

Rabat, un territoire en mutation

—

Fathallah OUALALOU

A propos de Policy Center for the New South

Le Policy Center for the New South, anciennement OCP Policy Center, est un think tank marocain basé à Rabat, Maroc, qui a pour mission la promotion du partage de connaissances et la contribution à une réflexion enrichie sur les questions économiques et les relations internationales. A travers une perspective du Sud sur les questions critiques et les grands enjeux stratégiques régionaux et mondiaux auxquels sont confrontés les pays en développement et émergents, Policy Center for the New South offre une réelle valeur ajoutée et vise à contribuer significativement à la prise de décision stratégique à travers ses quatre programmes de recherche: Agriculture, Environnement et Sécurité Alimentaire, Économie et Développement Social, Economie et Finance des matières premières, Géopolitique et Relations Internationales.

Nous sommes activement engagés dans l'analyse des politiques publiques tout en favorisant la coopération internationale pour le développement des pays de l'hémisphère sud. À cet égard, Policy Center for the New South vise à être un incubateur d'idées et une source de réflexion prospective sur les actions et stratégies à entreprendre dans les politiques publiques pour les économies émergentes, et plus largement, pour tous les acteurs engagés dans le processus de croissance et de développement national et régional. A cet effet, le think tank se fonde sur une recherche indépendante et un réseau solide de chercheurs internes et externes.

Un des objectifs du Policy Center for the New South est d'appuyer et de soutenir l'émergence d'un dialogue atlantique élargi et de promouvoir la coopération sur les questions stratégiques régionales et mondiales. Conscients du fait que la réalisation de ces objectifs exige également le développement et l'amélioration du capital Humain, nous nous engageons à travers notre Policy School à participer concrètement au renforcement des capacités nationales et continentales, et à améliorer la compréhension sur les questions liées à nos programmes de recherche.

Policy Center for the New South

Complexe Suncity, Immeuble C, Angle Boulevard Addolb et rue Albortokal, Hay Riad, Rabat - Maroc.
Email : contact@policycenter.ma
Phone : +212 5 37 54 04 04 / Fax : +212 5 37 71 31 54
Website : www.policycenter.ma

©2019 Policy Center for the New South. All rights reserved
Les opinions exprimées dans cette publication sont celles de l'auteur.



Rabat, un territoire en mutation

Fathallah Oualalou

A propos de l'auteur

Fathallah OUALALOU

Senior Fellow, Policy Center for the New South

Fathallah Oualalou obtient une licence en sciences économiques à la faculté de Droit de Rabat en 1964 et un DES en économie en 1966 à Paris. Outre son activité en tant qu'assistant au centre universitaire de recherche scientifique, il sera président de l'UNEM et responsable de la Confédération des Etudiants du Maghreb. En 1968, il soutiendra une thèse de Doctorat en économie à Paris, avant de faire partie du corps enseignant de la faculté de Droit de Rabat, de Casablanca et de l'ENA. De 1968 à 1997, il publiera de nombreux travaux (ouvrages, articles, etc...) dans les domaines de la théorie économique, de l'économie financière, de l'économie des pays du Maghreb et du monde arabe et des relations Europe-monde arabe. En 1972, il participera au sein du «groupe de Rabat», au lancement de l'USFP, dont il devient un des membres influents. De 1968 à 1977, il sera également membre du bureau national du Syndicat national de l'enseignement supérieur (SNE-SUP). En 1972, avec l'économiste feu Abdelaziz Belal, il crée l'Association des économistes marocains, dont il est président depuis 1982. Parallèlement, il sera élu à plusieurs reprises président de l'Union des économistes arabes. Il est élu plusieurs fois au Conseil municipal à Rabat et député à la Chambre des représentants. Le 14 mars 1998, feu SM Hassan II le nomme ministre de l'Economie et des finances. M. OUALALOU était Maire de Rabat entre Juin 2009 et 2015.

Résumé

Rabat, Capitale du Maroc, connaît des mutations profondes depuis le début du siècle et du millénaire, conséquence de deux programmes initiés par Sa Majesté le Roi Mohammed VI. Le premier, lancé en 2004, autour de l'aménagement du site de la Vallée Bouregreg, le fleuve qu'elle partage avec Salé. Le second, conçu la même année, dans le cadre du programme de rénovation urbaine Rabat, ville lumière et capitale culturelle du Royaume.

Rabat, un territoire en mutation

Cette mutation, liée à l'ère Mohammed VI, est à inscrire dans les grands moments qui ont jalonné l'histoire de la Capitale : Le premier étant celui de l'arrivée des Romains au site du Chellah, le second celui de la fondation de la ville Ribat Al Fath par Yacoub El Mansour (XIIème siècle), le troisième avec l'arrivée des Morisques au début du 17ème siècle, le quatrième grand moment nous renvoie à l'initiative de Lyautey selon laquelle Rabat, sous le règne de Moulay Youssef, est devenue Capitale du Royaume permettant à Henri Prost, urbaniste, de tracer les contours de la Ville nouvelle à côté de l'ancienne Médina.

