

SEMINAIRE CONJOINT 2 au 5 MARS 2020
Ecole d'Urbanisme de Paris - INAU - CJB - CIST

RABAT SALE
FABRIQUE DES RESEAUX
ET DYNAMIQUES CIRCULATOIRES

PROGRAMME ET TRAVAUX RENDUS



organisé par Nacima Baron (EUP et Mohamed Hanzaz (INAU)

Le mot du directeur

- Ce séminaire en est à sa deuxième édition après un premier événement en 2018 2019 et après une série de conférences dès 2015 et 2016
- Il permet de faire coopérer deux des plus grandes écoles d'urbanisme du bassin méditerranéen.
- Ce séminaire est centré sur la thématique des transports et des mobilités qui est cruciale dans le développement multipolaire de la métropole capitale.
- Les choix pédagogiques s'appuient sur l'alternance entre des visites de terrain, des conférences animées par des universitaires et des professionnels et la production de travaux écrits et oraux de la part de groupes d'étudiants de 4 à 5 personnes.
- L'une des valeurs les plus précieuses de ce dispositif est la collaboration amicale et l'échange d'informations urbaines, de méthodes et de connaissances entre les étudiants marocains et français.



Objectifs et contenus du séminaire

Ce séminaire analyse les interactions entre le développement de grands réseaux de communication, la mutation des mobilités et les dynamiques de la métropolisation des grandes villes marocaines. L'objectif est de rendre compte de dynamiques observées à des échelles métropolitaines et à des échelles propres à la compréhension des logiques de régionalisation nationale et transnationales qui mettent le Maroc au cœur d'une nouvelle articulation entre Europe et Afrique.

Le projet a un objectif double :

- ❖ **un objectif scientifique** : mettre à jour des connaissances et de partager des concepts et méthodes permettant de construire collectivement, au sein des communautés scientifiques françaises et marocaines que ce projet veut rapprocher, des approches descriptives et critiques sur le lien métropoles - réseaux - mobilités. L'objectif est de construire collectivement une compréhension des évolutions à l'œuvre dans la planification des transports à différentes échelles et dans l'étude des mutations en matière de mobilités.
- ❖ **un objectif pédagogique** : Le séminaire est réalisé dans le cadre d'un déplacement de 16 élèves de Master 2 "Expertise Internationale Villes des Suds" de l'Ecole d'Urbanisme de Paris qui travaillent avec les étudiants de Master2 de l'INAU en alternant conférences et visites de terrain aboutissant à un rapport présenté aux intervenants.

Programme des 3 et 4 mars 2020

Lundi 2 Mars

Activité	Ouverture du séminaire et rencontre entre les étudiants		
Horaire	16h - 17h30	Lieu	INAU
Objectifs	Partage du programme de travail et des modalités de coopération et de production pédagogique (objectifs, méthodes d'observation et d'enquête, rendus).		

Mardi 3 Mars

Activité	Balade commentée avec Aïcha Ech Cherif El Kettani		
Horaire	9h – 13h	Lieu	Départ ligne 2 - Agdal Avenue de France
Objectifs	Comprendre l'organisation métropolitaine dans son ensemble et comprendre les différentes articulations entre espace urbain et infrastructure en utilisant les deux lignes de tramway comme outil d'exploration et de diagnostic.		

Activité	Séminaire de recherche		
Horaire	14h – 17h	Lieu	Centre Jacques Berque Institut Français
Objectifs	Confronter les étudiants aux approches critiques de la mobilité dans le développement métropolitain de la capitale en s'appuyant sur la présentation de travaux récemment publiés. Programme détaillé en page 4.		

Activité	Atelier « Nuit »		
Horaire	20h	Lieu	

Mercredi 4 Mars

Activité	Table ronde « La fabrique opérationnelle de la métropole mobile »		
Horaire	9h – 12h	Lieu	INAU
Objectifs	Présenter les conditions de production des infrastructures de mobilité : acteurs et cadres de la planification, connaissance des besoins de déplacement et conditions de réalisation des grandes opérations d'infrastructure. Programme détaillé en page 4.		

