages, elle abrite d'importants complexes touristiques et d'équipements de loisirs et de plaisance. Elle est caractérisée également par sa fonction maritime en abritant le seul port de pêche du Grand Tétouan et de deux ports de plaisance.

La ville de M'diq a de grandes potentialités naturelles, un arrière-pays forestier et montagneux et un lac écologique classée comme site d'intérêt biologique.

Le dédoublement de la RN13 et la réalisation de l'autoroute Tétouan Fnid'q vont profiter à la ville de M'diq en facilitant sa liaison avec les villes du Grand Tétouan.

LES COMPOSANTES SPATIALES DE LA VILLE :

LES TISSUS NON RESTRUCTURES :

A l'instar de la majorité des villes marocaines moyennes, la ville de M'diq a connu une grande croissance des tissus non restructurés. Cette évolution s'est effectuée essentiellement sur les terrains accidentés et le long de la voie menant au barrage de Smir.

LE CENTRE VILLE :

Le centre ville avec son aspect colonial constitue le seul secteur structuré de la ville. Il regroupe presque toutes les activités touristiques, de commerce et de services de la ville. Il constitue avec la place située à proximité de la plage un pôle d'attraction et d'animation des habitants et des visiteurs.

LE PORT :

Malgré l'importance du port de pêche existant, il manque d'activités industrielles et commerciales qui permettront le développement de ce secteur et la création des opportunités d'emploi.

En outre, la difficulté d'accessibilité et la mauvaise organisation de l'espace ont renforcé son isolement des autres composantes de la ville. Son rôle comme pôle d'animation de la ville diminue progressivement.

1. Le littoral méditerranéen :

La commune de M'diq se situe au centre de la bande littorale Tétouanaise qui s'étend de cabo negro aux environs de M'diq . Il est caractérisé par ses plages de qualité et son climat.

La côte de M'diq a connu une pression urbanistique intense durant ces deux dernières décennies. La mauvaise gestion de cette évolution a aboutit à :

- l'urbanisation et l'estompement de la façade littorale ;
- la difficulté d'accessibilité aux plages.

Le littoral Tétouanais a connu un grand développement urbain marqué par l'absence d'une vision globale de la gestion de l'espace. A cet effet, la plupart des investissements touristiques se sont transformés à des projets de promotion immobilière. Ils sont caractérisés par l'absence d'un tracé urbain cohérent et forment de simples juxtapositions spontanées. La gestion de ces unités est généralement autonome même vis-à-vis des autorités locales.

L'assainissement est géré indépendamment et l'évacuation des eaux usées se fait directement dans la mer sans traitement préalable.

En l'absence d'un produit orienté au tourisme intérieur et à un public à faible revenu, cette activité saisonnière n'a pas de bénéfices économiques considérables. Par contre, elle aggrave les problèmes liés à la circulation et à la pollution de l'environnement urbain.

A.6. LA VILLE DE FNIDEQ :

Loin de 35 Km de la ville de Tétouan et limitrophe de Sebta, la ville de Fnideq constitue ainsi un point de Transit et de croisée des routes nationales.

La ville est connue par sa fonction commerciale, surtout le commerce parallèle. Elle possède un paysage naturel intéressant et une importante bande littorale.

Fnideq connaît une mobilité incessante durant toute l'année grâce à ses principales fonctions qui sont le transit vers l'Europe et les activités commerciales. Mais ces deux fonctions ne s'imposent pas pour deux raisons :

- La colonisation de la ville de Sebta ;
- La nature informelle du commerce.

La situation géographique et sa fonction actuelle ont contribué considérablement à créer une situation urbaine assez spécifique, même si cette situation est similaire à l'état des autres villes du Grand Tétouan. Elle peut être illustrée à travers les thèmes suivants:

A.6.1. LA PROLIFERATION DE L'HABITAT NON EQUIPE

Plus de 70% du tissu urbain de la ville est constitué d'habitat non réglementaire. Il se développe le long de trois axes principaux qui partent du centre ville où se situent les fonctions principales, et les services.

