

L'agglomération de Rabat-Salé du point de vue de l'aménagement du territoire

Dossier de Presse



Le Schéma d'Organisation Fonctionnelle et d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine Centrale Rabat-Casablana

[Rencontre à la wilaya de Rabat-Salé-Zemmour-Zaër le lundi 2 février 2009](#)

Pour plus d'information, contactez la cellule de la communication / DAT
TEL : 037 761952 FAX : 037 66 14 69 Site web : www.e-territoires.com

D
O
S
S
I
E
R
D
E
P
R
E
S
S
E

Le Schéma d'Organisation Fonctionnelle et d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine Centrale Rabat-Casablana

[Rencontre à la wilaya de Rabat-Salé-Zemmour-Zaër le lundi 2 février 2009](#)

Dossier de Presse

- 1- Qu'est-ce qu'un Schéma d'Organisation Fonctionnelle et d'Aménagement (SOFA)?
- 2- Pourquoi un SOFA ?
- 3- Le contenu
- 4- La finalité : un document spatial et un tableau de financement
- 5- Les principes du SOFA
- 6- L'agglomération de Rabat-Salé du point de vue l'aménagement du territoire
- 7- Orientations
- 8- Le schéma d'aménagement du grand Rabat
- 9- Conclusion

1 - Qu'est-ce qu'un Schéma d'Organisation Fonctionnelle et d'Aménagement (SOFA) ?

Le SOFA est un nouveau type de document d'aménagement qui a été défini par le Schéma National d'Aménagement du Territoire (SNAT). Il répond à un besoin pressant dans la situation actuelle de notre pays, celui d'assurer la liaison cohérente entre l'aménagement du territoire et les métropoles qui en sont les points forts.

Le SOFA est un document d'aménagement du territoire appliqué à une région urbaine. Il ne s'agit donc pas d'un Schéma régional classique qui s'inscrit dans le cadre des régions administratives, et encore moins d'un Schéma d'Urbanisme qui relève d'une autre logique et vise d'autres finalités.

L'Aire Métropolitaine Centrale concerne cinq régions administratives, mais on n'en retient que les parties intéressées par la problématique métropolitaine. Comme son nom l'indique le SOFA aborde l'aménagement sur une base fonctionnelle. Dans cette optique, les villes sont concernées et étudiées au premier chef pour les fonctions qu'elles assurent au plan national et régional. Les propositions présentées ici relèvent avant tout de cette logique fonctionnelle. La question à laquelle veut répondre cette étude peut être définie simplement : Comment aménager l'aire métropolitaine pour

qu'elle soit en mesure de développer ses fonctions de la façon la plus efficace pour le développement du pays ?

La problématique est essentiellement économique; l'étude ne traite pas de la questions du logement ou des équipements de base qui font justement l'objet principal des documents d'urbanisme.

Enfin, précisons que le SOFA n'est pas un document réglementaire mais un schéma d'orientation ; il n'impose rien, mais il propose une logique de développement qui cherche à traiter les problèmes immédiats en les situant dans une perspective à long terme.

2- Pourquoi un SOFA ?

La grande nouveauté du SOFA consiste à aborder le terrain urbain en termes d'aménagement du territoire ; il brise un vieux tabou en faisant entrer l'aménagement du territoire dans l'espace urbain. Il s'agit de traiter les espaces métropolitains à une échelle qui peut être celle de certains SDAU (1/50.000ème), mais dans une toute autre optique que celle de l'urbanisme. Le SOFA s'inscrit dans une problématique générale, qui est celle du rétablissement du rôle de

la puissance publique dans la maîtrise de l'urbanisation – et ce, dans les conditions d'aujourd'hui, c'est-à-dire dans un contexte d'ouverture internationale et de privatisation croissante. Et c'est bien pourquoi, on a besoin de nouveaux instruments : nous sommes dans un tout autre contexte, où l'Etat se dégage de plus en plus de la mise en oeuvre mais où son rôle de stratège, de garant des grandes cohérences et de porteur de la vision à long terme s'avère de plus en plus nécessaire.

L'équation est simple ; plus on globalise et plus on privatise, plus on a besoin d'un Etat – organisateur. Le SOFA doit être un des outils qui permettront à l'Etat (au sens large) d'assumer ses missions. C'est un document d'organisation de l'espace, au sens plein du terme, et un outil de cadrage financier des grandes actions d'organisation de l'espace.

Cette notion d'Etat-organisateur détermine non seulement le contenu mais aussi la démarche d'élaboration du SOFA. Ainsi, il appartient à l'Etat d'afficher sa conception de la cohérence nationale en matière d'organisation de l'espace – c'est ce qui a été fait avec le SNAT et les SRAT. Mais une fois que cela est posé, tout peut se négocier – et surtout lorsqu'il s'agit des métropoles, où il faut envisager un développement concerté, en premier lieu avec les instances

locales, qu'elles soient déconcentrées ou décentralisées, en second lieu avec les grandes institutions nationales spécialisées dans tel ou tel domaine déterminant pour les villes (les chemins de fer, les ports, les transports urbains, l'électricité, l'eau, etc..).

