

LE DEVELOPPEMENT DE L'AGGLOMERATION RABAT-SALE⁽¹⁾

(SUITE) (2)

.....

V. — Les plans d'aménagement des zones d'extension

A) PLAN D'AMÉNAGEMENT DE LA CITÉ YACOUB-EL-MANSOUR

Cette cité constitue l'extension Sud-Ouest de l'agglomération.

Toutes les constructions de la nouvelle ville de Rabat se sont développées autour de la médina sur une grande surface, comportant une faible densité de population. De ce fait, les zones libres se trouvent loin du centre.

La fixation à cet endroit d'un quartier nouveau par le Service de l'Urbanisme ne fait d'ailleurs que consacrer et organiser un mouvement très nettement marqué d'extension du douar Akkari vers le Sud-Ouest, entre les deux frontières qui le limitaient : à l'Ouest, l'Océan, et à l'Est le chemin de fer. Il se trouve d'autre part que cette création presque spontanée du douar Debagh se localise à l'extrémité du grand axe commercial de Rabat, qui prend origine entre la ville nouvelle et la médina sur les boulevards Joffre et Galliéni et qui se prolonge au delà de Bab el Had, par l'avenue du Sénégal et, jusqu'au douar, par l'avenue Foch prolongée.

Dans le plan de la nouvelle cité, on a essayé de pallier à l'inconvénient de la proximité de la mer par l'implantation des constructions nettement en retrait de cette dernière, c'est-à-dire sans dépasser vers le Nord-Ouest l'avenue Foch prolongée.

Sur cette extension pourront trouver à se loger 35.000 à 40.000 habitants, soit environ 300 habitants à l'hectare. Etant donné l'importance de ce

nouveau quartier et la possibilité de le créer de toutes pièces sur un terrain presque vierge, il a semblé intéressant de le concevoir comme une cité satellite séparée du douar Akkari dont les extrémités, non étudiées, se terminent en véritable « Zone ». Une servitude non cédicandi séparera nettement ces deux secteurs. Cette organisation autonome est aussi une décentralisation intéressante qui ne pourra que faciliter l'organisation administrative.

Il faut encore signaler que la création d'un quartier industriel de 74 hectares formant un complexe avec cette cité satellite, lui apportera l'élément « travail » permettant très probablement de réduire les déplacements longs et coûteux d'une partie des habitants vers la ville.

Par sa situation, par l'existence d'un secteur industriel et par la population actuelle vivant à cet emplacement, cette cité est destinée à recevoir une population de travailleurs ou de petits fonctionnaires.

On a cherché à réduire à un minimum compatible avec la circulation automobile, le réseau de voirie, tant par raison d'économie que pour hiérarchiser les voies en séparant la circulation « auto » de la circulation « piétons ». Si les voies tertiaires de 6 mètres de large permettent le passage des camions de nettoiement ou d'incendie, elles devront, dans leur majorité, être interdites à la circulation automobile. De la sorte, tout enfant des différents secteurs prévus dans cette cité, pourra se rendre à son école sans avoir à croiser de circulations mécaniques. Les circulations principales sont prévues à 30 et 20 mètres de large et les circulations secondaires à 12 et 8 mètres.

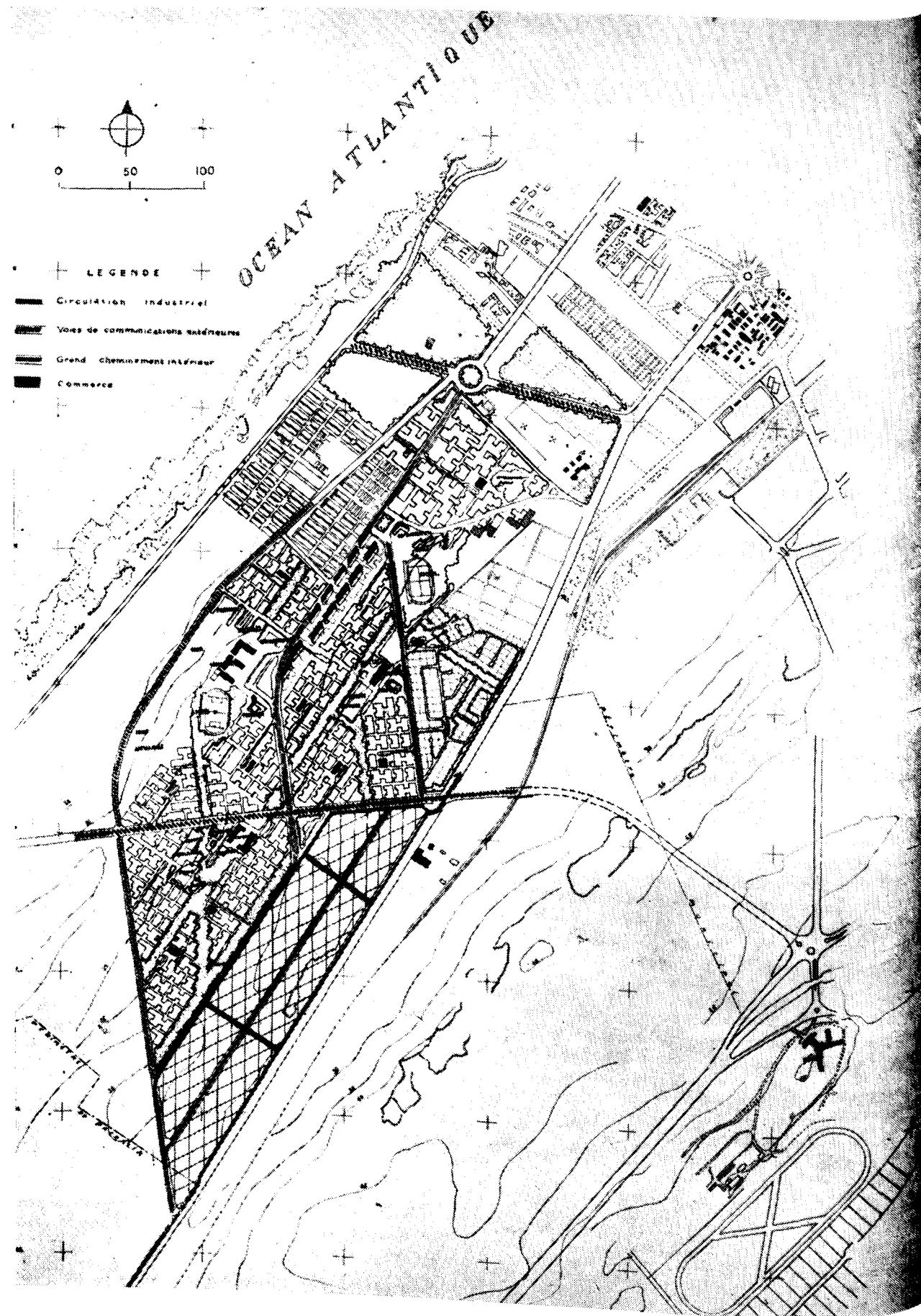
Si l'ensemble de cette cité satellite forme un tout complet fonctionnant avec son secteur industriel, il a semblé nécessaire de la subdiviser en cinq quartiers ; chacun d'eux comportant 7.000 à 8.000 habitants est caractérisé par son école, son dispensaire-antenne, ses annexes de police, son assistance sociale, un ou deux hammams, une recette de P.T.T. et un certain nombre de boutiques réparties sur quatre ou cinq petites places qui, elles, possèderont un assez grand parking.

Quatre de ces quartiers sur cinq comportent une mosquée, compte tenu de la mosquée habous existante.

Au centre de cette cité satellite et le long de la grande voie centrale, nous trouvons, groupés sur une place, des bâtiments servant plus particulièrement

⁽¹⁾ Cette étude est extraite de la thèse « L'urbanisme et la poussée démographique au Maroc : exemple de Rabat-Salé », soutenue par M. E. Mauret à l'Institut d'urbanisme de l'Université de Paris et qui fait le point d'un travail d'équipe réalisé sous la direction de M. Michel Ecochard.

⁽²⁾ N.D.L.R. - La première partie de cette étude a été publiée dans le vol. XVII, n° 60, 4^e trimestre 1953, du Bulletin économique et social du Maroc.



Plan d'aménagement de la cité Yacoub el Mansour

ment à l'ensemble de la cité, c'est-à-dire des bâtiments administratifs, la mosquée principale, un grand hammam, de très grands parkings, un petit marché couvert, des kissaria. En arrière de cette place et communiquant avec elle d'une part, et avec la voie périphérique d'autre part, un souk a été prévu qui gardera certainement pendant longtemps un caractère nettement rural. Ce souk est flanqué d'un côté par des fondouks pouvant recevoir les clients et leurs animaux, de l'autre côté par un quartier d'artisans qui bénéficiera ainsi de la clientèle rurale. Ce mélange d'organisation citadine et rurale correspond

piétons. Ces espaces, ainsi que toutes les zones libres entre les habitations, devront être plantés.

De même, toute la zone non ædificandi comprise entre le boulevard périphérique et la mer fera l'objet d'une étude plus spéciale permettant d'avoir la végétation la plus haute possible nécessaire à la protection du quartier, mais compatible aussi avec les sujétions qu'impose le climat marin.

Le plan d'aménagement a réservé le passage du grand égout collecteur dont l'exutoire sur la mer a déjà été réalisé et qui doit se prolonger jusqu'au



Vue aérienne de la trame 8 × 8

à la vie du douar existant, telle qu'elle nous est si bien montrée dans l'étude du capitaine Roux.

La cité comporte encore un terrain de sport pouvant servir à des compétitions et complété par une « maison de jeunes » ; et deux terrains d'entraînement que l'on a situé à côté des écoles. Signalons encore une garderie d'enfants, prévue à la sortie du quartier industriel vers la cité et permettant aux mères de déposer leurs enfants en se rendant à leur travail.

Des espaces importants ont été réservés à l'intérieur de la cité pour permettre la circulation des

grand hôpital actuellement en construction dans le quartier de l'hippodrome.

Le plan ayant été étudié pour résorber le bidonville du douar Debagh a prévu de larges opérations et notamment l'ouverture de l'avenue principale commandant toute la cité à travers le bidonville. Logiquement, il faut donc construire pour reloger les habitants au fur et à mesure de l'avancement des travaux.

Pour faire face aux besoins des nouveaux arrivants, la trame du plan d'aménagement a été conçue pour recevoir en premier lieu un habitat



Vue aérienne de la cité Yacoub el Mansour en cours d'exécution

sommaire, mais qui bénéficiera de tout l'équipement prévu au plan. L'habitat s'améliorera au fur et à mesure des possibilités.

EXECUTION DU PLAN

75 hectares de terrains ont été expropriés pour l'exécution du plan par le Service de l'Habitat. Près de 1.500 logements sur la trame 8×8 ont été réalisés ces trois dernières années. Les terrains pour la construction de deux écoles et d'un ensemble sportif, d'un centre d'hygiène et d'un bureau administratif ont également été expropriés.

B) PLAN D'AMÉNAGEMENT DU SECTEUR D'HABITAT MAROCAIN A SALÉ

Un ancien projet prévoyait l'extension de la ville de Salé dans les jardins maraîchers situés de part et d'autre de la route de Tanger ; on a abandonné ce projet qui condamnait d'ailleurs 200 hectares de terrains de culture productifs, représentant 30 % des apports au marché de gros de Rabat.

Le plan d'aménagement fut étudié sur un terrain plat d'une superficie de 80 hectares situé dans un triangle compris entre la route de Meknès et la voie ferrée.

Un second terrain d'entraînement est également réservé.

Au point de vue circulation, des grandes liaisons sont prévues vers la médina et vers la zone industrielle.

La piste de Dar-el-Aroussi qui limite le secteur industriel est prévue élargie à 30 mètres pour recevoir le trafic destiné à l'industrie et la desserte de la cité étudiée.

Un boulevard de 25 mètres limitant la cité à l'Est assure une liaison directe entre la zone industrielle et Rabat par le futur pont.

Des voies de circulations importantes ont été prévues, contournant chaque « unité de voisinage » (quartier).

Une extension est prévue à l'Est pour faire face aux besoins futurs.

EXECUTION DU PLAN

Une association syndicale de propriétaires qui a été créée n'a encore abouti à aucun résultat.

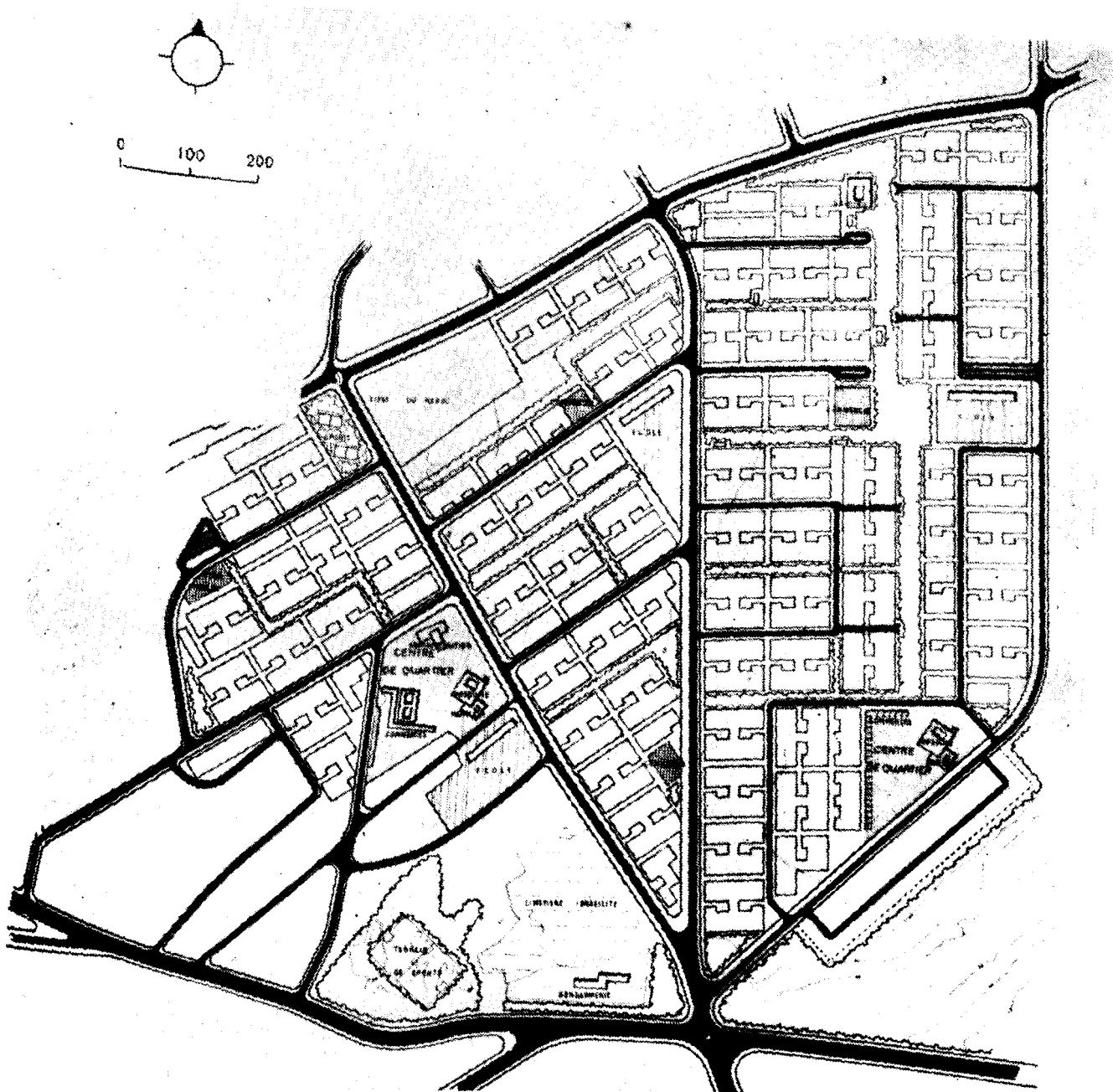
Par contre dix hectares sont en cours d'expropriation pour permettre au Service de l'Habitat

Quelques villas existent sur le terrain à proximité de la route de Meknès avec un équipement sommaire. Elles constituent le quartier nommé « Tabriquet » ou de la Pépinière. La pépinière municipale est en effet sur ces terrains.

L'extension destinée à la population laborieuse marocaine fut étudiée avec les principes déjà vus à la cité Yacoub - el - Mansour, c'est-à-dire l'application de la trame 8×8 avec logement minimum. Un secteur est réservé à la construction d'immeubles, deux écoles de quartier sont prévues et une place centrale groupe l'administration, les commerces, la mosquée et le hammam. Une carrière encore en exploitation en bordure de la route de Meknès a été utilisée pour la création d'un stade pour la cité.

BULLETIN ECONOMIQUE ET SOCIAL DU MAROC

9



Plan d'aménagement du secteur d'habitat marocain à Salé

d'amorcer un groupe de logements et d'équiper un lotissement.

Neuf hectares sont également expropriés pour permettre la construction d'une trame sanitaire destinée à résorber tous les embryons de bidonvilles qui s'implantèrent sur le périmètre municipal de Salé. Les viabilités principales de la cité sont actuellement en cours d'exécution.

C) PLAN D'AMENAGEMENT DU QUARTIER DE L'AVIATION

et la situation intéressante de ce quartier très sain et la proximité de la Résidence avaient créé un

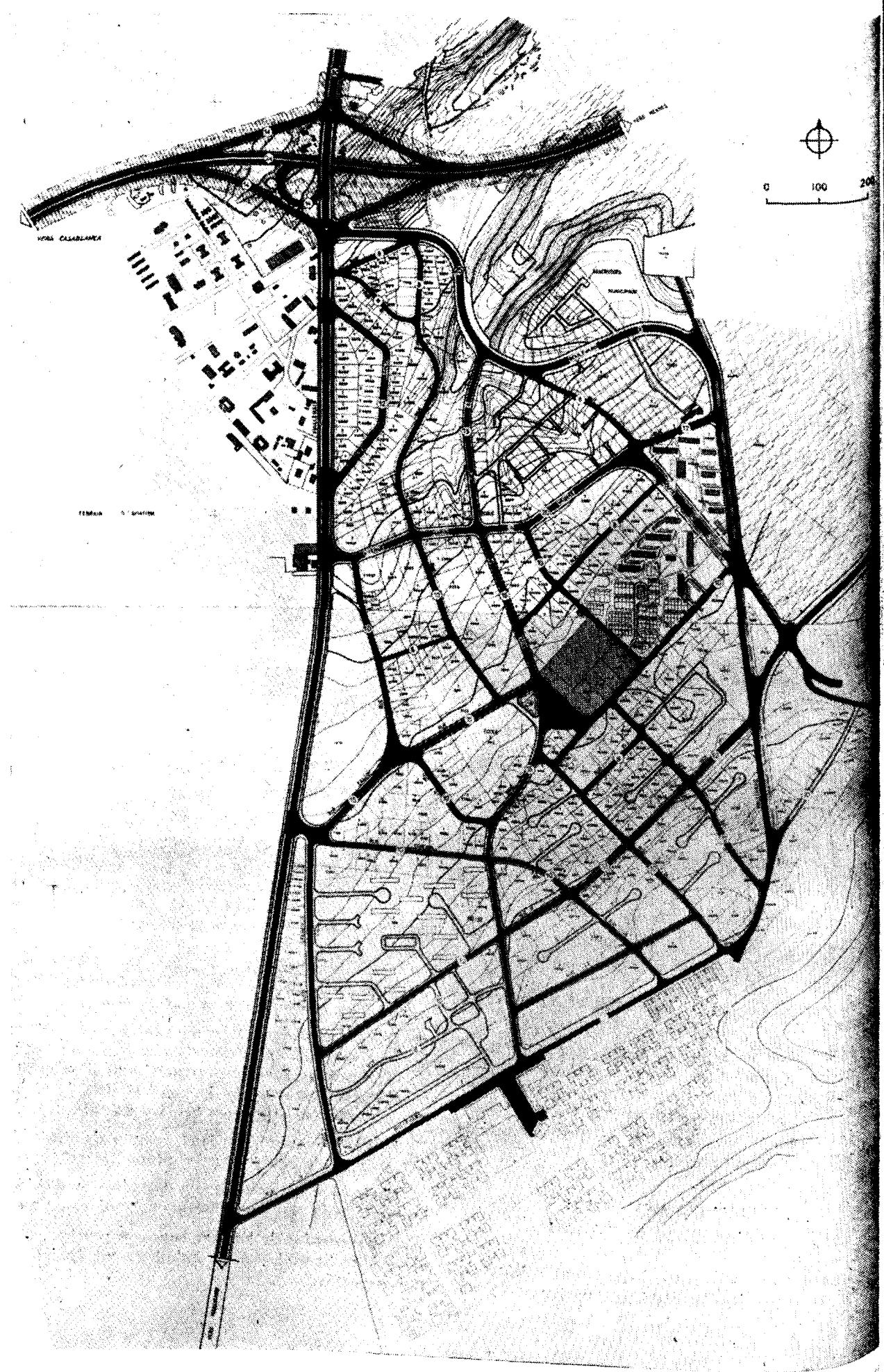
développement de la construction qui justifiait l'étude rapide d'un nouveau plan d'aménagement.