A.6.2. L'OUED :

L'oued de Condissa constitue une rupture spatiale de la ville. Il est une composante naturelle non intégrée au tissu urbain de la ville. À sa proximité l'habitat clandestin prolifère en augmentant les risques des inondations.

A.6.3. LA FAIBLESSE DE L'IMAGE SPATIALE DE LA VILLE :

Parmi les grandes dysfonctionnement spatiaux de la ville, l'absence d'une structure urbaine et d'une organisation spatiale. Et cela est dû à :

- L'existence d'un réseau urbain discontinu;
- Le croisement des routes et le chevauchement des axes ne sont pas marqués spatialement ;
- L'absence d'un centre ville bien structuré d'où se ramifie les différents axes de la ville et contenant les principales activités et fonctions. Ce rôle est d'ailleurs joué par les marchés au lieu des axes et des équipements.
- La détérioration et l'isolement des monuments de la ville qui auraient pu embellir et mettre en valeur l'architecture de la ville.

La proximité de la ville de Fnideq de Sebta et les relations économiques et sociales a aidé au renforcement de la fonction commerciale basé sur la contrebande.

Par contre, les zones limitrophes à la ville connaissent actuellement un effort de développement remarquable de la part de l'Etat, comme l'implantation des grands équipements (la route du littoral, l'autoroute, le port méditerranée et la zone franche) .Ces réalisations vont générer une nouvelle dynamique de croissance et l'apparition de nouvelles fonctions urbaines.

A.7. LA PROBLEMATIQUE DE OUED LAOU :

La bande littorale Ouest de Tétouan n'a pas bénéficié de la même évolution urbanistique qu'a connu le littoral nord et ceci est dû à la nature morphologiques de la région et aux difficultés d'accessibilité, ce qui a limité l'évolution urbaine des centres ruraux à l'exception du centre de Oued Laou, qui a connu un développement urbain assez important grâce aux facteurs suivants :

- Sa vocation en tant que zone d'estivage ;
- Sa situation dans une zone irriguée qui connaît une grande activité agricole et en relation avec la montagne.

Il est à noter que le découpage administratif de 1992 n'a pas été en faveur du centre quand il a été classé comme municipalité malgré son caractère rural.

La population de Oued Laou atteint actuellement l'ordre de 10.000 hab. Le taux d'équipements est très faible puisqu'il n'accède pas à 3.5% et ses principales fonctions se basent sur l'estivage saisonnier au niveau national, l'agriculture et la pêche traditionnelle.

Le statut administratif de la ville a aidé à la prolifération de l'habitat clandestin qui a occupé des zones non aedificandi et des zones agricoles à grande valeur écologique.

Sa structure urbaine manque d'un centre ou d'un pôle structuré à l'exception du noyau administratif, en plus d'un faible réseau routier limité au route liant Tétouan et Chefchaouen et Tétouan et Jebha.

Le centre n'est pas lié à un réseau d'assainissement, ce qui menace la nappe phréatique et la bande littorale.

L'habitat clandestin se prolifère sur des grandes surfaces qui dépassent les 65 Ha. Il se développe le long de la plage et sur le domaine public maritime.

Ces facteurs ont participé à l'affaiblissement des capacités d'attractions du centre.

LE PROJET URBAIN :

B. 1. PROJET URBAIN DEFINITION ET CONCEPTS :

Les villes connaissent un ensemble de dysfonctionnements fonctionnels spatiaux et sociaux à plusieurs niveaux. La dégradation continue de la qualité du cadre de vie urbaine est un héritage de longues années. Ces dysfonctionnements constituent le fruit des stratégies adoptées au niveau de la gestion urbaine et des outils de la gouvernance locale. Ils sont générés par la complexité et la rapidité du développement urbain et de ses mutations.

La dégradation des fonctions spatiales de la ville, la prolifération de l'habitat non structuré et la détérioration du cadre bâti, sont parmi les symptômes de dégradation qui ont mené à la révision des outils et mécanismes de la planification urbaine. En effet, il s'est avéré nécessaire de penser à d'autres initiatives, qui participeront à la création de nouveaux dynamismes urbains, et à la résolution des différents dysfonctionnements des villes.