Depuis 2004 et jusqu'en 2020, les deux projets, Vallée Bouregreg et Rabat Ville Lumière et Capitale culturelle du Maroc, permettront une réconciliation de la cité avec son environnement naturel, le fleuve et l'Atlantique, et confirmeront son ouverture sur la modernité.

Comme pour toutes les villes qui comptent dans le monde, Rabat s'explique par sa géographie et par son histoire. La géographie a toujours été déterminante pour Rabat ainsi que pour sa ville jumelle, Salé, qui lui fait face. C'est l'embouchure du Bouregreg qui a amené les premières populations à s'installer sur cet espace. Et depuis l'Antiquité, l'alternance des hauteurs et des creux face au fleuve a accompagné la genèse des différents sites qui appartiennent au patrimoine de cette ville. La première hauteur, c'est le Chellah, site romain, et, beaucoup plus tard, mérinide au XIVème siècle. La deuxième hauteur est dominée par la Tour Hassan, emblème de la ville construite au XIIème siècle par les Almohades. Enfin, la troisième hauteur qui surplombe l'embouchure du Bouregreg est liée au quartier des Oudayas, œuvre des Almoravides et des Almohades au XIIème siècle, mais aussi des Andalous à partir du XVIème siècle et des Alaouites.

C'est une ville atlantique, même si souvent, et notamment depuis le XVIIIème siècle, elle a tourné le dos à la mer. Située au Centre-nord du Maroc, elle a été un lieu de passage obligé des sultans installés dans les capitales historiques du pays, Marrakech et Fès et, qui, lors de leurs séjours, notamment estivaux, y ont construit palais, mosquées et autres monuments. Cette position géographique sur l'Atlantique lui a permis, depuis le début du Protectorat en 1912, de développer, à côté de sa fonction de capitale politique, des complémentarités économiques et humaines avec Casablanca, capitale industrielle et financière du pays, lointaine d'à peine 70 Km.

L'histoire de la ville s'explique aussi par sa position géographique et, comme en la matière, cette histoire est traversée par des phases ascendantes et descendantes, là aussi des hauteurs et des creux. Quatre dates constituent les références essentielles de l'histoire de la ville. Il y a plus de 2000 ans, avec l'arrivée des Carthaginois et, surtout, des Romains, émergea l'espace du Chellah. C'est dire que Rabat a d'abord été romaine, à l'extrême Sud-ouest de l'Empire romain, mais romaine comme le furent Volubilis, Luxus, Tingis ou Banassa. Au XIIème siècle, c'est la naissance de la cité de Rabat en tant que ville almohade liée au nom d'un grand roi, Yacoub El Mansour. C'est l'ère de Rabat la conquérante, Ribat El Fath, un vrai camp de départ des armées pour asseoir la présence arabo-amazigho-musulmane en Andalousie. C'est à sa naissance qu'ont été construits, à côté de la Mosquée

Hassan, avec sa belle tour inachevée, les grands remparts et les cinq grandes portes almohades qui la caractérisent aujourd'hui (portes Zaïr, Lalou, Rouah, Had, Oudayas). C'est le début du contact au niveau architectural entre la ville de Rabat et l'apport Andalous. Aux XVIème et XVIIème siècles, bien après la chute de Grenade en 1492, des familles musulmanes, mais aussi juives, chassées du Sud de l'Espagne par l'Inquisition, se sont installées dans un certain nombre de villes du Maghreb, à Rabat notamment. C'est la naissance de Rabat l'Andalouse des morisques qui hérite des apports culturels très enrichissants venant d'Andalousie et qui y impacteront durablement l'architecture, les arts culinaires et l'habillement. A la fin du XVIIème siècle, Rabat entre dans une phase de somnolence mais, paradoxalement, c'est à ce moment qu'elle va devenir une ville impériale. Les rois de la dynastie Alaouite vont y construire Palais et mosquées ainsi que de nouveaux remparts entourant l'actuelle médina.

Enfin, dernière date de cette longue histoire, en mai 1912, au tout début du Protectorat français, Rabat est devenue la capitale (on disait alors administrative) du pays, ce qu'elle demeure aujourd'hui. Il a fallu attendre l'avènement au trône de Sa Majesté le Roi Mohammed VI, au début du nouvel millénaire, pour que la ville adhère à un nouvel et réel dynamisme lui permettant de diversifier ses activités économiques, de s'autonomiser d'une façon évolutive de l'Administration et de s'ouvrir sur la modernité. C'est le projet de l'aménagement de la vallée du Bouregreg, oeuvre de dimension Royale, qui insufflera désormais à la ville cet élan nouveau. Il s'agira, au fond, d'une réconciliation, tout autant que pour sa ville jumelle Salé, avec leur environnement naturel, le Bouregreg. C'est aussi une réconciliation avec l'histoire, puisque l'essentiel du patrimoine historique de Rabat surplombe les derniers méandres de ce fleuve avant de se jeter dans l'Atlantique. Le programme de rénovation urbaine signé par la Ville et la Région avec les partenaires publics et privés en mai 2014 consacre l'ouverture de la ville sur l'avenir.

