



Les espaces publics du tramway de Rabat-Salé : nouveaux  
territoires de vie, nouveaux lieux d'urbanité

Dr. Kaoutar EL HAYOUNI

Docteur en géographie

Université : Med V, Faculté des Lettres et des Sciences Humaines

Agdal, Rabat, Maroc

## Introduction

L'espace public urbain, en tant que composante fondamentale du paysage de la ville, représente un lieu d'interactions sociales, de mobilité et de rencontres. À ce titre, il est essentiel de comprendre comment les transformations urbaines, notamment liées aux infrastructures de transport, influencent la morphologie et les dynamiques sociales de ces espaces. Dans le cadre de notre recherche, nous nous interrogeons sur l'impact du tramway de Rabat-Salé sur la morphologie des espaces publics, avec un accent particulier sur les places Bab Mrissa et Al Joulane. Comment ces aménagements liés au tramway transforment-ils la structure et les fonctions des espaces publics et, en retour, influencent-ils les pratiques et interactions sociales des usagers ? Quelles nouvelles formes de mobilités et de sociabilités émergent dans ces lieux, et comment redéfinissent-elles la perception urbaine des habitants ?

En explorant ces enjeux, nous examinerons d'abord la configuration spatiale et fonctionnelle des espaces publics à Rabat-Salé avant et après l'implantation du tramway. Puis, nous analyserons les pratiques sociales et les nouveaux usages qui y émergent, ainsi que les défis et opportunités que soulèvent ces transformations urbaines. Cette approche géographique permet de mettre en lumière le rôle de l'infrastructure de transport dans la reconfiguration des espaces publics et des relations sociales qui y prennent forme.

**Les mots clés :** Tramway, espace public, agglomération Rabat-Salé, aménagement urbain, place publique.



## I- L'Espace Public : entre concept et réalités d'aménagement

1- L'espace public est une notion ambiguë et polysémique.

De nombreux géographes et sociologues ont étudié l'espace public, dont Luc Gwiazdzinski, qui décrit les effets du tramway sur la ville :

« Le tramway contemporain est à la fois un objet scénarisé et un acteur de la mise en scène des métropoles et des discours sur la ville et sur l'espace public : durabilité, accessibilité, participation, créativité, innovation, nature, multi-sensorialité, hospitalité et esthétique. La tendance s'est accentuée dans les derniers projets français où d'autres compétences comme celles des designers, des scénographes, plasticiens, musiciens, écrivains et artistes ont été associées pour développer la dimension éditoriale et fictionnelle du réseau bien au-delà de la communication classique. Promesse d'aménagement, de transport et d'urbanité, à l'articulation entre discours et réalité, récit et pratiques, esthétisation et fonctionnalité, le tramway a beaucoup de choses à nous dire sur la société et sur la ville.»<sup>1</sup>.

Sur ce sujet, Agnès Thibal expose en détail les effets du tramway dans la ville, et plus précisément les relations des habitants avec l'espace urbain. Elle souligne :

« Incontestablement, le tramway répond à un besoin de mobilité, mais il est plus qu'un mode de déplacement : il contribue à transformer les espaces urbains et la perception même que les habitants ont de leur ville ou de leur quartier. »<sup>2</sup> .

Quant au géographe Jacques Lévy considère les transports urbains collectifs comme des espaces publics :

« Dans cette analyse des conditions de possibilité de l'espace public, on rencontre la question de ce qu'en géographie on appelle les métriques, c'est-à-dire les manières de traiter et de mesurer les distances. Je suis arrivé à la conclusion qu'il y a deux grandes catégories de métriques : les métriques automobiles d'une part, et puis celles que j'appelle pédestres, c'est-à-dire celles qui incluent les transports publics, parce que, dans les transports publics, le piéton reste un piéton, justement parce que l'objet qui est en mouvement, le véhicule, est lui-même pour une part un espace public. »<sup>3</sup>.

Interroger une notion aussi ambiguë que celle d'espace public, tenter de la saisir dans toute la complexité de l'actualité des villes contemporaines soumises

---

<sup>1</sup> Luc Gwiazdzinski, « Des tramways nommés désirs. Entre design et urbanisme fictionnel des réseaux de transport ». In Revue numérique, *Métropolitiques*, 13 février 2015, mis en ligne : <http://www.metropolitiques.eu/Des-tramways-nommes-desirs.html>, consulté le 18/12/2018.

<sup>2</sup> Thibal, Agnès, « Les effets du tramway tourangeau : une première approche », In, Revue *Transports urbains*, vol. 124, n. 2, 2014, pp. 18-21.

<sup>3</sup> Jacques Lévy, « Urbanisation honteuse, urbanisation heureuse. », pp 75-91. In Marcel Roncayolo. Thierry Paquot. Jacques Lévy. Olivier Mongin. Philippe Cadinali, De la ville et du citoyen, Presse universitaires de Lille, Ed. Parenthèses, 2003, 127p.



à des bouleversements, est une tâche difficile. Les propos de certains chercheurs nous ont aidés à mieux saisir cette notion et à en comprendre le sens.

Selon l'anthropologue française Michèle de La Pradelle : « Un espace devient public lorsque des rapports sociaux spécifiques le constituent comme tel. »<sup>4</sup>.

Rappelons que l'espace public est un système complexe difficile à appréhender, soumis à l'influence de plusieurs ordres, subissant de véritables mutations, à travers le temps, dont les effets sont non négligeables. Selon Françoise Choay et Pierre Merlin dans le Dictionnaire d'urbanisme :

« L'espace public est d'usage assez récent en urbanisme, la notion d'espace public n'y fait cependant pas toujours l'objet d'une définition rigoureuse. On peut considérer l'espace public comme la partie du domaine public non bâti, affectée à des usages publics. L'espace public est donc formé par une propriété et par une affectation d'usage. »<sup>5</sup>.

Si cette définition conçoit les espaces publics comme des parties de la ville non bâtie affectées à des usages communs, le sociologue, Isaac Joseph les considère comme :

« Le premier des biens publics, qu'on le conçoive comme visibilité mutuelle, espace de rencontre ou mise à disposition de chacun d'une intention. Comme tout bien public, c'est une coproduction et le sens commun qu'il est réputé pouvoir construire ou consolider demande à être analysé de manière immanente et sur les lieux de l'action »<sup>6</sup>.

De ce fait, la notion d'« espaces publics » renvoie à « un espace caractérisé par les critères suivants : l'accessibilité à tous, la propriété publique et la gestion par les services publics, la mixité des fonctions ainsi que des habitants, la citoyenneté et les sociabilités entre les citoyens<sup>7</sup> ». Cela nous rappelle la définition du géographe Michel Lussault, que nous citons ci-après :

« L'espace public peut être défini de manière simple comme l'espace ressortissant strictement à la sphère publique, c'est-à-dire tout espace n'appartenant pas à une personne morale de droit privé. L'espace public urbain (puisque, par une sorte de convention implicite, on tend à limiter l'usage de ce type au milieu urbain, ce qui peut être critiqué) est alors caractérisé par les rues,

<sup>4</sup> Michèle de La Pradelle, « Espaces publics, espaces marchands », p.182. In Cynthia Ghorra-Gobin (dir), *Réinventer les sens de la ville : les espaces publics à l'heure globale*, Paris, Ed. L'Harmattan, 2001, 259 p.

<sup>5</sup> Pierre Merlin, Françoise Choay, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, Presses Universitaires de France, 2005, 963 p.

<sup>6</sup> Joseph Isaac, « L'espace public comme lieu de l'action ». In *les Annales de la recherche urbaine*, n°57-58, (Espaces publics en villes), 1992, pp. 211-217.

<sup>7</sup> Tarik Harroud : *Les pratiques juvéniles et féminines dans les malls de Rabat : usages et représentations d'un lieu « commun » inédit*, 2016. En ligne, consulté le 18/10/2021.



trottoirs, places, jardins, parcs, mais aussi délaissés de voirie, terrains vagues, parkings etc. »<sup>8</sup>

Cela montre que la définition donnée par ce géographe est plus large que celle de ses prédécesseurs, car il relie le concept d'"espace public" à l'intention des usagers. Quant à Paul Claval, il s'intéresse davantage au rôle fonctionnel de cet espace, en indiquant que cet espace :

« joue plusieurs rôles : il permet aux gens de se rendre d'un point à un autre, de leur domicile à leur travail, de celui-ci aux lieux où ils font leurs achats, ou de leur domicile aux lieux où ils rencontrent leurs amis, leurs coreligionnaires, ou vont s'amuser. Il n'y a pas de fonctionnement possible, pour toute société complexe, sans système de voirie publique. »<sup>9</sup>.