Ainsi, le projet urbain se veut une réponse. Il vise la réhabilitation et la revalorisation de la ville, et constitue au même stade, un cadre référentiel aux élus et aux responsables locaux, qui les « inspire » dans tous les projets d'intégration urbanistiques.

ALORS, QU'EST CE QU'UN PROJET URBAIN ?

Le projet urbain, est en premier lieu, un moyen de « repenser » les relations et les formes d'influence et de cohérence entre les unités et la ville, dans un cadre qui intègre les différentes composantes.

En deuxième lieu, il est une redéfinition de l'architecture urbaine des villes comme science libre de tous les critères typiques qui opte pour un urbanisme libre qui ne se replie pas aux contraintes et aux systèmes technocrates. Un projet urbain est l'accompagnement de l'action dynamique de la réalité.

L'élaboration des projets urbains fut une réponse aux voix critiquant l'urbanisme organisé et exigeant la recherche de nouvelles conceptions de l'urbanisme et de l'évolution des villes en général.

Les expériences de la réalisation des projets urbains au niveau international, révèlent une grande diversité de méthodes élaborées. Elles diffèrent selon les zones, les écoles et les caractéristiques de chaque pays, mais en général, un projet urbain passe par deux phases :

LA PREMIERE PHASE :

Cette phase nécessite :

- L'analyse du territoire et de ses potentialités ;
- L'étude spatiale de l'aire d'étude ;
- L'analyse des composants et des potentialités de chaque centre urbain ;
- La détermination des dysfonctionnements et des possibilités de renforcements des éléments d'attraits sociaux et économiques de la ville.

Ces éléments requièrent l'élaboration de toutes les études et les recherches analytiques nécessaires, tant au niveau technique et architectural, qu'au niveau social et spatial.

LA DEUXIEME PHASE :

Elle est la phase d'élaboration du projet urbain et de sa soumission aux délibérations. Elle ouvre une marge de discussion autour de la ville et de ses environs, pour aboutir à des hypothèses et propositions spatiales et sociales, souples et consensuelles

Cette phase d'élaboration est l'occasion de confrontation des différents points de vue des acteurs locaux. L'objectif de cette phase est d'arriver progressivement à une vision commune des approches et des consensus qui pourrait être adoptés pour la réalisation du projet.

Le projet urbain doit donc « être un cadre référentiel qui aide à la coordination des interventions de tous les acteurs, et à leur tête, les collectivités locales » selon le discours du Premier Ministre à l'occasion de la journée mondiale de l'habitat du **06 Octobre 2003**.

Le projet urbain constitue un outil de planification stratégique de développement durable de la ville et de ses différentes composantes visant principalement :

- La requalification de la ville comme composante capitale de la promotion économique et sociale, et de l'orientation de la mobilité sociale ;
- La réflexion à des actions d'accompagnement à la croissance démographique pour faire d'elle un élément moteur de l'économie des agglomérations urbaines ;
- La transformation de la ville en un espace de développement et de diffusion des nouvelles technologies.

Les phases du projet urbain sont :

- Le diagnostic territorial ;
- Le projet territorial ;
- Les prévisions ;
- L'arbitrage périodique ;

En résumé, le projet urbain ne peut être réduit aux schémas et conceptions urbains où aux plans de masse, il est un réservoir des idées qui tracent le futur de la ville et le cadre référentiel consensuel. Il englobe toutes les orientations urbaines, environnementales, sociales et économiques.... Le projet doit également être capable d'inclure et d'accompagner les divers programmes et créer l'harmonie entre les différentes initiatives et interventions prescrites.