Dans ce sens, le SOFA traduit le « consensus » entre l'Etat et la Ville ; cela signifie que la dimension principale dans la production du SOFA devra consister dans l'élaboration de ce consensus qui est appelé à se négocier progressivement au fur et à mesure de la réalisation des actions proposées.

3- Le contenu

Les villes de Casablanca et de Rabat : L'appellation même de Schéma d'Organisation Fonctionnelle apporte une réponse claire à la question du contenu : le SOFA peut être défini comme un schéma de mise en cohérence spatiale des dynamiques fonctionnelles des métropoles de Casablanca et de Rabat. Une métropole se définit en premier lieu par le développement conjoint d'une série de fonctions, dont chacune a ses critères de localisation.

Cela définit des espaces fonctionnels qui doivent tout à la fois se conjuguer selon des règles strictes et se déployer au rythme de la croissance économique. Les dynamiques fonctionnelles sont le moteur du développement urbain et elles nécessitent une régulation par la puissance publique qui garantisse leur croissance en évitant les conflits et les blocages. La mise en cohérence spatiale des dynamiques fonctionnelles résulte tout à la fois de la disposition géographique des espaces fonctionnels et de la configuration du système de transports urbains.

- Les villes périphériques : les métropoles de Casa et de Rabat sont traitées en termes d'espaces urbains différenciés alors que les villes périphériques le sont en tant qu'entités. L'analyse fonctionnelle de ces dernières est naturellement différente de celles des métropoles puisqu'il s'agit d'un autre contenu. Elle est surtout orientée sur la question des relations actuelles et potentielles avec Casa et Rabat.
- L'évaluation des secteurs : Il s'agit d'aborder de façon approfondie un certain nombre de domaines dont l'analyse est essentielle pour comprendre le fonctionnement de l'aire métropolitaine centrale. L'étude a donc évité de procéder à une superposition d'analyses sectorielles (industrie, artisanat, commerce, transport, banque, assurances...) ; celle-ci aurait conduit à une analyse «en tiroirs» sans aboutir à une bonne compréhension des espaces concernés.

4- La finalité : un document spatial et un tableau de financement

La principale finalité du SOFA est l'élaboration d'une stratégie de développement, d'une politique urbaine. Cela passe en premier lieu par la préparation d'un programme de développement métropolitain, en vue d'engager une politique contractuelle entre l'Etat et la Ville.

Le SOFA se présente sous la forme de deux documents complémentaires : le schéma spatial (document graphique) et le tableau de financement des actions publiques. La qualité et la faisabilité du SOFA dépendront, avant tout, de la bonne articulation entre ces deux éléments :

a. Le document graphique propose une organisation de l'espace urbain selon trois composantes :

- l'articulation spatiale des fonctions
- le partage de l'espace entre les groupes sociaux
- l'intégration par le système de transports publics.

b. Le tableau prévisionnel de financement des actions publiques concernant les villes, concerne sept (7) domaines :

- Infrastructures (routières, ferroviaires, portuaires, protection contre les crues)
- Transports urbains
- Action foncière
- Equipements et infrastructures urbaines
- Programmes de restructuration urbaine (Salé et Témara)
- implantation de différents types de zones d'activités dans les villes périphériques
- Protection de la forêt de la Maamora

Ce tableau de financement n'a évidemment aucune prétention directive ou normative; il s'agit d'une hypothèse, d'un outil de travail et de réflexion au service des décideurs et qui est destiné à s'assurer du réalisme et de la cohérence des propositions. Cet outil est par ailleurs indispensable si l'on veut commencer à préparer les éléments de la politique contractuelle. L'approche «contractuelle» est d'ailleurs privilégiée lorsqu'on parle de « projet de territoire ».

Le tableau de financement est élaboré sur la base de la cohérence économique alors que le schéma spatial relève de la cohérence urbaine. On peut définir la politique urbaine comme la recherche de la meilleure adéquation entre ces deux séries d'exigences de nature distincte. Il s'agit d'optimiser l'effet urbain d'enveloppes budgétaires soumises à une sévère contrainte financière.

Enfin, des dispositions institutionnelles sont proposées pour la mise en oeuvre du SOFA : responsabilités de l'Etat, rôle des administrations et services publics concernés, organisation décisionnelle et opérationnelle, programmation, bailleurs de fonds...

5- Principes du SOFA

Le développement de la métropole doit répondre aux mêmes règles que celui du pays tout entier, celles qui ont été définies par le Schéma National :

- Efficacité économique ;
- Équité sociale ;
- Équilibre écologique

On sait que la qualité et le rayonnement d'une ville sont déterminés par l'aptitude à relever conjointement les trois défis

– c'est ce qui définit le développement durable. Mais cela n'empêche pas, que dans une conjoncture donnée, il faille réfléchir en termes de priorité. Or nous sommes précisément dans une conjoncture singulière, celle du «décrochage démo-économique», et la priorité nationale est de l'enrayer de toute urgence.

La ligne de conduite pour la période qui nous concerne est donc la suivante :

- Il faut créer des emplois
- Ces emplois doivent avoir une base économique durable ; ils doivent être économiquement justifiés par une production de valeur.
- La ville doit être traitée en priorité comme une machine à produire de la valeur et à créer des emplois.