Il s'agit, en effet, « d'un concept récent qui n'a été intégré au vocabulaire de l'urbanisme que dans les années 1970, avant de se généraliser à la fin des années 1980. Ce qui n'empêche pas que son contenu soit ancien, les formes physiques et abstraites ont devancé la notion. »<sup>10</sup>.

Effectivement, si l'utilisation de la notion "espace public" est assez récente, son rôle dans la vie publique des sociétés remonte à des époques très lointaines, et chaque société, presque chaque génération, lui attribue des caractéristiques révélatrices du mode de vie urbain. De ce fait, la notion d'"espace public" « se situe au carrefour de plusieurs disciplines à savoir, la géographie, l'urbanisme, la sociologie, la politique, l'anthropologie, c'est pourquoi, il est difficile d'en trouver une définition unique, car chaque discipline essaie de les approprier selon ses propres approches. »<sup>11</sup>.

L'apparition relativement récente de ce nouveau concept révèle à la fois l'actualité du thème et son ambiguïté. Son actualité témoigne du fait qu'il s'agit d'un nouvel enjeu, voire d'une alternative aux politiques d'aménagement urbain antérieures, qui concentrent tous les efforts sur le logement, les équipements et la circulation.

En fait, la notion d'espace public se trouve au point de rencontre de différents enjeux, politique, économique, urbanistique et culturel, plus ou moins contradictoires. Il détermine « l'espace citoyen, support de pratiques multiples,

<sup>8</sup> Michel Lussault, « Espace public », p.p. 333-340. In Jacques Lévy. Michel Lussault(dir), *Dictionnaire de la géographie et de L'Espace des Sociétés*, Paris, Ed. Belin, 2003, p.1034.

<sup>9</sup> Paul Claval, « Clithène, Habermas, Rawls et la privatisation de la ville », pp 23-31. In Cynthia Ghorra- Gobin (dir), *Réinventer le sens de la ville : Les espaces publics à l'heure globale*, Paris, Ed. L'Harmattan, 2001, 266 p.

<sup>10</sup> Khadija Karibi, *Mixité urbaine et l'espace public à Rabat*, Paris Ed. L'Harmattan, Collection : Histoire et perspectives méditerranéennes, 2015, p.48.

<sup>11</sup> Abdellah Moussalih, *Du projet urbain à la production des espaces publics, usages, pratiques et représentations sociales, cas de Rabat-Salé*, Thèse de doctorat en urbanisme et aménagement, soutenue à l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme, Rabat, 2018. p.43.



médiateur des différences et des tensions »<sup>12</sup>, espace vitrine de la ville et espace de réseaux qu'il faudrait gérer dans les meilleures conditions et au moindre coût. A cette multiplicité d'enjeux, il faut ajouter la diversité d'approches spécifiques à chaque champ cognitif :

« Pour l'aménageur, l'architecte, l'urbaniste, le terme "espace public" désigne les espaces ouverts, extérieurs au logement, complémentaires du bâti privé et public (rues, places, jardins publics, boulevards, passages, abords des ensembles d'habitation), opposés aux édifices publics (mairie, écoles, musées, théâtres, services publics...) et aux lieux publics de statut privé (cafés, cinémas, gares, centres commerciaux...). Pour l'historien, ou le sociologue, l'espace public est moins pensé comme forme que comme expression fluctuante de l'organisation sociale, comme agencement de relations particulières entre des présences, des activités, des échanges. L'anonymat et l'hétérogénéité des publics instaurent une forme de communication sociale caractérisée à la fois par la publicité des comportements et des modalités d'expression abstraite qui sont l'apanage du citoyen, plus que l'habitant. A ce titre, les gares ; les centres commerciaux sont des espaces particulièrement représentatifs du mode communicationnel actuel, polarisé par la mobilité et la consommation »<sup>13</sup>.

Il apparaît que « la liste des lieux légalement accessibles à tous dans la ville est longue et variée : Il y a ceux où l'on travaille, où l'on circule, où l'on s'amuse, où l'on se rassemble, où l'on passe, où l'on s'arrête, etc. »<sup>14</sup>. En effet « Les espaces publics participent activement à la construction d'une identité collective relevant de l'ordre de l'éphémère (courte durée) et contribuent à renforcer cette volonté de « vivre ensemble. »<sup>15</sup>.

Toutefois, ces espaces ont subi une sorte de marginalisation engendrée par la domination des réseaux et des axes routiers sur le territoire destiné aux automobilistes, au détriment de toutes les autres structures. Cela a conduit à une négligence des valeurs des espaces publics, qui sont pourtant un espace privilégié de l'apprentissage de l'altérité, mise en scène de la société civile dans sa diversité sociale et culturelle et un support pour construire une identité collective. Cette situation a mobilisé les aménageurs, les urbanistes, les géographes, etc. pour repenser la ville en attribuant à ces espaces la valeur qu'ils méritent.

<sup>12</sup> Institut d'études européennes de Paris VIII : *Un nouvel espace public fonctionnel au cœur des villes*, Mémoire de Master 1 de Ville et nouveaux espaces européens de gouvernance Rédigé sous la direction d'Annabelle Barral Par Estelle Grenon 2007, en ligne, consulté le 19/9/2018.

<sup>13</sup> Louisy André, Billiard Isabelle, *Plan Urbain, Espaces publics*, Direction de l'architecture et de l'urbanisme, Délégation à la Recherche et à l'Innovation, Ed. Documentation française 1988, p.37.

<sup>14</sup> Abdellah Moussalih, *Du projet urbain à la production des espaces publics, usages, pratiques et représentations sociales, cas de Rabat-Salé*, Thèse de doctorat en urbanisme et aménagement, soutenue à l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme, Rabat, 2018. p.45.

<sup>15</sup> Cynthia Ghorra-Gobin (dir), *Réinventer le sens de la ville : les espaces publics à l'heure globale*, Paris, Ed. L'Harmattan, 2001, pp.165.166.



En outre, l'engouement pour l'espace public est certainement révélateur de la prise de conscience récente d'une crise de croissance urbaine non maîtrisée, faisant partie d'une vision et d'un projet global de la ville. À cet effet, on constate actuellement, avec l'intégration des tramways dans la scène urbaine, que l'espace public est devenu une pierre angulaire dans la stratégie de la promotion de la ville, dans le contexte d'une économie de plus en plus mondialisée, cherchant de nouveaux moyens pour améliorer l'attractivité et la performance des villes. C'est ainsi qu'on a attribué au tramway un nouveau rôle dans la ville :

« il devient un outil de projet d'aménagement urbain structuré par des ambitions. »<sup>16</sup>.

Cela s'est confirmé au niveau de l'agglomération de Rabat-Salé, dont les espaces publics ont fait l'objet d'une vaste opération d'aménagement, simultanément à la réalisation du projet du tramway. En raison de ces changements, ces espaces vont émerger comme de nouveaux endroits où le public peut aller se promener, se distraire, se détendre et se rencontrer, constituant ainsi des composantes essentielles à partir desquelles s'organisent la vie et le paysage urbain. Ils reflètent également la vitalité d'une forme nouvelle de démocratie urbaine.

Toutefois, l'intérêt accordé aux espaces publics à Rabat-Salé n'est pas récent, car il remonte au milieu du siècle dernier, lorsque des tentatives pour aménager la vallée du Bouregreg ont eu lieu dans une volonté de relier les deux rives du fleuve.

## **2- Vallée du Bouregreg : Histoire et Ambitions d'Aménagement pour Relier Deux Ville**

Notre objectif en géographie consiste avant tout à comprendre comment les espaces publics se structurent, ainsi que leur état actuel et leur évolution dans le temps et dans l'espace des villes. Nous avons constaté que l'étude des espaces du tramway à Rabat-Salé nécessite d'examiner les grandes expériences et tentatives précédentes d'aménagement des espaces publics dans le cadre de la vallée du Bouregreg.

En effet, l'idée de relier les deux rives de ce fleuve a toujours été au cœur des préoccupations des décideurs des deux villes. Entre 1954 et 1998, six plans d'aménagement ont été proposés pour la vallée du Bouregreg afin de la dynamiser. Les grandes lignes de ces plans peuvent être résumées comme suit :

---

<sup>16</sup> Nadia Arab, « Projets urbains, conflits sociotechniques et structure de négociations, le cas de la ligne B du tramway strasbourgeois. ». In Philippe Hamman (dir.), *Le Tramway dans la ville. Le projet urbain négocié à l'aune des déplacements*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2011, pp.73-89.