B.2. PREAMBULE AU PROJET URBAIN DU GRAND TETOUAN :

L'analyse du processus de l'évolution urbaine de la Province de Tétouan, dégage une image spatiale à plusieurs traits :

- Un pôle urbain de 500.000 hab. ;
- Un patrimoine urbain méditerranéen et andalou ;
- Des plages et des paysages naturels de qualités;
- Un patrimoine culturel et naturel ;
- Des équipements de loisir à valeur internationale ;
- Des centres urbains d'un grand attrait démographique et une évolution urbaine anarchique ;
- Des centres qui constituent un corridor urbain de 35 Km ;
- Une porte du Maroc ;
- Une station d'été pour l'estivage ;
- Un marché important pour les produits de contrebande.

Cet espace est généré actuellement par un ensemble de relations fonctionnelles complémentaires, qui s'organisent autour de Tétouan. Il a été étoffé par un réseau routier auquel vient s'ajouter l'autoroute, la rocade méditerranéenne, la zone franche de F'nideq et le port méditerranéen.

Donc, toute approche de valorisation de cet espace, doit s'inscrire dans une vision d'unité spatiale homogène, avec des potentialités d'intégration dans la région. Cette intégration l'aiderait à « corriger » son aspect actuel qui entrave ses potentialités d'attrait. C'est d'ailleurs cette unité qui confère au terme du " Grand Tétouan " une importance stratégique.

LES OUTILS DU PLAN DE REDRESSEMENT ET DU DEVELOPPEMENT DU LITTORAL TETOUANAI :

Le littoral Tétouanais possède de nombreuses potentialités, qui peuvent être renforcées et activées par l'implantation des équipements et des activités touristiques et maritimes.

Dans un premier lieu, cette orientation nécessite l'élaboration d'un plan de développement basé sur :

- La révision des formes de la planification urbaine ;
- L'identification des zones capables de jouer un rôle de pôles de développement secondaires, et des centres de promotion des produits touristiques, en prenant en considération les exigences du marché international ;
- La création d'un centre de distribution commerciale ;
- L'amélioration de l'accessibilité des habitants au domaine public maritime ;
- L'extension des espaces d'utilités touristiques ;
- La création d'un village touristique ;
- L'aménagement de l'espace naturel du lac Smir ;
- Le développement du tourisme écologique au barrage Smir ;
- La promotion et la modernisation du secteur de la pêche, par l'extension des formes de production et l'introduction de la pisciculture ;
- L'amélioration de la mobilité intra urbaine (l'autoroute Fnideq – Tétouan, doublement de la RN13) ;
- L'aménagement urbain du couloir de la RN13 ;
- La Diminution des risques des agressions environnementales le long du littoral et dans les espaces écologique ;
- La transformation de certaines zones en corniches, notamment :
 - Les corniches de Cabo negro et de Martil ;
 - La corniche de Fnideq ;
 - La corniche du littoral au centre de M'diq.

B.3. LE PROJET URBAIN DE LA VILLE DE TETOUAN

La ville de Tétouan est considérée parmi les grandes composantes spatiales de la Wilaya, grâce à sa situation géographique stratégique et ses atouts naturels et historiques qui peuvent être exploités pour la promotion et la valorisation de ses principales fonctions.

Aussi, les possibilités d'urbanisation et d'investissement que possède la ville ont connu une grande régression liée aux problématiques spatiales. Ces problématiques s'expliquent par l'incohérence entre les différents tissus urbains de la ville. On note l'absence d'espaces qui peuvent jouer le rôle d'articulation entre les composantes urbaines. La fonction résidentielle et la juxtaposition insensée des lotissements n'ont pas favorisé l'émergence de pôles urbains multiples dans la ville.

Il y'a d'autres difficultés liées à plusieurs contraintes urbanistiques tel que les inondations, les glissement de terrain, les servitudes de l'aéroport, les problèmes environnementaux de l'oued Martil....qui ont abouti à un développement incontrôlable.

Par conséquent, le projet urbain de la ville de Tétouan doit tenir en considération tous les problèmes spatiaux, urbains et naturels ainsi que l'ensemble des potentialités de la ville pour lui conférer une image futuriste et assurer les conditions d'une transformation spatiale avec une nouvelle dynamique urbanistique et économique à toutes les échelles.