Des constructions s'étaient édifiées surtout en bordure de la route de Marchand et de celle de l'Oulja et en fonction des prévisions d'un ancien plan d'aménagement non homologué dont la viabilité fut amorcée. Une petite école y existait.

Le nouveau plan dut tenir compte de l'état de fait et éviter de bouleverser les propriétés existantes.

L'extension fut étudiée sur un plateau de 150 hectares limité par un thalweg au Nord et au Sud.

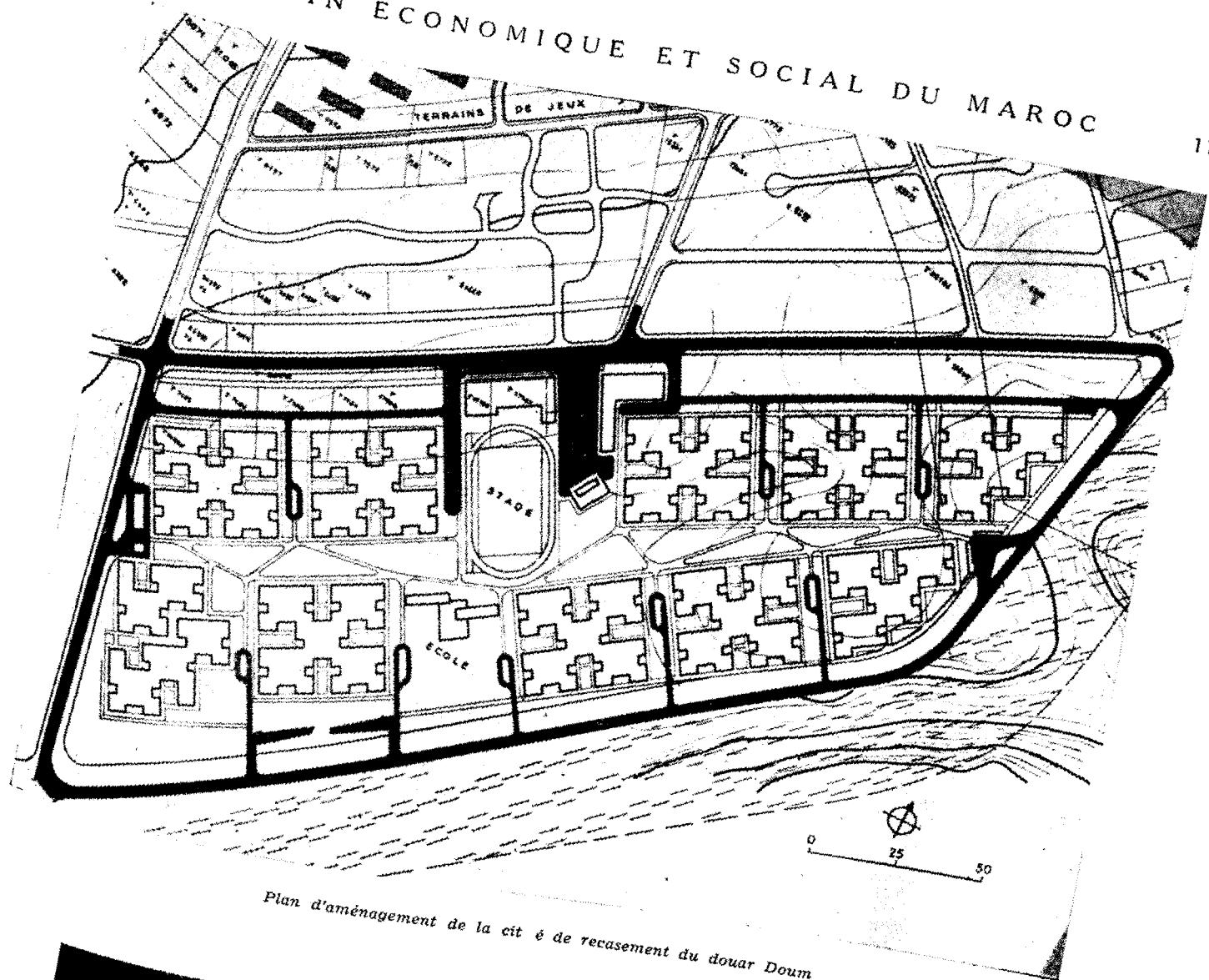
Des servitudes de hauteur imposées par les pistes d'envol de l'aérodrome de Rabat durent également être respectées.



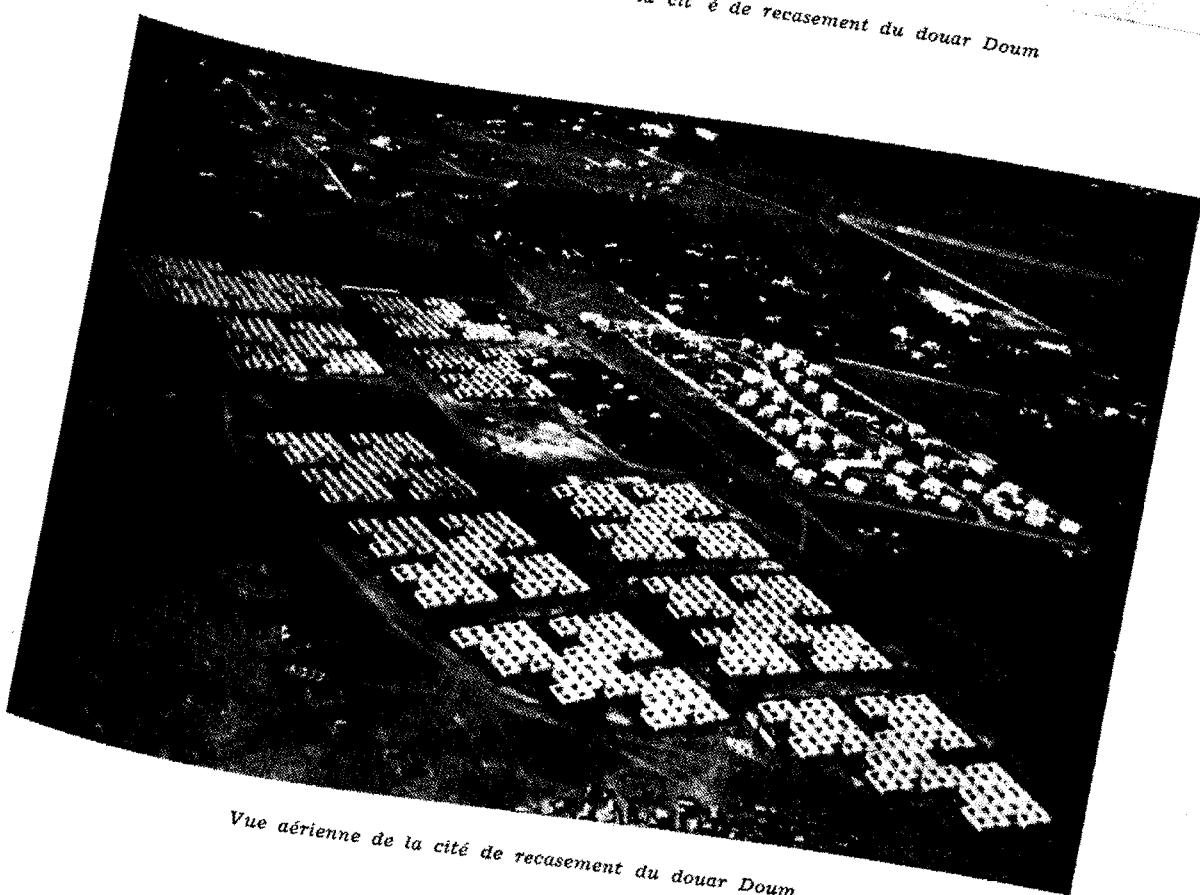
Plan d'aménagement du quartier ...

BULLETIN ECONOMIQUE ET SOCIAL DU MAROC

11

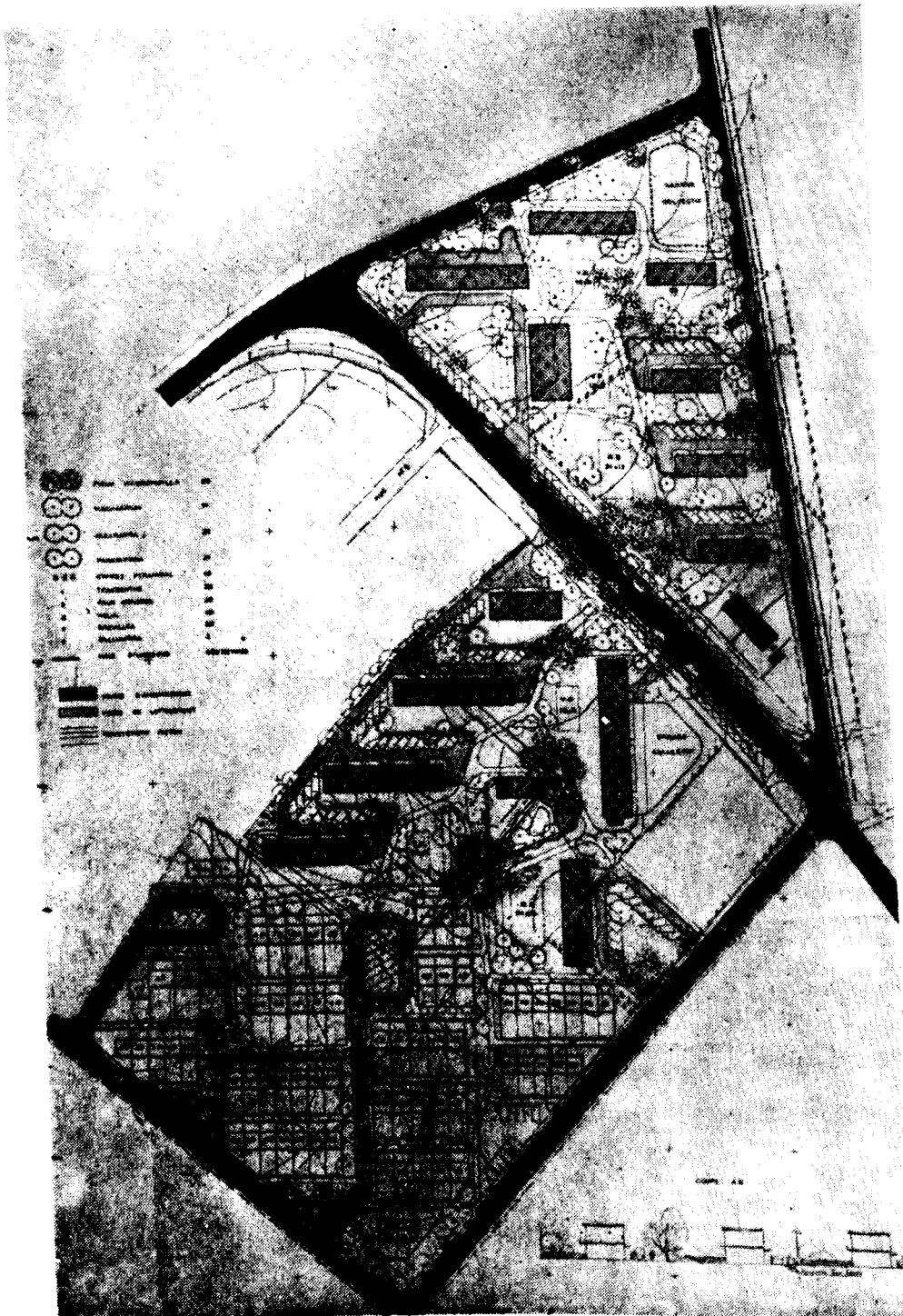


Plan d'aménagement de la cité de recasement du douar Doum



Vue aérienne de la cité de recasement du douar Doum

(Photo Flandrin)



Plan d'aménagement du quartier réalisé par la C.I.F.M.

Environ 100 hectares furent réservés à l'habitat en villas ou immeubles avec une réglementation imposant l'orientation dans certains cas.

Vingt-sept hectares furent réservés au Sud en vue de la construction d'une cité marocaine destinée à se substituer au douar Doum.

Une place centrale groupant les commerces, différentes administrations et salle de spectacle, cons-

tituent le centre du nouveau quartier, à proximité duquel une école est prévue.

La cité marocaine étudiée pour recevoir un habitat minimum sur la trame 8 m × 8 m est dotée également de son centre avec administration, mosquée, école, stade et deux hammams.

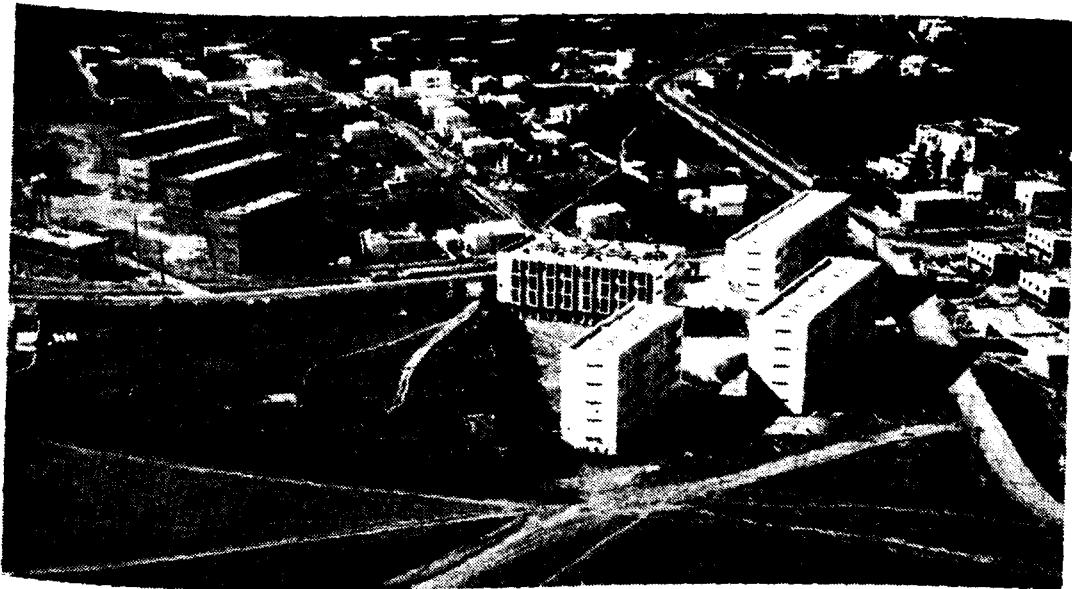
Cette cité a été prévue exclusivement pour la résorption du douar Doum existant dont la population qui a ses activités dans le voisinage peut difficilement être déplacée.

Le quartier est situé en bordure de la route de Marchand sur laquelle il fallait éviter de faire déboucher en de multiples endroits la circulation du quartier vers le centre de la ville. Un boulevard fut prévu pour drainer la circulation secondaire et ne créer qu'un seul débouché important sur la route principale. La circulation secondaire est surtout assurée par une voie de 15 mètres centrales reliant la cité marocaine au centre du quartier et à ce boulevard. Le quartier est d'autre part limité au Sud et à l'Est par la route touristique jouant le rôle de boulevard extérieur.

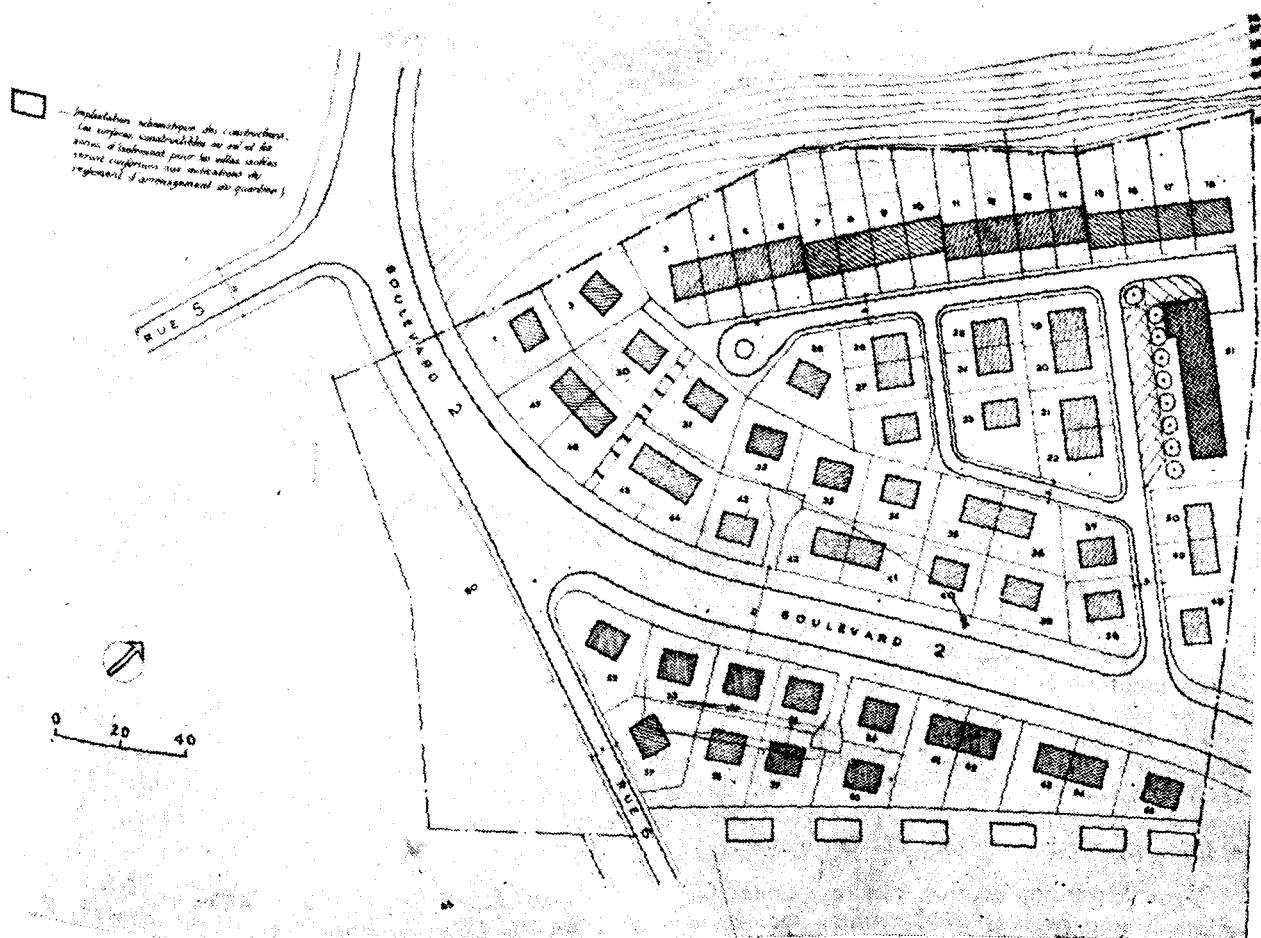
Ce plan a été conçu en fonction d'un état de fait existant; certaines voies étaient déjà tracées et bordées de villas.

Il est actuellement piqueté sur le terrain et la construction privée y a un grand essor, dans la mesure où elle est possible en fonction du tracé existant et sans nécessiter de redistribution car aucune association syndicale de propriétaires n'a encore été créée.

En 1948, le Service de l'Urbanisme a étudié le plan masse d'une Cité administrative, éloignée du centre de la ville pour l'instant, mais qui va bientôt



Vue aérienne de la cité C.I.F.M. en cours de réalisation



Plan du lotissement C.I.L. à l'Aviation

bénéficier de l'équipement du quartier. Les logements ont été réalisés en villas jumelles orientées Nord-Sud. L'Instruction Publique s'est rendue propriétaire du terrain affecté à l'école du quartier dont deux classes sont déjà réalisées. Un effort est fait actuellement par les administrations intéressées pour l'acquisition des parcelles qui leur sont affectées (bureau de poste, commissariat de police, centre commercial). Cet équipement va d'ailleurs s'imposer d'urgence, d'importants chantiers étant en cours.

1^o) réalisation par la Compagnie Immobilière Franco-Marocaine de la cité de recasement du douar Doum, comportant 1.200 logements.

2^o) réalisation par la même compagnie d'une cité en immeubles destinés en partie au logement des fonctionnaires.

Le plan masse de cette cité a dû être étudié en fonction des servitudes de hauteur imposées par la proximité de l'aérodrome.

3^o) cité du Service de Sécurité comportant 100 villas.

4^o) construction d'une cité C.I.L.

Un lotissement privé important a été étudié qui permettra la création d'immeubles. Un terrain y a été réservé pour l'église du quartier.