1- l'arrêté viziriel du 13 janvier 1954 qui présente l'avantage de fixer des mesures de protection des monuments historiques et des sites, sur une aire géographique restreinte.

2- le projet national de la jeunesse ou « proposition Zévaco » (du nom de l'architecte), en 1966, qui se limite à une proposition d'aménagement sportif ponctuel. Cette proposition constituait la première réflexion ayant comme objectif de faire face au manque d'équipements et d'infrastructures sportifs à Rabat-Salé.

3- le plan d'aménagement de 1972, conçu par les services de l'urbanisme, qui représente la première tentative d'aménagement du site, sans le couvrir dans sa totalité. Ce nouveau plan proposait une nouvelle stratégie basée sur la mise en place de nouvelles structures et instruments de travail.

4- la proposition « Partex » de 1983 : cette proposition n'est pas une étude urbanistique du site, mais une localisation de projets spécifiques sur les berges de Salé.

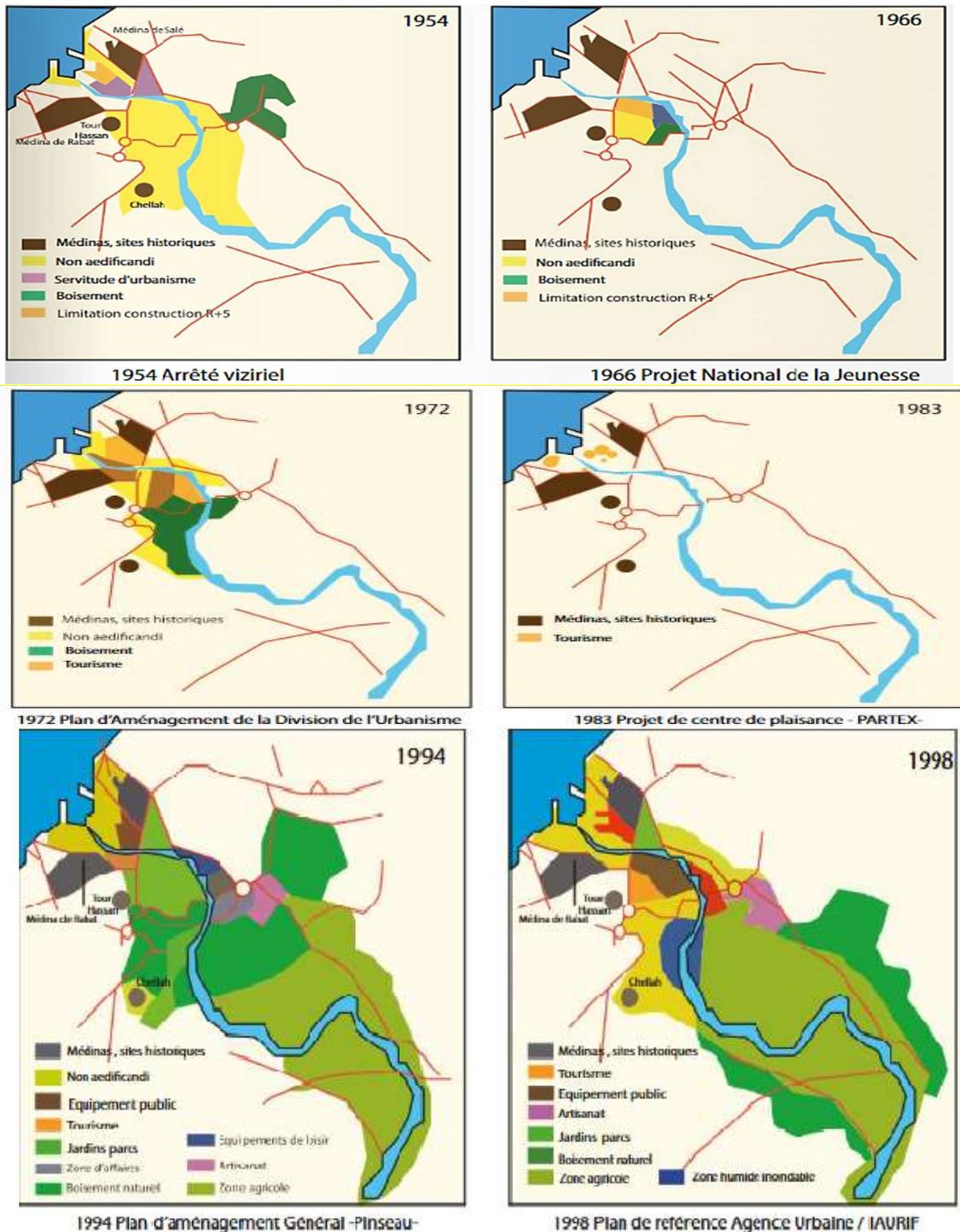
5- le plan d'aménagement du Bouregreg ou « Plan Pinseau » établi en 1994, qui concerne pour la première fois, l'ensemble de la vallée en aval du barrage. La proposition Pinseau prévoyait, sur la rive gauche du fleuve, la création d'un port de pêche, d'une cité lacustre, avec des barques, des gondoles sur des canaux reliés au fleuve, des terrains de golf, des hôtels, des restaurants, un parc de loisirs sur la halle aux grains. On prévoyait sur la rive droite, un port de plaisance pour 300 bateaux et au-delà des deux jetées, des digues de protection pour contourner les courants marins et éviter l'ensablement du fleuve. Des bateaux-mouches équipés d'un système « son et lumière » étaient aussi prévus.

6- le plan d'aménagement dressé par l'Agence Urbaine de Rabat-Salé, à partir du plan de référence de l'Institut national d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France « l'IAURIF » de 1998, qui a pour objectif de rapprocher les deux villes et de développer les activités liées au tourisme, aux loisirs, à la culture et à l'artisanat.

Cette rétrospective montre que depuis un demi-siècle, l'aménagement de la vallée du Bouregreg a été envisagé avec soin. Il y a toujours eu une volonté claire de relier les villes de Rabat et de Salé grâce à un moyen de transport collectif efficace. Malheureusement, toutes les tentatives ont échoué. Les illustrations ci-dessous présentent les différents plans d'aménagement proposés pour la vallée du Bouregreg au cours de la deuxième moitié du XXe siècle :



Figure n° 1 : les plans d'urbanismes de la vallée du Bouregreg depuis 1954.



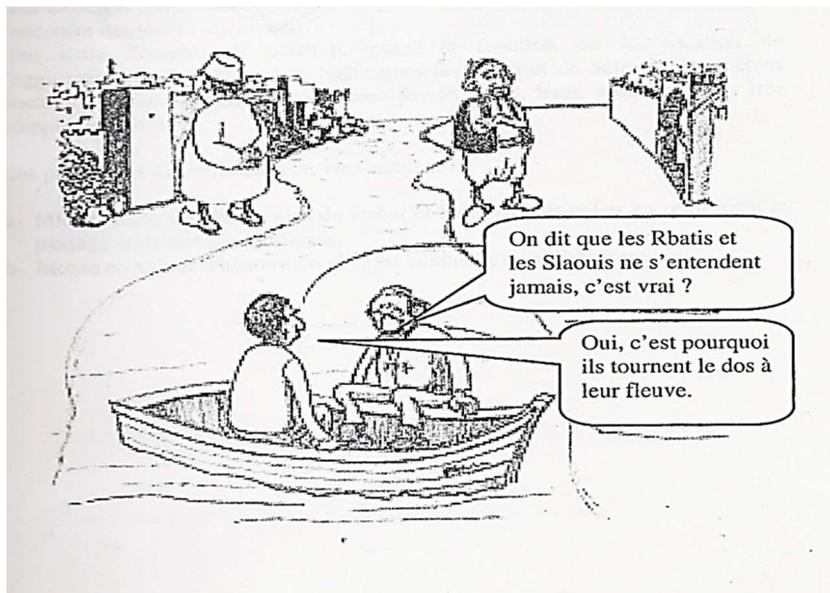
Source : Royaume du Maroc : Projet d'aménagement de la vallée du Bouregreg, Mars, 2003, p. 76.