B.3.1. QUALIFICATION DU PATRIMOINE ET RENFORCEMENT DE LA FONCTION CULTURELLE DE LA VILLE

L'ancienne médina de Tétouan constitue un patrimoine commun d'une grande valeur et aussi un cadre de vie d'une grande partie des habitants de la ville.

Face aux dysfonctionnements spatiaux qu'elle subit, et qui influence négativement la promotion de la fonction touristique de la ville, plusieurs solutions s'imposent :

- 1- La délimitation du noyau historique et touristique de l'ancienne médina ;
- 2- La réhabilitation des espaces publics ;
- 3- L'organisation des espaces d'activités économiques, commerciales et artisanales;
- 4- L'aménagement des espaces limitrophes de la médina : les cimetières, l'espace de Laouina, El Kasba, la façade sud de la médina, le parc Moulay Rachid).

Le centre colonial de Tétouan constitue un patrimoine urbanistique d'une grande valeur. Il est le centre structurant de la ville où se localisent les activités et les services. Ce patrimoine connaît aujourd'hui une grande dégradation au niveau des fonctions, de la mobilité et du cadre bâti. La spéculation immobilière menace ses caractéristiques architecturales urbaines de disparition ce qui exige l'attribution de nouvelles fonctions au quartier :

1. L'amélioration de la mobilité par la récupération des passages piétons surtout dans l'avenue 10 mai ;
2. L'aménagement des espaces et places publiques ;
3. L'inventaire des bâtiments à valeur urbanistique en leur trouvant des fonctions adaptées à leurs caractéristiques ;
4. La création d'un musée à l'ancienne gare du Chemin de Fer.

B.3.2. CENTRALITES URBAINES :

Le tissu urbain de Tétouan est structuré par trois centres urbains qui sont :

- Le centre historique composé de l'ancienne médina et du quartier colonial;
- Le quartier administratif ;
- L'avenue des F.A.R.

Mais, la croissance urbaine qu'a connue la ville et le renforcement des infrastructures routières (notamment le dédoublement de l'Avenue 9 Avril), ainsi que les problématiques liées à la circulation, exigent la création d'un nouveau centre reliant le centre historique et l'avenue 9 Avril avec les autres composantes de la ville : l'espace de l'ancienne gare du chemin de fer qui abritera le futur musée d'art contemporain de Tétouan.

Les objectifs de la création du nouveau centre sont :

- L'amélioration de l'image urbanistique de la ville et la mise en valeur de sa vocation culturelle ;

- La réhabilitation du patrimoine urbain ;
- L'aménagement et l'intégration du corridor vert du parc Moulay Rachid en tant qu'espace d'une grande valeur environnementale et patrimoniale.

Et ce par les interventions suivantes :

- Renforcer la liaison avec l'avenue 9 Avril en faisant de ce centre une porte urbaine de la ville de Tétouan ;
- Aménager les espaces limitrophes de la gare routière ;
- Réhabiliter la façade sud de la médina (Kaa el Hafa) ;
- Créer des accès piétons reliant le future centre au centre colonial et à la médina ;
- Eliminer la barrière physique qui sépare le jardin et le musée ;
- Créer des axes publics reliant la zone du musée à l'avenue El Massira ;
- Aménager le centre d'activités et de loisirs dans les espaces libres limitrophes au musée ;
- Changer la direction des voies passant par le musée et la réorganisation du réseau routier ;
- Réaffectation des friches industrielles situées au secteur du musée.

B.3.3. PROJET DE REHABILITATION ET D'AMENAGEMENT DE OUED MARTIL :

Parmi les objectifs attendus de ce projet, on cite :

- La mise en valeur de la composante environnementale;
- L'appui à l'investissement dans le domaine d'animation et de loisir ;
- La mise en valeur de la fonction de la rivière en la liant aux autres unités naturelles (le littoral et la montagne), et touristiques (l'ancienne médina et les monuments romains de Tamouda) ;
- La protection des habitants de l'oued et de la plaine de Martil contre les inondations ;
- L'intégration des quartiers sous équipés dans le tissu urbain et l'amélioration de l'accessibilité des habitants aux équipements de base ;
- L'aménagement des espaces de liaison entre les berges de l'Oued ;
- La création des pôles urbains afin de diminuer la pression sur le centre actuel de la ville.