Activité	Visite de terrain : la gare Agdal et son environnement		
Horaire		Lieu	

Activité	Visite de terrain : la vallée du Bou Regreg		
Horaire		Lieu	

Programme du 5 mars 2020

Jeudi 5 Mars

Activité	Travail d'atelier	
Horaire	Toute la journée	Lieu
Objectifs	Toute la journée est consacrée à un atelier de travail associant étroitement étudiants de INAU et de l'EUP pour la production et la présentation d'un rendu pédagogique et son évaluation par une commission d'enseignants et d'acteurs opérationnels des transports et de l'urbanisme.	



Séminaire de recherche – Centre Jacques Berque

3 mars après midi

14h Accueil et objectifs du séminaire

Nacima Baron (EUP) et Luc Gwazdzinski (UGA)

14h30 : Autour des dimensions économiques des grands projets urbains

M. Nachoui

Des chemins de fer classiques aux trains à grande vitesse au Maroc : De l'aménagement du territoire aux pôles de croissance ?

Cette communication pose la question du chemin de fer au Maroc dans son contexte historique. Après plus d'un siècle, le réseau ferrée marocain est passé d'une dizaine de Km à plus de 3000 Km, et d'un réseau classique aux trains à grande vitesse. Au niveau des objectifs, le chemin de fer au Maroc est passé d'une logique d'exploitation à l'époque coloniale, à une logistique de développement national à l'époque de l'indépendance et tend en perspective vers une logique d'intégration à la chaîne de valeur mondiale.

15h : Autour des dimensions socio-spatiales de la métropole mobile

Tarik Harroud (INAU)

La ville fragmentée au prisme de la mixité sociale dans les nouveaux lieux publics de Rabat

La contribution propose d'interroger la mixité sociale dans les villes marocaines où l'on observe des dynamiques émergentes de métropolisation qui se traduisent notamment par des formes de polarisation et de fragmentation sociale et spatiale (Navez-Bouchanine). En partant de l'exemple spécifique de Rabat qui est le théâtre à des restructurations socio-spatiales profondes, elle analyse plus particulièrement les formes de coprésence et de brassage social qui s'observent dans ses différents lieux publics. A l'instar des grandes villes internationales, la capitale administrative connaît l'émergence de nouveaux lieux publics impulsés souvent par le privé et conçus selon des configurations importées (centres commerciaux, malls, lieux publics récréatifs tels que la marina, la corniche) ; Combinant séances d'observation et entretiens auprès d'un échantillon de leurs usagers, la contribution montre comment au sein de ces lieux publics se développent de nouvelles formes de mixité sociale marquées par une forte segmentation spatiale et temporelle.

15h30 : Autour des enjeux de gouvernance des grands projets urbains

Hicham Mouloudi (Ecole Nationale d'Architecture)

Principales formes d'interaction au sein du système d'action constitué autour du projet d'aménagement de la vallée du Bou Regreg

Après plusieurs décennies de délaissement de son fleuve, Rabat a décidé de mettre en œuvre une politique de waterfront development. La concrétisation du projet d'aménagement de la vallée du Bou Regreg marque de ce fait un tournant essentiel dans les rapports entre Rabat et ses fronts d'eau. Cette communication étudie les réactions des acteurs locaux marginalisés (élus, associations émanant de la société civile) pour comprendre le système d'acteurs constitué autour de ce projet au moment de sa mise en œuvre et mettre l'accent sur les interactions au sein de ce système. Sommes-nous dans la continuité de la situation de fait accompli, décrite notamment par Michel Callon (2001, p. 157), laquelle a consisté, pendant longtemps, par exemple en France, à « faire taire le peuple et parler à sa place » ? Ou bien les habitants résidents ou propriétaires à l'intérieur des limites du périmètre d'aménagement du projet du Bou Regreg sont-ils, au contraire, écoutés et véritablement associés au processus de décision ?