Une cité qui a une identité

Une ville, c'est avant tout la vie des hommes et des femmes qui font le choix de s'y établir pour y vivre, car la ville c'est la vie. C'est dans la cité que les hommes et les femmes naissent, habitent, se forment, travaillent, gagnent leurs revenus, consomment, épargnent, achètent ou louent. C'est dans la cité qu'ils vivent leurs loisirs, pratiquent leurs sports, s'occupent de leur santé, se déplacent.

Pour tous ces moments, les habitants d'une ville ont besoin de leur commune pour les accompagner et répondre aux besoins de tous les jours, les besoins de la proximité mais aussi pour s'épanouir, préparer et bâtir leur avenir, les besoins du long terme. Et c'est ainsi que les habitants considèrent la ville comme un prolongement de leur habitat. Ils se l'approprient et la rattachent à leur propre équilibre personnel, familial et professionnel. Le fait urbain domine aujourd'hui. L'Europe s'est urbanisée aux XIXème et XXème siècles, aujourd'hui l'urbanisation touche le Sud. C'est une urbanisation accélérée, rapide, chargée de grands défis. L'urbanisation des pays africains en ce XXIème siècle marquera la fin de l'urbanisation globale de la planète.

Une ville est le produit de choix. C'est un arbitrage continu entre des intérêts souvent contradictoires des habitants. Entre les besoins du court, moyen et du long termes, entre la logique des individus et celle de la ville, entre la logique de la globalisation et celle de la proximité, entre la logique des grands et des petits projets, les besoins des quartiers résidentiels et ceux des quartiers populaires. Tout ceci fait en sorte que la ville ne doit pas évoluer à deux vitesses. Plus généralement, la question de la ville

aujourd'hui est à la base du développement avec ses trois composantes, la compétitivité imposée par la globalisation, la solidarité pour réduire les causes de la pauvreté et de la marginalité (la fracture sociale) et la durabilité exigée par les risques environnementaux. Une ville réussit sa rénovation si elle tient compte de son identité et des fonctions qu'elle remplit. Son identité est forgée par la géographie et l'histoire mais aussi par sa place dans le pays et la région auxquels elle appartient, sa position par rapport aux politiques économiques sectorielles comme l'agriculture, l'industrie, les services.

Par son histoire et, surtout, la dynamique sur laquelle elle a été lancée, la ville de Rabat peut se définir aujourd'hui à partir de plusieurs fonctions.

C'est la capitale du pays bien sûr, mais c'est aussi la capitale de la culture, du savoir, des espaces verts et de l'environnement. Et sur le plan économique, elle développe une complémentarité croissante en matière de nouvelles technologies et d'activités financières avec Casablanca. Rabat est aussi au centre d'une agglomération qui regroupe autour d'elle deux villes : au Nord, Salé, ville de grande histoire et de culture, au Sud, Témara, point de départ de nouvelles villes périphériques. 60% des habitants de ces deux villes et des communes alentour se déplacent quotidiennement vers Rabat, ce qui explique que la ville est au centre des services communs d'une agglomération qui compte quelque deux millions d'habitants, notamment en matière de transport, de distribution d'eau et d'électricité et d'assainissement. La population de Rabat s'est stabilisée en dessous de 700 000 habitants. Le recul de l'âge du premier mariage et la baisse du taux de fécondité, combinés à la cherté du foncier, ont accéléré la transition démographique de la ville de Rabat, contrairement aux deux autres villes et aux villes nouvelles qui émergent depuis une décennie autour de l'agglomération.

Le problème réside, plutôt, dans les différences de répartition de la population qui sont criantes : deux quartiers, Yacoub El Mansour et Youssoufia, totalisent 60% de la population sur 22% du territoire alors que les quartiers dits favorisés, du Souissi et d'Agdal-Riad abritent 19% de la population sur 70% de la superficie de la ville.

Rabat est aussi la capitale d'une région qui s'agrandit, surtout vers le Nord jusqu'à l'ancienne frontière qui départageait la zone du Protectorat français du Protectorat espagnol. Les atouts de la région lui permettent de s'ouvrir sur des systèmes productifs agricoles et industriels, notamment dans le Gharb qui s'ouvre par la ville de Kenitra sur l'embouchure de Sebou (Port Lyautey sous le protectorat), en plus des zones Zemmour-Zaers intimement liées aux deux villes Rabat et Salé. Rabat, qui a toujours été un lieu de passage entre le Nord, le Sud et l'Est du Royaume, va renforcer cette fonction stratégique sur la façade atlantique, puisqu'elle va nécessairement constituer un pont entre les deux grands ports du pays, celui de Casablanca qui a déterminé l'évolution économique du Maroc au XX^{ème} siècle, et celui de Tanger Med qui a ouvert le pays sur la Méditerranée et s'imposera comme le port du XXI^{ème} siècle.