A travers ces plans, nous constatons qu'il y a eu une volonté de mettre en valeur les espaces publics de la vallée du Bouregreg, soit en tant qu'espaces verts, équipements sportifs et équipements de loisirs, soit comme des zones non aedificandi, soit sous d'autres formes, mais pour diverses raisons, leur réalisation n'a pas abouti. « La cause de cet attentisme s'explique par des raisons financières, techniques, politiques mais aussi à travers le jeu d'acteur et de gouvernance qui caractérise le Royaume du Maroc. »<sup>17</sup>, car la fabrication de ces espaces était une affaire publique et une préoccupation du service de l'urbanisme.

Il a fallu en effet 50 ans, de 1954 à 2004, pour que le projet passe de la phase de planification à une phase opérationnelle. Cette initiative traduit la volonté de renforcer les liens entre les deux rives du fleuve Bouregreg et de rendre les espaces urbains plus dynamiques et conviviaux. Jusque-là, ces espaces étaient séparés, que ce soit sur le plan géographique, social ou politique (voir le dessin ci-dessous)

**Figure n° 2 : Deux rives qui se tournent le dos**



Le projet de tramway a insufflé une nouvelle impulsion à l'importance accordée aux espaces publics, devenant un élément clé de la politique de requalification urbaine adoptée par les acteurs des deux villes. Ces aménagements ont profondément transformé la physionomie des espaces concernés, les rendant parfois méconnaissables.

## **II- Aménagement et métamorphose qualitatifs des espaces publics le long de la ligne du tramway**

Dans le cadre de l'aménagement et du réaménagement des espaces environnants des deux lignes de tramway, la société du tramway et les deux communes de Rabat-Salé ont travaillé à transformer le corridor de la ligne en un

<sup>17</sup> Elias Valentin Sougrati, *L'aménagement de la vallée du Bouregreg, comme nouvelle manière de faire la ville au Maroc, pour un " waterfront développement " au service du rayonnement de la capitale*, Rabat, Master, Université Paul- Valéry, Montpellier, 2014, p.14.



véritable lieu urbain. Leur objectif était de mettre en avant la dimension urbaine du réseau et d'offrir aux usagers et citoyens un beau voyage à travers de nouveaux paysages pendant leur trajet en tramway.

Cette opération est l'un des axes stratégiques du plan d'aménagement spécial de la vallée du Bouregreg, qui vise notamment à un bon partage de l'espace public, à la cohésion et à la mixité sociale pour créer un lieu de vie de qualité autour de la ligne.

Nous nous sommes intéressés plus particulièrement aux places publiques, qui, en tant qu'entités urbaines, jouent généralement un rôle de repère dans la ville et articulent les différentes structures urbaines. Ce sont des lieux propices aux rendez-vous, aux petits et grands rassemblements et aux discussions. Elles accueillent également des événements à caractère politique, tels que des manifestations publiques et des mouvements de contestation sociale. De ce fait, la place publique est une scène de représentation collective de la société urbaine.

Les places publiques ont toujours joué un rôle important à travers l'histoire en tant que lieux de rassemblement pour diverses raisons. « Elles sont nées de la nécessité de se rassembler devant le siège du pouvoir, du temple ou dans les lieux de commerce, et sont essentielles pour les fonctions de la cité telles que l'échange, la rencontre et la manifestation du pouvoir, etc. ». <sup>18</sup> Selon le Larousse, une place publique est « un lieu public découvert et bordé de maisons et de monuments ».

Pour une représentation complète des espaces publics en général et des places publiques en particulier, il est important de prendre en compte l'évolution de ces lieux au fil du temps. Catherine Baumont et Jean-Marie Huriot ont souligné que « seule l'analyse temporelle peut cerner ces différentes évolutions, car la vie d'une place s'inscrit dans la durée » <sup>19</sup>, à l'image de celle d'un être vivant.

Dans le cadre du projet de tramway et de l'insertion urbaine des deux lignes, les places publiques de Salé, notamment Bab Mrissa et Bettana, ainsi que celles de Rabat, Al Joulane, 16 novembre, l'Union Africaine et Ibn Khaldoune, ont bénéficié d'un traitement paysager particulier. Ces places tirent leur sens non seulement de leurs dimensions ou de leurs configurations spatiales, mais aussi de leurs rapports avec les espaces publics environnants et le bâti qui les entoure.

### **1 Bab Mrissa : Réaménagement et Dynamisation de l'Espace Urbain**

La place Bab Mrissa a fait l'objet d'importants travaux de valorisation en janvier 2012, réalisés par l'Agence pour l'aménagement de la vallée du Bouregreg. Ce vaste espace s'étend sur 6,9 hectares et porte le nom de Bab Mrissa, « qui était historiquement une porte par laquelle passaient les navires pour pénétrer à

<sup>18</sup> Hafdi Ghislaine, *l'espace public, pour une nouvelle identité de la ville : cas de la ville de Settat*, mémoire de fin d'étude pour l'obtention du diplôme d'architecte, Rabat, 2017. p. 63.

<sup>19</sup> Pierre-Henry Derycke, Jean Marie Huriot, Denise Pumain, *Penser la ville, théories et modèles*, Paris, Ed, Anthropos, 1996, pp 19-20.



l'intérieur de la médina <sup>20</sup>. ». « Avant le réaménagement, cet espace représentait une large voie de circulation accueillant à la fois une grande aire de stationnement de taxis<sup>21</sup> et plusieurs arrêts de bus, fortement congestionnés pendant les heures de pointe. Ce passage obligé, via l'ancien pont Hassan II, constituait l'un des deux points<sup>22</sup>d'accès à la ville de Rabat. »<sup>23</sup>

Avant le réaménagement, la place Bab Mrissa était principalement caractérisée par sa fonction utilitaire. Elle servait de grande voie de circulation desservant une vaste aire de stationnement pour les taxis ainsi que plusieurs arrêts de bus, ce qui entraînait fréquemment une congestion importante aux heures de pointe. En tant que l'un des principaux points d'accès à la ville de Rabat, notamment grâce à sa proximité avec l'ancien pont Hassan II, la place accueillait un flux continu de véhicules, renforçant son rôle de nœud de transport vital mais peu attraction sur le plan esthétique. L'opération d'aménagement a permis de créer un lieu de vie autour de la porte Bab Mrissa, et l'esplanade de Bab Fès à ses côtés a également été aménagée sur une superficie de 1 130 m<sup>2</sup> en esplanade événementielle, ce qui a maintenu les fonctions événementielles temporaires (foires, festivals, concerts, etc.). Le mobilier urbain se limite à 82 bancs en granit gris et des lampadaires.

Sur le plan fonctionnel, cette place se présente comme un carrefour de circulations avec la présence d'une station de tramway de correspondance. L'esplanade et l'arrêt du tramway à proximité constituent deux espaces complémentaires et imbriqués, tant sur le plan spatial que fonctionnel. Les deux photos ci-dessous présentent la place Bab Mrissa à côté de la ligne de tramway

**Photo n°1 : Place Bab Mrissa à Salé : une esplanade multifonctionnelle**



**Clichés : El Hayouni Kaoutar, 24 décembre 2017.**

<sup>20</sup> Construite entre 1260 et 1270, par un ingénieur andalous venu de Séville, Mohamed Ben Ali, cette porte de 8 mètres d'ouverture est sans doute le plus ancien monument connu de l'époque Mérinide.

<sup>21</sup> Ces taxis font la liaison entre les différents quartiers de Salé et le centre de Rabat.

<sup>22</sup> Le deuxième point d'accès pour rejoindre le centre -ville de Rabat.

<sup>23</sup> Abdellah Moussalih, *Du projet urbain à la production des espaces publics, usages, pratiques et représentations sociales, cas de Rabat-Salé*, op. cit., p 54.



**Photo n°21: L'arrêt Bab Mrissa est plus qu'une station du tramway,**



**Clichés : El Hayouni Kaoutar, 24 décembre 2017.**

La requalification et le réaménagement de Bab Mrissa sur la rive droite du Bouregreg ont permis de renouveler l'image de cet espace en embellissant et transformant radicalement sa fonction. Cette place répond à plusieurs enjeux en devenant un espace public contemporain destiné aux activités ludiques et culturelles ainsi qu'un lieu de vie pour toutes les catégories d'âge.

Pour cela, des aménagements ont été réalisés, tels que des équipements pour faciliter l'accès des piétons et des personnes à mobilité réduite, des bancs, des aires de jeux pour enfants et des zones de détente pour créer une ambiance conviviale et accueillante.