B.3.4. L'INTEGRATION DE L'APPROCHE DE RESTRUCTURATION DES QUARTIERS NON REGLEMENTAIRES DANS UNE VISION GLOBALE DE PROJET URBAIN :

- La création des centres de cohésion à l'intérieur de ces quartiers ;

- L'intégration des quartiers dans le tissu urbain à travers l'aménagement des routes et des espaces de liaison ;
- La création d'une barrière physique pour lutter contre la prolifération de l'habitat clandestin sur des zones de valeur environnementale (forêt), par l'aménagement d'une voie de contournement qui sépare et lie en même temps, les quartiers et les espaces environnementales

B.3.5. AMENAGEMENT URBAIN DES GRANDS AXES ET ENTREES DE LA VILLE

Objectifs attendus :

- La réhabilitation de l'image urbanistique et architecturale de la ville ;
- L'amélioration de la qualité des divers équipements et services nécessaires ;
- L'assurance d'une qualité architecturale de façon à respecter les caractéristiques locales et les composantes naturelles, environnementalistes des opérations urbaines situées à côté de la voie de contournement et la route nationale **N°13** ;
- La mise en valeur des quartiers situés au bord des routes et l'amélioration des formes d'organisation urbaine.

B.4. LE PROJET URBAIN DE LA VILLE DE MARTIL :

L'objectif du projet urbain de la ville de Martil est la création d'une image futuriste de la ville. Ce projet s'inscrit dans le cadre du renforcement des fonctions de la ville qui sont : la fonction touristique et la fonction universitaire, ainsi que le traitement des problématiques spatiales déjà citées, tel que les problèmes de l'environnement des fonctions saisonnières. A cet effet on propose les projets suivants :

1. La création d'un corridor vert pour sauvegarder les zones agricoles et maîtriser leur extension désordonnée vers les zones inondables ;
2. Le recasement du quartier "Diza" menacé par les inondations ;
3. L'aménagement et l'intégration du bras mort de L'Oued Martil en tant qu'élément naturel structurant le tissu urbain de la ville ;
4. L'aménagement d'une corniche liant le centre de la ville avec Cabo Negro en créant des liens avec les différents complexes touristiques et résidences secondaires situées au long du littoral ;
5. La création d'une zone de loisirs et d'activités touristiques dans la forêt ;
6. L'aménagement spatiale de la route secondaire liant Martil et M'diq à travers la proposition des secteurs d'aménagement comme secteur touristique ;
7. L'aménagement et la création d'un nouvel axe urbain reliant la ville de Martil et la route nationale N° 13 et la proposition de nouvelles zones d'aménagement au long de cet axe.
8. La proposition d'un complexe universitaire qui englobe, en plus des facultés existantes, la faculté de médecine et les équipements universitaires nécessaires.
9. L'aménagement du centre ville et de l'axe urbain colonial en se basant sur une étude urbanistique et spatiale pour la réhabilitation des composantes architecturales que possède la ville et la création des axes d'activités et de loisirs ;
10. L'aménagement de l'entrée de la ville de Martil;
11. La liaison entre la ville de Martil et l'autre rive de l'Oued qui se situe sur le territoire de Azla, permettra de renforcer la communication entre la bande littorale de Tétouan et celle de Oued Laou.

B.5. LE PROJET URBAIN DE M'DIQ

La ville de M'diq occupe une situation géographique très importante. Elle dispose de la grande part des équipements et complexes touristiques (3 ports, 80% de complexes touristiques).