En définitive, nous nous interrogerons sur la portée effective des consultations entreprises auprès de la population (enquête publique) et des avis sollicités des conseils communaux (avis exprimés à travers un vote public), alors qu'aucune disposition réglementaire n'oblige le maître d'ouvrage à tenir compte des observations ou avis ainsi émis. Cela nous conduira à questionner les discours officiels relatifs à la participation des élus locaux et des habitants aux grandes opérations d'aménagement urbain et, au-delà, sur le contenu réel de ce que recouvre au Maroc la notion de gouvernance urbaine.

16h : Autour des vulnérabilités environnementales des grands projets urbains

Majid Mansour (ENA) et Rachid Alilouch (ENA)

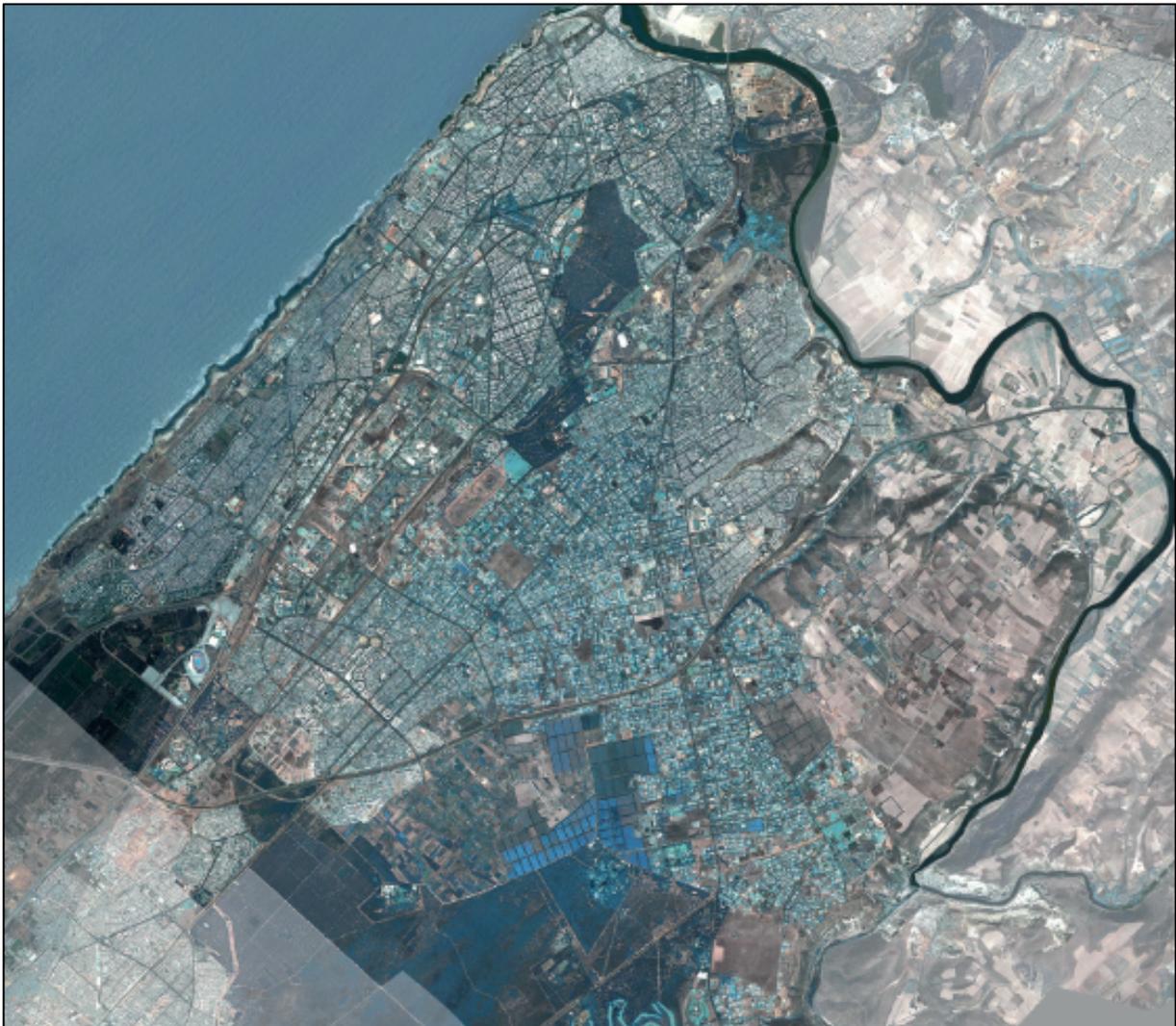
Interaction Infrastructure Environnement et planification de la vulnérabilité