En outre, des événements culturels et des activités de loisirs sont régulièrement organisés pour animer cet espace et le rendre attractif pour les résidents et les visiteurs. Tous ces éléments contribuent à transformer Bab Mrissa en un lieu de rencontre et de convivialité au cœur de la ville de Salé. Ainsi,

« le tramway est passé du statut d'objet technique et de réseau du transport à celui d'aménagement omnipotent, outil de requalification urbaine et icône.»<sup>24</sup>

**2-Place Al Joulane : un aménagement pour embellir le cœur de la ville.**

La place Al Joulane à Rabat est un autre site en pleine transformation. Cette place est devenue une station majeure du tramway de Rabat-Salé, permettant la correspondance entre la ligne 1 et la ligne 2. Elle est emblématique du centre-ville de Rabat et a été réaménagée dans le cadre du projet de tramway. Sa fonction de stationnement a été réduite pour laisser place à une place jardinée, agrémentée de palmiers d'essences diverses pour répondre aux besoins des quartiers avoisinants.

<sup>24</sup> Luc Gwiazdzinski, « Des tramways nommés désirs. Entre design et urbanisme fictionnel des réseaux de transport », In Métropolitiques, 13 février 2015. En ligne, consulté le 10/5/2019.



Aujourd'hui, la place Al Joulane est devenue un passage obligé pour des milliers de citoyens qui empruntent chaque jour le tramway pour se rendre à leur travail ou à l'université. Les voyageurs en provenance de Salé peuvent y prendre leur correspondance pour l'Agdal, Madinat Al Irfane (campus universitaire) ou encore le centre hospitalier Ibn Sina.

En raison de sa position stratégique au milieu de nombreuses constructions d'intérêt national et international, un dispositif de sécurité permanent y est mis en place. Ainsi, quatre caméras de surveillance ont été installées de manière visible au milieu de la place, et la présence permanente de policiers sur les lieux est justifiée par des raisons de sécurité et de maintien de l'ordre public. Les photos ci-dessous présentent la place Al Joulane à différents moments.

**Photos n° 3: La place Al Joulane en 2008 et 2018 : d'un espace envahi par la voiture à un espace dédié au tramway et aux piétons.**



Source : Société du tramway de Rabat-Salé, *Dossier de présentation*, 2011, p



Cliché : El Hayouni Kaoutar, 27 avril 2018



Réaménagement en place piétonne pacifiée et création d'un espace public de qualité, véritable parvis pour la cathédrale, mettant en valeur la composition urbaine de la place.

La place Al Joulane est dominée par un édifice religieux emblématique : la cathédrale Saint-Pierre. Inaugurée en 1921 par le général Hubert Lyautey, alors Résident Général de France au Maroc, cette cathédrale se distingue par une architecture singulière qui mêle les influences islamiques et romaines.

Le talent de l'architecte français Paul Tournon a permis d'allier avec finesse des éléments de la tradition locale, comme les arcs en ogive et les motifs décoratifs inspirés de l'art islamique, à des caractéristiques du style romain, telles que les colonnes et les arcs en plein cintre. Cette fusion harmonieuse de styles confère à la cathédrale Saint-Pierre une identité architecturale unique.

Au-delà de son intérêt architectural, la cathédrale est également un symbole fort de la coexistence pacifique entre les cultures islamique et européenne, qui a façonné l'histoire du Maroc. Aujourd'hui, elle sert de lieu de culte pour les catholiques de Rabat et attire de nombreux touristes. Elle incarne un patrimoine historique et culturel d'une grande valeur pour la ville. Ainsi, la place Al Joulane n'est pas seulement un point de passage pour les voyageurs du tramway, mais également un site chargé d'histoire, reflet de la diversité culturelle de Rabat :

« Il s'agit d'un bâtiment colossal de style néoclassique avec des influences arabes. Le plan de la cathédrale est en croix latine (inspiration romaine), tandis que les tours adoptent une silhouette de minarets (inspiration du style islamique). De section carrée, elles s'élèvent sur une hauteur de 40 m et on peut y accéder par le biais d'escaliers. De section également carrée, la tour de croisée s'élève sur une hauteur moyenne de 25 m environ »<sup>25</sup>.

À l'ouest de la cathédrale, on trouve le Conseil de la Région, la Wilaya de Rabat-Salé-Kénitra et le Théâtre Mohammed V. La majorité de l'espace public se situe au centre de la Place Al Joulane, mais il est traversé par les voies du tramway.

L'analyse de la répartition des espaces "publics" indique que l'espace public occupe plus de deux cinquièmes de la surface de la place, témoignant ainsi de la nouvelle priorité accordée aux piétons lors de la rénovation de la place.

En périphérie de la place, se trouvent uniquement cinq bancs en bois, espacés les uns des autres et offrant un confort variable, qui ne permettent pas aux usagers de socialiser librement. Cette place remplit plusieurs fonctions, comme nous l'explique le chercheur Abdellah Moussalih :

<sup>25</sup> Royaume du Maroc, *Rabat, capitale moderne et ville historique : un patrimoine en partage*, proposition d'inscription sur la liste du patrimoine mondial soumise par le royaume du Maroc, Janvier 2011, p.45.



« La fonction patrimoniale : au -delà de la cathédrale Saint Pierre, c'est l'ensemble du patrimoine architectural de la place qui témoigne de l'histoire urbaine et culturelle de la ville de Rabat et de son lieu politique en tant que capitale du Maroc.

La fonction résidentielle : grâce aux aménagements de la place, le quartier entérine son cachet résidentiel de haut standing. Il comprend des immeubles autour de la place qui épousent la forme en demi-cercle et atteignent la hauteur de R+5, les appartements sont très spatiaux. Les prix de l'immobilier atteignent des valeurs entre 7.000 et 19.000 dirhams le mètre carré selon la zone, l'état et le type du bien.

Les fonctions marchandes : ces fonctions, abritées par la place comprennent seulement 6 commerces au rez-de chaussée des bâtiments sous les arcades. Malgré leur nombre très réduit quantitativement, mais sur le plan qualitatif, trois types d'activités marchandes se regroupent dans la place. D'abord, les services (un opticien, une agence de voyage, des restaurateurs). Puis les commerces de proximité (un épicier, une boucherie, une téléboutique et un bureau de tabac) qui n'ont pas été rénovés depuis les aménagements de la place à l'exception de la boucherie ».<sup>26</sup>

La place Al Joulane à Rabat remplit plusieurs fonctions essentielles qui renforcent son rôle dans la vie urbaine, certaines dépassant même ses limites immédiates. Par exemple, des infrastructures comme la gare de Rabat-Ville, le Théâtre Mohammed V et divers établissements d'enseignement à proximité génèrent un afflux important de passants, influençant directement la fréquentation de la place.

De plus, la présence d'une station de correspondance sur la place attire quotidiennement un grand nombre de voyageurs cherchant à changer de ligne, faisant de cette place un élément central du réseau de transport en commun de la ville.

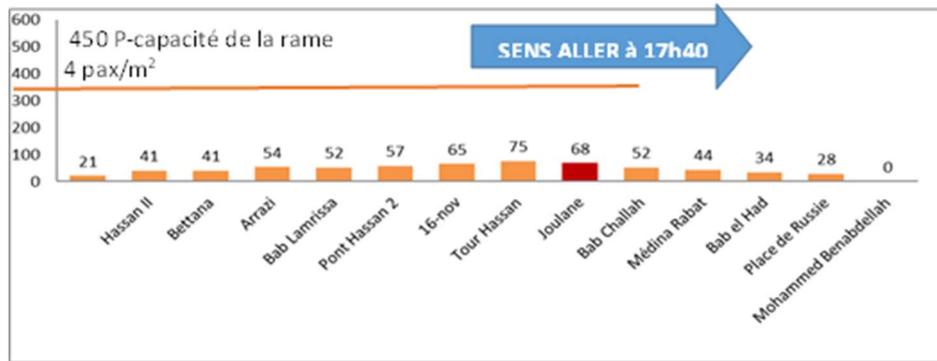
Avec le temps, la place Al Joulane s'est affirmée comme un véritable espace de vie urbaine, notamment grâce à l'installation d'une station de tramway et à son embellissement dans le cadre du projet d'aménagement de la vallée du Bouregreg. Ces transformations ont joué un rôle déterminant dans l'amélioration de la mobilité urbaine pour les habitants de Rabat-Salé, comme le montrent les figures suivantes :

---

<sup>26</sup> Abdellah Moussalih, *Du projet urbain à la production des espaces publics, usages, pratiques et représentations sociales, cas de Rabat-Salé*, op.cit., p.67.