Sans perdre de vue la trilogie fondamentale, on doit afficher clairement la priorité économique, parce que la priorité sociale, c'est l'emploi – et qu'il n'y a de création d'emplois qu'avec un développement économique vigoureux. Et tout développement économique ne peut se faire que sur des territoires qualifiés.

Entre la situation actuelle et celle qu'il faut atteindre, il y a un «gap» à franchir. Il faut accomplir un saut qualitatif à brefs délais. Cela suppose une action concertée de grande ampleur et impulsée au plus haut niveau.

6- L'Agglomération de RABAT-SALE du point de vue de l'Aménagement du Territoire

Le cas des «villes doubles» est un classique de la géographie urbaine : Minneapolis-St Paul, Ludwigshafen-Mannheim, et surtout Budapest où la fusion a créé Budapest. Ces doublons ont en commun d'occuper les deux rives d'un fleuve qui les sépare et les unit à la fois. Ces villes «se font face», tout en étant étroitement associées. C'est ce que l'on constate sur les rives

du Bou Regreg ; le poids démographique des deux rives est comparable : 825.000 habitants sur la rive droite (préfecture de Salé) et un peu plus d'un million sur la rive gauche (préfectures de Rabat et Skhirate-Temara).

Ce dualisme est évidemment historique : la ville impériale d'un côté, la ville marchande (pirate) et religieuse de l'autre.

Pendant des siècles, c'est Salé qui domine puisque c'est là qu'est le port et par là même l'activité économique. Rabat ne sortira réellement de sa léthargie qu'avec Lyautey qui lui confère le statut de capitale politique du royaume. C'est alors que s'engage le mécanisme d'interversions, avec la montée en puissance régulière de la capitale, et la dégradation constante de Salé, qui a perdu son port et se trouve réduite au rang de banlieue pauvre. Le dualisme historique laisse la place à un contraste social entre le côté nanti et soigné et le côté populaire et délaissé. La coupure physique de la vallée met en scène le contraste et lui donne une valeur d'opposition.

La question-clé est donc celle de l'unité de la ville, non pas au sens habituel de la gouvernance, mais au sens profond de l'intégration socio-économique (et culturelle) de l'agglomération dans son ensemble, de l'homogénéisation des conditions de vie et des niveaux d'équipement. Cette homogénéisation ne signifie pas forcément fusion ; elle est compatible avec le respect de l'identité historique de chacune des deux entités. Mais la question de l'intégration ne peut pas être traitée en-soi, indépendamment de la problématique globale de la croissance urbaine.

7 - ORIENTATIONS

L'option proposée se décompose en deux temps :

1-Un choix fonctionnel : promouvoir la recherche/développement et en faire le « leader spatial » de toute l'agglomération.

2-Un choix de stratégie urbaine : structurer le développement urbain par un système de transport collectif intégrant les aires d'extension avec les nouvelles zones d'activités scientifiques et techniques et avec la zone centrale (Etat et grands équipements publics)

1. Le choix fonctionnel

Le choix fonctionnel est évidemment primordial ; il se situe au niveau national. Notre pays a besoin de développer la fonction recherche-développement ; les seuls lieux envisageables sont Casablanca et Rabat, pour des raisons différentes et complémentaires. Casablanca a un atout sérieux : la présence d'industries liées directement à la fonction de conception (pharmacie, chimie fine, etc..) et pouvant servir de support. Le cas de Rabat est plus complexe ; c'est la présence de la recherche universitaire et des grands équipements publics tels que les hôpitaux qui constitue le point d'appui.

En tant qu'option nationale, cette orientation mérite un effort particulier de l'Etat. Réciproquement, elle constitue un élément décisif pour l'agglomération de Rabat-Salé dont la base économique doit être confortée, compte tenu du repli des effectifs de la fonction publique et de la faiblesse du secteur industriel. Il est clair que ce n'est pas les industries de main d'oeuvre qui constitue la vocation de la zone et qu'il faut viser beaucoup plus haut.

Le concept de «leadership spatial» est de première importance ; cela signifie deux choses :

Les Pôles Technologiques (P.T.) et les Zones Scientifiques et Techniques (Z.S.T.) doivent se voir réserver les espaces de la plus grande qualité urbaine. Cela touche directement le Projet Bou Regreg qui pourrait inclure un pôle majeur en son centre et non pas à la marge. Il faudrait même en faire l'élément directeur de l'aménagement de la zone. Cela contribuera à forger l'image nationale et internationale de la ville. Il est d'ailleurs possible d'intégrer un pôle majeur dans l'espace du Bou Regreg sans modifier le projet adopté pour la zone.

La structure d'ensemble de l'agglomération doit être conçue en tenant compte des implantations consacrées à la Recherche-Développement, ce qui nous renvoie à la stratégie urbaine.

2. La stratégie urbaine

Compte tenu de la double problématique de l'agglomération (sortie du site et intégration de Rabat avec Salé), on propose une stratégie urbaine fondée sur les transports collectifs. Le projet de tramway est une bonne solution. Le projet Bou Regreg propose deux lignes de tram dans la zone déjà urbanisée de Rabat et de Salé. L'Agence Urbaine esquisse une ligne depuis Temara jusqu'à Salé.