La communication met l'accent sur le contexte de conception du projet d'aménagement du Bou Regreg, depuis sa genèse jusqu'au démarrage de sa mise en œuvre. Elle porte aussi sur la présentation des différents intervenants dans le cadre de la maîtrise d'œuvre du projet, ainsi que les originalités des politiques publiques mises en place pour sa réalisation, à travers une présentation des rôles et attributions de l'Agence pour l'Aménagement de la Vallée du Bouregreg (AAVB) et ses différents modes d'intervention. Elle s'est basé sur l'analyse des documents officiels produits par les concepteurs du projet (Maîtres d'ouvrage et Maîtres d'œuvres), sur des enquêtes et des entretiens effectuées auprès des acteurs concernés par le projet d'aménagement de la vallée du Bouregreg.

16h30 : Conclusion et poursuite avec atelier "Nuit"

Luc Gwiazdzinski (Université Grenoble Alpes) et Abdellah Moussalih (INAU)
Espaces, temps et usages à l'épreuve de la métropolisation

L'intervention insistera d'abord sur les mutations des espaces, des temps et des mobilités dans les processus de métropolisation. Elle insistera sur la nécessité d'une approche spatio-temporelle et des usages de la ville par les populations à travers une approche in vivo sur le terrain. Elle présentera quelques exemples d'espaces transformés par la métropolisation à Rabat. Enfin, elle s'attachera à un espace particulier transformé par l'internationalisation en termes d'aménagements, de pratiques et d'usages : le quai de Rabat-Salé.



Séminaire professionnel INAU

La fabrique de la métropole mobile

4 mars matinée

Modération : Mohamed Hanzaz (INAU) et Nacima Baron (EUP)

9h30mn : Des espaces publics et des gares : entre connecteurs intermodaux et connecteurs sociaux.

Dr. Benjamin Pradel (consultant en sociologie urbaine Maroc/France)

10h : Le plan de déplacement urbain de l'agglomération

Jamal Nafaa (Wilaya de Rabat)

10h 30: Conception et réalisation de la gare de Rabat-Agdal

Youssef Melehi (Architecte)

11h : Grand projet ferroviaire et insertion urbaine

Wissame El Alaoui (ONCF)

11h 30: Conditions d'accessibilité des populations aux transports publics

Ishak Hbiak (Ecole Hassania de Travaux Publics)

12h : Caractéristiques socio-économiques des usagers et qualité de service des systèmes de transport public

Dounia Gourram (UITP MENA)