L'évolution de Rabat capitale

Au début du XX^{ème} siècle, à la veille du Protectorat, Rabat était une simple médina, calme et même stagnante. En fait, la ville de Rabat a eu la chance, dès sa désignation comme capitale du pays en 1912, d'être à l'avant-garde d'un mouvement international naissant, celui des cité-jardin qui donnait corps à une discipline nouvelle, l'urbanisme. L'objectif du Maréchal Lyautey, premier Résident de France, était de faire de Rabat, une ville verdoyante. Le Protectorat, outillé par de grands architectes, notamment

Henri Prost, vont permettre l'émergence de la ville nouvelle, conçue à partir des hauteurs de la Résidence et face au Palais Royal, à travers de grandes avenues parallèles, notamment l'Avenue Dar El Makhzen, devenue Avenue Mohamed V, et traversée par une longue perpendiculaire qui se prolonge sur la sortie vers Casablanca par l'Avenue de la Victoire. Cette ville nouvelle, avec ses bâtiments art-déco, va être rattachée à des quartiers résidentiels : le quartier de la Résidence, aujourd'hui Hassan, où habitaient les fonctionnaires du Protectorat, le quartier de l'Agdal, dédié surtout aux Officiers et Sous-officiers militaires, et le quartier de l'Océan, qui abritait les maisonnettes des populations espagnoles venues après la Guerre civile des années 30.

La pression démographique, lente au départ, va entraîner l'émergence, à l'intérieur des vergers et potagers entourant la ville, de nouveaux quartiers, dits indigènes (Marassa, Diour Jamaa et Akkari). Et quand la pression démographique a crû après la Seconde Guerre mondiale, avec l'immigration de populations provenant du Sud et du monde rural, on a vu pousser de grands bidonvilles à Yacoub El Mansour près du littoral et dans le quartier de Youssoufia au Nord-est de la ville. Après l'Indépendance, la ville s'est agrandie rapidement. La densification a entraîné le remplacement des villas par des immeubles à l'Agdal et Hassan, l'agrandissement vertigineux de Yacoub El Mansour et Youssoufia, le développement d'un nouveau quartier résidentiel, le Souissi, et l'émergence, depuis la fin des années 70, d'un autre quartier résidentiel ouvert, cette fois, aux activités du tertiaire, Hay Ryad. Reste, aujourd'hui, le plateau d'Akrach, avec ses 1000 hectares, pour finaliser totalement l'urbanisation de la ville, car celle-ci a la chance d'être protégée par la ceinture verte au Sud, la forêt à l'Est, le fleuve du Bouregreg au Nord et le littoral à l'Ouest. Toute progression majeure sur le plan démographique viendra dans l'avenir des autres composantes de l'agglomération.

Une ville face à ses contraintes

La gestion de la municipalité de Rabat a rencontré des contraintes. Des contraintes financières, notamment, puisque son budget de fonctionnement est grevé par l'importance des crédits alloués à la masse salariale mais, surtout, parce que les bâtiments de l'Etat sont exonérés par la législation fiscale alors qu'ils constituent une part importante de l'immobilier de la ville sur le plan quantitatif et sur le plan de la valeur. C'est pour cela qu'il est important d'œuvrer pour une réforme de la fiscalité locale qui doit se traduire par la levée, au nom de la transparence fiscale, de l'exonération des bâtiments de l'Etat. C'est ceci qui doit permettre à la ville de maîtriser son autonomie budgétaire, même relative, par rapport à l'Etat. La Ville aura aussi à mobiliser le foncier stagnant ainsi que les ressources liées à la propriété foncière en vue d'augmenter, d'une part, les recettes fiscales pérennes et, d'autre part, de financer les équipements nécessaires à son développement. Parmi les grandes contraintes, la ville de Rabat cherche à dépasser la dualité qui la caractérise pour ne plus continuer à évoluer à deux vitesses. Cela implique de réussir les projets de résorption des bidonvilles et de lutte contre l'habitat insalubre et de mettre à niveau la Médina, la ville traditionnelle. Ces dernières années, la ville avait à dépasser des contraintes liées à l'intervention des entités privées qui intervenaient dans le transport, la propreté, la distribution d'eau et d'électricité et l'assainissement.

Cela implique nécessairement une maîtrise du système de la gestion déléguée, du partenariat public/privé et la constitution de sociétés de développement local dans tous ces secteurs. L'introduction, à partir de 2012, du tramway constitue une avancée majeure dans la modernisation nécessaire du système de transport au sein de l'agglomération. Il s'agira maintenant de l'intégrer au système de transport par bus et de créer un système de déplacement collectif cohérent et moderne.