En outre, le renforcement des infrastructures de base et la réalisation de l'autoroute ont contribué à la promotion de ce site, malgré l'extension non réglementaire qui caractérise la ville au niveau de sa fonction résidentielle, commerciale et touristique, ce qui exige de déployer des efforts en matière de qualification de ces composantes dans le cadre d'un projet urbain contractuel visant :

1. le renforcement des fonctions urbaines du centre dans le cadre du Grand Tétouan ;
2. La mise en valeur de l'image urbanistique de la ville d'une manière adaptée à sa situation stratégique, à ses atouts spatiaux et naturels et à ses principales fonctions.

Ce projet peut être développé suivant les axes cités ci-dessous :

B.5.1. RENFORCEMENT DE LA COHERENCE ENTRE LES COMPOSANTES SPATIALES DE LA VILLE :

1. L'intégration du port qui constitue un centre d'animation pendant la période d'estivale par l'organisation des activités et services et aussi l'aménagement de la route principale qui y mène ;
2. la liaison du centre ville à la place public en réorganisant les activités commerciales et les services ;
3. la liaison entre les divers tissus urbains (tissus clandestins, nouveaux tissus, littoral...) en créant des zones d'activités adéquates à la fonction résidentielle et ouvrir d'autres espaces d'extension urbains limitrophes à la voie de contournement.

B.5.2. INTEGRATION DES COMPOSANTES NATURELLES :

1. L'aménagement du littoral au long de la façade maritime du centre à partir du port, en sauvegardant le paysage naturel du littoral et en aménageant la grande place ;
2. la protection des zones biologiques et écologiques de la prolifération de l'habitat non réglementaire et l'élaboration des études d'aménagement spécifiques.

B.6.3. AMENAGEMENT DES AXES URBAINS :

1. Appuyer l'aménagement des principaux axes du réseau routier ;
2. Lutter contre l'habitat non réglementaire, par la création d'une voie de contournement et d'un corridor vert;
3. Aménager le rond-point reliant les principaux axes afin de faciliter et organiser la circulation entre des diverses composantes de l'espace urbain.

B.5.4. QUALIFICATION DE LITTORAL :

1. Aménager des passages reliant la route principale et le littoral pour faciliter l'accès à la plage en créant des équipements nécessaires ;
2. ouvrir les complexes touristiques à travers la création d'une corniche qui permettra d'assurer l'inter-communication spatiale ;
3. Permettre l'accès du grand public aux équipements existants et aux espaces communs existants.

B.6. LE PROJET URBAIN DE F'NIDEQ :

La ville de F'nideq connaît des changements spatiaux très importants, qui permettront son développement: la création du port méditerranéen à Oued R'mel, la réalisation de la rocade, le dédoublement de la route nationale n°13, la réalisation de l'autoroute reliant Tétouan et F'nideq, en plus de la zone franche. Ces projets, ont placé la zone devant un dilemme : l'intégration ou la marginalisation et la dégradation.

En effet, l'évolution urbaine qu'a connu la ville a abouti à l'instauration d'une mauvaise situation spatiale. Plusieurs problèmes, -dont la croissance de l'habitat clandestin (il occupe 70% du tissu urbain), l'absence d'une communication spatiale et urbaine avec le littoral, les problèmes liés aux inondations et à l'environnement (Oued Kondissa)-, ont contribué à l'appauvrissement de l'image spatiale de la ville.

A cet effet le projet urbain de la ville, a pour objet la création d'une dynamique spatiale et la promotion des grands investissements localisées aux zones limitrophes.

B.6.1. RECUPERATION DE LA FONCTION TOURISTIQUE :

1. La création et l'aménagement de la façade maritime de la ville par la réhabilitation des bâtiments existants et la création de nouveaux bâtiments et d'un espace public et un centre de camping sur la façade maritime ;
2. La création d'un passage littoral liant la ville au littoral Tétouanais;
3. La création d'un centre structuré de la ville et le renforcement de la fonction commerciale;
4. La création d'un complexe administratif qui englobe la municipalité et la maison de culture;
5. L'organisation et la restructuration des marchés commerciaux existants au centre, en la liant avec la gare routière;
6. L'aménagement des axes reliant toutes ces composantes.