La cité de recasement du douar Doum, pour laquelle les terrains nécessaires ont été expropriés par l'Etat, doit permettre dans l'immédiat la résorption totale du douar. Toute autre utilisation de cette cité dans un but spéculatif démontrerait l'inutilité de sa construction, tous les efforts de l'Administration en matière d'habitat marocain devant tendre vers la résorption des bidonvilles.

D) PLAN D'AMENAGEMENT DU QUARTIER DU GRAND AGUEDAL OUEST

Le terrain présentant une légère pente et traversé par une bande d'anciennes carrières constitue l'extension naturelle du quartier déjà bâti de l'Aguedal.

Il est limité par la voie ferrée d'une part, et par le boulevard de l'Argonne déjà amorcé jusqu'à l'avenue Aristide-Briand.

Le plan d'aménagement a été étudié sur une superficie de 100 ha environ et pourra recevoir 15.000 habitants.

Des secteurs de villas et d'immeubles en nombre assez important permettront d'augmenter la densité très faible à l'Aguedal de façon à justifier l'équipement complet de ce quartier. L'orientation Sud a été adoptée pour l'implantation des immeubles.

Dans l'extension étudiée, quatre « unités de voisinage » sont prévues avec chacune leur commerce secondaire et éventuellement leur garderie. Un centre plus important recevra l'équipement complet

ainsi qu'une école primaire accessible de toutes les habitations par une zone de verdure. Un terrain de superficie de 8 hectares est réservé pour la construction d'un lycée qui permettra de desservir toute la partie Sud de la ville.

La bande de carrières est traitée en espace vert, en bordure duquel ont été prévus le maximum d'immeubles. Cet espace vert constituera de plus un écran au poste de transformation, qui s'est édifié à l'extrémité de la bande de carrières et dont les lignes de départ empruntent cette zone inconstructible.

Au point de vue circulation, l'extension est située au débouché de l'autoroute à partir du nœud routier de l'hôpital et limitée par deux pénétrations en ville venant de ce nœud routier :

1^o) le boulevard de liaison qui desservira la future cité Yacoub el Mansour ;

2^o) le boulevard d'Argonne qui desservira tous les quartiers ouest de la ville à partir du boulevard Aristide-Briand.

Une voie de 25 mètres est prévue pour desservir le centre de l'extension où viendront déboucher les voies secondaires drainant les secteurs de villas et immeubles.

Cette voie principale, grande artère du nouveau quartier, dessert également la gare de chemin de fer de Rabat-Aguedal qui assure le trafic des voyageurs, ainsi que la desserte de la zone d'entrepôts comprise entre la route de Casablanca et la voie ferrée.

Le tracé du lotissement existant de l'Aguedal ne permettait pas d'y rattacher la nouvelle étude, aussi la liaison se fera-t-elle par les débouchés prévus sur le boulevard d'Argonne. La place de la Madeleine existante, trop grande pour être bordée de villas, sera traitée en parking pour le lycée prévu.

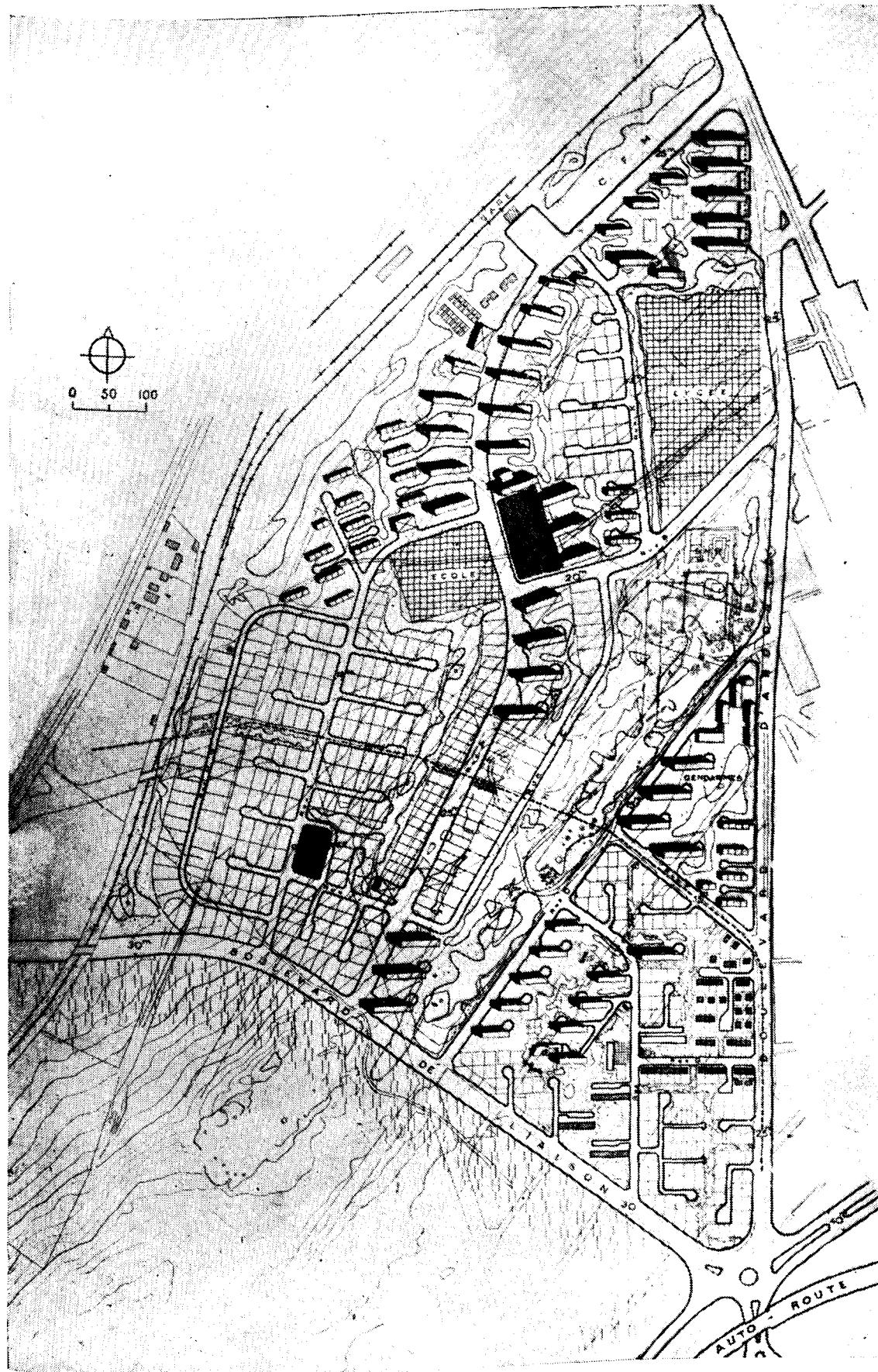
L'assainissement de cette extension s'évacuera vers la mer par le prolongement du collecteur existant à Yacoub el Mansour ; le plan en réserve l'emplacement.

Ce plan d'aménagement est en cours d'exécution. Des terrains ont été achetés par la gendarmerie qui a déjà édifié un des immeubles prévus au plan.

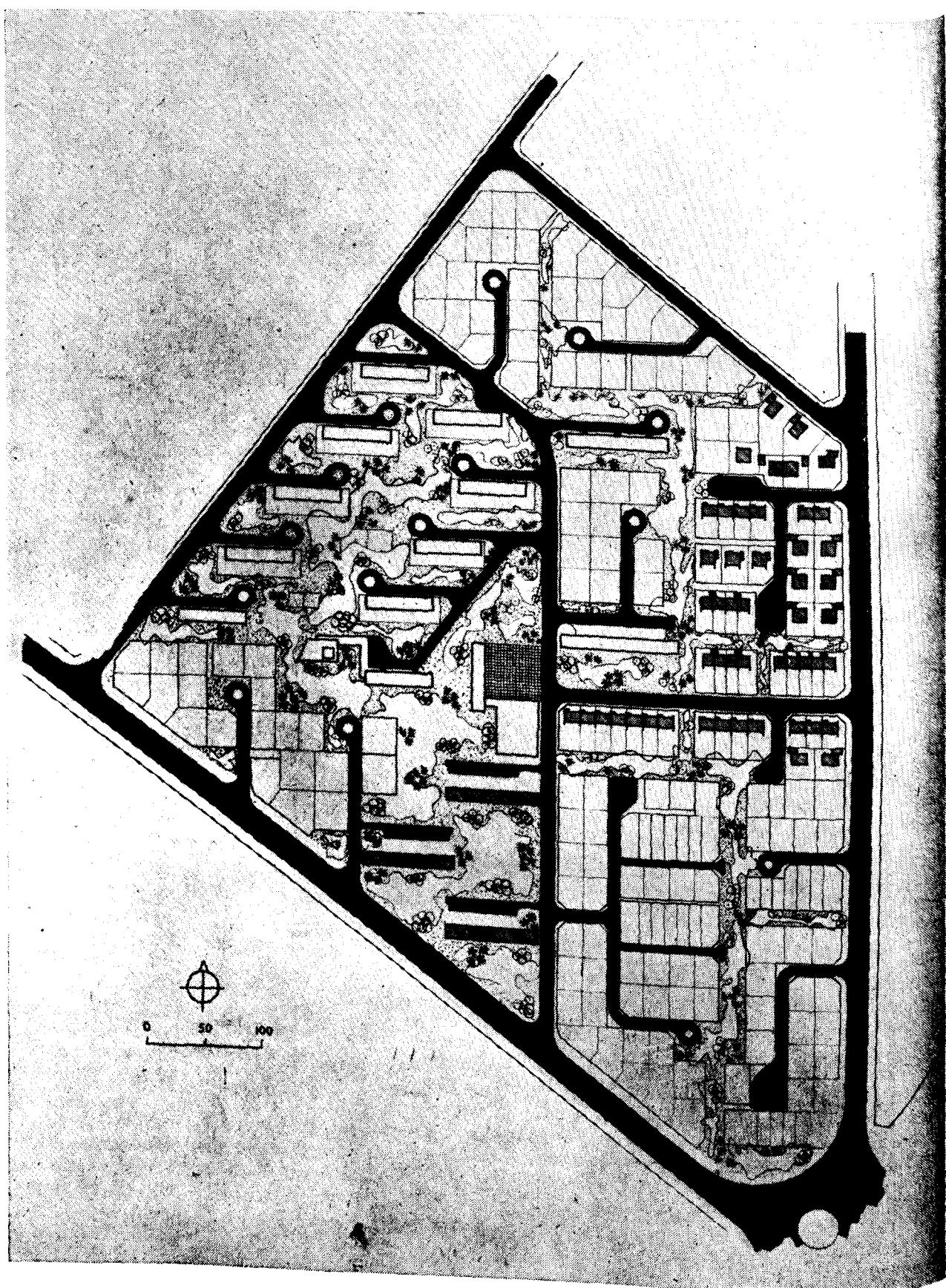
Dix-huit hectares ont été achetés par la Municipalité.

Cet ensemble acquis constitue une unité de voisinage du quartier. Le plan d'aménagement prévoit des immeubles et des villas avec un cheminement de verdure assurant l'accès de tous les logements au centre commercial et à la garderie. La réalisation d'une première tranche de travaux est en cours sur les terrains achetés.

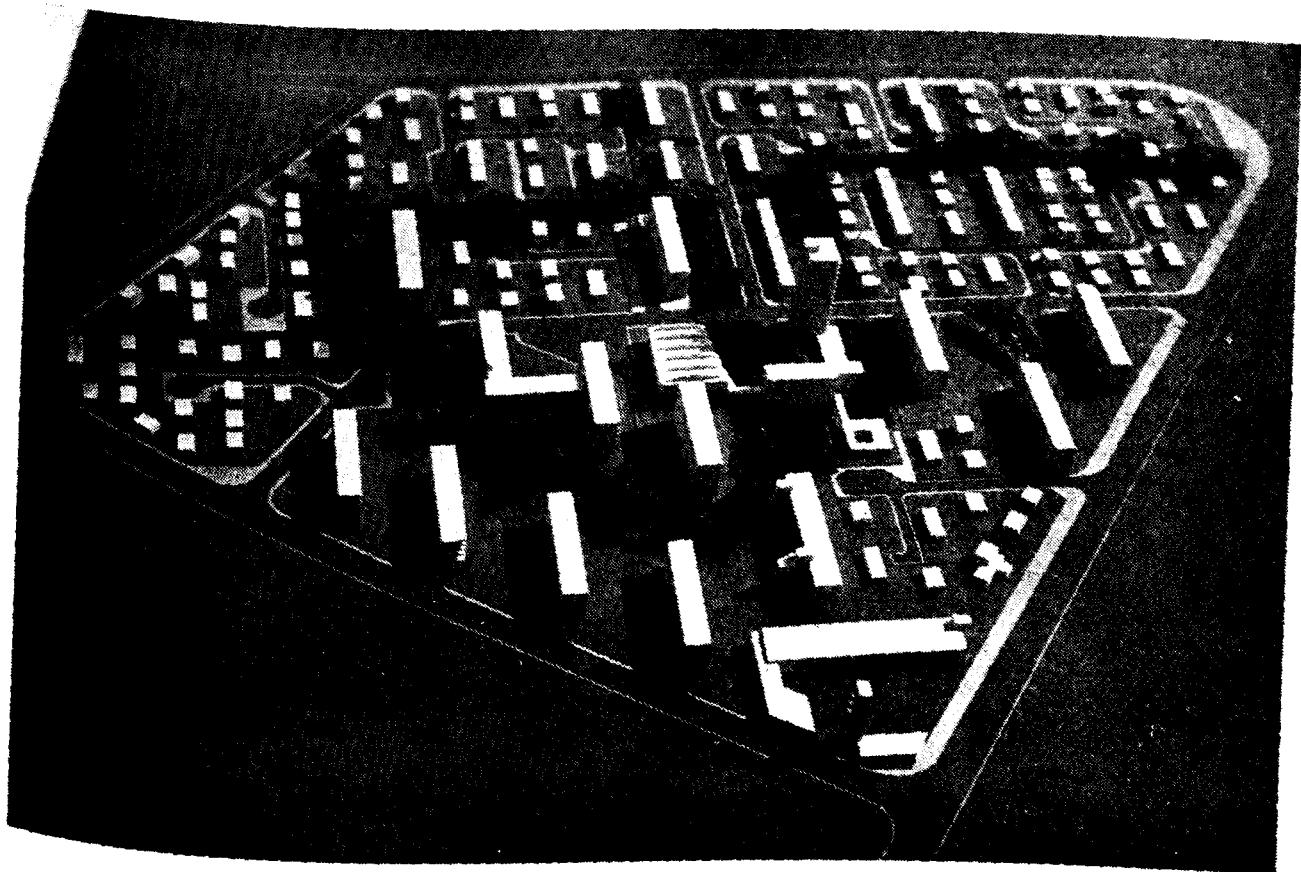
Le plan a été étudié en fonction de l'implantation de villas de type économique conçues par le Service de l'Urbanisme et destinées aux postulants aux prêts à la construction.



Plan d'aménagement de l'Agdal-Ouest



Lotissement municipal de l'Agdal-Ouest



Maquette du lotissement municipal de l'Agdal-Ouest en cours de réalisation



Vue aérienne de la réalisation du lotissement municipal de l'Agdal-Ouest

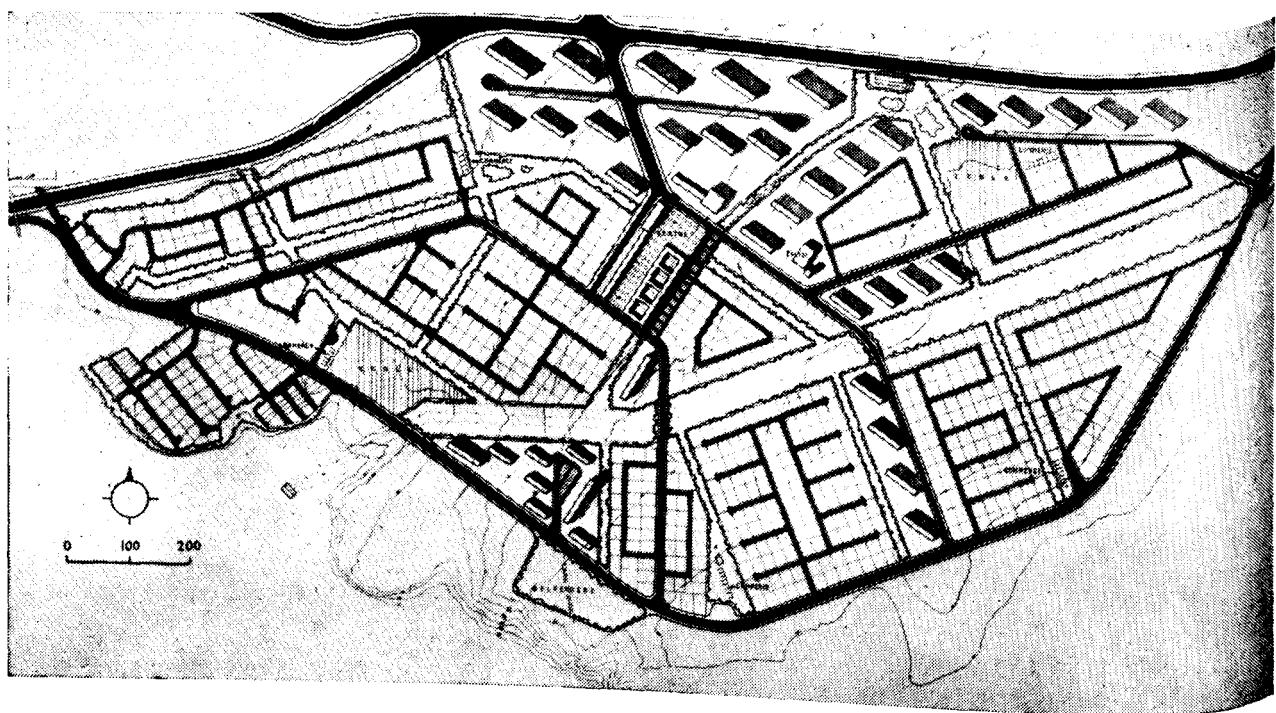
Cinquante de ces villas ont été vendues suivant le système de location-vente. Quatre-vingt dix-huit lots pour villas sont vendus et en cours de construction pour les anciens combattants.

Afin de donner aussitôt que possible un aspect verdoyant et agréable à ce nouveau quartier, les plantations ont déjà été effectuées sur les emplacements réservés aux zones vertes. Il ne s'agit pas de parterres nécessitant un gros entretien, mais d'un boisement forestier en arbres rustiques (Eucalyptus, Pins, Acacias), d'un prix de revient insignifiant et qui ne nécessitera une protection que les premières années seulement. Un garage collectif est prévu pour les lots non dotés d'un garage. Le problème de l'aspect extérieur des lotissements a fait l'objet d'études de détails ; un plan type de clôture est imposé. L'installation électrique a été étudiée en liaison avec les Services intéressés de façon à éviter

E) PLAN D'AMENAGEMENT DU PLATEAU DE BETANA A SALE

Le plateau domine la vallée de l'oued Bou-Regreg et est limité par des thalwegs à l'Ouest, au Sud et à l'Est. Il présente une pente continue permettant de dégager les vues sur le site de Rabat-Salé.