Si on se cale sur le tracé du Projet d'Autoroute de contournement, on est conduit à considérer quatre espaces de développement :

- vers Sidi Bouknadel et au-delà ;
- vers Temara et, le cas échéant, au-delà ;
- la commune de Hssaine, en prolongement de Sale-Al Jadida jusqu'à l'extrémité du plateau au Blad Ad Dafa ;
- la commune de Youssoufia, en prolongement du quartier des Ambassadeurs, et ce jusqu'à la rocade, sur le territoire de la commune d'El Menzeh, ce qui suppose un pont pour franchir la tranchée de l'Oued El Akreuch. On notera que cette hypothèse est très différente de celle d'Ain El Aouda qui envoie l'urbanisation dix kilomètres plus loin, en pleine campagne, à vingt-huit km du centre.

Chacun de ces quatre panneaux devrait être desservi par un axe de transports en commun, ce qui suppose deux lignes. Le pôle technologique

central devrait se situer au croisement des deux lignes qui desserviraient en même temps les nouvelles Z.S.T.

Différentes hypothèses sont envisageables quant au tracé et au mode d'articulation des axes de transport collectif.

Ce schéma pose le problème de la relation avec Kénitra. En termes fonctionnels la réponse se situe du côté des industries agro-alimentaires ; celles-ci constituent en effet la vocation de la place de Kénitra, en relation avec la base productive du Gharb.

La Zone Scientifique et Technique de Salé devrait être conçue dans cette optique assurant ainsi une relation forte entre la métropole et l'ensemble Kénitra-Gharb.

8- LE SCHEMA D'AMENAGEMENT DU GRAND RABAT

La population dépasse désormais 2 millions d'habitants. Cette conurbation associe deux entités historiques Rabat et Salé qui se situent dans un rapport d'inégalité flagrante. Malgré son passé prestigieux, Salé se trouve ravalée au rang de banlieue populaire de Rabat. Elle n'est qu'un «conglomérat inorganisé de cités légales et souvent illégales» comme l'a indiqué le rapport de la première phase du SOFA. La population reste stable à Rabat tandis que l'accroissement de la population se porte, d'un côté, sur Temara et, de l'autre, sur Hssain, Salé et Sidi Bouknadel. La conurbation est intégrée en termes de marché du travail et lourdement ségrégée en termes de revenus, d'équipement et d'habitat. Les

emplois se situent pour l'essentiel à Rabat alors que la population active réside de plus en plus aux deux extrémités de l'agglomération. A moyen terme, cette conurbation atteindra 3 millions d'habitants.

A la différence de Casablanca, le site de Rabat n'est pas ouvert. L'embouchure du Bou Regreg représente une coupure importante qui sépare l'agglomération de Rabat de celle de Salé. Le débouché de l'estuaire est relativement étroit et s'élargit vers le sud-est où les méandres du fleuve divaguent dans le lit inondable, inconstructible jusqu'à aujourd'hui. Le rebord abrupt du plateau d'Akreuch au-dessus du Bou Regreg, prolongé vers le sud par le ravin d'Akreuch, a son pendant sur l'autre rive. Le fond de l'estuaire est bloqué par la gorge du Bou Regreg où se situe le barrage Sidi Mohammed Ben Abdallah. La coupure physique imposée par le relief et le réseau hydrographique accentue ainsi l'opposition socio-spatiale entre Rabat et Salé. Les trois ponts actuels sur le Bou Regreg (chemin de fer, routes et autoroutes)

ne permettent pas de surmonter la discontinuité des relations et de l'urbanisation entre les deux flancs de l'agglomération. Le projet du Bou

Regreg pourra contribuer à atténuer cette discontinuité, mais il ne suffira pas à résoudre la dissymétrie et le dysfonctionnement fondamental de l'agglomération Rabat-Salé.

Les trois questions à traiter conjointement concernent la mise à niveau des extrémités de l'agglomération : Témara et Salé, le scénario de la sortie du site et l'organisation des transports urbains qui est la question clé. La mise à niveau est à envisager en urgence, mais elle s'étalera sur plus de dix ans. La sortie du site se situe à moyen-long terme, à échéance de dix-quinze ans. Ces deux actions impliquent la définition d'une politique des transports urbains dans l'ensemble de l'agglomération car il n'y a pas de mise à niveau possible et pas non plus de sortie de site valable sans système de transport en commun.

A. L'INTEGRATION DE L'AGGLOMERATION PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

Le schéma de transports en commun comporte trois volets : le RER, le tramway et le bus.

a. RER

La ligne ferroviaire actuelle sera transformée. Il s'agit à la fois de renforcer le transport des marchandises entre les deux capitales et avec la future ligne qui reliera Tanger-Méditerranée à l'Aire métropolitaine centrale, et d'accroître considérablement la capacité de transport des voyageurs. Les liaisons directes et rapides Casablanca-Rabat seront complétées, dans l'agglomération Rabat-Salé, par la mise en place d'un train rapide urbain de type RER, ce qui imposera le renforcement de la capacité de la ligne actuelle. Cette liaison cadencée facilitera grandement l'intégration territoriale de l'agglomération, dans le sens longitudinal, parallèle au littoral entre Skhirate-Témara et Sidi Bouknadel.