MADINAT AL IRFANE : VERS UN NOUVEL URBANISME UNIVERSITAIRE

Schéma d'orientation

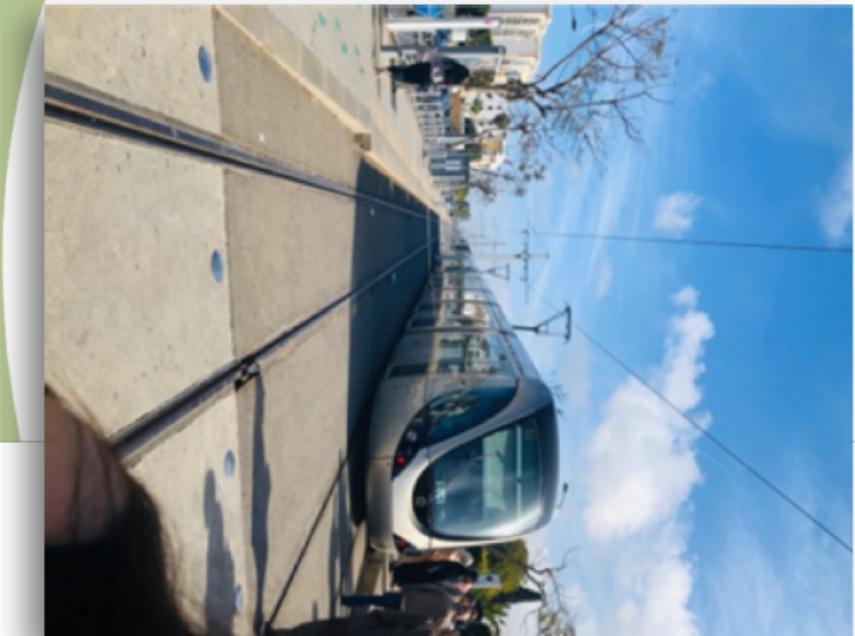
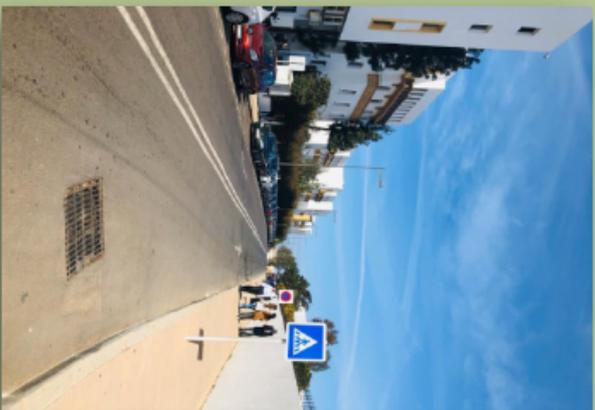
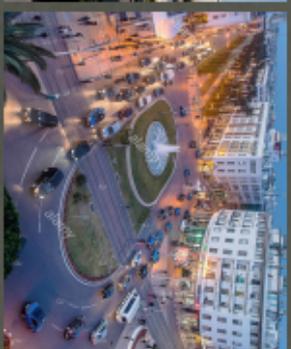
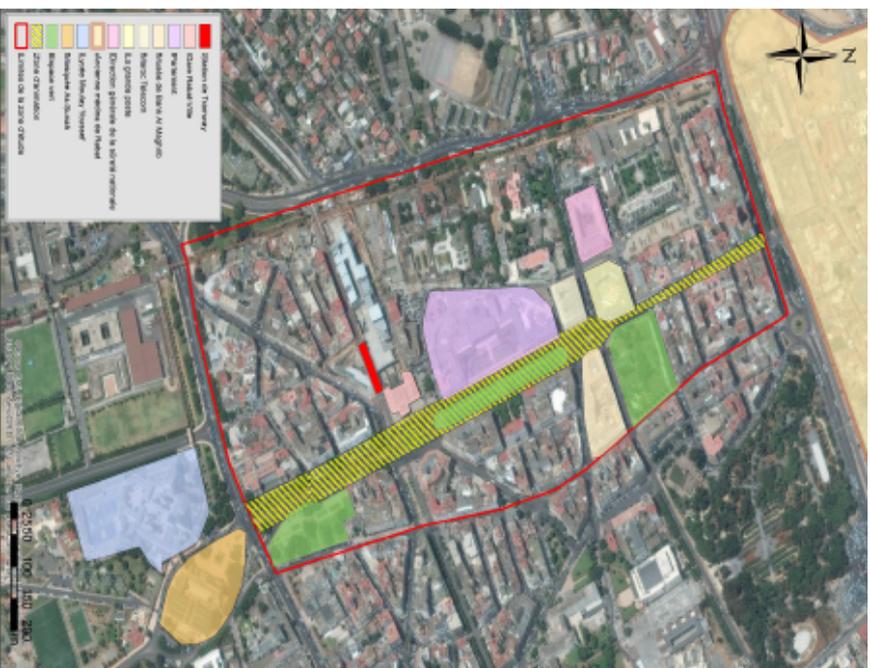


Schéma d'accessibilité



Rabat Ville



Différences d'usage de l'espace entre le jour et la nuit



Compromis entre architecture traditionnelle française (colonial) et moderne

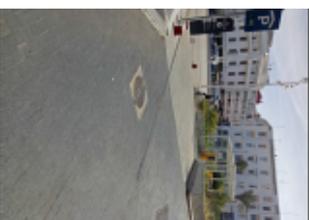
Contraste entre les équipements structurants et les usages de l'espace



Construction de la

gare

1930



2008

Rénovation de la

gare



Projet de la nouvelle

gare

2016



ANALYSE SPATIALE DES STATIONS DE TRAMWAY PLACE AL JOULANE (LIGNE 1 ET LIGNE 2) ET PROPOSITION DE PROJETS

La localisation du site

Le site d'études se situe Rabat, dans l'arrondissement Hassan, précisément autour de la place El Joulane.

