

## LE LONG DE L'OUED SEBOU DE KÉNITRA : LE SYMBOLE D'ACCROCHE DES VILLES, DES ÉPOQUES.

modèle colonial, enclavement, quartiers hybrides, lieu de contact, continuité paysagère, fréquentations

Bâtir la cité « moderne » près de la cité « traditionnelle » : l'influence du modernisme français sur les conceptions urbanistiques marocaines

L'histoire urbaine de certaines communes du pays est impactée par la période du protectorat, qui a introduit de nouvelles notions d'urbanisme aux villes marocaines. Les principes de construction des nouveaux quartiers devaient intégrer selon le modèle européen des figures de confort urbain à l'encontre des quartiers traditionnels dits « indigènes ». La confrontation du lexique exploité : « Grand/vaste », « nature », « moderne », « nouvelle » et « hygiène » illustre cette volonté d'incarner une démarche de modernité dont la France est porteuse, forte de son expérience urbaine, vue comme un idéal. Ce processus de reconstruction de « la ville nouvelle » près de la ville « ancienne » a généré intentionnellement des disjonctions spatiales distinctes. Cela, selon la stratégie urbaine de l'époque, est dû à des raisons politiques, économiques, sanitaires et esthétiques.

- L'évolution de deux villes forcées de se tourner le dos : l'enclavement de Kénitra

Kénitra : « petit pont » en arabe, connue durant le protectorat français sous le nom de Port-Lyautey.

Le processus d'urbanisation de la ville de Kénitra fut élaboré à partir de ce même modèle colonial consistant à séparer les lieux, marquant l'organisation de l'espace et guidant son évolution. La ville a été choisie prioritairement pour son emplacement stratégique, son ouverture sur l'Atlantique et le fleuve Sebou afin d'élargir les échanges commerciaux avec les pays de l'Europe. En 1912, le cœur de Kénitra (ville nouvelle) a connu une modernisation accélérée avec l'implantation d'équipements administratifs, de services publics et d'infrastructures développées. La construction de la voie ferrée reliant Fès à Salé et l'aménagement du port commercial militaire ont marqué définitivement la limite des extensions résidentielles des quartiers.

Aujourd'hui, Kénitra compte 500 000 habitants et fait partie des villes les plus attractives en raison de sa situation stratégique reliant les villes nord du pays à la capitale administrative Rabat. Malgré l'acquisition de son indépendance, la ville a conservé l'empreinte urbaine coloniale, elle ne cesse de s'étendre sous forme de nouveaux quartiers, avec des espaces publics et des entités urbaines démesurés témoignant encore d'une coupure physique, culturelle et sociale. Dans ses formes urbaines, la notion du vivant et du bien-être de l'habitant semble oubliée. Des espaces étouffants avec une succession de bâtiments et d'équipements désarticulés poursuivent les écueils du modèle urbain ancien de la ville.

Tous ces constats encouragent à se questionner sur l'enclavement et l'accessibilité des deux quartiers, et invitent à s'intéresser aux continuités paysagères ainsi qu'aux enjeux d'amélioration urbaine.

Pour orienter cette réflexion, mon travail se focalisera sur les espaces de frontière dans les quartiers de « la ville-centre » s'étendant sur 355 ha, et les quartiers de la ville « populaire » avec 1174 ha. En effet, cette coupure urbaine et sociologique joue un rôle fondamental dans la perception de la distance chez les habitants des quartiers. Le manque de continuités urbaines et paysagères renforce cet effet. Par exemple, le quartier Saknia et Fouarat possèdent plusieurs « vides » urbains et espaces disqualifiés conduisant au centre-ville à tel point que leurs habitants parlent de celui-ci comme d'une autre ville. D'autres enjeux d'enclavement sont liés aussi à la qualité des transports en commun, qui peuvent sûrement avoir une influence sur la qualité du lien tissé entre les espaces traversés.

Comment instaurer des continuités paysagères entre ces quartiers ? Mais aussi, comment parvenir à des solutions d'accès et de fréquentations équilibrées dans les deux quartiers ?

Dans ce contexte, il est important de mentionner que la ville-centre et notamment son quartier industriel sont traversés par le grand Fleuve de Sebou menant parallèlement jusqu'aux quartiers en question. Étant donné que le quartier industriel est le site le plus en contact avec le fleuve et la ville-centre, mais aussi le plus abandonné, il pourrait selon moi constituer une porte d'entrée vers les quartiers enclavés via l'Oued Sebou.

- Un point de départ : le fleuve de Sebou comme couture paysagère de différents quartiers hybrides.

L'hypothèse qui découle de cette réflexion serait donc de porter un regard critique sur la qualité des eaux du fleuve. Longtemps valorisé car indispensable aux activités portuaires, le fleuve a depuis été « délaissé ». Sa pollution est causée par les déchets déversés par la population des quartiers riverains. Sans oublier la présence de fertilisants et d'engrais ainsi que les déchets chimiques et organiques qui sont évacués via des usines de production de sucre et de papier.

Face à la dégradation accrue des eaux de l'Oued Sebou, enjeu qui tient à coeur à la population de la commune, dans quelle mesure le projet de paysage peut-il constituer une réponse spatiale face aux enjeux sociaux, urbains et environnementaux ?