Au-delà, il est probable que la forte demande imposera le prolongement de ce transport rapide jusqu'à Kenitra. Ce changement apportera une amélioration considérable en rapidité, donc en temps gagné et en moindre fatigue pour la population active de l'agglomération qui pourra résider à une extrémité de l'agglomération et travailler jusqu'à l'autre extrémité. Ce fonctionnement de type RER implique que les gares soient distantes en moyenne de 5 Km ce qui permet l'accès du plus grand nombre à ce mode de communication. Cela étant dit, la distance entre les gares est trop importante pour que le RER puisse à lui seul couvrir l'ensemble des besoins en déplacements quotidiens de la population. La seule solution moderne, conforme au développement durable, est celle du tramway.

b. Tramway et bus en site propre

Le projet concerne la construction de deux lignes en site propre complétant le dispositif prévu par le Projet du Bou Regreg.

- La ligne A, à 2 Km de la voie ferrée, reliera Temara à Salé, parallèlement au littoral, selon l'extension longitudinale de l'agglomération et passera à proximité des centres de Rabat et de Salé. La construction de la ligne sera mise à profit pour une restructuration des quartiers traversés, en particulier dans les villes de Salé et de Témara où elle sera associée à des opérations de grande envergure visant à l'amélioration de la qualité de la vie urbaine (voir plus loin les propositions détaillées). Le tracé de cette ligne qui passe à travers les zones de forte densité urbaine doit être jalonné par des stations distantes de 500 m environ pour qu'une grande partie de la population puisse accéder à pied à la station la plus proche.

A long terme, la ligne sera prolongée jusqu'à l'Oued Iqem pour desservir les nouvelles zones d'urbanisation prévue, la plate-forme logistique et le pôle structurant sur le nouvel axe de transport ferroviaire et autoroutier Casablanca-Rabat.

De l'autre côté, la ligne sera prolongée jusqu'à Sidi Bouknadel, desservant la ville nouvelle et la zone d'activités qui lui est associée.

- Le tracé de la ligne B en fer à cheval vise à associer deux fonctions complémentaires : En premier lieu, la desserte du centre de Rabat; la connexion avec la ligne A forme ainsi une boucle reliant le centre politique et administratif au centre d'affaires.

En second lieu, la liaison entre Rabat et Salé. Les deux branches de la ligne vers le sud-est relient les nouveaux quartiers prévus par le SDAU de Rabat : El Boustane et Salé Al Jadida. À terme, la ligne permettra de connecter au centre les zones d'urbanisation nouvelle proposées, Sidi M'achou et M'Barek. La traversée du ravin d'Akreuch nécessitera la construction d'un viaduc, élément d'une liaison forte entre Rabat et l'urbanisation périphérique.

Ce réseau en site propre jouera un rôle essentiel dans la conurbation et donnera de la souplesse au fonctionnement quotidien du marché du travail et de la ville. Il sera un instrument majeur pour améliorer la qualité urbaine de l'agglomération. Ce schéma global du réseau ferré (RER et site propre) forme l'ossature cohérente du système de transports en commun de la conurbation Rabat-Salé.

c. Bus

Les lignes de bus compléteront ce dispositif et seront conçues pour faciliter les déplacements de personnes dans l'ensemble de l'agglomération. L'idée fondamentale est de ne laisser aucun quartier existant ni aucune zone d'urbanisation nouvelle à l'écart du système de transport en commun qui constitue le socle de l'intégration urbaine. C'est précisément la condition préalable de la sortie du site de Rabat-Salé

B. UTILISER PLEINEMENT LE SITE AVANT D'ENVISAGER LA SORTIE

Le site naturel de la conurbation est bien délimité du nord au sud, par la forêt de la Maâmora, la retenue sur le Bou Regreg, le ravin d'Akrache, la forêt de Temara et l'oued Iqem. Ce site n'est pas encore pleinement utilisé. Il reste de larges espaces, au sud-est de Sidi Bouknadel et de Témara. Le site de Rabat-Salé proprement dit dispose encore de vastes terrains, certes plus accidentés ou plus difficilement aménageables. Le projet du Bou Regreg qui transformera le lit inondable du Bou Regreg en une énorme zone constructible comportera, outre les grands équipements, des quartiers d'habitation. D'autres projets sont en cours de réalisation comme Salé Al Jadida; d'autres sont inscrits dans le SDAU, comme l'opération du plateau d'Akreuch ou celui d'El Boustane.

A moyen terme, nous proposons d'associer à la construction de la ligne B du tramway, l'aménagement de deux nouvelles zones d'urbanisation : le plateau de Sidi M'Barek, de l'autre côté du ravin d'Akrache, desservi par le terminus du tram, et le plateau de Sidi M'Achou, desservi par l'autre terminus. Le nouvel axe ferroviaire et autoroutier, Casablanca–Rabat–Kénitra-Tanger-Méditerranée traversera précisément ces zones et permettra l'implantation de deux grands pôles urbains structurants. Le souci principal concernant l'ensemble de ces opérations est celui d'une double intégration : par les transports en commun comme nous l'avons dit et par une recherche d'intégration fonctionnelle.

Aucune opération ne devrait voir le jour sans être accompagnée d'un projet de liaison forte par les transports en commun et d'un projet d'équipement participant à l'élévation fonctionnelle de l'ensemble de la conurbation. C'est en ce sens que nous proposons l'implantation de pôles universitaires et scientifiques à Salé Al Jadida et à El Boustane.