Les acquis de la ville

Depuis le début du millénaire, Rabat évolue, bouge et s'ouvre sur la modernité. Ses avantages comparatifs s'affirment et, depuis 2010, son évolution a été liée à la succession d'événements majeurs. En 2010, Rabat a été déclarée, parmi cinq villes dans le monde, Ville verte, par l'ONG Earth Day basée à Washington, grâce à ses atouts en matière d'espaces verts (20m² d'espaces verts par habitant, soit le double de la moyenne internationale communément admise), et choisie comme Ville première pour célébrer le quarantième anniversaire de la Journée de la Terre, en récompense de l'engagement de toutes les composantes de la société marocaine en faveur d'un développement durable et de la protection de l'environnement. En 2012, Rabat a été inscrite par l'UNESCO sur la liste du Patrimoine mondial de l'humanité, un patrimoine partagé avec l'apport de l'étranger, l'apport romain il y a 2000 ans, andalous, il y a quatre siècles et, européen, au XX^{ème} siècle. Un partage qui se réfère nécessairement à des valeurs auxquelles le Maroc tient fermement : l'ouverture sur l'autre, la tolérance, le dialogue et la modernité. En 2013, Rabat a abrité le 4^{ème} Congrès de la CGLU (Cités, Gouvernements Locaux Unis) en même temps que le 2^{ème} Sommet des Villes qui célébrait le centenaire du mouvement municipal mondial en présence de 3500 maires venant de tous les continents. Le choix de la ville de Rabat qui abrite déjà le siège de CGLU Afrique a été pris à l'unanimité pour récompenser les efforts du Maroc en matière de coopération décentralisée, d'urbanisation maîtrisée et de sauvegarde du patrimoine culturel. Cette réunion a fait de Rabat une ville repère dans le mouvement mondial des villes et autorités locales qui a la volonté de jouer un rôle majeur dans tous les débats relatifs à la bonne gestion des affaires locales, aux conséquences de l'urbanisation, aux problèmes d'habitat, aux questions de développement durable et aux risques liés aux changements climatiques. En 2014, Rabat a mis en place, comme nous l'avons mentionné, et sous l'impulsion de Sa Majesté le Roi, un grand projet de rénovation urbaine pour la période 2014 - 2018 qui vise à améliorer l'utilisation de son espace, la solidarité entre ses composantes humaines et la durabilité de son environnement. Ce projet est fondé sur les instruments de planification de la ville, notamment son plan d'aménagement, le plan de développement communal et le plan de mobilité urbaine, un programme fondé sur les valeurs ajoutées de la ville et sur ses fonctions principales de capitale culturelle et environnementale.

Rabat Ville lumière, capitale de la Culture

Le grand projet Rabat Ville lumière, capitale marocaine de la culture, est un projet intégré qui couvre la période 2014-2018, avec certainement des prolongements jusqu'à 2020. Le projet est construit autour des avantages comparatifs que possède la ville sur le plan culturel, du savoir et de l'environnement et sur les grandes fonctions qu'elle est appelée à remplir à partir de ses avantages pour être réellement la capitale marocaine de la culture. Ce programme se présente autour de sept axes essentiels.

1. Rabat, capitale marocaine de la culture. Il s'agit de mettre en place de grands projets à caractère culturel, notamment un nouveau théâtre sur le Bouregreg auquel va s'adosser le Musée National de l'Archéologie et des Sciences de la Terre. Celui-ci va enrichir la position de la ville en matière de musées, notamment après l'inauguration, en 2014, du Musée Mohammed VI d'Art Moderne et Contemporain (MMVI). Il s'agira, aussi, de promouvoir l'activité culturelle avec la construction ou la mise à niveau de plusieurs institutions, telles que le Conservatoire de Musique, l'Institut National Supérieur de la Musique et des Arts Chorégraphiques ou le Musée National des Bijoux. De même, un travail est en cours pour requalifier les bibliothèques de quartiers, réaménager les centres culturels,

notamment Mehdi Benbarka, le Théâtre Al Mansour, la Salle Bahnini, la Salle Allal Al Fassi, la Maison de la culture Sebbata et les différentes bibliothèques de quartier. Un élément majeur de ce programme culturel se traduit par la mise en valeur et la sauvegarde du patrimoine culturel, comme les remparts Almohades et Mérinides ou les grands sites historiques de la ville que sont les Oudayas, la Tour Hassan et le Chellah. La réhabilitation de l'ancienne médina fait partie du programme de sauvegarde de la ville de Rabat.

Cela implique la modernisation des réseaux d'assainissement, de distribution d'eau et d'électricité et de téléphone et le pavage des rues. Mais auparavant, il est important de consolider les constructions menaçant ruine et œuvrer pour la dédensification de la Médina. Celle-ci est entourée, à partir de ses portes, de grandes places appelées à être aménagées, notamment Bab El Had, Bab Bouiba, Bab Chellah Bab Mellah, Bab Tben, Bab Sidi Makhlof, sans oublier la grande place de Souk Laghzel devant la Porte des Oudayas. Cette restauration va mener nécessairement à une réorganisation des activités commerciales et artisanales dans les placettes et de même des foundouks, anciens sites hôteliers de la Médina.