Le plan d'aménagement a été étudié sur une superficie de 110 hectares. Des zones de villas et d'immeubles atteignant jusqu'à 12 étages ont été prévues et leur implantation respective accusant le mouvement du terrain permettra de dégager les vues pour chaque construction. L'orientation des immeubles a donc été systématique légèrement Sud-Ouest pour tenir compte de la vue. Cinq « unités de voisinage » sont prévues, isolées des voies à grande circulation. Un centre municipal recevra l'équipement complet du quartier ; une place y est prévue d'où la vue sera



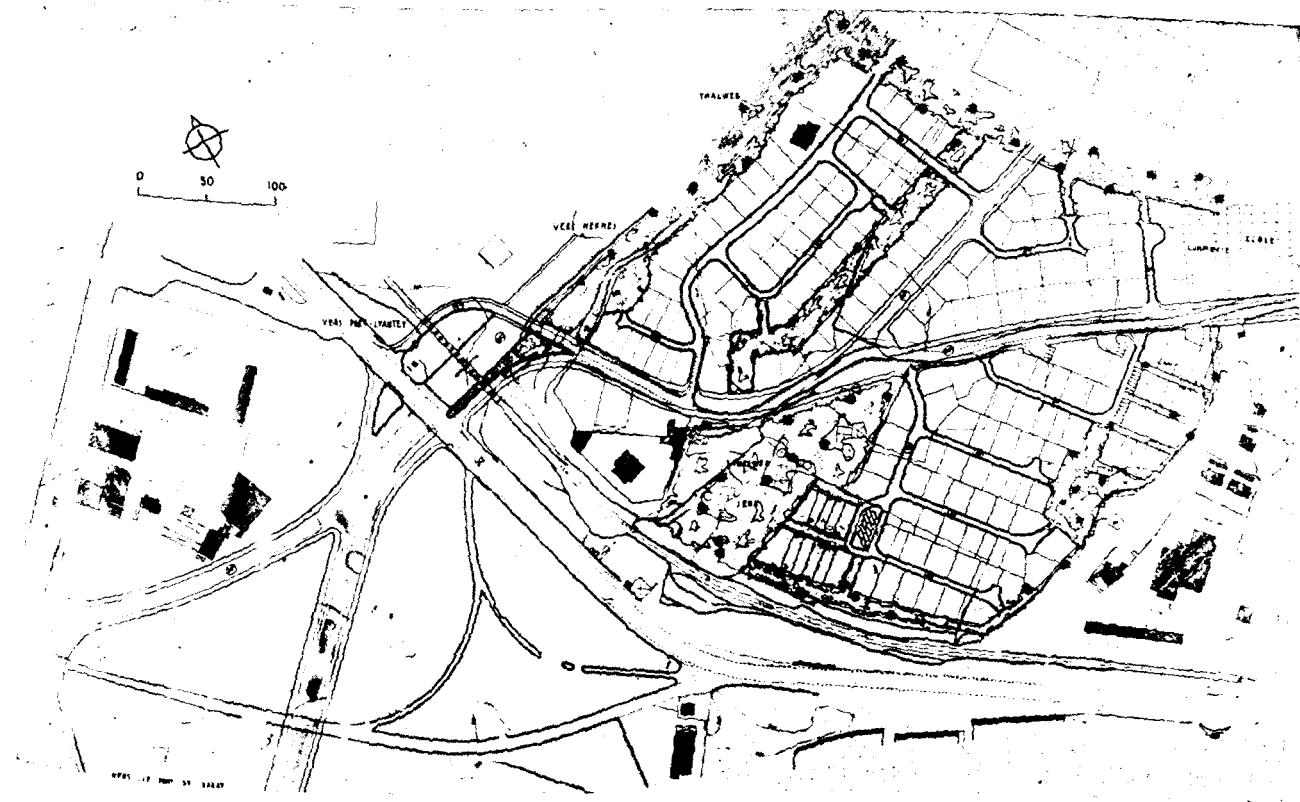
Plan d'aménagement du plateau de Bétana

une floraison de poteaux. Les installations souterraines étant trop coûteuses pour un lotissement où on recherchait l'économie, les poteaux ont été placés le plus possible à la limite des zones vertes et quelques tronçons souterrains ont malgré tout été admis.

Le Service des Domaines a entrepris la construction d'immeubles pour le logement des fonctionnaires. Un immeuble municipal va être entrepris avec réalisation du centre commerçant, ainsi qu'une série de logements en immeubles ou villas réalisés par les organismes bénéficiant des prêts à la construction.

dégagée sur un des plus beaux sites du Maroc. Deux terrains pour groupe scolaire sont réservés au plan. Le centre principal et les écoles sont entièrement desservis par une zone de verdure de 40 ou 50 mètres de large évitant aux piétons d'emprunter les voies de circulation. Des jeux sont répartis le long de cette zone de verdure pour la rendre plus vivante. En bordure du plateau un belvédère où pourront être aménagés les établissements de loisirs permettra enfin de mettre en valeur, pour le tourisme, le site de l'embouchure du Bou-Regreg.

Les thalwegs sont traités en zones boisées. Une



Plan d'aménagement du lotissement municipal de Bétana

Partie fait l'objet d'un programme de reboisement des Eaux et Forêts. Le thalweg limitant le plan d'aménagement à l'Ouest, déjà peuplé de cactus et de caroubiers constitue un vrai jardin naturel montrant ce qui peut être fait pour les zones encore nues et où il faut fixer les terres.

L'idée d'une pépinière scolaire est proposée. Cette pépinière, tout en intéressant les enfants au développement des végétaux et à leur respect, permettrait de planter toute la zone verte prévue à la cité. Le terrain de la pépinière recevrait par la suite une autre affectation.

Au point de vue circulation, le plateau est entouré par les trois routes nationales reliant Rabat à Tanger et Meknès. Trois pénétrations sont prévues à partir de ces voies :

1°) sur la route Salé-Meknès débouche la voie de desserte principale du quartier, amenant au centre et assurant une liaison avec l'extension voisine du secteur d'habitat marocain et le secteur industriel.



Vue aérienne de la réalisation en cours du lotissement municipal de Bétana

2°) une pénétration venant de Rabat par le futur pont, passe sous les arcades du viaduc de la voie ferrée, dessert le plateau en empruntant le tracé de la piste existante.

3°) une pénétration assurant une desserte rapide avec la Résidence et empruntant une route de corniche qui débouchera au pont existant.

Une route touristique longe la crête tout en desservant la cité.

L'étude du plan a été faite en tenant compte des servitudes imposées par le passage de la canalisation d'eau du Fouarat desservant la ville de Rabat et du passage des lignes à haute tension partant de l'usine électrique installée en bordure de la route de Tanger.

L'assainissement de cette extension est très facile en raison de la pente du terrain. Un collecteur devra être créé jusqu'à la mer, faute d'usine d'épuration.

EXECUTION DU PLAN

Le plan d'aménagement n'a pas encore été soumis à l'enquête publique. Vingt hectares sont maintenant acquis et l'exécution d'une première tranche de travaux est en cours. Il s'agit d'un lotissement municipal sur lequel une partie des lots seront vendus aux bénéficiaires des prêts à la construction. La voirie de desserte a été économisée au maximum. Il est prévu des villas isolées, jumelles ou en bande ; leur implantation tient compte de la vue à dégager.

En raison de l'intérêt du site et de la situation des terrains, il est probable que le développement du plateau de Betana mettra rapidement un terme au développement de Rabat vers le Sud-Ouest.

F) PLAN DE ZONING DU SOUSSI

Le plan a pour but de frapper les terrains de servitude pour limiter la densité des constructions dans un quartier ne disposant pas de l'assainissement ; et, d'autre part, de réserver l'avenir.

Deux zones sont prévues :

- 1°) Une zone de lots de 4.000 m²,
- 2°) Une zone de lots de 10.000 m².

Le règlement d'aménagement tient compte des droits acquis en ce qui concerne la surface constructible des lots. Le plan soumis plusieurs fois à l'enquête publique n'a pas encore été homologué. Des tractations sont actuellement en cours pour faire lever les servitudes, ce qui serait très grave, car on augmenterait de 400 hectares les surfaces d'extension de la ville pour les besoins de la population européenne, avec tous les frais que cela pourrait entraîner.

Ces tractations doivent se limiter à faire lever partiellement les servitudes sur une centaine d'hectares, où la densité des constructions existantes peut justifier un équipement.

G) PLAN D'AMENAGEMENT DU SECTEUR MARAICHER A SALÉ

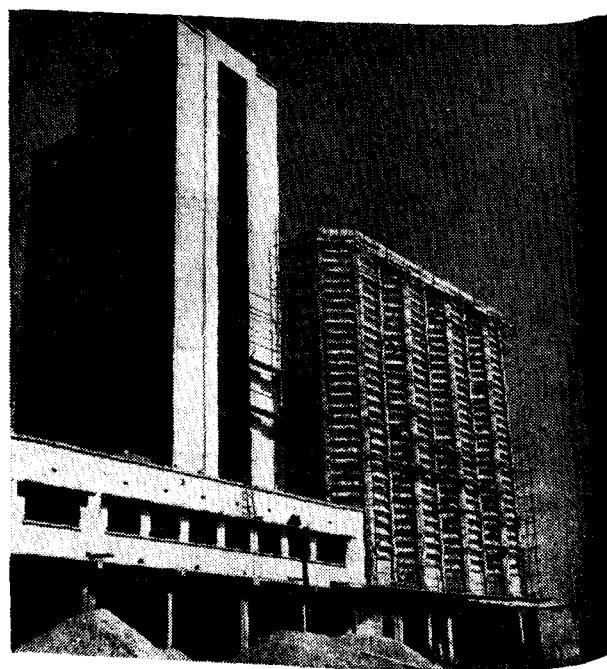
qu'il serait regrettable de voir se lotir ainsi que le prévoyait l'ancien plan d'aménagement.

Ce plan a pour but de résérer à la culture toute une zone actuellement cultivée et très riche

Une petite zone de villas a été prévue pour tenir compte d'un état de fait, et un secteur est réservé au bord de l'Océan pour l'installation des tanneries, ce qui permettra de dégager la médina de ces installations très gênantes.

H) PLAN D'AMÉNAGEMENT DE LA ZONE INDUSTRIELLE DE SALÉ

Cette zone, ainsi que nous l'avons déjà vu, est destinée à recevoir la grosse industrie. Elle est liée directement à Salé et Rabat par le futur pont. Trois voies parallèles desserviront les lots qui seront égale-



Les docks silos en construction

ment accessibles par une voie ferrée branchée à la ligne de chemin de fer.

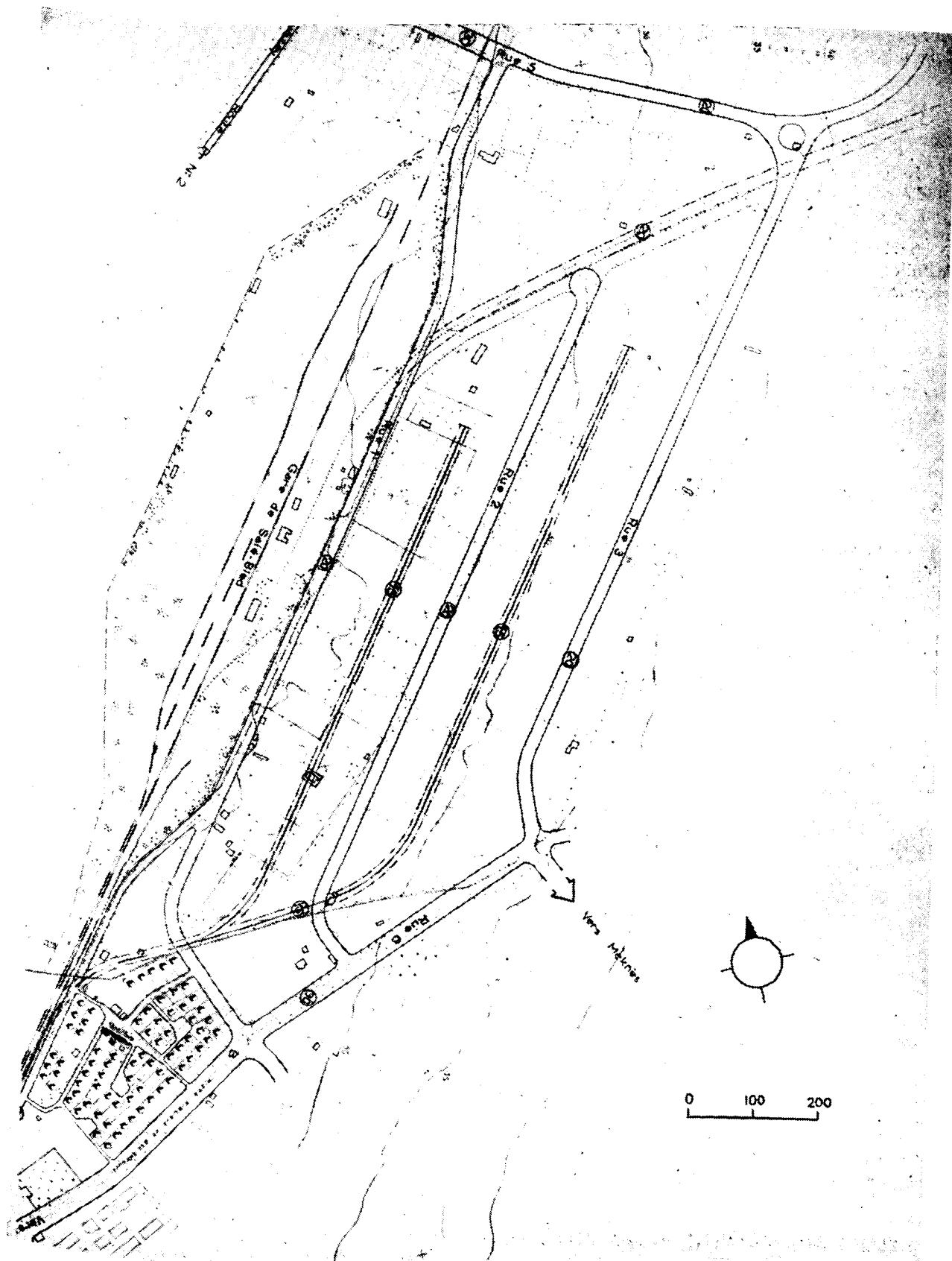
La zone est traversée également par une voie ferrée indépendante qui relie la base aérienne de Salé au rail.

Un secteur d'habitat pour la maîtrise est prévu dans l'emprise de la zone industrielle, à proximité immédiate des secteurs d'habitation.

EXECUTION DU PLAN

Le plan d'aménagement, homologué en date du 15 avril 1950, est actuellement piqueté sur le terrain. Une association syndicale des propriétaires a été créée pour l'application du plan, afin de permettre les opérations de remembrement obligatoire : ces opérations sont actuellement achevées.

Un premier égout collecteur est amorcé rue 6 et permet dès maintenant aux industries de fonctionner.



Plan d'aménagement du secteur industriel de Salé

Un groupe de docks-silos est en construction. Malheureusement, les importants Moulins Baruk agrandissent actuellement leurs installations existantes à Salé dans une zone d'habitat.

I) ZONE D'INDUSTRIE CÉRAMIQUE

Le plan d'aménagement de cette zone a été étudié pour permettre à l'industrie locale de la poterie d'utiliser les gisements d'argile existants.

Seules les industries utilisant l'argile peuvent s'y installer, ce qui limitera son importance et évitera de prévoir des secteurs d'habitat à proximité.

Afin de ne pas nuire au site de l'estuaire du Bou Regreg, la route 204 est déviée et une bande de terrain sera plantée pour créer un rideau de verdure rendant moins visibles les installations.

Plusieurs industries sont déjà installées dans cette zone.

J) ZONE INDUSTRIELLE DE RABAT

Cette zone, ainsi que nous l'avons déjà vu, est dépendante du plan d'aménagement de la cité Yacoub-el-Mansour.

Le terrain n'étant pas raccordable au rail et mal situé en fonction des vents dominants, seules les petites et moyennes industries y sont tolérées, la grande industrie devant s'installer à Salé.

D'autre part, une zone d'entrepôts est également réservée au plan, à proximité de la gare de Rabat-Aguedal, entre les installations ferroviaires et la route N° 1.

Cette zone est actuellement en cours d'équipement.

K) PLAN D'AMÉNAGEMENT DU SECTEUR DE LA PLAGE DE SALÉ

Le plan prévoit l'organisation de la plage en maintenant la zone boisée existante où pourront s'installer des bungalows et différents établissements hôteliers.

Les terrains occupés par le fondouk municipal sont réservés pour l'installation de villas de plaisance. Un accès à cette plage est prévu venant de Rabat par le futur pont. Cet accès permettra d'atteindre une piscine prévue à la pointe de Sidi Bachir, où l'on découvre une vue splendide sur Rabat.

L) PLAN D'AMÉNAGEMENT DU BELVÉDÈRE A RABAT

Ce plan d'aménagement réserve les terrains actuellement libres dans le secteur du Belvédère à des installations sportives (piscine d'hiver, stade).

Des parkings accédant à ces futures installations et à celles existantes sont prévus en bordure des avenues Biarnay et Berriau.

M) PLAN DE PROTECTION DU SITE DU BOU REGREG

Afin de protéger le site de l'estuaire du Bou Regreg, un plan de protection a été étudié en liaison avec le Service des Monuments Historiques.

N) PLAN D'AMÉNAGEMENT DE L'AUTOROUTE

Le projet de déviation prévu au plan directeur a fait l'objet d'un plan d'aménagement en ce qui concerne le tracé de l'autoroute à l'intérieur du pachalik de Rabat.

Le plan prévoit une zone non ædificandi de 60 mètres de largeur permettant de réserver le tracé de l'autoroute et les emprises du nœud routier de l'hôpital et du nœud routier des Zaer.

Des études de détail du tracé ont assuré la sauvegarde d'importantes plantations du Service des Eaux et Forêts, ainsi que de la station de pompage des eaux de la ville, sans toutefois aboutir à des rayons inférieurs à 800 mètres.

L'autoroute est prévue avec deux chaussées de 7 mètres séparées par une plate-forme centrale de 4 mètres. Le nœud routier de l'hôpital assurera la desserte de Rabat pour les véhicules venant de Casablanca et vice-versa. L'entrée en ville s'effectuera par l'avenue de Metz et de Strasbourg dont le prolongement et le raccordement au nœud routier ont fait l'objet de modification de voirie au plan d'aménagement du Grand Aguedal Sud.

Une autre entrée en ville s'effectuera par l'autoroute de Casablanca pour les véhicules desservant le secteur industriel de Rabat.

Une solution économique a été recherchée pour le nœud routier de l'hôpital qui ne nécessitera qu'un passage inférieur et une rampe d'accès. Un simple carrefour distribue l'avenue de Metz, le boulevard d'Argonne et le boulevard de liaison de Yacoub-el-Mansour.

L'entrée en ville par l'avenue de Metz et Strasbourg, autrement prévue comme desserte de la gare, emprunte l'avenue Berriau dont l'accès est facilité par l'aménagement de la place de Lorraine.

L'entrée en ville s'effectue à Bab Rouah, dont le carrefour fait l'objet d'une étude en conséquence.

Le nœud routier des Zaer assurera la desserte de Rabat pour les véhicules venant de Meknès ou Marchand et vice-versa. L'autoroute franchira l'avenue Vuillemin existante par un passage inférieur. Plusieurs solutions ont été proposées dont une solution idéale, avec quatre bretelles de desserte, évitant tout croisement mais très onéreuse. La solution adoptée assure les arrivées et départs de la direction de Meknès sans croisement, ce qui nécessite une seule

bretelle de desserte de 40 mètres de rayon pour emprunter l'autoroute venant de Rabat.

Des croisements auront lieu avenue Vuillemin pour la circulation très réduite de Meknès vers Marchand et Casablanca vers Rabat, qui s'effectueront en majorité au nœud routier de l'hôpital.

Le tracé de l'autoroute entre le nœud routier de l'hôpital et des Zaer a nécessité l'étude d'une liaison directe entre les quartiers de l'Aguedal et de la Résidence, ainsi que l'étude de l'aménagement de l'avenue Vuillemin.

b) Aménagement de l'avenue Vuillemin.

L'avenue Vuillemin reçoit actuellement une très grosse circulation, qui ne fera que croître en fonction du développement du quartier de l'Aviation. Le nœud routier des Zaer lui amènera d'autre part un surplus de trafic. Ses emprises sont prévues élargies à 30 mètres avec deux chaussées de 6 mètres séparées par une plate-forme centrale de 1 mètre qui peut d'ailleurs être remplacée par des plots. Les 8 m 50 de trottoirs de part et d'autre seront utilisés pour les plantations, le cheminement de piétons et le passage d'une piste cyclable.

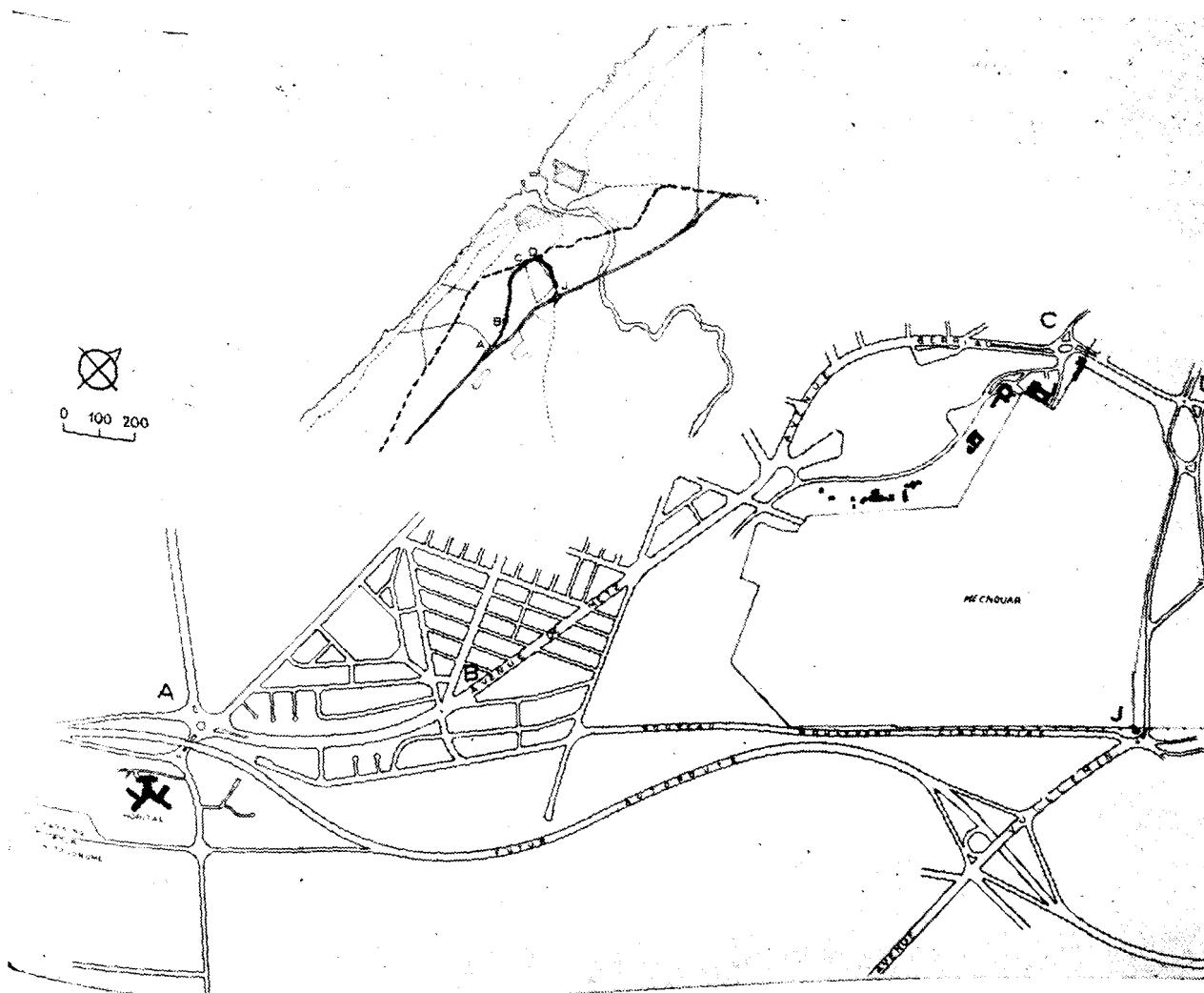


Schéma de la desserte de Rabat venant de l'autoroute

a) Liaison Aguedal Résidence.