Coups partis

On doit tenir compte de l'existence d'un certain nombre de «coups partis» qui engagent une sortie immédiate du site, non prévus par le SDAU, sur des sites très éloignés comme celui de Tamesna à Sidi Yayia Zaër, à Aïn El Aouda ou à Aïn Johra. L'opération de Tamesna, par exemple, prévoit de loger 250 000 personnes dont 10.000 ménages issus des bidonvilles de l'agglomération Rabat-Salé. Les coups étant partis et décisions étant déjà prises pour la mise en chantier de ces opérations, il importe d'en réduire les effets négatifs. L'opération de Tamesna à Sidi Yayia Zaër devrait être revue à la baisse et limitée à 20.000 habitants et, à long terme, à 50 000. Ces espaces ne seront vraiment urbanisables que lorsqu'ils disposeront d'une desserte de transports de masse – autrement dit pas avant une dizaine d'années.

C. LA MISE A NIVEAU DE SALE ET DE TEMARA

a. Salé

C'est à Salé que l'effort le plus important de restructuration urbaine s'impose. Salé doit retrouver son prestige historique et cesser d'être la ville dortoir de Rabat.

En dix ans, l'agglomération de Salé est passée de 630 000 habitants à 825 000, soit une croissance démographique annuelle de 2,7%. Les taux de croissance des communes montrent des différences importantes entre Salé Tabriquet dont le taux est de 1,5% et Hssain dont la population urbaine croît au rythme de plus de 8% par an. Ces variations reflètent la situation complexe de l'agglomération qui pousse par adjonction de quartiers disparates d'habitat planifié, de quartiers d'habitat clandestin, de bidonvilles et de quartiers industriels en déshérence.

Il s'agit donc d'unifier l'agglomération qui s'étire en longueur le long du littoral, du Bou Regreg jusqu'à Sidi Bouknadel, en améliorer le fonctionnement interne tout en facilitant les déplacements entre l'agglomération et les autres composantes de la conurbation, créer les conditions pour l'implantation d'activités de haut niveau de qualification et développer les bases d'une nouvelle centralité urbaine. En d'autres termes, Salé appelle une restructuration dans tous les domaines : transports urbains, urbanisation, réorganisation de la voirie, zones d'activités.

Centralité

Le manque de centralité et d'urbanité est flagrant à Salé. Il importe donc de concevoir un renforcement de la centralité urbaine par la création de centres urbains vivants, situés sur des noeuds d'échanges avec des centres commerciaux accessibles aussi bien pour les couches aisées de la population que pour les couches populaires, des équipements sportifs variés, des équipements culturels attrayants, etc. L'implantation d'activités et d'équipements publics participe de cette volonté, mais cela ne saurait suffire. Il faut aussi que le centre de Salé prenne une consistance nouvelle.

Un véritable centre ville donnerait à la ville un visage nouveau et contribuerait à inciter de nouvelles couches de la population de l'agglomération à s'installer à Salé. Parce que Salé constitue un problème urbain et social d'intérêt national, il importe de voir grand pour cette mise à niveau et donner à cette mutation une envergure nationale.

Notre proposition essentielle s'ordonne autour de l'ouverture d'une perspective monumentale de 4 Km de long entre Salé Tabriquet et Sidi Bouknadel.

. La Grande Perspective

Le projet de cette Perspective utilise une trouée existante dans le tissu urbain correspondant à la trajectoire d'une ligne à haute tension, à égale distance de la voie ferrée et des terrains réservés à l'aéroport. Elle permet l'ouverture sur 70 m de large d'un mail allant de Salé Bettana à Al Brahma, en passant par Salé Tabriquet. Cette ouverture traverse aujourd'hui des quartiers de bidonvilles à Bettana, passe par l'espace central de Douar Djid (libre hormis les bidonvilles clandestins qui l'occupent partiellement) et recoupe les quartiers de lotissements de Tabriquet pour aboutir dans des terrains agricoles en voie d'être occupés par des lotissements.

L'ouverture de cette perspective s'accompagnerait, de part et d'autre, d'une grande opération de restructuration urbaine. Ce grand projet urbain devrait faire l'objet d'une conception architecturale d'ensemble. La Perspective, grande voie de circulation automobile et piétonnière, pourrait comporter deux fois deux voies pour les voitures, deux fois une voie pour la desserte des rues des quartiers traversés, la voie en site propre de la ligne A du tramway de Témara à Sidi Bouknadel et des voies piétonnières de part et d'autre. Des ouvrages symboliques en occuperaient les points forts.

Un centre commercial et culturel (conservatoire de musique, cinémas, bibliothèques, etc.) au départ de la perspective à Bettana, desservirait les quartiers denses de Salé sud-ouest, au point de jonction des deux lignes de tramway, à proximité immédiate de la mairie de Salé. Douar Djid qui offre un grand espace central serait occupé par la place de la Nation. Tout autour se développerait un Centre Administratif Métropolitain où pourraient se concentrer les grands équipements publics et les administrations de niveau national et régional, sans interrompre la continuité de la perspective. Ce Centre Métropolitain pourrait d'ailleurs, si besoin est, connaître une extension vers le nord-ouest jusqu'à la mer où de vastes terrains libres subsistent.