B.6.2. INTEGRATION DES COMPOSANTES NATURELLES :

1. L'aménagement de Oued Condissa et son intégration dans le tissu urbain de la ville ;
2. L'aménagement d'un parc urbain forestier.

B.6.3. MISE A NIVEAU DE LA VILLE POUR L'ACCOMPAGNEMENT DES TRANSFORMATIONS QU'A CONNAIT LA ZONE.

1. L'aménagement des entrées de la ville dans leurs relations avec la rocade et l'autoroute ;
2. L'adoption d'une nouvelle approche d'intervention et de sauvegarde dans les quartiers clandestins en l'intégrant dans la vision globale du projet urbain.

B.7. LE PROJET URBAIN DE OUED LAOU :

La commune urbaine de Oued Laou se spécifie par la fonction touristique saisonnière et sa situation dans la plaine agricole. Malgré cela, elle souffre d'une dégradation urbaine et une absence d'un centre structuré et d'une fonction confirmée.

La réorganisation spatiale de Oued Laou peut être réalisée à partir des axes suivants.

B.7.1. MAITRISE DE L'ETALEMENT URBAIN :

- La création d'un centre urbain et l'aménagement des axes urbains ;
- La restructuration des quartiers clandestins par ordre de priorité, en encourageant la promotion des lotissements résidentiels réglementaires ;
- La création d'une voie de contournement et d'un corridor vert pour limiter l'habitat sur les zones agricoles à grande valeur.

B.7.2. AMENAGEMENT DU MILIEU ENVIRONNEMENTAL :

- La création d'un réseau d'assainissement adapté au site ;
- La création des réserves naturelles dans le domaine forestier ;
- La construction d'une station d'épuration et de traitement des eaux pour les réutiliser à des fins agricoles et d'irrigation ;
- La rationalisation de la construction dans la zone de la plaine pour la sauvegarde des terrains agricoles.

B.7.3. RENFORCEMENT DU RESEAU ROUTIER :

- La réalisation de la rocade ;
- L'ouverture des nouvelles voies entre les quartiers ;
- Le réaménagement et l'extension de certaines routes au milieu de la ville.

B.7.4. RENFORCEMENT DES FONCTIONS TOURISTIQUES ET DE LOISIR :

- La création d'un passage dans la bande littorale de la ville ;
- La réalisation d'un port de pêche ;
- La création des équipements touristiques et de loisirs, et d'une corniche entre Kaa Assras et Oued Laou ;
- La récupération du domaine public maritime.

CONCLUSION :

L'expérience accumulée par l'Agence Urbaine, essentiellement à travers le projet urbain, permet d'élaborer plusieurs synthèses qu'il faut prendre en considération pour le traitement des grands dysfonctionnements fonctionnelles de nos villes, qui entrave la bonne marche :

- La spécificité des dysfonctionnements spatiaux et fonctionnels des villes de la Province de Tétouan, même s'ils s'agit des mêmes problématiques, le contexte et les approches diffère selon les caractéristiques urbaines et géographiques de chaque tissu ;
- L'efficacité de cette nouvelle approche est tributaire du consensus et de la participation effective de tous les acteurs concernés par la gestion locale ;
- Le projet urbain, grâce à son montage et aux actions qu'il suggère, permet d'ouvrir de nouveaux horizons.
- La réussite de cette approche nécessite le renforcement des capacités financières et organisationnelles des communes pour la réalisation de ces projets ;
- Le point fort de l'approche réside dans son dynamisme et sa souplesse au niveau des interventions, élément qui manquait aux moyens traditionnels de la planification urbaine ;
- La stratégie de projet urbain et la promotion économique et sociale de la région du nord sont tributaires de l'assainissement du foncier.

Le projet urbain offre aux agences urbains une opportunité d'améliorer leur image et de dépasser les problèmes et les tensions de la gestion urbaine quotidienne pour d'autres horizons, le projet permettra, en tant que méthode de travail participatif avec les acteurs locaux, d'adopter et défendre un projet commun pour l'aménagement commun de l'espace urbain.