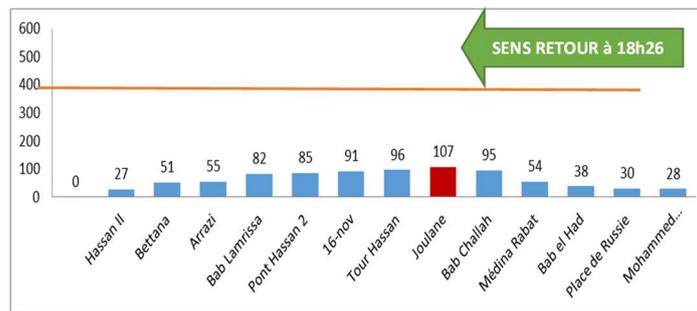


Figure n° 3 : La place de la station Al Joulane dans le sens aller



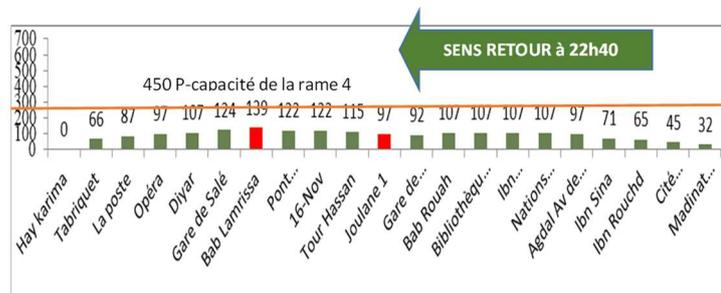
Source : Société Transdev Rabat-Salé, Étude de comptage, réalisée par STRS en 2016.

Figure n° 4: La place de la station Al Joulane dans le sens retour



Source : Société Transdev Rabat-Salé, Étude de comptage, réalisée par STRS en 2016.

Figure n° 5 : Etude de comptage L1 le jeudi 30/06/2016 Soir



Source : Société Transdev Rabat-Salé, Étude de comptage, réalisée par STRS en 2016.



Les statistiques révèlent une augmentation constante de la fréquentation de la place Al Joulane à Rabat, particulièrement marquée par les voyageurs de la ligne 1 du tramway ainsi que ceux des stations Hassan et Al Joulane de la ligne 2. Devenue un carrefour central pour les déplacements entre Rabat et Salé, la place voit converger les flux provenant de diverses zones de l'agglomération.

Malgré son importance, la place Al Joulane fonctionne avant tout comme une plateforme de distribution des flux piétons et motorisés, ainsi qu'un itinéraire de contournement pour les usagers. L'organisation de l'espace public, avec seulement cinq bancs disponibles, ne favorise pas les interactions sociales ou les moments de détente.

Pour en savoir plus sur la conception de cet espace et son rôle dans la ville, nous avons recueilli les propos d'un responsable de l'agence de Bouregreg, qui nous éclaire sur les enjeux liés à l'aménagement de la place Al Joulane et des espaces publics environnants.

« Il y avait un grand désir de créer des lieux de vie et de convivialité au sein de l'agglomération, un gros travail s'est mis en place au niveau architectural et paysager autour du tramway, qui est un projet de ville et un projet d'espaces publics. Nous avons accordé de l'importance à la dimension paysagère par rapport à la dimension fonctionnelle sur certains lieux comme la place Al Joulane qui est un exemple emblématique. Avant l'arrivée du tramway, cette place était envahie par les voitures. L'intersection de la ligne 1 et la ligne 2 serait sur la place Al Joulane à laquelle on a donné beaucoup d'importance et de réflexion, surtout qu'elle est à côté d'un grand édifice historique : la cathédrale Saint Pierre »<sup>27</sup>.

3 - De Nouvelles Places Fleurissent le Long du Corridor de Tramway pour embellir le Paysage Urbain.

Dans le cadre du réaménagement des places principales de Rabat et Salé, plusieurs autres places ont également été modernisées, bien que de manière moins importante. Parmi celles-ci, on retrouve la Place de la Gare de Rabat-Ville, la Place de l'Unité Africaine, la Place du 16 novembre, et la Place Bettana. D'autres places situées le long des extensions de la ligne 2 du tramway, comme la Place Al Houria au terminus de Rabat, ainsi que le Parc Moulay Rachid près de la station "Hay Essalam" à Salé, ont également été transformées.

Le développement urbain de Rabat et Salé ne se concentre pas uniquement sur leurs centres historiques, mais s'étend aussi aux quartiers périphériques. Ces nouvelles extensions urbaines répondent aux besoins d'une population croissante tout en renforçant le tissu urbain de chaque ville. Les photos ci-après illustrent la requalification de ces espaces, devenus de véritables lieux de vie urbaine. On y observe des espaces verts soigneusement aménagés, des aires de jeux pour

<sup>27</sup> D'après une interview effectuée avec un responsable de l'Agence pour l'Aménagement de la Vallée du Bouregreg en juin 2017.



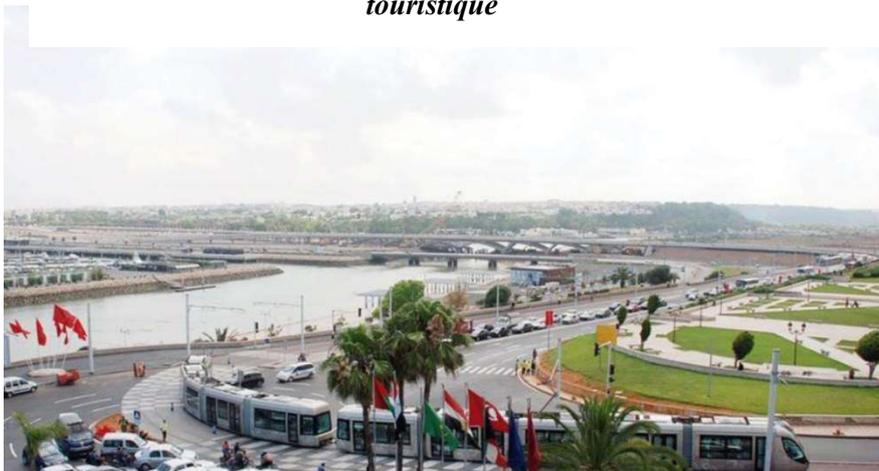
enfants, des bancs pour se détendre, ainsi que des installations sportives destinées aux jeunes et aux adultes.

*Photo n° 4: la place de Rabat-ville : un repère incontournable pour les habitants de l'agglomération*



<https://www.rabat-maroc.net/gare-rabat-ville-place-des-alaouites/>

*Photo n° 5 : La place 16 novembre, une portée historique et touristique*



Source : <https://www.rabat-maroc.net/panorabat/RIVE%20DROITE/slides/marina%20place%20du%2016%20novembre%20pont%20hassan%202.html>



*Photo n°6 : La place de l'Unité Africaine une place ouverte sur la ligne du tramway*



En tant que capitale, les espaces publics entourant le tramway à Rabat sont aménagés avec soin, en particulier autour des monuments et le long de la ligne principale. La majorité de ces espaces se situe à Rabat, principalement autour de la ligne 1 et de la zone partagée avec la ligne 2.

La Place de Rabat-Ville, datant de l'époque du protectorat, se trouve en face de la gare de Rabat-Ville et constitue un véritable monument urbain ainsi qu'un repère majeur dans la capitale. Située à l'intersection de l'avenue Mohammed V et de l'avenue Abou Inane, cette place, de forme circulaire et demi-circulaire, joue également le rôle de rond-point et de nœud de circulation stratégique au cœur de la ville. C'est une place essentielle à Rabat, proche de la gare et de la station de tramway Rabat-Ville, formant ainsi un point clé pour les transports en commun avec de nombreuses lignes de bus et de tramway à proximité.

En plus d'être un centre de transport, la Place de Rabat-Ville est entourée de commerces, restaurants, hôtels, et constitue une attraction touristique populaire. C'est un lieu de rassemblement apprécié par les habitants. Cependant, malgré sa centralité, elle n'est plus adaptée aux piétons en raison de l'absence de mobilier urbain. Elle est avant tout une place fonctionnelle, dédiée à la traversée du tramway.