La liaison sommaire existante en bordure des remparts étant coupée par l'autoroute, un projet a été étudié permettant une liaison directe entre la place Courtin drainant le quartier de l'Aguedal et Bab Zaer desservant la Résidence. Cette voie de 20 mètres de large jouera le rôle de boulevard extérieur prolongeant le boulevard Front d'Oued et contournant l'agglomération. Elle assurera d'autre part une desserte de la future zone universitaire.

Le carrefour de Bab Zaer où se distribue la circulation franchissant les remparts a été étudié avec un seuil giratoire autour d'une pastille centrale ; il est déjà exécuté.

c) AMÉNAGEMENT DE LA TRAVERSÉE DE RABAT

La grande circulation reliant Rabat à Casablanca, Meknès et Tanger, emprunte actuellement le parcours suivant dans l'agglomération de Rabat :

Route de Casablanca, avenue de la Victoire, Bab Rouah, avenue Moulay-Hassan, avenue Urbain-Blanc, place Piétri, rue de la Saône, place Duclos, rue d'Alger, place Patton, continuation de la rue d'Alger.

Si la grande circulation est appelée à emprunter d'autres routes, dans un certain avenir, elle utilisera ce parcours pendant encore plusieurs années et par ailleurs, elle constituera toujours la voie principale de desserte de l'agglomération.

Actuellement, les voies qui se développent sur ce grand axe ne se distinguent des autres ni par la largeur, ni par des aménagements spéciaux. Cet état de fait n'a pas échappé aux Services Municipaux qui ont déjà été amenés, pour faciliter la circulation, à créer des sens uniques et à modifier le tracé de la place Duclos. Ce qui ne suffit pas, malgré tout, à éviter de nombreux accidents.

Un plan d'aménagement de cette traversée de Rabat a été étudié en fonction des principes généraux suivants :

1°) Elargissement de la chaussée à 15 mètres afin de permettre le passage de cinq rangées de voitures, dont deux en stationnement. Ceci est possible par la réduction des trottoirs existants qui toutefois ne deviendront pas inférieurs à 2 mètres, ou par l'utilisation de la zone non ædificandi sur le tronçon très limité de la rue de la Saône.

Une seule démolition est prévue pour l'ensemble du projet.

2°) Simplification et normalisation des carrefours. Presque tous les carrefours dangereux de la ville se trouvent sur l'élargissement étudié, et il a été possible de rechercher pour chacun d'eux une solution créant un seul sens giratoire autour d'un refuge central, tout en laissant une aire macadamisée suffisante pour donner une certaine liberté aux automobilistes.

a) Bab Rouah.

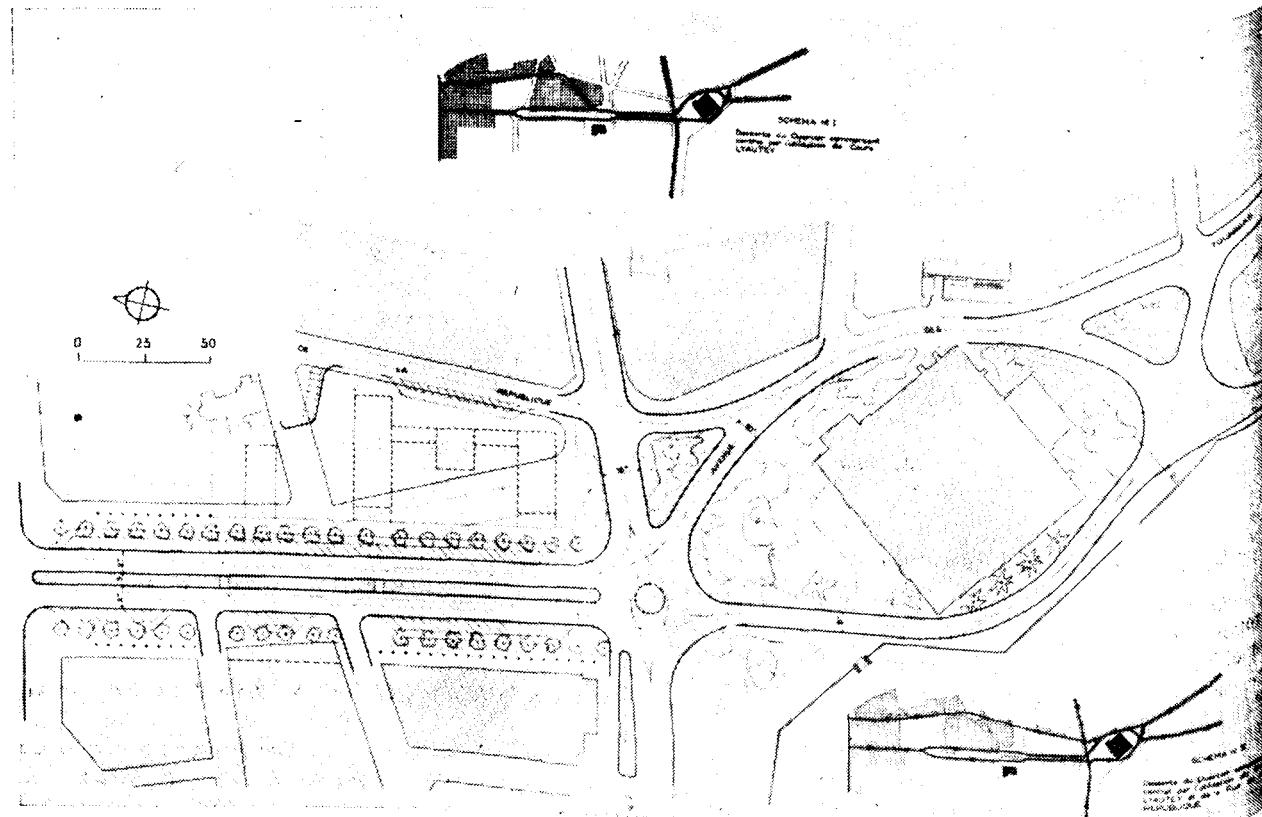
L'étude du carrefour a dû tenir compte de l'arrivée de l'autoroute en ce point par l'avenue Berriau élargie et redressée pour assurer une perspective sur l'ensemble architectural de Bab Rouah. Le carrefour reçoit les deux grandes circulations de Rabat vers le Sud et commande la desserte de toute la zone universitaire dont l'accès a été simplifié par le redressement de l'avenue Biarnay.

Des pistes cyclables sont actuellement en cours d'étude pour dégager ce carrefour.

D'autre part, l'avenue de la Victoire qui aboutit à Bab Rouah présente un carrefour très dangereux à son croisement avec la rue de Dijon. Une solution a été proposée évitant le croisement brutal en modifiant l'emprise de la rue de Dijon à son débouché sur l'avenue de la Victoire, sur un terrain libre.

b) Carrefour de la partie haute du Cours Lyautey.

Le nouveau carrefour permet de localiser autour d'un refuge les croisements de la route N° 1 et de



Plan d'aménagement du Cours Lyautey

la Grande circulation urbaine constituée par le Cours Lyautey et l'avenue des Touargas. Un sens unique est créé autour de la grande mosquée.

L'étude de ce carrefour actuellement réalisé fait partie de l'aménagement du Cours Lyautey que nous étudierons ultérieurement.

c) Place Piétri,

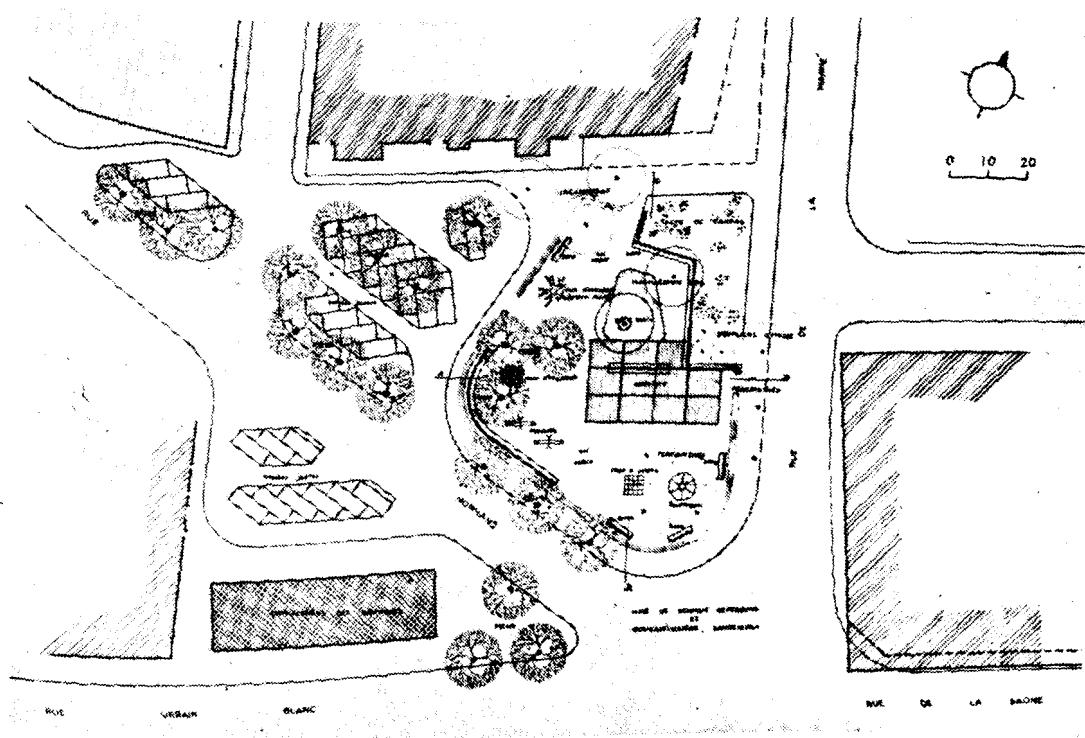
Cette place ne se justifiant plus actuellement, l'étude a donné lieu à une remodération complète. Au lieu de traiter les quatre croisements très dangereux existant aux quatre angles de la place, il n'en a été créé qu'un seul par le prolongement de la rue

la canalisation de la circulation, ce qui est d'autant plus nécessaire qu'une station service complique cette circulation.

P) LE PONT DE RABAT-SALÉ

L'étude du plan directeur de l'agglomération a montré la nécessité d'une liaison étroite entre Rabat et Salé. Le Service de l'Urbanisme a proposé plusieurs solutions.

Des enquêtes ont été menées sur l'avenir du port de pêche et de plaisance, et ont abouti à la mise au point des tirants d'air nécessaires en fonction



Plan d'aménagement de la place Piétri

Normand jusqu'à sa rencontre avec l'avenue Urbain-Blanc et la rue de la Marne. Le carrefour devient ainsi facilement contrôlable.

Le réaménagement de la place permet de prévoir la construction d'un jardin d'enfants et d'un petit marché de quartier dans le cadre de l'équipement de la ville.

d) Carrefour de la place Patton.

Ce carrefour, actuellement beaucoup trop compliqué, a été simplifié pour éviter toute hésitation aux automobilistes. Un seul sens giratoire a été maintenu.

e) Carrefour de l'usine Losco.

La route N° 1 entre la place Patton et l'usine Losco doit être élargie à 15 mètres. Le projet prévoit

des prévisions les plus optimistes. Le pont doit être un élément de liaison directe entre les deux villes. La solution idéale est une de celles proposée par le Service de l'Urbanisme où le pont s'appuie d'une part au carrefour Sidi Makhlof cote 16, et d'autre part à Salé sur la voie ferrée de la jetée Nord. Les ouvrages d'accès aux têtes de pont étaient réduits au minimum. La hauteur libre entre tablier et niveau d'eau moyenne étant de 10 m 50 permettait le passage des unités de yachting actuellement utilisées sur l'oued, telles que moth, charpie, caneton, sans manœuvre d'une travée mobile. Les bateaux de pêche ne dépassant pas 6 mètres de hauteur pouvaient facilement se rendre à la sardinerie.

A la thèse décrite ci-dessus s'est affrontée la thèse d'un pont bas construit en aval de l'installation portuaire. Cette solution a été adoptée et les travaux

sont maintenant amorcés, ce qui va redoubler l'essor déjà pris par Salé.

VI — Les problèmes d'aménagement des quartiers existants

Le plan d'extension de l'agglomération que nous venons de décrire implique nécessairement l'adaptation et le remaniement de l'équipement existant, conçu à l'origine pour les besoins d'une petite ville.

D'autre part, certains quartiers centraux en raison de leur dispersion ou de leur surpopulation font l'objet de l'étude de plans et règlements d'aménagement modificatifs. Nous étudierons successivement les problèmes posés pour chacun des différents quartiers.

ETUDE POUR L'ADAPTATION DE L'EQUIPEMENT AUX BESOINS DE LA FUTURE AGGLOMERATION

Les vingt et un quartiers actuels de la ville de Rabat ne représentent qu'une division administrative pour l'application des règlements de voirie en fonction des dahiras existants.

Si l'on considère le « quartier » substitué au secteur d'aménagement, il faudra pour l'agglomération future, compte tenu des extensions prévues et

des modifications de densité dans le centre, ainsi que des affinités géographiques et humaines, prévoir l'équipement complet de neuf unités ou quartiers à Rabat, et de trois à Salé.

Ces quartiers, dont la densité d'habitation pourra dans certains cas être augmentée, en fonction des superficies et des distances à parcourir, pour justifier leur équipement, seraient les suivants :

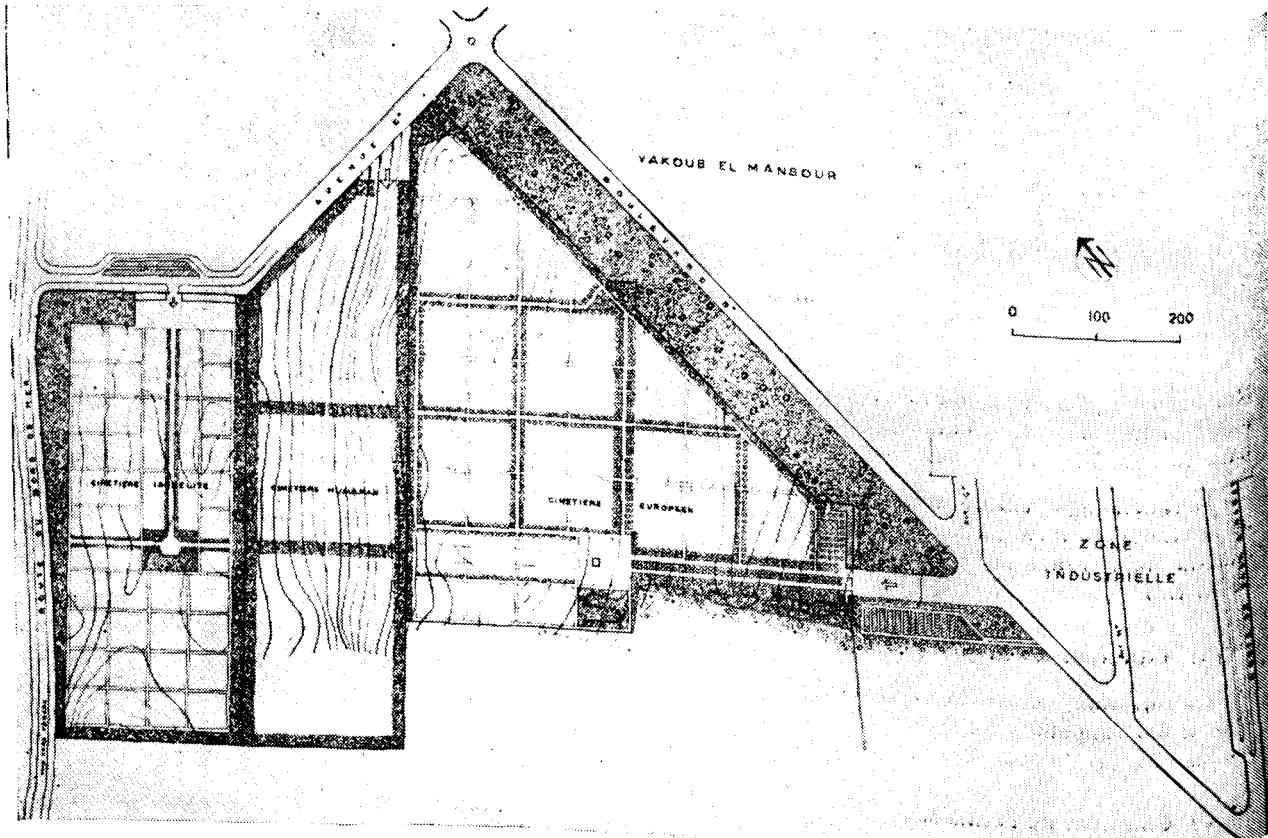
1) RABAT :

- Centre,
- Médina,
- Quartier Petitjean,
- Quartier Résidence,
- Quartier de l'Océan (qui pourrait englober Akkari),
- Quartier des Jardins,
- Quartier Yacoub-el-Mansour,
- Quartier de l'Aguedal,
- Quartier de l'Aviation.

2) SALÉ :

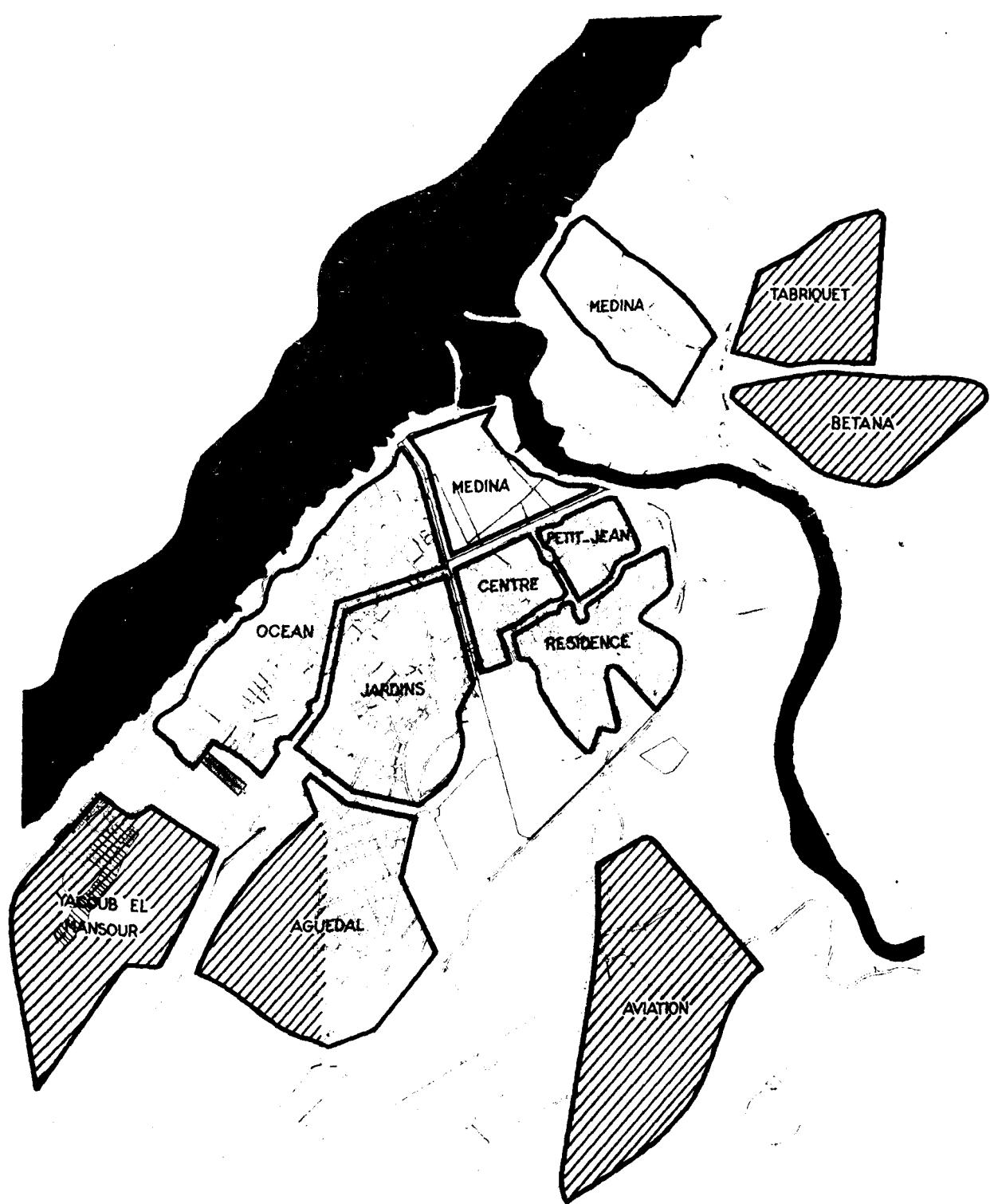
- Médina,
- Secteur d'habitat marocain,
- Plateau de Bétana.