A Tabriquet, les voies convergentes avec la Grande Perspective forment une étoile dont l'un des angles pourrait symboliquement être occupé par le nouveau siège de l'UMA, symbole de la volonté de participer activement à l'union du Maghreb. Enfin, la Perspective aboutirait à Al Brahma sur une grande Université des sciences et des technologies, symbole de l'avenir du pays. Au-delà, la Perspective pourrait se raccorder vers le nord et vers le sud aux grandes voies de circulation, l'autoroute et la route de Kénitra. Son prolongement jusqu'à Sidi Bouknadel pourrait être envisagé, mais l'opération proposée est déjà d'une ampleur suffisante.

Ce projet urbain grandiose n'épuise pas les opérations qu'il convient de prévoir pour la remise à niveau de Salé. Il s'ajoute aux propositions déjà faites que nous rappelons pour mémoire : deux pôles d'échange et de restructuration urbaine se situeront à proximité des noeuds de circulation : près de l'aéroport, à Hssain d'une part, à Sidi Abdallah d'autre part.

L'orientation vers les nouvelles technologies et l'innovation industrielle servira de point d'appui à une reconversion des activités industrielles de Salé. La nouvelle zone d'activités de Sidi Bouknadel servira de pôle d'emplois qualifiés aux habitants de la ville nouvelle proche ainsi qu'à l'ensemble de la population de l'agglomération de Salé.

De la sorte, on peut penser que la vieille cité de Salé retrouvera une stature digne de son prestigieux passé et cessera d'être la banlieue dortoir de Salé pour accéder au rang d'une véritable ville qui n'aura rien à envier à Rabat et qui sera susceptible même de devenir un lieu de tourisme urbain et historique.

b. Temara

Témara est la commune urbaine de l'agglomération de Rabat-Salé qui connaît, avec 5,6%, un des plus forts accroissements démographiques annuels. En 10 ans, sa population est passée de 130 000 habitants à 223 000. Cette urbanisation s'effectue pour une part sous forme de lotissements et pour une autre part sous forme d'habitats précaires et clandestins qui se développent au centre de l'agglomération. Les surfaces urbanisées s'étalent en longueur des confins de la ville de Rabat jusqu'à l'Oued Iqem, sur près de 8 Km. Cette urbanisation socialement hétéroclite et très mal structurée par les voies de circulation et par les équipements publics est typiquement une banlieue-dortoir. La voie ferrée constitue une coupure dans la ville et isole des quartiers populaires centraux de la bande de terrains arborés qui se situent entre elle et l'autoroute. Cette zone est en partie occupée par l'extension de la forêt de Temara, par des villas individuelles à Hay Al Andalous et des équipements administratifs qui ne doivent cette localisation qu'à la proximité de l'autoroute qui en rend l'accès facile sans passer par Temara. Autrement dit, à la ségrégation sociale s'ajoute une fracture entre les services de l'Etat et la population. Les équipements publics qui devraient être centraux (siège de la Préfecture de Région, siège de la Province, Tribunal, Municipalité, etc.) se trouvent, soit en périphérie, loin de la population qu'ils sont censés servir, soit à proximité de la gare. L'objectif conforme aux intérêts de la population et de la conurbation de Rabat est de faire de cet agglomérat de quartiers disparates une véritable ville dotée d'une centralité urbaine moderne, bien reliée à l'agglomération de Rabat et attractive pour les couches moyennes.

Les orientations à promouvoir concernent à la fois les voies de circulation, la restructuration de la ville et la construction d'une nouvelle centralité.

. L'aménagement des voies de circulation

Il convient de s'appuyer sur les atouts existants en premier lieu sur les liaisons avec Rabat : la voie de chemin de fer et l'autoroute Casablanca-Rabat.

Le SOFA prévoit d'adapter la voie ferrée Casablanca-Rabat de façon à permettre la mise en place d'une ligne de transports urbains rapides. La ville de Temara pourrait donc être desservie par deux gares distantes de 5 Km environ, assorties chacune de parkings suffisamment vastes pour encourager

les habitants à utiliser les transports en commun même lorsqu'ils sont propriétaires d'une voiture.

L'agglomération actuelle est desservie par une sortie d'autoroute. Une deuxième sortie plus proche du centre améliorerait grandement la desserte et la circulation à l'intérieur de la ville.

Par ailleurs, la ligne A du tramway Temara-Sidi Bouknadel, parallèle à la voie ferrée actuelle et à l'autoroute, passera au centre de l'agglomération et sera l'instrument essentiel des relations quotidiennes de travail entre Témara et Rabat-

Salé. Dans un premier temps, avant le prolongement de la ligne jusqu'à Skhirate, le terminus provisoire du tramway se situera à la limite actuelle de l'urbanisation. Six stations, distantes de 500 m jalonneront l'itinéraire jusqu'à Rabat.

La restructuration urbaine de la ville

Il existe aujourd'hui, en plein centre de Témara, des quartiers de bidonvilles et d'habitat précaire. Les quartiers d'habitats en lotissements sont mal structurés et mal reliés au centre et au système de circulation. Il convient donc de redessiner le réseau viaire interne. Puisque l'urbanisation s'effectue selon une bande rectangulaire entre la voie ferrée et la frange sud-ouest de la ville, le nouveau système de rues peut se concevoir selon un plan en damier qui pourrait être prolongé de l'autre côté de la future ligne de tramway, dans les nouveaux espaces réservés à l'urbanisation.