Sachant que l'inscription de Rabat, par l'Unesco, comme patrimoine de l'Humanité, a concerné une grande partie de la ville nouvelle, cela va amener à mettre en valeur l'Avenue Mohammed V, à réaménager certaines places du centre-ville, comme la Place de la Mamounia, et à reconvertir quelques bâtiments, comme l'ancien Tribunal qui fait face à la Poste et à la Banque du Maroc. L'intérêt accordé aux anciens bâtiments se reflète, également, par la mise en valeur du quartier Diour Jamaa, véritable petite médina construite au début du Protectorat.

2. Rabat Ville verte. Le deuxième axe concerne la consécration de Rabat comme Ville verte impliquant, là aussi, le renforcement d'une vocation historique. Cela débutera par la réhabilitation des anciens jardins de la Cité des Oudayas, le Jardin d'Essais Botaniques, déjà mis à niveau, le Belvédère, Nouzhat Hassan, l'ancienne résidence Lyautey, sans oublier le jardin du Chellah, lié historiquement aux vestiges romains et mérinides. Il s'agira, surtout, de la création d'un grand projet, appelé Coulee verte, qui partira de l'entrée de Casablanca, longera l'Avenue Abderrahim Bouabid, qui rencontre le Bois d'Avicenne, et se prolongera le long de l'Avenue Imam Malik, par l'émergence d'un grand jardin Andaloux qui portera désormais le nom de « Parc Hassan II ». La coulée descendra jusqu'au Bouregreg en côtoyant les murs du Chellah. Le Bois d'Avicenne verra son attractivité renforcée par l'aménagement de l'aire voisine de l'Hippodrome. Enfin, le projet de développement de la corniche de Rabat permettra l'ouverture de la ville sur le littoral et la naissance de plusieurs sites dédiés à l'océanographie et aux activités aquatiques et sportives.

3. Rabat Ville de proximité. Le troisième axe est relatif à la proximité. Il s'agit essentiellement de renforcer les équipements de base dans les quartiers populaires, qu'il s'agisse d'équipements sociaux, piscines et terrains de sports, d'établissements scolaires à mettre à niveau, de lieux de culte et zaouias à réhabiliter, de services de santé à moderniser et de centres socioéducatifs à créer ou à mettre à niveau. Ces projets d'appui à la proximité visent à se rapprocher des besoins des quartiers les plus défavorisés et à faire en sorte que la ville ne fonctionne pas à deux vitesses.

4. Rabat Ville durable. Il s'agit de faire de Rabat une ville durable, en dépassant, justement, cette évolution à deux vitesses et en améliorant le cadre du bâti et du paysage urbain. Il est important dans ce cadre de résorber de façon définitive les bidonvilles qui concernent 9000 ménages appelés à être relogés, pour l'essentiel à côté de la ville de Rabat. Ces bidonvilles se trouvent surtout dans le quartier

Yacoub El Mansour, mais le riche quartier Souissi dissimule également seize poches abritant quelque quarante et un foyers. La problématique n'est pas facile, mais il existe aujourd'hui une volonté pour l'affronter. Hormis la résorption des bidonvilles, un autre programme de mise à niveau concerne les quartiers sous-équipés, notamment Farah, Rachad et Maadid, dans l'arrondissement Youssoufia. Deux quartiers anciens et intimement liés au littoral seront renouvelés et réaménagés : il s'agit du quartier Akkari, un quartier traditionnel mais qui a stagné pendant plusieurs décennies, et du quartier Océan qui abritait des familles espagnoles pendant le Protectorat.

5. L'intégration des modes de transport. Le but est d'améliorer la mobilité au sein de la ville. Dans ce cadre, un grand pôle intégré va émerger à Hay Riad, au bout de l'Avenue Nakhil. Il comprendra une nouvelle gare ferroviaire, la nouvelle gare routière et s'intégrera au réseau du tramway qui se prolongera vers la ville de Témara. L'Office National des Chemins de Fer (ONCF) a procédé à la reconstruction de la Gare de Rabat-Agdal, projet rattaché au passage de la ligne à très grande vitesse reliant Tanger à Casablanca. Cette réalisation permet l'ouverture de la gare sur l'Avenue Hassan II et en même temps, à travers l'Avenue Houria, la mise en perspective d'un grand boulevard liant l'Agdal au littoral. Parallèlement, les travaux d'aménagement de l'environnement de la gare de Rabat-Ville sont très avancés, mais il sera nécessaire au préalable de réussir le projet de restructuration du transport urbain, en modernisant le système de transport par bus et en l'intégrant au réseau du tramway.