Chacun de ces quartiers devra pouvoir bénéficier d'un équipement complet (marché, et tous services publics indispensables), ainsi que d'un équipement social et scolaire. Les transports urbains devront



Plan de la nécropole

UNITÉS DE QUARTIER PROPOSÉES



pouvoir être améliorés de façon à mieux desservir les quartiers périphériques.

L'emplacement et le fonctionnement des grands services publics tels que marché de gros, caserne des pompiers, gare routière, devront être adaptés aux nouveaux besoins de l'agglomération.

La création d'une nouvelle nécropole a été étudiée, qui, tout en les différenciant, groupe les cimetières des différentes confessions.

Tous ces problèmes sont actuellement à l'étude ou déjà résolus ; il s'agit de trouver les terrains libres répondant aux conditions recherchées et de s'adapter aux possibilités financières.

A) QUARTIER DU CENTRE

Tout l'équipement de la ville étant centralisé dans ce quartier, il constituera longtemps le centre le plus actif de l'agglomération. Les problèmes de circulation et d'utilisation des services publics nécessitent un certain nombre de travaux.

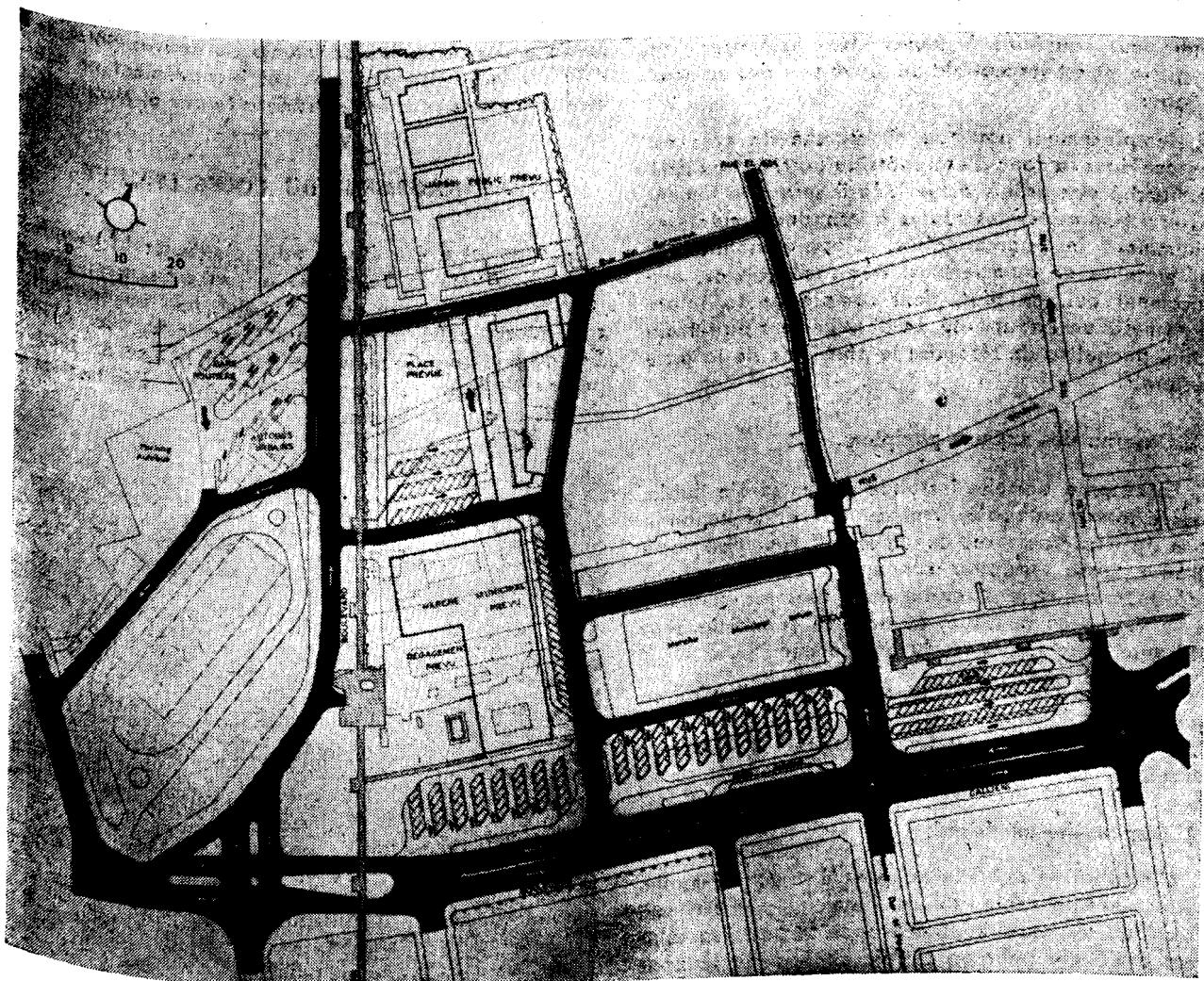
1') Il faut repenser le fonctionnement d'une gare routière pour les autobus urbains et régionaux. Sept lignes d'autobus desservent l'agglomération à partir du marché central, où elles compliquent la circulation du boulevard Galliéni.

De plus, la circulation boulevard Galliéni est encombrée au même endroit par les cars desservant les souks régionaux et les centres ruraux. 354 départs journaliers d'autobus et de cars sont effectués boulevard Galliéni.

Le projet d'aménagement prévoit la création d'une *gare d'autobus*.

2') Il faut modifier l'aménagement des parkings destinés tant au marché central qu'au quartier commerçant limitrophe. L'installation existante au marché permet le stationnement de 80 voitures environ et une superficie importante est mal utilisée par les taxis, autobus et fiacres.

L'utilisation proposée des esplanades en parkings avec un seul sens de circulation permet le stationnement de 150 voitures en évitant les manœuvres actuelles, source d'embouteillage.



Plan d'aménagement du centre de Rabat

3°) Il faut dégager les abords du marché central et créer ainsi un dégagement pour la médina. Une place est prévue sur le terrain où est installé le centre d'Hygiène municipal dans de très mauvaises conditions. Cette place, pour dégager la médina, communiquerait d'une part avec le boulevard Gouraud par l'ouverture de deux portes dans les remparts et avec la rue El-Gza par la rue Sidi-Borrazouk qui déboucherait directement sur la place par un léger redressement. Cette place s'ouvrirait directement sur le marché central existant par le percement de la muraille les séparant actuellement. Elle serait bordée par un square sur l'emplacement d'un cimetière existant.

4°) Il faut améliorer la circulation à Bab-el-Had et élargir le boulevard Gouraud.

Au point de vue de l'équipement public, trois problèmes importants se posent dès maintenant.

1°) Marché de gros.

Le marché de gros, pour faire face à des besoins de plus en plus grands, doit pouvoir s'installer sur un terrain directement accessible aux moyens de transport régionaux sans traverser la ville et d'où une desserte des différents marchés de quartier est facile. Tel qu'il est actuellement placé, au cœur de la ville, il ne peut satisfaire à toutes les exigences de l'hygiène, et est susceptible de provoquer des embouteillages.

L'emplacement nouveau du marché de gros est proposé dans la zone d'entrepôts du port, à proximité du marché aux grains actuel : là il sera directement desservi par toutes les routes à grandes circulations acheminant les marchandises. L'approvisionnement des marchés de quartiers est très facile de cet emplacement qui, de plus, tient compte de la future agglomération Rabat-Salé. Le dégagement du terrain actuel permettra de résoudre le problème de la gare routière.

2°) Caserne des sapeurs-pompiers.

La caserne actuelle installée sur un jardin public s'avère très insuffisante, mal située et fonctionne dans de très mauvaises conditions. Il faut que cette caserne puisse s'installer sur un nouveau terrain, d'où un rayonnement rapide dans tous les quartiers de la ville sera possible, et dont la superficie sera suffisante pour satisfaire au programme.

Le terrain choisi pour la nouvelle installation se situe dans le lotissement municipal de l'Agdal Ouest d'où un accès rapide est facile vers toutes les directions.

3°) Dispensaire municipal.

L'installation actuelle ne peut être que démolie, et il est indispensable qu'un nouveau terrain soit affecté au dispensaire. Une proposition est actuellement à l'étude pour un terrain situé dans la zone d'isolement prévue entre le Douar Akkari et la nouvelle cité Yacoub-el-Mansour.

Il y aurait intérêt d'autre part à augmenter la densité d'habitation dans ce quartier central par la possibilité de surélévation des immeubles. Ce problème est malheureusement difficile à résoudre.

Les largeurs de cours communes et les largeurs de rues ne permettront pas toujours d'autoriser les surélévations, qui deviendraient préjudiciables par l'ombre qu'elles porteraient ou la diminution des prospects qu'elles entraîneraient. Un arrêté viziriel permet d'autoriser des dérogations à ce sujet. Il faut admettre que la trame de ce quartier n'a pas été conçue pour être occupée rationnellement par des immeubles. Ceci peut toutefois devenir possible sur les terrains nus assez importants qui ont subsisté.

Dans ce quartier subsistent encore les baraquements de l'administration du début du Protectorat où sont installés la Municipalité et différents services à caractère social tels que la Famille Française, le Cercle des Fonctionnaires, l'Aide aux Mères, etc... Il est bien évident qu'une meilleure utilisation des terrains intéressés ne peut plus être retardée, l'Hôtel de Ville et de la Région vont s'y édifier ; la construction d'immeubles est en cours en bordure de la place du Cardinal-Lavigerie ; le cercle des fonctionnaires y trouvera sa place.

L'agglomération étant dépourvue de théâtre et de salle des fêtes, les bâtiments du nouvel Hôtel de Ville pallieront en partie à cet inconvénient et une véritable place centrale détrônera le dar el-Maghzen.

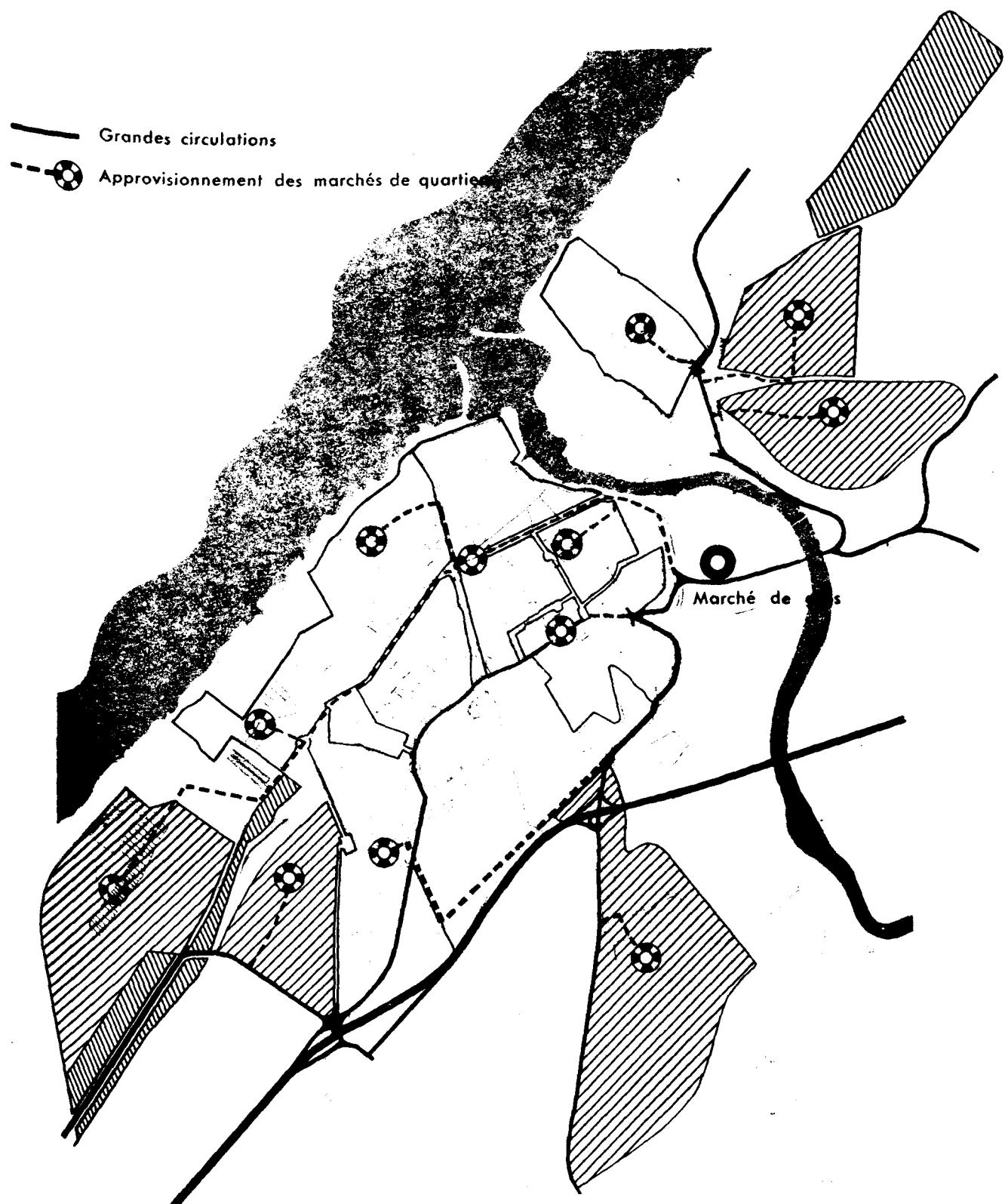
B) AMÉNAGEMENT DU COURS LYAUTEY

Ce projet a été étudié pour améliorer la grande circulation vers la Résidence à son croisement avec la voie N° 1. D'autre part le projet, tout en donnant son aspect définitif au Cours Lyautay, permet à la Compagnie des Chemins de Fer du Maroc de récupérer un terrain lui appartenant pour l'éification de ses nouveaux bureaux.



Vue du chantier de la réalisation du cours Lyautay

SCHEMA MONTRANT L'EMPLACEMENT
DU FUTUR MARCHÉ DE GROS



Le projet prévoit deux sens de circulation séparés par une banquette centrale, mais groupés le plus possible vers l'axe de l'avenue afin :

1^o) de ramener toute la circulation autour d'un seul sens giratoire au croisement de la voie N° 1, une voie nouvelle à sens unique étant créée autour de la grande mosquée.

2^o) de créer des zones vertes en bordure même des trottoirs ;

3^o) de prévoir des parkings étudiés de telle façon que la sortie des voitures n'encombrera pas la circulation.

Le nouveau Cours Lyautey ainsi traité, tout en constituant une grande voie de circulation, sera aussi une véritable promenade verte.

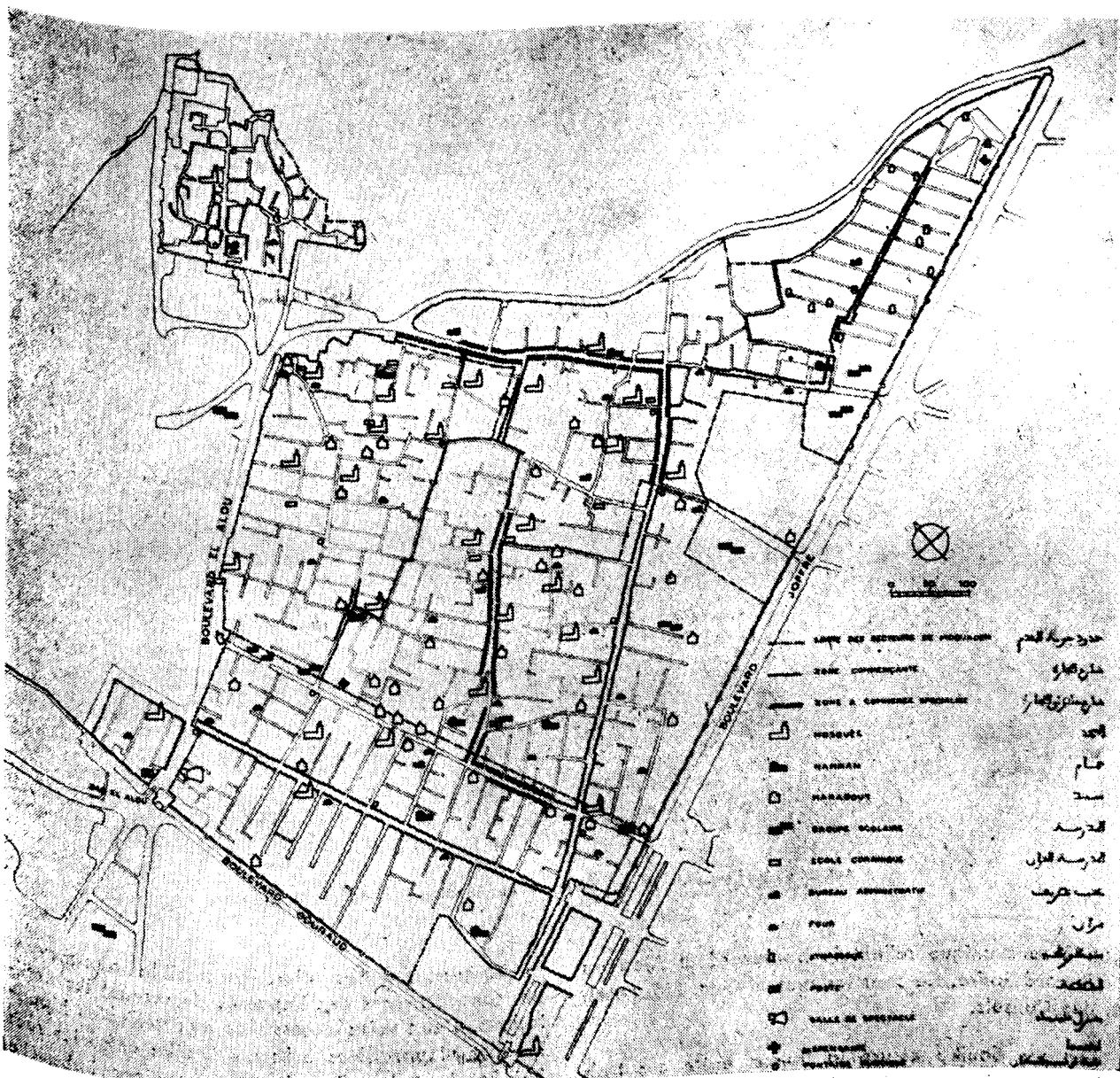
La banquette centrale est traitée en gazon avec des touffes libres d'Agaves, Cactus, Mesembryanthe-

mum, ainsi que les zones vertes latérales en bordure des trottoirs. Des Jacarandas sont plantés dans la rangée de parking, à l'alignement des poteaux d'éclairage. Les avancées des trottoirs créées pour le dégagement des parkings sont engazonnées et plantées de Ficus. L'esplanade devant la Mosquée sera traitée en tapis vert d'une grande simplicité. Ce plan est actuellement en cours d'exécution.

C) MÉDINA DE RABAT

Ainsi que nous l'avons déjà vu, le plan d'aménagement de la ville nouvelle a sauvégardé intégralement la médina, où vivent actuellement plus de 50.000 habitants.

Aucune étude n'a été faite à ce jour, mais il est certainement possible, sans heurter les traditions, ni



Plan d'équipement de la médina de Rabat

nuire à l'esthétique, d'y améliorer les conditions d'habitation.