L'état des lieux

Notre zone d'intervention est composée de 2 stations de tramway, situées sur 2 lignes différentes (ligne 1 et 2).



Problématique:
Comment peut-on réaménager les abords des lignes de tramway afin de les rendre plus confortables et sécuritaires pour les piétons?

- Enjeux:**
- Sentiment d'insécurité des piétons, du aux flux et aux petites emprises des trottoirs
 - Manque d'espace de continuité urbaine et de pratiques de mobilités actives alors que le part modal de la voiture est importante



Analyse urbaine



Le cadre bâti
La majorité de notre zone d'étude est composée d'habitat (immeuble collectif), des administrations et équipements. Les hauteurs du bâti varient généralement entre R+3 à R+5



Les espaces publics
Notre zone d'étude dispose d'une grande place publique à savoir Place El Joulane qui se situe au cœur du quartier Hassan et qui est fréquenté majoritairement par les étudiants des lycée et collèges avoisinants (lycée moulay Youssef, lycée Hassan II et collège Lalla Aïcha).

Commerce et activités
Le secteur d'étude n'est pas suffisamment doté d'équipements de proximité tel que les épiceries, boucherie, pâtisserie, etc.

Les équipements
Le secteur d'étude a un bilan satisfaisant, en ce qui concerne les équipements. On note l'existence des équipements administratifs d'enseignements, de culte et de transport.

Espaces de circulations
La zone d'étude est desservie par des voies secondaires (25m) et tertiaires (15m).
L'absence des pistes cyclables
Les difficultés d'accessibilité pour des personnes à mobilité réduite, à l'exception des stations de tramway.
L'installation des tramways n'a pas été pensée à l'avance, par conséquent, les lignes des tramway réduisent les trottoirs pour les déplacements des piétons.
Le passage des deux lignes de tramways réduit fortement les circulations de la voiture au niveau de la place Al Jourane. Il y a un manque de zones de stationnements de voitures et de parkings publics dans le secteur.

Le cadre paysager
La zone ne dispose d'aucun espace vert ayant une taille suffisante pour accueillir des activités de loisir pour la population.
En revanche on ne peut pas juger que notre zone d'intervention souffre d'un déficit en matière des espaces verts parce qu'il y a plusieurs grands espaces verts aménagés qui se trouvent à proximité de la zone d'étude; notamment Nozhat Hissan

Les pistes de solution

Stratégie consiste à réduire la part modal de la voiture dans le secteur afin de libérer le foncier pour la revitalisation du quartier d'une part et de promouvoir les modes actifs d'autre part.

Projet 1:
Rendre souterrain du parking du Conseil Régional et exploiter le foncier pour revitaliser le cœur de ce quartier afin de créer une continuité urbaine entre les deux stations.



Projet 2:
Réaménager la chaussée de l'avenue Patrice Lumumba en mettant en place des pistes cyclables et en élargissant des trottoirs



HAY KARIMA: D'un Terminus à une Centralité Slaoui

NIANG Fatou (EUP)
 CHAIMI Soufiane (INAU)
 FAGONI Ewen (EUP)
 FARFRA Younes (INAU)
 HANINI Othmane (INAU)

Site et Situation

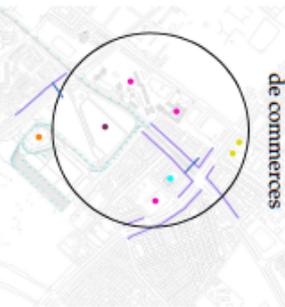


Un quartier accessible?