Non loin de là, à proximité de la Place du 16 Novembre, à l'intersection de l'avenue de Chellah et de l'avenue Alaouiyyine, se trouve la Place de l'Union Africaine, située en face du siège de la Banque Populaire. Cette place « a été inaugurée en 2013 lors d'une cérémonie présidée par le ministre des Affaires étrangères et de la Coopération,<sup>28</sup> et le doyen du corps diplomatique africain. »<sup>29</sup>.

La Place de l'Union Africaine est agrémentée de plantations, d'arbres et d'un jardin, contribuant à son attrait visuel. Tout comme la Place du 16 Novembre, elle

<sup>28</sup>Messieurs Saad Dine El Otmani et Ismaïla Nimaga.

<sup>29</sup> Le matin, « Place baptisée Unité africaine à Rabat », 25 mai, 2013.



remplit le rôle de rond-point, mais sa petite taille et l'absence de mobilier urbain limitent sa convivialité. Néanmoins, elle est régulièrement fréquentée par les piétons et les usagers du tramway qui y passent.

En continuant le long de l'avenue Al Alaouiyyine, on découvre la Place du 16 Novembre, qui occupe une grande superficie et profite d'une situation privilégiée sur la ligne du tramway. Cette place est située à proximité de deux monuments emblématiques de Rabat : la tour Hassan et le Mausolée Mohammed V. Elle offre une vue imprenable sur la Marina et la médina de Salé, faisant d'elle l'une des plus belles places du parcours commun du tramway.

La création de la Place du 16 Novembre s'inscrit dans un effort plus large visant à aménager des lieux mémoriels le long du corridor du tramway, commémorant des événements marquants de l'histoire marocaine, tels que le retour d'exil du roi Mohammed V et de sa famille le 16 novembre 1955<sup>30</sup>. Cette place est un passage incontournable pour les voyageurs des deux sens du tramway. Lors de nos visites, nous avons observé que des usagers de diverses nationalités, marocains comme étrangers, descendent du tramway pour visiter les monuments historiques de Rabat, se rendre à l'hôtel Farah, ou simplement admirer la vue splendide sur la Marina, voir photo ci-dessous :

**Photo n°7 : une vue panoramique à partir de la Place 16 Novembre**



**Photo : El Hayouni Kaoutar, 19/11/2022.**

Lors de notre observation du réseau de tramway à Salé, nous avons constaté que les espaces aménagés autour de la ligne étaient limités. Cependant, la place Bettana a retenu notre attention. Nous avons suivi son développement depuis le

<sup>30 30</sup> Le roi Mohammed V a été exilé par la France à Madagascar entre 1953 et 1955, son retour au Maroc était le 16 novembre 1955.



début des travaux en 2016 jusqu'à sa mise à disposition des habitants. Située entre les quartiers Bettana et Tabriquet, cette place a considérablement amélioré l'attrait de la zone, en la rendant plus conviviale et propice aux échanges.

Bien que les bancs installés soient de taille modeste, ils apportent un certain confort aux visiteurs et aux passants qui peuvent y faire une pause. En outre, la place Bettana joue un rôle important en tant qu'espace de détente pour les habitants des quartiers environnants, notamment ceux du Douar "Sahb El Caïd", qui sont privés de ce type d'équipement.

L'extension du tramway a permis la création de cet espace, le rendant accessible à un large public et renforçant ainsi une forme de justice spatiale. En effet, la place Bettana devient un lieu d'ouverture et d'équité, offrant un espace public aménagé aux résidents de ces quartiers qui en avaient grand besoin.

En outre, cette place a un rôle social important, en favorisant les échanges entre les habitants des quartiers Bettana et Tabriquet. Elle offre également aux habitants un lieu de détente et de rassemblement. La photo suivante illustre cet espace :

**Photo n° 8 : La place Bettana à Salé : un nouvel espace de vie à Salé**



Les récents prolongements de la ligne 2 à Salé ont ouvert la voie à de nouvelles opportunités pour créer des espaces verts, comme le parc Moulay Rachid à la station Essalam, qui en est un excellent exemple. Situé dans une zone paisible, ce parc se distingue par sa diversité d'arbres et de plantes, créant une ambiance verdoyante et reposante. La proximité immédiate de la nouvelle station de tramway, située à l'entrée du parc, facilite l'accès des visiteurs à cette véritable oasis urbaine.



L'aménagement paysager autour de la station et dans le parc lui-même a été soigneusement conçu pour offrir une atmosphère accueillante et agréable. Des sentiers piétonniers relient la station au parc, permettant un accès pratique aux visiteurs. De plus, des aires de détente, équipées de bancs et de jeux pour enfants, ont été aménagées, offrant aux familles un espace confortable pour se réunir.

Rapidement devenu un lieu de rassemblement populaire pour les résidents de Salé, le parc Moulay Rachid est un endroit prisé pour se promener, faire du jogging ou simplement se détendre. La combinaison harmonieuse entre la station de tramway et l'aménagement paysager a transformé l'entrée du parc en une destination incontournable, enrichissant l'offre d'espaces publics dans la ville.

**Photo n° 9: Le réaménagement qualitatif et création du parc urbain à la station Moulay Rachid à Salé.**



**Cliché : El Hayouni Kaoutar, janvier 2023.**

Dans la ville de Rabat, au sein de ses quartiers en expansion, deux parcs urbains ainsi qu'une place publique ont récemment vu le jour, contribuant à la structuration des espaces de proximité. Situés en périphérie, ces espaces aménagés se trouvent au niveau du terminus de l'avenue El Kifah, une artère majeure du réseau urbain. Bien que le tramway soit encore en phase d'essai, ces lieux sont déjà fréquentés par les habitants, soulignant l'importance de ces aménagements dans la dynamique urbaine locale.

La station Yaacoub Al Mansour, implantée au terminus de la ligne 2, s'ouvre sur une place publique de forme semi-circulaire, dessinée pour optimiser la circulation piétonne. Cet espace, composé de bancs en bois disposés le long du périmètre et ponctué d'arbres et de plantations, constitue un petit noyau de détente dans cette zone en développement.



À proximité, la station Al Houria se distingue par l'aménagement d'un parc urbain, situé en face de l'arrondissement Yaacoub Al Mansour et du Douar "Rja Fellah", deux quartiers denses. Ce parc est structuré autour d'une vingtaine de bancs en ciment et comprend une aire de jeux pour enfants. En semaine, mais surtout le week-end, il devient un lieu de convergence pour les familles et les jeunes, notamment le samedi et le dimanche, lorsque le parc est particulièrement animé.

Ces nouveaux aménagements contribuent à la redéfinition des espaces publics dans les quartiers périphériques de Rabat. En s'inscrivant dans la continuité du développement du réseau de tramway, ils favorisent non seulement la mobilité douce, mais aussi l'émergence de lieux de vie, consolidant ainsi les dynamiques territoriales à l'échelle locale. Les images ci-dessous illustrent ces nouveaux espaces aménagés :

*Photo n° 10 : l'aménagement du parc urbain au terminus de la ligne 2 à Rabat*



Source : Document fourni par la Société du tramway de Rabat-Salé, juin 2018.



*Photo n° 11 : l'ouverture de la station El Houria sur un jardin*



Source : Document fourni par la Société du tramway de Rabat-Salé, juin 2018.