Nous avons effectué une enquête auprès des mokkadems responsables des différents quartiers de la médina et avons pu aboutir à une esquisse d'aménagement.

Les circulations existantes contournent la médina à l'extérieur des remparts et trois voies de pénétra-

cuis y interdit la circulation des voitures jusqu'à la rue des Consuls.

Ces voies principales sont en même temps des voies commerçantes d'une largeur variant entre 6 et 12 mètres, où les trottoirs sont envahis par les marchands et où toute la circulation de piétons, bicyclettes, voitures à bras et à âne, chevaux et automobiles s'entremêle sur la chaussée.



Schéma des espaces libres existant en médina de Rabat

tion à sens unique relient le boulevard El Alou au boulevard Joffre. Ce sont les rues El-Gza, Sidi-Fatah et des Consuls.

La rue Souika assure la liaison entre ces trois voies à l'intérieur de la médina, mais le souk aux

Toutes les autres voies, inaccessibles aux moyens de transport, sont des impasses desservant les habitations. Deux voies accessibles aux véhicules hippomobiles et parallèles à la rue Souika entre les rues Sidi-Fatah et des Consuls font imaginer l'ébauche d'un tracé en damier.

Au point de vue administratif, la médina est divisée en sept secteurs possédant chacun son bureau de mokhadem. Ce sont les secteurs :

des Oudaïas,
El Alou et Oubira,
des Consuls,
Souika,
Sidi Fatah,
Mellah.

Le secteur des Oudaïas, où vit une population très pauvre, présente évidemment un grand intérêt touristique. 5.000 habitants environ y vivent autour de l'unique mosquée. Quelques commerces sont en nombre insuffisant. Il n'y a que deux fontaines publiques, alors que très peu de familles ont l'eau à domicile. Il existe deux fours à pain et le fait le plus grave est constitué par le défaut d'un hammam pour la construction duquel il faut réserver le seul terrain libre demeurant dans ce secteur.

Le secteur El Alou, le plus ancien de la Médina, peuplé de riches citadins, a conservé son caractère bourgeois. 10.000 habitants environ y disposent de

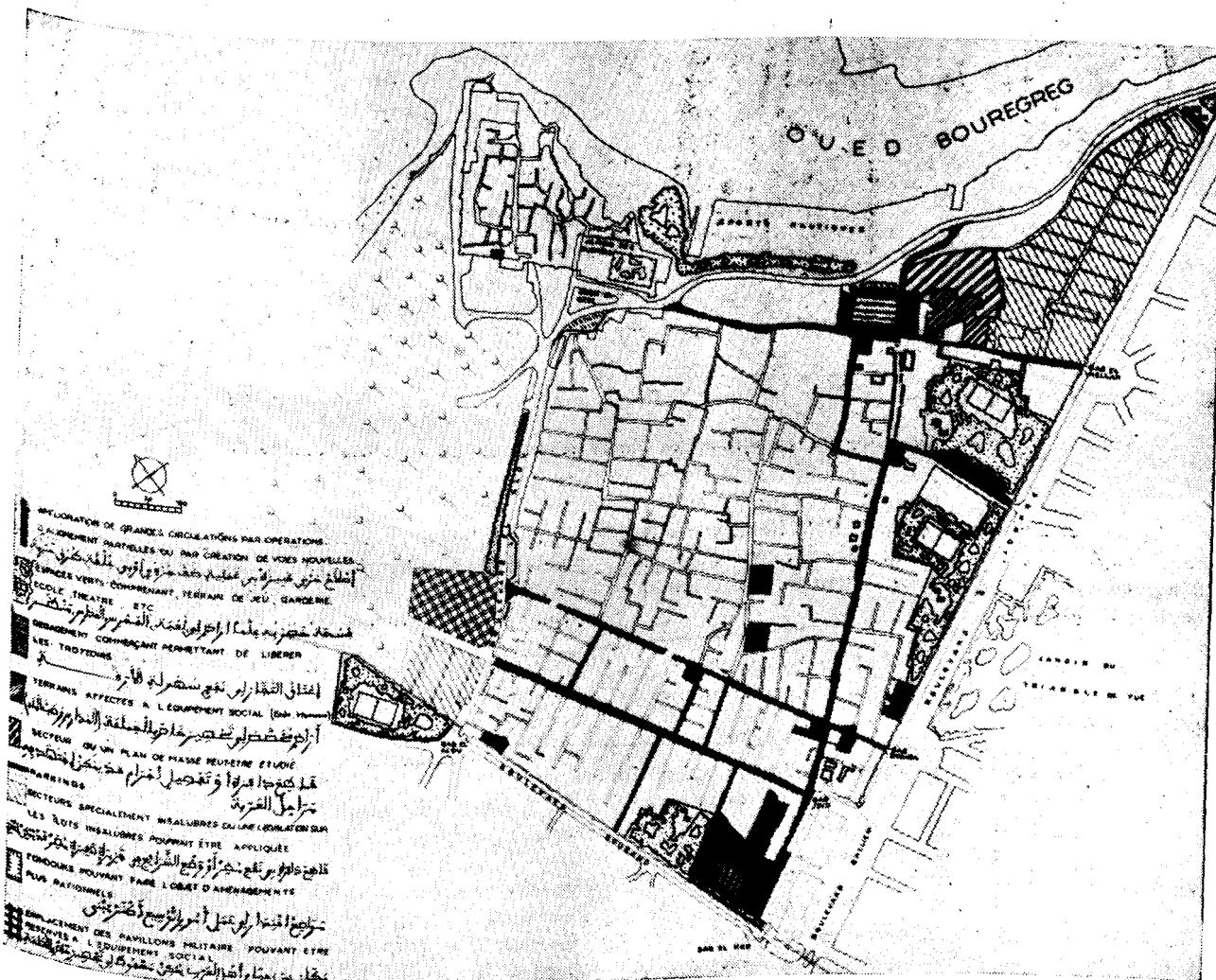
neuf mosquées, sept marabouts, cinq écoles coraniques, trois fours et un hammam. Aucun centre commercial n'existe ni aucune pénétration de véhicules, ce qui contribue à son calme.

Le secteur de Loubira, qui est rattaché au précédent, avec sa mosquée et son four, est un secteur très vétuste et très pauvre.

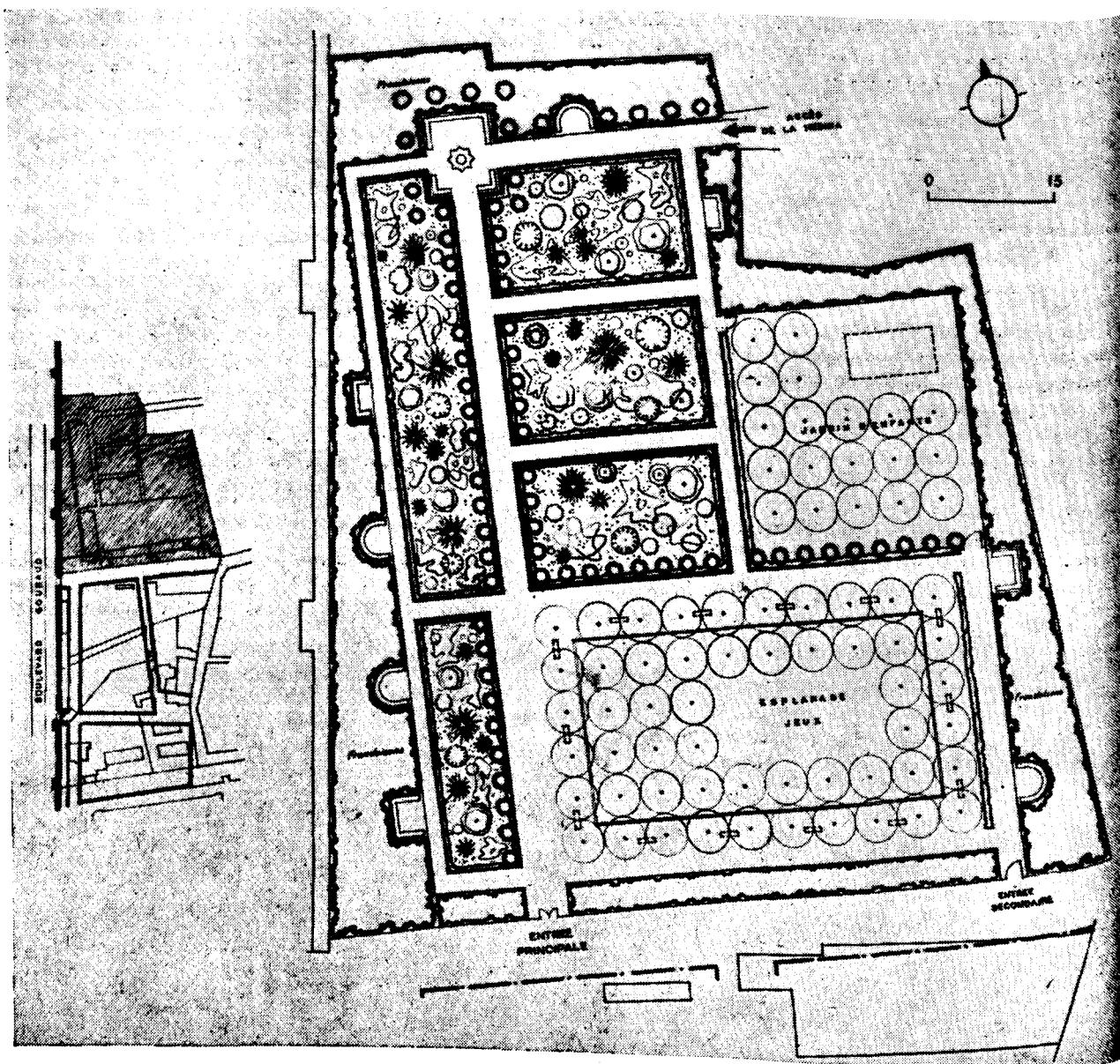
Le secteur des Consuls, pour 8.500 habitants environ, compte 7 mosquées, 4 marabouts, 3 écoles coraniques, 3 fours et 2 hammams. Il comporte des souks importants, notamment la kissaria (souk aux tissus), les souks au cuir, au beurre, un quartier des tanneurs et le quartier réservé. Il est desservi par la rue des Consuls accessible aux voitures.

Le secteur Souika, le plus important, compte de 16 à 18.000 habitants. On y trouve 7 mosquées, 14 marabouts, 3 écoles coraniques, 7 fours et 3 hammams.

En bordure de la rue Souika se trouvent tous les fondouks qui reçoivent les gens de passage, situés en arrière des cafés maures qui en constituent le débouché sur la rue.



Esquisse d'aménagement de la médina de Rabat



Plan d'un square en médina de Rabat étudié sur un cimetière désaffecté

Le secteur Sidi-Fatah, pour 12.000 habitants environ, compte 3 mosquées, 11 marabouts, 7 fours, 3 hammams. C'est le secteur attenant au marché central de la ville.

Le Mellah, pour 10.000 habitants, compte 12 ou 13 synagogues, plusieurs écoles traditionnelles et plusieurs fours.

Au point de vue scolaire, on trouve dans la médina trois écoles primaires pour filles et une pour garçons. Une école de filles et une école de garçons sont installées en dehors de la médina, boulevard El-Alou et boulevard Foch.

Un seul dispensaire existe pour la médina, il faut y ajouter le petit dispensaire du mellah. Une seule salle de cinéma et une poste annexe existent boulevard El-Alou.

Pas d'espaces verts, pas de terrains de sport, pas de garderies d'enfants, des écoles et centres d'hygiène en nombre insuffisant. Tels sont les faits principaux à observer en médina.

L'esquisse proposée a été étudiée en fonction des principes suivants :

1°) Circulations.

Il n'est pas question d'envisager de grandes percées utopiques. Le système de différenciation des circulations existant, à condition d'être amélioré, est valable et correspond aux principes modernes d'urbanisme. Il s'agit de trouver des dégagements en bordure des grandes circulations périphériques existantes, qui serviraient de parkings et de places publiques, où pourraient se grouper les commerçants encombrant actuellement les trottoirs et qui constitue

tueraien les centres de nouvelles « unités de voisinage ».

2^e) Equipement.

La densité d'habitation de la médina, grâce à la construction en cours des nouvelles cités, devra être ramenée à 3 ou 400 habitants à l'hectare, chiffres qui serviront de base pour l'équipement futur. Il s'agit donc exclusivement de réserver des emplacements pour l'implantation de services publics ou sociaux, les espaces libres dont on pourra disposer ne devant pas être affectés à l'habitation.

Une enquête a permis de repérer les terrains libres utilisables pour l'équipement.

Les espaces libres les plus importants seraient constitués par les cimetières désaffectés, nombreux dans la médina, et cette idée nous a été suggérée par les Marocains eux-mêmes.

D'autre part, quelques industries artisanales qui rendent insalubres certaines zones ne peuvent pas fonctionner rationnellement sans possibilités de desserte par les moyens de transport ; elles pourraient s'installer à l'extérieur de la médina, sur les terrains affectés à cet effet dans les plans d'extension.

L'utilisation des terrains actuellement occupés par ces industries, pour l'installation des services publics, serait donc souhaitable. C'est le cas pour les tanneurs, les potiers et certaines menuiseries importantes.

D'autre part, les fondouks existants peuvent faire l'objet d'aménagements permettant d'y recevoir des

commerçants en rez-de-chaussée, avec plusieurs étages de chambres pour les gens de passage.

L'esquisse étudiée n'est qu'une première idée qui sera poussée mais dont certains aménagements de détails peuvent être entrepris dès maintenant. Cette esquisse prévoit :

- 1^e) l'amélioration des grandes circulations par des opérations d'alignement partiel ou par la création de voies nouvelles ;
- 2^e) la création d'espaces verts comprenant terrains de jeux, garderie, écoles, etc... ;
- 3^e) la prévision de dégagements en vue de regrouper les commerçants par unités de voisinage ;
- 4^e) la réservation des terrains affectés à l'équipement social ;
- 5^e) la délimitation de secteurs où des plans-masses nouveaux pourraient être étudiés ;
- 6^e) l'étude de dégagements pour places publiques et parkings ;
- 7^e) la délimitation de secteurs spécialement insalubres où une législation sur les îlots insalubres devrait être appliquée.

D) LA MÉDINA DE SALÉ

Les problèmes que nous avons examinés précédemment pour la médina de Rabat sont les mêmes pour celle de Salé. La densité d'habitation y a doublé depuis la création de la ville nouvelle de Rabat.

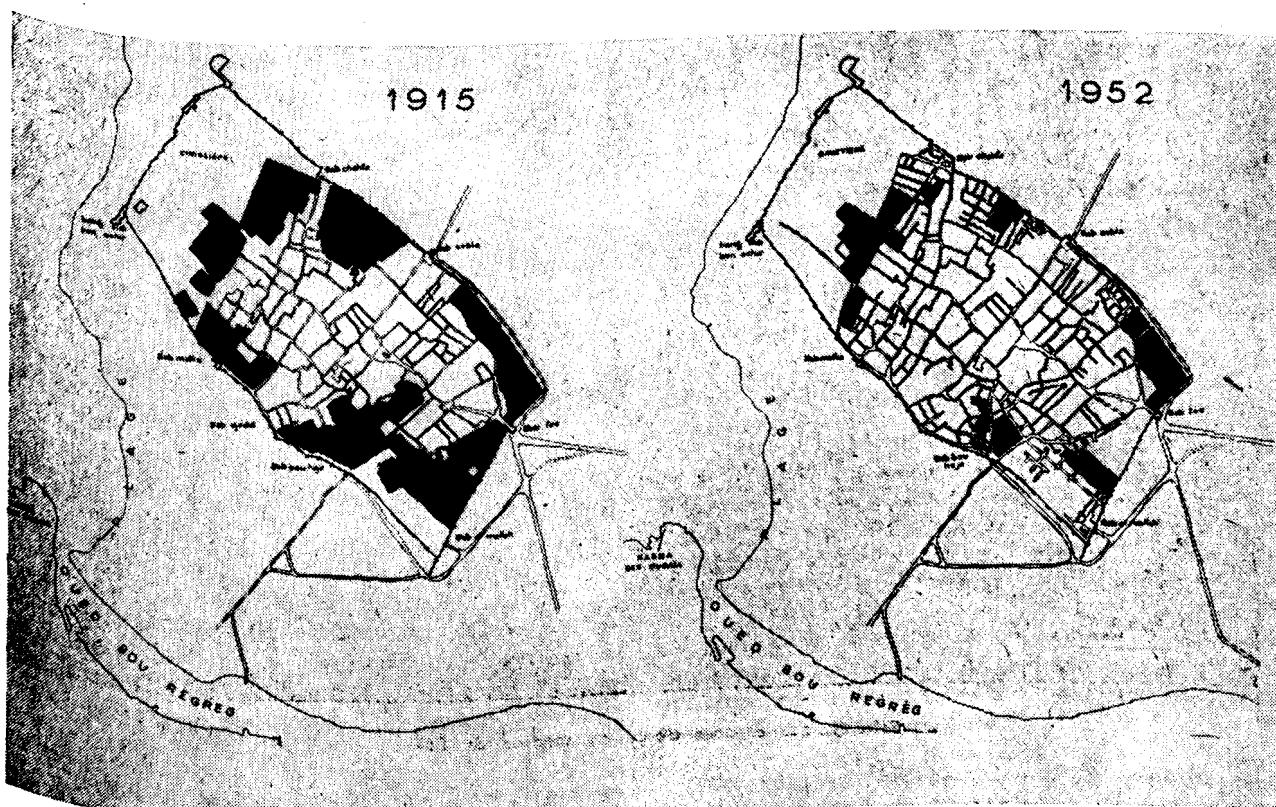


Schéma des espaces libres dans la médina de Salé en 1915 et en 1952



Schéma des espaces libres en médina de Salé

L'organisation urbaine y est très marquée : trois voies de pénétration venant de l'extérieur desservent le centre commerçant et artisanal où sont groupées toutes les corporations, et le tracé des différentes ruelles conduit toujours à ce centre. C'est là que sont installés les plus grands fondouks.

Les espaces libres importants qui existaient en 1915 auraient dû permettre l'étude d'un plan d'aménagement idéal. Malheureusement ces espaces libres constitués par des jardins de rapport se sont en grande partie lotis, d'où la dénomination de Sanias donnée à beaucoup de quartiers de la médina de Salé. Ces lotissements consistant uniquement à morceler le terrain ont reçu des constructions sans hygiène et aucune réservation pour l'équipement social et civique n'a été faite.

Le schéma ci-contre montre la comparaison entre les espaces libres existants en 1915 et en 1952.

Les études que nous avons ébauchées sur la médina de Salé seront poursuivies et une esquisse d'aménagement sera mise au point ultérieurement.

Les enquêtes effectuées ont déjà permis de recenser l'équipement actuel ainsi que les terrains libres utilisables pour l'étude du plan d'aménagement.

Dans l'attente de cette étude un premier plan partiel est actuellement retourné d'enquête en vue de réserver une grande partie des terrains libres pour les besoins de l'Instruction Publique et pour des espaces verts, ce qui permet de refuser dès maintenant tout nouveau lotissement éventuel.

E) QUARTIER PETITJEAN

Ce quartier doit pouvoir prendre un caractère de résidence plus affirmé. Des immeubles importants s'édifient actuellement qui vont augmenter la densité d'habitation et justifier un équipement complet.

Ils constituent un exemple parfait de rénovation de l'habitat (immeubles aérés, orientés et ensoleillés, remplaçant une série de taudis).

Il est impossible de freiner le développement d'une petite industrie artisanale dans ce quartier, mais toute installation nouvelle devra présenter toutes les garanties, afin de ne pas constituer une gêne pour l'habitat de ce quartier.

Les abords de la Tour Hassan, qui sont protégés par le Service des Monuments Historiques et d'où l'on jouit d'une vue superbe, devraient pouvoir être aménagés pour en faire un espace libre plus fréquenté.

F) QUARTIER DE LA RÉSIDENCE

Ce quartier, le plus agréable de Rabat, ne pose pas de problèmes importants. Toutefois, la densité d'habitation y augmente, justifiant la réservation

de terrains pour la construction d'écoles, d'autant qu'un dahir en cours permettra la surélévation à 15 m 30 des constructions dont la hauteur était limitée à 12 mètres jusqu'à ce jour.

Ce quartier dispose de terrains jouissant d'une vue splendide sur le panorama de Rabat-Salé, dont profitent quelques villas. Il est question depuis plusieurs années de l'édification d'un hôtel de grand tourisme à Rabat, qui serait évidemment très bien situé dans ce quartier. Un terrain libre entre les rues de Marrakech et de Meknès semble tout indiqué pour cela.

D'autre part, il est possible d'envisager la suppression de plusieurs voies prévues, dont la réalisation s'avère inutile.

G) QUARTIER DE L'Océan ET AKKARI

Il est difficile de rechercher des solutions permettant un meilleur aménagement de ce quartier. Seule une étude du règlement général de voirie relative à la construction de l'habitat de type traditionnel pourrait améliorer les constructions futures.