6. La délocalisation des équipements communaux. De grands équipements communaux anciens entravent la modernisation de la ville. C'est pour cela qu'il a été décidé de délocaliser en dehors de la ville, mais juste à côté, le marché de gros des fruits et légumes, le marché des volailles, les abattoirs, le marché au poisson, la tannerie et la fourrière municipale. Cela va se traduire par la restitution d'un patrimoine foncier important dont la mobilisation va permettre à la Ville de trouver des moyens budgétaires pour participer au financement du grand projet de modernisation de la ville de Rabat. Cette mobilisation du foncier va améliorer les recettes fiscales de la Ville d'une façon pérenne, lui permettant de contribuer au financement du grand projet de rénovation. Un petit programme sera, par ailleurs, mené pour reconstruire des marchés de proximité dans les différents quartiers. L'Etat va œuvrer pour la création d'une future ville universitaire sur un terrain domanial à Oum Azza, petite commune à l'Est de Rabat.

7. Rabat Ville accessible. Enfin septième et dernier axe, faire en sorte que la ville devienne plus accessible par le renforcement des infrastructures. Ce grand projet est basé sur quatre programmes :

- La création de trois pénétrantes à partir de l'autoroute de contournement de Rabat qui rattache le centre-ville directement aux accès provenant de Tamesna, El Menzeh, Akrach et El Oulja.
- La création d'une ceinture périphérique à partir de la route côtière actuelle qui sera élargie et en prolongement de la rocade urbaine actuelle.
- La création d'une nouvelle rocade à partir de l'Avenue Mohammed VI permettant l'ouverture d'une nouvelle route vers la ville de Salé par le biais d'un cinquième pont et la construction de plusieurs trémies (pont Ribat Al Fath).
- Enfin, l'aménagement et la mise en valeur des entrées de la ville de Rabat par l'enfouissement des lignes de haute tension tout au long de l'Avenue Abderrahim Bouabid, l'Avenue Larbi El Alaoui et la requalification de l'Avenue Mohammed VI.

Le décongestionnement de la ville par la mise en place de nouveaux parkings, giratoires et trémies, notamment au Centre-ville, l'Agdal, l'Avenue Mohammed VI et l'actuelle autoroute urbaine. Ce projet

a donné lieu à la signature, devant Sa Majesté le Roi Mohammed VI, d'une convention entre la Ville, la Région et les différents ministères et établissements publics concernés. Sa réalisation a transformé la ville, en diversifiant ses activités, l'ouvrant sur son environnement naturel, le littoral et le fleuve, en la modernisant et en lui permettant de maîtriser son évolution dans le sens de plus de compétitivité, plus de solidarité et plus de durabilité. La ville aura les instruments pour dialoguer avec la modernité et construire son avenir avec enthousiasme et volontarisme. Pour la réalisation du programme Rabat, Ville lumière, capitale marocaine de la culture, la Ville de Rabat s'est dotée d'une société d'aménagement, Rabat Région Aménagement dont le Conseil d'administration est présidé par le Wali de toute la Région et qui a pour vocation l'exécution des projets de la stratégie intégrée.