Tramway accessible : Centre urbain au sein d'un quartier de 2000 et 12000 m² de surface bâtie, avec un impact de 2000 m² de surface bâtie par mètre de tramway de 2000 m² de surface bâtie.

Un espace marqué par une forte présence de commerces



Présence de commerces
 Répartition commerciale
 Centre urbain de 2000 m² de surface bâtie
 Centre urbain de 12000 m² de surface bâtie

Typologies d'habitat diversifiées



Type d'habitat
 Type d'habitat
 Type d'habitat
 Type d'habitat

Les espaces autour de la station de tramway sont caractérisés par la présence d'un habitat collectif de type bandeau sur la zone résidentielle. Pour ce qui concerne le type d'habitat mixte au sein de la zone, il s'agit de maisons individuelles accolées par ailleurs ou d'appartements. Nous ne retenons que celles de la zone de la station car elles ont une valeur de reconnaissance et une visibilité pour ce qui concerne l'habitat. (S&A, 2005)



Hyper Marché Mega



Point-de-vue commerciale



Habitat de type Mubani Mubani



Habitat de type Canal

Un paysage urbain hétérogène

- Une différence perceptible entre le paysage urbain des espaces à destination commerciale et celui des espaces à destination résidentielle.
- Acteur de la présence d'habitat, station, un certain soin est porté au paysage urbain.
- Poca ou village de la station de Hay Karima, plus on remarque une certaine dégradation du paysage : traces d'habitat, peu de mobilier urbain.

Enjeux de l'aménagement à l'échelle urbaine et métropolitaine

Hay Karima une centralité majeure de la ville de S&A. Hay Karima constitue non seulement un terminus de la ligne 1 du tramway mais aussi une station majeure pour la ville. C'est un point qui joue un rôle important en termes de renforcement des liens entre les villes de Rabat et de S&A. Cette centralité est un point de convergence de différents modes de déplacement et permet ainsi des pratiques intermodales et multimodales.

Un site attractif

Les espaces autour de la station restent attractifs en termes d'offre de transports, de présence de commerces et de par la localisation de différents équipements. Le site est aussi attractif du fait que la station ne dessert pas seulement les axes à proximité directe mais constitue aussi, par sa qualité de terminus, le point d'entrée de réseau pour les personnes résidant plus au Nord.

Nous nous questionnons sur la capacité du tramway, et notamment de la station Hay Karima, à représenter la ville de Rabat à S&A et d'y renforcer son attractivité pour les habitants, travailleurs et étudiants pour lesquels la connexion est facilitée. Cependant, ce nouveau lien privilégié peut mettre S&A dans une situation inconfortable d'une ville dépendante de la capitale au détriment de son propre développement.

Pour une meilleure intégration du site

REALISER UN PLAN D'AMÉNAGEMENT URBAIN



La ville de S&A s'inscrit en creux de la capitale Rabat qui rassemble les qualités de centralité d'organisation et de centralité d'attraction. Le terminus de Hay Karima (S&A depuis), demeure de plus en plus un lieu de centralité urbaine, dans le sens de J. Lévy, le « couplage » entre la station. Cette « concentration » des hommes et des activités (Cipriotti, 2001) pourrait être développée grâce à la densification d'espaces publics de qualité visant à favoriser les interactions sociales. Sa destination à l'usage de bureaux, de commerces et de services, ainsi que la présence de logements, permettrait d'offrir une offre de services et de commerces diversifiés et de renforcer la centralité de la station Hay Karima, tout en évitant les effets négatifs de l'extension de l'impact de la station Hay Karima, tout en évitant les effets négatifs que cela entraînerait.



Modèle de tramway

- L'accessibilité au quartier est en relation avec les différents modes de déplacement urbain.
- L'impact du tramway sur la centralité de la station est en relation avec le statut de la station à l'échelle de la ville.
- La présence de commerces autour de la station est en relation avec le statut de la station à l'échelle de la ville.
- La présence de logements autour de la station est en relation avec le statut de la station à l'échelle de la ville.
- La présence de services autour de la station est en relation avec le statut de la station à l'échelle de la ville.