*Photo n° 12 : Parc Al Houria à Yacoub Al Mansour à Rabat*

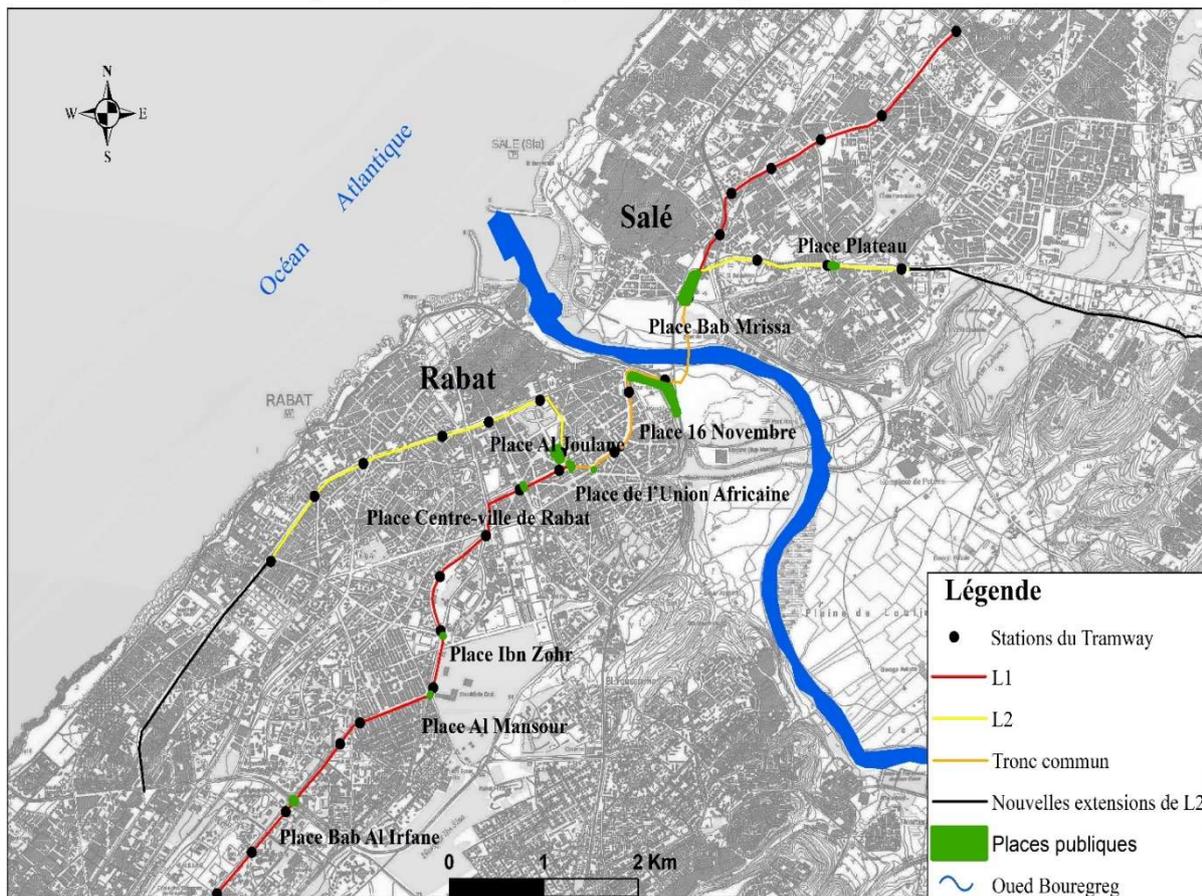


Cliché : El Hayouni Kaoutar, 18 janvier 2022.



La carte ci-dessous présente les places autour de la ligne du tramway :

Places publiques à côté des lignes du tramway Rabat-Salé en 2022



Source : Relevé du terrain. Cartographie El Hayouni Kaoutar, 2022.

La mise en place de la ligne de tramway à Rabat a initié une transformation profonde des espaces publics situés le long de son tracé, marquant une étape significative tant sur le plan urbanistique que social. Cette réhabilitation a permis de redéfinir l'usage de la voirie en redistribuant les espaces entre la circulation automobile, les transports collectifs et les piétons. En réduisant la place accordée aux voitures au profit des transports en commun et des déplacements piétons, Rabat s'engage dans une nouvelle phase de mobilité urbaine durable.

Les interventions réalisées dans le cadre de ces aménagements incluent une modernisation des trottoirs, une optimisation des infrastructures routières avec l'amélioration de la signalisation, ainsi qu'une revalorisation de l'environnement urbain par l'augmentation des espaces verts et la plantation d'arbres.

Ces actions ont revitalisé le centre-ville et d'autres quartiers situés le long des lignes de tramway, transformant des espaces autrefois négligés, souvent dominés par la circulation automobile, en lieux de vie dynamique, favorisant les échanges sociaux et l'appropriation de l'espace public par les habitants. Cependant, cette transformation urbaine met en lumière certaines disparités territoriales. Par



exemple, des stations comme la place "Al Joulane" à Rabat ont bénéficié d'une attention particulière et ont connu une métamorphose complète. En revanche, d'autres zones, en particulier à Salé et sur certaines portions de la ligne 2 à Rabat, ont connu des transformations plus limitées. Les aménagements y sont plus discrets, et ces espaces ne répondent pas toujours aux attentes des citoyens ou des élus locaux. De plus, certaines places publiques, notamment celles situées à proximité de zones périphériques comme le Douar Sahb El Caïd, souffrent d'un manque d'entretien, affectant leur attrait et leur fonctionnalité.

Malgré ces inégalités, il convient de souligner l'impact social des nouveaux espaces créés autour du réseau de tramway. Pour les quartiers populaires, ces lieux deviennent des espaces de rencontre, de détente et de sociabilité, jouant un rôle crucial dans la cohésion sociale. Le tramway, en plus d'améliorer la mobilité, contribue à la requalification urbaine et à la diffusion d'un sentiment d'appartenance à la ville.

En conclusion, cette analyse met en lumière l'évolution des espaces publics autour des deux lignes du tramway de Rabat-Salé, en soulignant à la fois les réussites de ce projet d'aménagement urbain et les défis liés aux inégalités territoriales et à la gestion de ces espaces dans le temps.



## Bibliographie

1. Abdellah Moussalih, Du projet urbain à la production des espaces publics, usages, pratiques et représentations sociales, cas de Rabat-Salé, Thèse de doctorat en urbanisme et aménagement, soutenue à l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme, Rabat, 2018.
2. André, Louisy, et Isabelle Billiard, Plan Urbain, Espaces publics, Direction de l'architecture et de l'urbanisme, Délégation à la Recherche et à l'Innovation, Éd. Documentation française, 1988.
3. Arab, Nadia, « Projets urbains, conflits sociotechniques et structure de négociations, le cas de la ligne B du tramway strasbourgeois. » In Philippe Hamman (dir.), Le Tramway dans la ville. Le projet urbain négocié à l'aune des déplacements, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2011, pp. 73-89.
4. Ghislaine, Hafdi, L'espace public, pour une nouvelle identité de la ville : cas de la ville de Settat, mémoire de fin d'étude pour l'obtention du diplôme d'architecte, Rabat, 2017.
5. Ghorra-Gobin, Cynthia (dir), Réinventer le sens de la ville : les espaces publics à l'heure globale, Paris, Éd. L'Harmattan, 2001.
6. Gwiazdzinski, Luc, « Des tramways nommés désirs. Entre design et urbanisme fictionnel des réseaux de transport », In Métropolitiques, 13 février 2015, mis en ligne : <http://www.metropolitiques.eu/Des-tramways-nommes-desirs.html>, consulté le 10/5/2019.
7. Harroud, Tarik, Les pratiques juvéniles et féminines dans les malls de Rabat : usages et représentations d'un lieu « commun » inédit, 2016, en ligne, consulté le 18/10/2021.
8. Institut d'études européennes de Paris VIII, Un nouvel espace public fonctionnel au cœur des villes, Mémoire de Master 1 de Ville et nouveaux espaces européens de gouvernance, rédigé sous la direction d'Annabelle Barral, Estelle Grenon, 2007, en ligne, consulté le 19/9/2018.
9. Isaac, Joseph, « L'espace public comme lieu de l'action ». In Les Annales de la recherche urbaine, n°57-58, (Espaces publics en villes), 1992, pp. 211-217.
10. Karibi, Khadija, Mixité urbaine et l'espace public à Rabat, Paris, Éd. L'Harmattan, Collection : Histoire et perspectives méditerranéennes, 2015.
11. Lévy, Jacques, « Urbanisation honteuse, urbanisation heureuse. », pp. 75-91. In Marcel Roncayolo, Thierry Paquot, Jacques Lévy, Olivier Mongin, Philippe Cardinali, De la ville et du citoyen, Presses universitaires de Lille, Éd. Parenthèses, 2003.
12. Lussault, Michel, « Espace public », pp. 333-340. In Jacques Lévy, Michel Lussault (dir), Dictionnaire de la géographie et de l'Espace des Sociétés, Paris, Éd. Belin, 2003.



13. Merlin, Pierre, et Françoise Choay, Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, Paris, Presses Universitaires de France, 2005.

14. Sougrati, Elias Valentin, L'aménagement de la vallée du Bouregreg, comme nouvelle manière de faire la ville au Maroc, pour un "waterfront development" au service du rayonnement de la capitale, Rabat, Master, Université Paul-Valéry, Montpellier, 2014.

15. Thibal, Agnès, « Les effets du tramway tourangeau : une première approche », In Revue Transports urbains, vol. 124, n° 2, 2014, pp. 18-21.

16. Royaume du Maroc, Rabat, capitale moderne et ville historique : un patrimoine en partage, proposition d'inscription sur la liste du patrimoine mondial soumise par le royaume du Maroc, Janvier 2011.