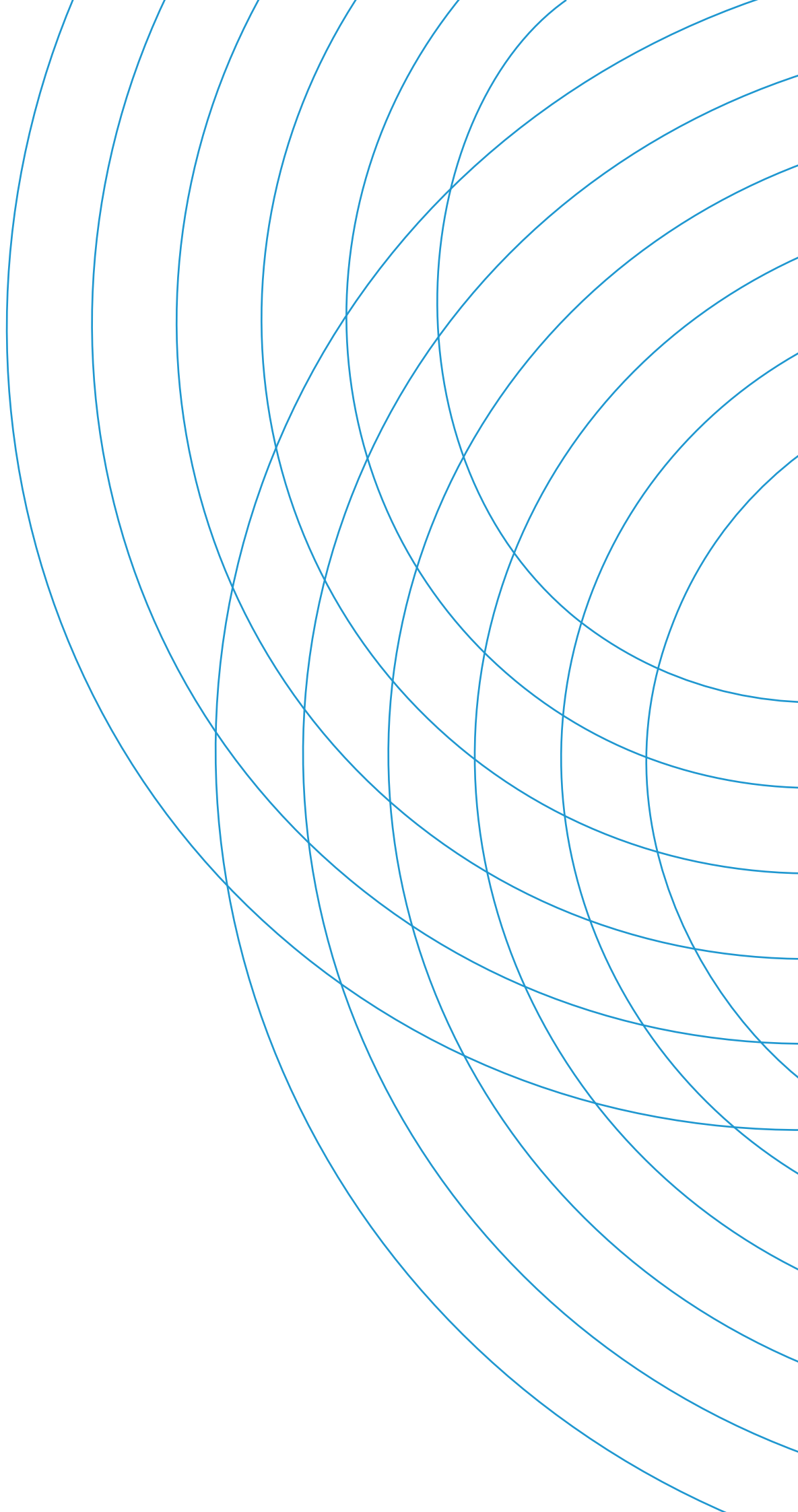
La mutation en cours de la ville et de son territoire implique la préparation des instruments de préservation et de maintenance des acquis dans tous les domaines. Le problème se posera, à titre d'exemple, pour la gestion des espaces verts depuis le nouveau Parc Hassan II, au Jardin d'essais, le Bois d'Avicenne, la Ceinture verte à l'ancien jardin Hassan (Triangle de Vue), sans oublier les espaces créés par l'Agence Bouregreg. Face aux moyens limités de la ville, tant sur le plan budgétaire que sur le plan de l'encadrement, il serait opportun (à vérifier) de mettre en place une agence soutenue par l'Etat pour s'assurer de la pérennisation de ces espaces.

Dans les prochaines décennies, Rabat ouvrira à l'urbanisme le dernier territoire qu'elle possède encore : Le plateau d'Akrach (1000 hectares, trois fois le quartier Riad), un plateau qui surplombe la vallée Bouregreg et qui prolonge le quartier résidentiel Souissi, mais aussi le quartier populaire de Youssoufia avec toutes ses composantes des quartiers sous équipés. De grands risques doivent être évités pour réussir l'ouverture à l'urbanisme de cet espace dont les terres appartiennent totalement au privé, particulièrement à un petit groupe de familles propriétaires. Il faut surtout éviter de reproduire le phénomène du Souissi, tout un arrondissement résidentiel constitué de grandes villas et de petites ruelles et artères, et n'abritant aucune activité productive et administrative.

Rabat a réussi globalement l'émergence de Hay Riad à partir des années 70, grâce à l'encadrement direct d'une agence publique à qui l'Etat a confié la conception de ce nouveau quartier dont les terres appartenaient, il est vrai, à un statut de terres collectives (terres guich).

Pour le plateau d'Akrach, il faut éviter le mauvais exemple de Souissi, en imaginant une solution qui permet à une agence publique capable de construire une cohérence urbanistique de cet espace, une cohérence qui adhère à la logique de la nouvelle identité de la Ville : Ville verte, ville lumière, ville de culture et nécessairement ville mixte et ville de solidarité.

Enfin, il est important d'intégrer la mutation du territoire de Rabat dans celui plus vaste de l'agglomération constituée par les trois villes : Salé au nord, Rabat au centre et Temara-Skhirat au sud, ainsi que toutes les nouvelles villes qui constituent les périphéries de la grande agglomération avec ses deux millions d'habitants. Cet ensemble qui constitue la Capitale de toute la région, qui s'étend vers le Gharb au Nord et se rapproche de plus en plus de Casablanca, doit répondre à une cohérence solide fondée sur un système de mobilité dynamique, diversifié et sur des fonctions accordées à chaque partie de cette grande agglomération en termes d'activités productives.





Policy Center for the New South

Complexe Suncity, Immeuble C,
Angle Boulevard Addolb et rue Albortokal,
Hay Riad, Rabat - Maroc.

Email : contact@policycenter.ma

Phone : +212 537 54 04 04

Fax : +212 5 37 71 31 54

Website : www.policycenter.ma