Encadré par: **Nacina BARON**
Mohamed HANZAZ

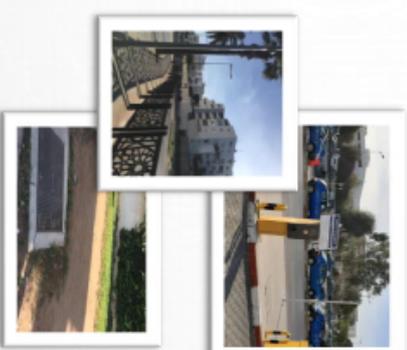
Réalisé par:
Agathe GIRARD, Imane LAMLIH, Myrsini SGOURELL
Laurent ZONGO PASSO, Ranya BARHDADI

Séminaire conjoint: Ecole d'urbanisme de Paris – INAU- CJB- CIST La gare Agdal – Avenue Fald Ould Amir

I- La gare d'Agdal a l'échelle métropolitaine:

- Monumentalisme de la gare
- Vitrine pour la ville
- Fonction de pont entre deux quartiers (Akkari et Agdal)
- S'inscrit dans une logique de « shoppinisation » des gares

→ Une gare métropolitaine



Dysfonctionnements : Une gare faiblement intégrée dans son quartier

L'accessibilité à la gare est limitée :

- Pas de tramway
- Circulations piétonnes compliquées (trottoirs peu adaptés, manque de signalisation...)
- Stationnement difficile pour les taxis et voitures privées

La gare concerne peu les habitants du quartier

- Les commerces de la gare sont inadaptés aux habitants

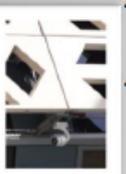
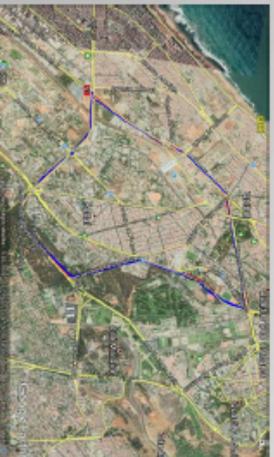
III- Propositions d'aménagement : faire de la gare un espace intégré et intégrateur



II- L'intégration de la gare à l'échelle du quartier

Le quartier de gare est caractérisé par :

- La présence d'administration, d'écoles, de commerces...
- Une zone surveillée
- Différents modes d'accès à la gare : bus/ voiture privée/ petit taxi/ à pied



Intégré : faire en sorte que la gare remplisse ses fonctions de :

- Mobilité (faciliter les cheminements piétons, la signalétique...)
- Commerciale

Intégrateur : réconcilier la gare et son environnement urbain

- Faire de la gare un espace de vie et non pas uniquement un lieu de passage (mobiliers urbains, végétalisation...)
- Informer sur le quartier



1. Un site en pleine transformation...

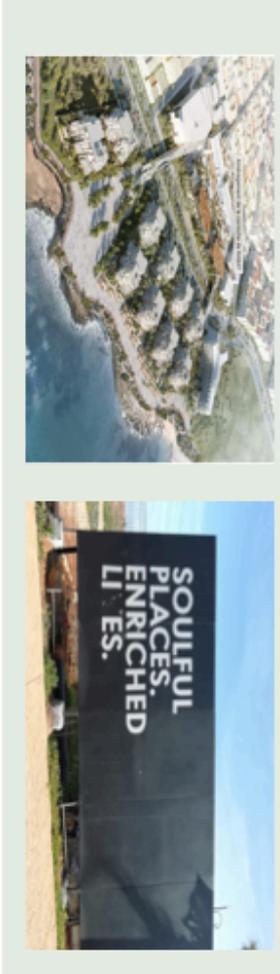
La corniche El Mansour

Légende

- Limite de la zone
- Voie Principale
- Voie secondaire
- Voie tertiaire
- Le littorale

La Corniche Yacoub El Mansour : une nouvelle centralité ?

2. Le Carrousel : un futur pôle attractif ?



3. Au-delà d'une « shoppinisation »...

Pour un espace inclusif