Entre l'autoroute et la voie ferrée, l'espace est arboré de façon discontinue. Vers le nord-est, la forêt de Témara doit être protégée et traitée comme un espace vert à usage urbain, débouchant sur la plage réputée de Témara. D'autres espaces verts existent et pourraient être agrandis comme celui de l'hippodrome. Le quartier de Hay Al Andalou où réside une population aisée ne s'est pas implanté par hasard dans cet espace agréable, de même que les administrations qui cherchent l'accessibilité à l'autoroute et fuient les quartiers centraux populaires. Cet espace doit être traité comme un espace de maisons individuelles sans le réserver pour autant aux catégories sociales privilégiées. Des espaces de loisirs sportifs (chemins de santé, terrains de sports) et des équipements culturels pourraient facilement agrémenter l'ensemble en l'ouvrant à l'ensemble de la population.

La construction d'une centralité urbaine

Le déficit urbain essentiel de Témara concerne le centre qui est aujourd'hui dévalorisé et encombré par l'habitat clandestin. Il s'agit de reconstruire complètement ces quartiers et de recomposer un vrai centre avec des équipements publics significatifs (Hôtel de ville, siège de la Préfecture, Tribunal, équipements culturels, etc.) vers lequel convergent des rues commerçantes redessinées.

Dans l'espace libre de Hay Al Ghazal, prend place un autre centre, commercial celui-là qui complètera le dispositif de la centralité.

Enfin pour répondre aux besoins de formation supérieure de la population de la région Skhirate-Témara, une grande université polyvalente, assortie de laboratoires de recherche et de technologies avancées, sera implantée au terminus provisoire de la ligne de Tramway, dans l'espace libre, encore agricole, à la limite actuelle de l'urbanisation.

Cette restructuration urbaine, avec ses trois volets, apportera non seulement un changement complet au mode de vie des habitants, au fonctionnement urbain et aux relations de Témara avec l'ensemble de l'agglomération Rabat-Salé, mais modifiera en profondeur l'image de Témara qui deviendra attractive pour toutes les catégories de la population.

9- CONCLUSION

Rabat est la capitale politique du royaume. Cette fonction a entraîné la localisation de grands équipements publics.

Rabat est aussi un centre d'affaires (banques, assurances) et de services. Le secteur universitaire est bien implanté avec des universités généralistes, mais aussi de nombreux centres de formation spécialisés dans tous les domaines (informatique, médecine, sciences appliquées, architecture, etc.). Rabat est la première place universitaire du Maroc.

Dans la recherche d'une meilleure complémentarité avec Casablanca, la conurbation a besoin d'une diversification fonctionnelle et de développer les fonctions métropolitaines : celle de la conception et de la recherche-développement. Il est prévu, dans l'opération du Bou Regreg, un technopôle qui participera à cette élévation du niveau fonctionnel de Rabat-Salé. Il y a place pour d'autres pôles scientifiques et technologiques dans cette conurbation. Nécessaires non seulement du point de vue fonctionnel, ces pôles auront des retombées sur l'environnement immédiat et contribueront à changer les caractéristiques socio-économiques. La localisation près des universités et du campus d'un pôle biomédical s'impose d'elle-même à Rabat. Un pôle orienté vers les activités de l'électronique-informatique-communication pourrait être implanté à Temara. À Salé, deux pôles trouveraient leur place à proximité des noeuds d'échange : près de l'aéroport, à Hssain d'une part, à Sidi Abdallah d'autre part. L'orientation vers l'innovation industrielle servira de point d'appui à une reconversion des activités industrielles de Salé.

Par ailleurs, pour renforcer la cohérence de l'ensemble de la conurbation en termes fonctionnels, il convient de prévoir, à plus long terme, la mise en place d'un pôle logistique à Temara sur le noeud d'interconnexion ferroviaire et autoroutier et une zone d'activités industrielles et d'activités diverses sur le pôle d'interconnexion de Sidi Bouknadel associé à une opération de restructuration urbaine.

Enfin, la présence de la grande forêt de la Maâmora qui occupait plus de 100 000 ha, avant d'être attaquée de toute part par de multiples facteurs de dégradation, nécessite une action de très grande ampleur pour sa préservation et sa régénération (voir Kénitra). C'est une richesse écologique et économique et un espace vert qui n'intéresse pas seulement Rabat et Kénitra mais encore l'ensemble de l'aire métropolitaine. Il se trouve que le meilleur moyen d'entretenir la forêt passe par sa mise en valeur économique. L'exploitation rationnelle des chênes-lièges, qui pourrait déboucher sur une vraie industrie du liège, est en effet la seule manière d'engendrer un processus de développement durable associant l'éclaircissement des arbres, la régénération des parcelles qui le nécessitent, la replantation sur les parcelles détruites, le bon rythme de l'écorçage et l'entretien des voies forestières. La forêt de la Maâmora nécessite une action spécifique qui doit être précisée avec les autorités compétentes.