Il a été envisagé de déplacer les casernements militaires des camps Garnier, de Sertiges, Pagnard dans le cadre des recasements d'ensemble des casernements de Rabat. Les emplacements occupés actuellement par ces camps feraient l'objet d'une zone d'extension d'habitat marocain en immeubles.

Il ne s'agit que d'un projet, mais le déplacement des casernements n'est plus discuté et il faut éviter l'investissement de crédits pour l'amélioration des installations existantes. Ces terrains sont évidemment assez mal situés pour l'habitat en raison de leur proximité de la mer, mais on ne peut plus faire autrement que de tenir compte de l'état de fait constitué par le rapide développement d'Akkari. Les lotissements des phosphates et Ksar-el-bahr étudiés par le Service de l'urbanisme y sont en cours de réalisation.

H) QUARTIER DES JARDINS

Ce quartier très rapproché du centre équipé de la ville s'est développé normalement entre les avenues de Témara et de la Victoire au quartier dit des Orangers, tandis que les terrains situés entre l'avenue de Témara et les limites du quartier de l'Océan n'ont reçu qu'un habitat très dispersé.

Une étude a été entreprise pour rechercher une meilleure utilisation de ces terrains vagues situés au cœur même de la ville, alors que des extensions sont prévus à 4 km du centre.

Un règlement du 14 juin 1948 affectait ces terrains à des constructions de « style marocain », et partiellement à la petite industrie.

Les constructions qui s'y édifièrent furent d'ailleurs en majorité louées à des Européens et le règlement de voirie insuffisamment adapté à la construction de style traditionel ne permettait pas de lutter contre la création d'une médina nouvelle insalubre.

Une voirie très importante et inutile qui fut initialement prévue n'a heureusement pas été exécutée en totalité.

Un plan d'aménagement prévoit la suppression de toute la voirie non exécutée ou ne desservant aucune construction. D'importantes superficies de terrains pourront ainsi être sauvées par l'étude de lotissements et de plans-masses nouveaux.

Il a été tenu compte pour cette étude de l'équipement municipal existant.

Le règlement d'aménagement nouveau affecte ce quartier à l'habitat mixte, en villas (avec patio ou non) et en immeubles. Des règles de prospect et d'implantation correspondant aux principes modernes d'urbanisme assureront un développement harmonieux de ce quartier au bénéfice des conditions d'habitation.

De grandes zones de terrains libres, très peu morcelés à ce jour, pourront recevoir des groupes d'immeubles qui augmenteront justement la densité d'habitation.

Malheureusement la zone d'industrie urbaine prévue en 1948 a déjà permis diverses installations et a suscité des transactions sur les terrains. Il a donc fallu la conserver pour tenir compte de l'état de fait.

Ce plan d'aménagement a déjà subi un commencement d'exécution. L'étude des lotissements et plans-masses nouveaux a été entreprise par le Service de l'Urbanisme et est pratiquement terminée.

La construction du groupe

d'habitations prévue place Bugeaud est actuellement en cours de réalisation.

D'autre part, la construction de plusieurs immeu-

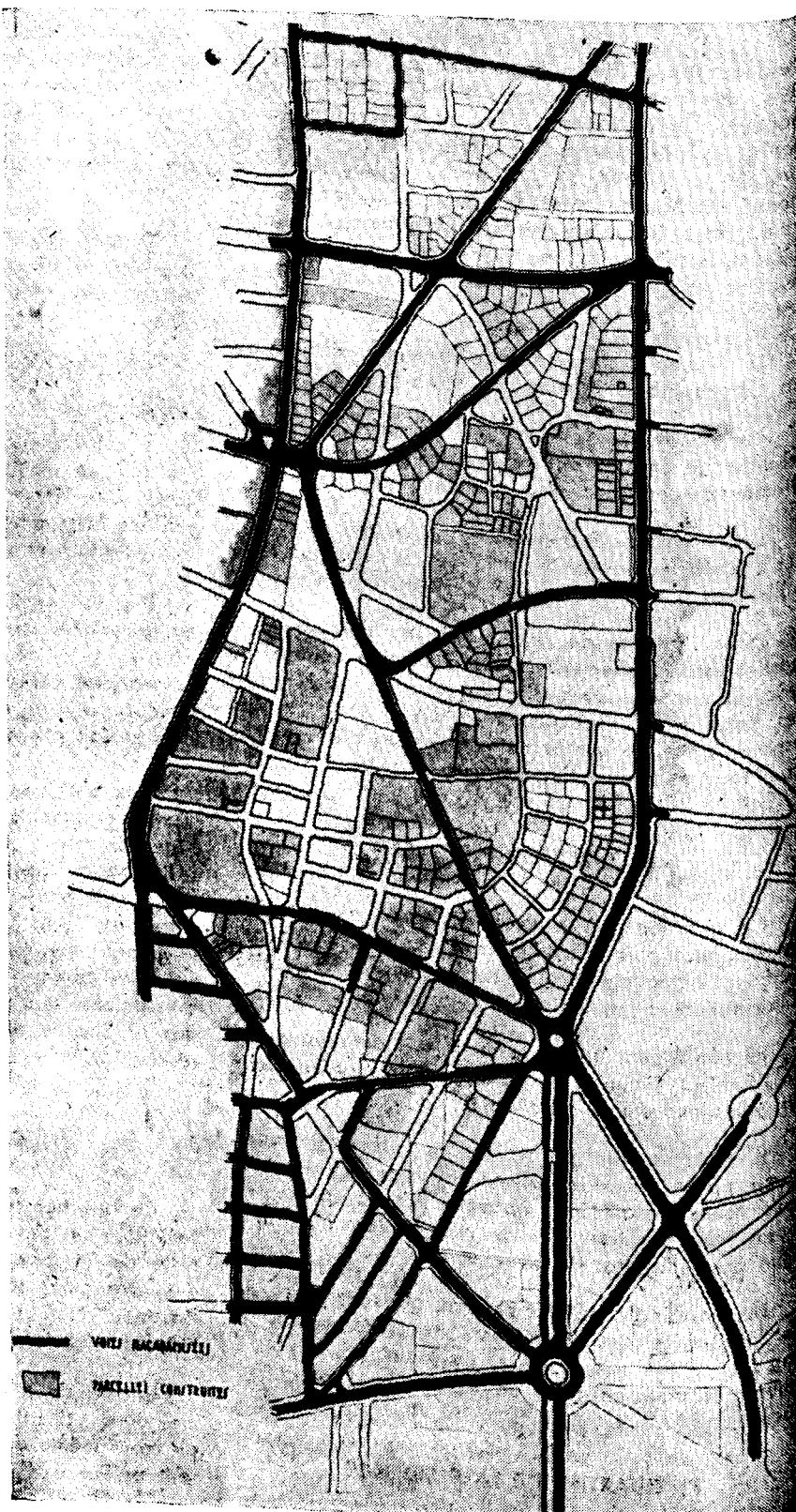


Schéma de la viabilité exécutée et des terrains bâti au quartier des jardins à Rabat

bles orientés est en cours dans ce quartier en fonction du nouveau règlement.

Dans le même souci d'alléger les charges de la

Municipalité, les rues Monge et Parmentier supprimées partiellement, ce qui a permis une meilleure utilisation des terrains sur lesquels elles étaient prévues. Les projets de construction de l'Ecole Marocaine d'Administration et d'un Internat de Jeunes filles musulmanes ont ainsi été possibles.

Des terrains ont dû être réservés pour les besoins de l'Instruction Publique en fonction de l'accroissement prévu de la population. Une école normale s'édifie actuellement. Des terrains ont été réservés pour la création de nouveaux groupes scolaires et d'une école professionnelle du bâtiment.

Par ailleurs, un plan d'aménagement a pu affecter à des jardins la bande de terrain comprise entre les remparts et l'avenue des Orangers. Ces jardins rendus vivants par des aménagements avec jeux divers constitueront des pénétrations vertes jusqu'au cœur de la ville, prolongeant la zone boisée de l'Aguedal. Une partie de ces jardins est déjà réalisée.

Le jardin du Belvédère ne joue pas pleinement son véritable rôle d'espace vert, étant traité comme un simple décor et manquant d'attraction vivante. Un plan est actuellement à l'étude pour l'aménagement de l'ensemble du jardin et des terrains de sport. La rue Delmas traversant l'ensemble est supprimée, d'importants parkings sont répartis autour de l'ensemble et le jardin central rendu plus vivant deviendrait élément distributeur des différents stades. Un véritable parc d'attractions serait ainsi créé.

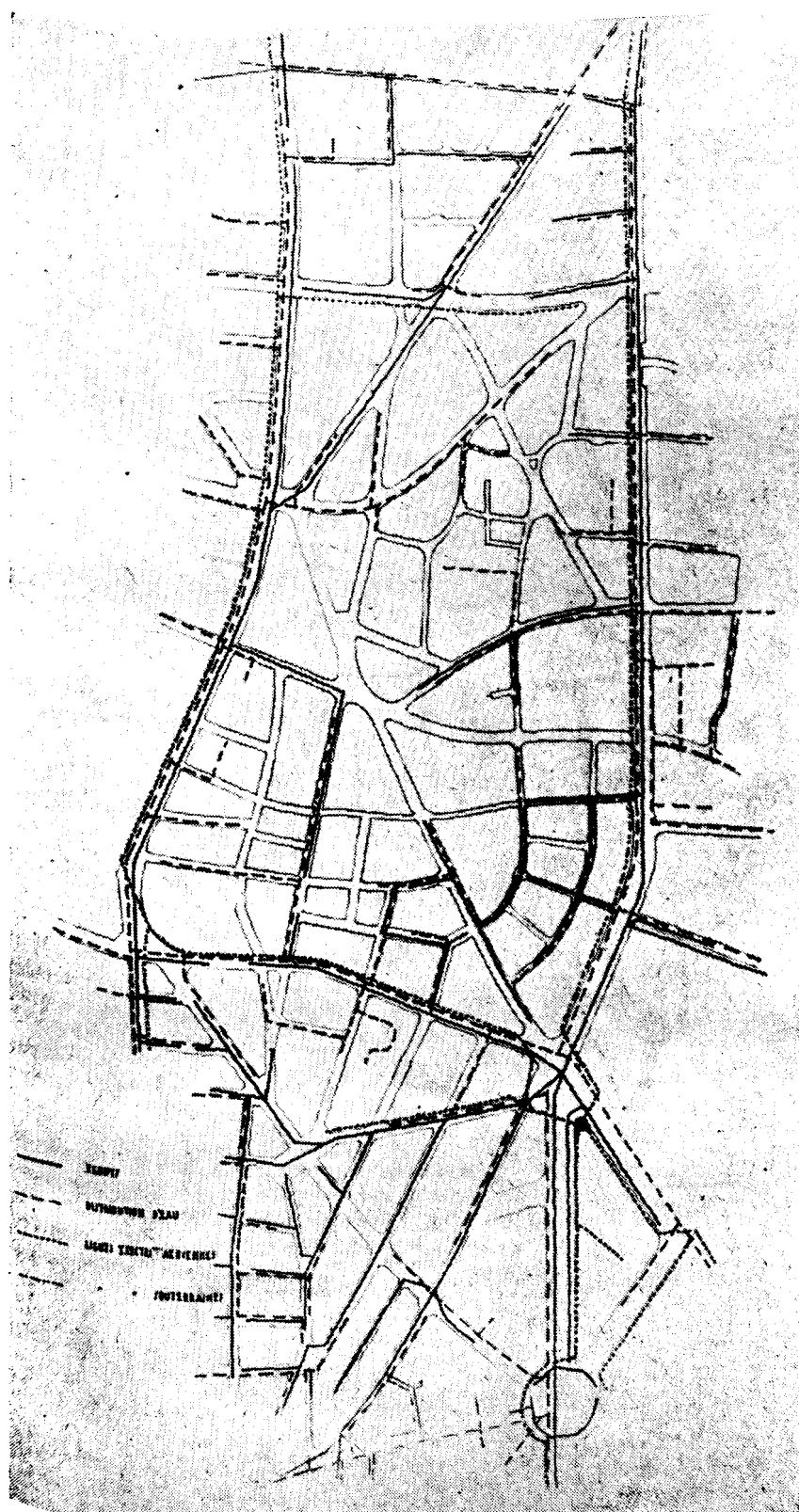
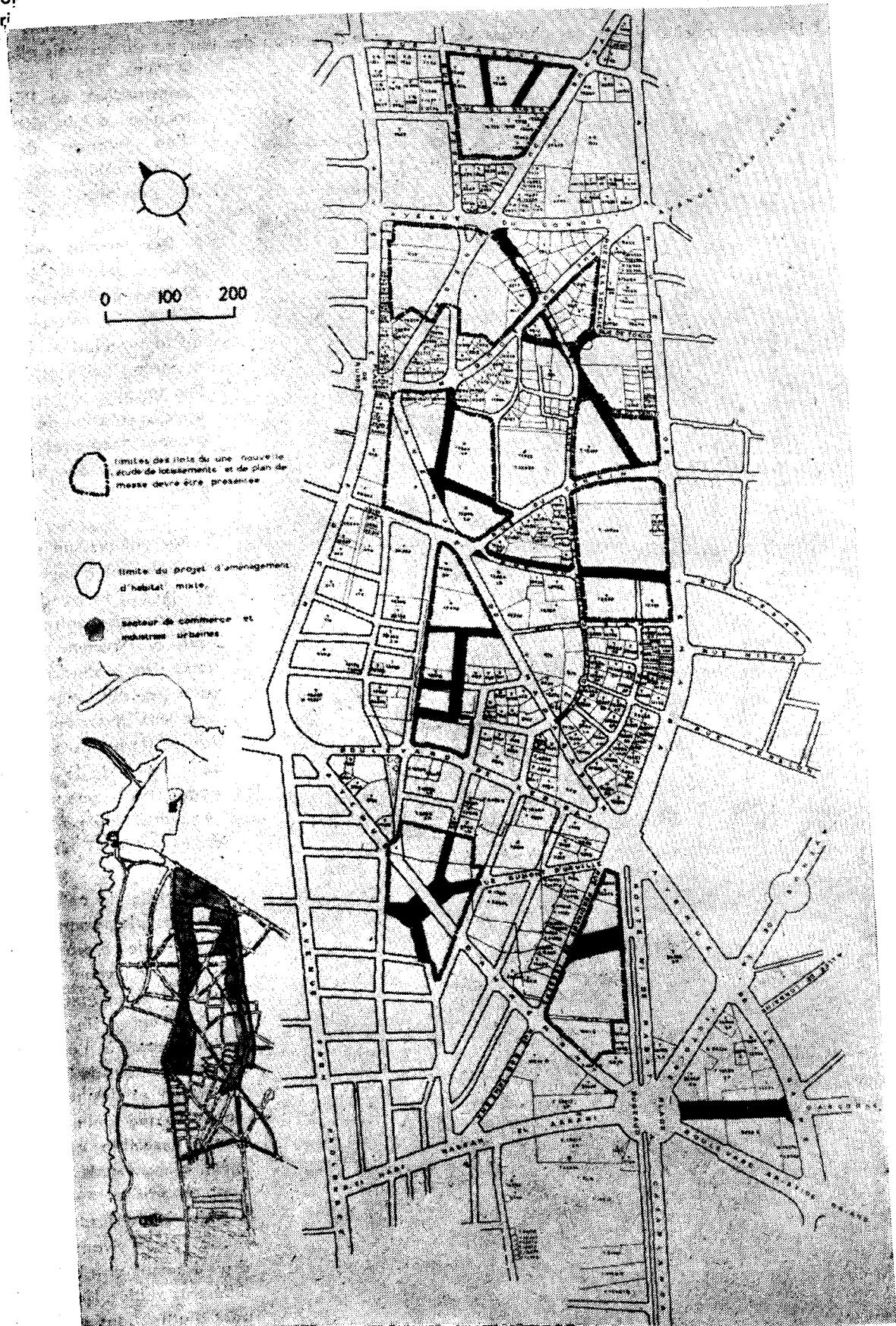
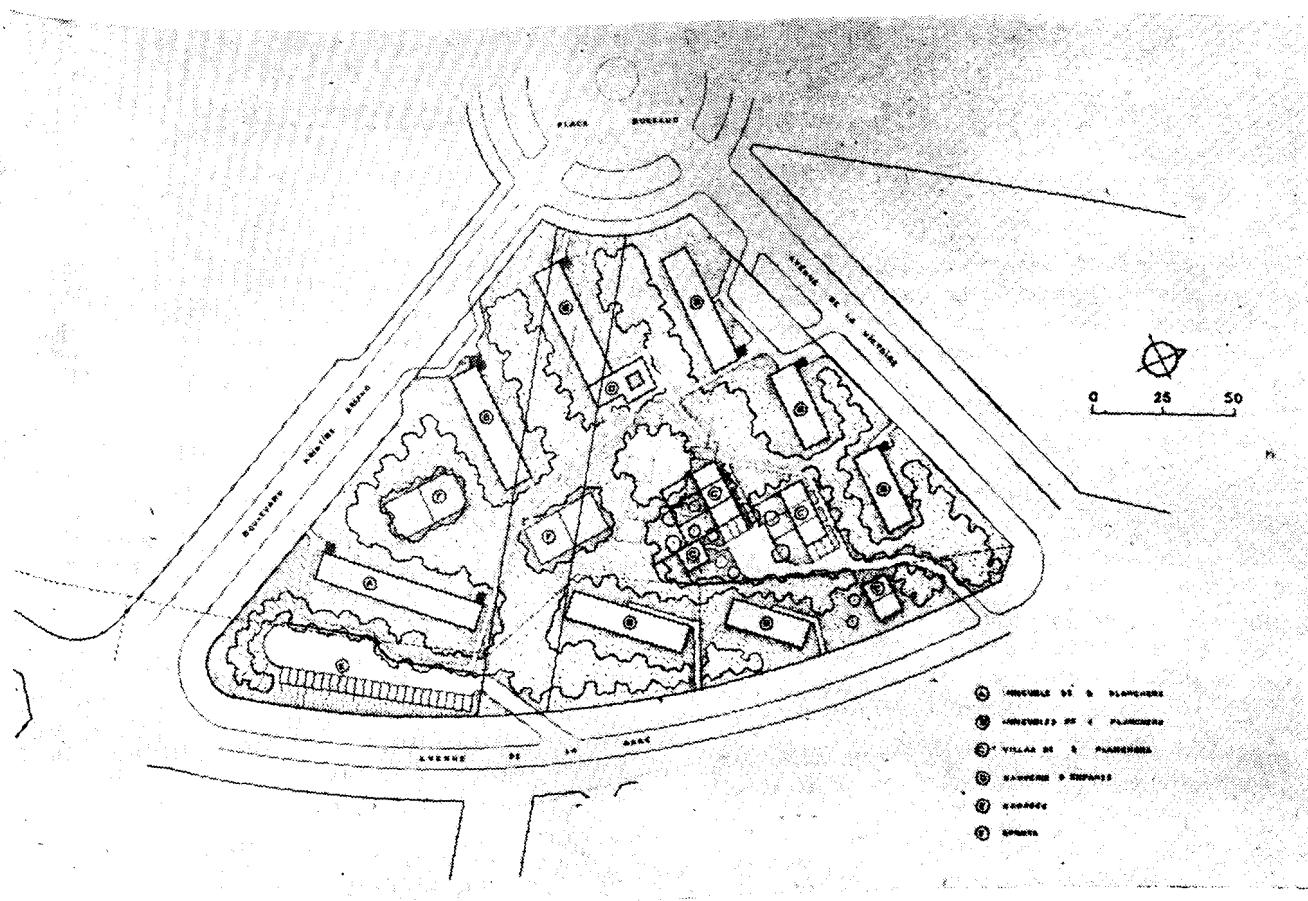


Schéma de l'équipement existant au quartier des jardins à Rabat

Les cor
en majori
de voirie
style
ta"



Plan d'aménagement du secteur d'habitat mixte du quartier des jardins à Rabat.
(Les voies teintées qui n'étaient pas réalisées sont supprimées).



Plan d'aménagement de la place Bugeaud

I) QUARTIER DE L'AGUEDAL

La zone d'extension prévue ne constituera qu'une partie de ce quartier, qui s'est déjà développé sans règlement particulier. Les vues directes et les prospects n'y ont évidemment pas toujours été respectés. Il faudrait donc que les futures constructions dans le secteur déjà bâti puissent se conformer à une réglementation nouvelle.

Une étude est à entreprendre au point de vue circulation pour éviter le danger que constitue le tracé en damier très serré, notamment aux débouchés sur l'entrée en ville de l'autoroute. Certaines rues pourront être supprimées et la circulation devra être réglementée.

L'importance des travaux en cours que nous avons décrit montre l'essor pris actuellement par l'agglomération Rabat-Salé et l'amorce de l'exécution des différents plans d'aménagement ou d'extension constitue la meilleure garantie pour l'avenir.

La mission essentielle et difficile des urbanistes est maintenant de défendre les principes du plan et d'y adapter toutes les réalisations.

E. MAURET,
Urbaniste D.I.U.P.