

*N. Baron*

*Grande vitesse, gares et projets  
métropolitains à Rabat (Maroc). Du  
transport à la production urbaine, les  
ambiguïtés de la fluidité*

JEL : O21, R42

## **GRANDE VITESSE, GARES ET PROJETS MÉTROPOLITAINS À RABAT (MAROC). DU TRANSPORT À LA PRODUCTION URBAINE, LES AMBIGUÏTÉS DE LA FLUIDITÉ**

NACIMA BARON  
LVMT, UMR 9403

### **INTRODUCTION**

La mobilité, à travers la circulation des hommes, des marchandises et des idées, est reconnue comme un des instruments de la croissance et de la prospérité d'une Nation (HICKMAN et alii, 2015). Ainsi, au nom de la politique de voisinage à destination des pays de la rive sud de la Méditerranée, les institutions européennes promeuvent les infrastructures ferroviaires comme susceptibles de rapprocher les territoires, de multiplier les échanges internes à la zone MENA (*Méditerranée North of Africa*) et de consolider une dynamique de développement (DELATTE, 2016). Premier pays du continent africain à mettre en fonction, d'ici quelques mois, un réseau ferré à grande vitesse, le Maroc affirme aussi avec emphase la capacité transformatrice du rail sur l'espace, sur l'économie et sur la société (BEN AMOR, 2014). En outre, la mise en chantier d'une demi-douzaine de nouvelles grandes gares, de Tanger à Rabat, de Casablanca à Marrakech, bouleverse le cadre urbain et oblige

l'État, l'Office National des Chemins de Fer (ONCF) et les acteurs urbains publics et privés à produire une série d'arrangements en vue de capter les bénéfices de la vitesse et de s'en partager les retombées.

Cet article s'appuie sur les avancées de la littérature scientifique française récente (TERRIN, 2012 ; FACHINETTI MANONE, 2016) et internationale (PETERS, NOVY, 2012 ; BELLET , SANTOS, 2016) relative à la territorialisation des gares de la grande vitesse. La production des grandes gares au Maroc s'inscrit toutefois dans un contexte singulier, que le cadre d'analyse développé par le géographe HARVEY (2001) autour de la théorie du *spatial fix* éclaire avec pertinence. En effet, au-delà de leurs caractéristiques techniques, la ligne et les gares à grande vitesse fonctionnent, dans ce pays en pleine mutation, comme des facteurs d'attraction des capitaux qui, traduits en programmes immobiliers, favorisent l'émergence d'espaces urbains plus hybrides et plus « glocaux » (BRENNER, 1998). Cet article fait l'hypothèse que la notion de fluidité embrasse une double perspective. Elle répond d'une part à une vision apparemment technique et donc neutre d'optimisation de la circulation. Elle mobilise d'autre part une forte charge symbolique à partir de laquelle des acteurs dessinent des stratégies métropolitaines et tressent ensemble des visions spatiales, des projections urbanistiques, des réarrangements institutionnels et des compromis politico-financiers. « *La vitesse n'est pas le désordre, mais un nouvel ordre qu'il faut accepter* » écrivait en son époque Paul MORAND (1929:7). A sa suite, notre hypothèse de travail fondamentale est que l'on doit non seulement considérer la grande vitesse comme un accélérateur de flux de voyageurs, mais aussi comme un vecteur de processus de métropolisation, d'accumulation et de ségrégation sociale et spatiale à différentes échelles.

Fortement plurisémiotique, le terme de fluidité permet d'interroger le grand bouleversement qui touche actuellement le système ferroviaire marocain dans la variété de ses aspects techniques, politiques et spatiaux, en saisissant à la fois des faits objectifs (la contraction espace temps et la mutation du réseau urbain) et des dimensions stratégiques, liées à des anticipations en termes de valorisation urbaine. Ainsi, après une période au cours de laquelle les investissements autoroutiers ont incarné les projets de l'élite politique et sa vision de la modernité (DEBOULET , 2010), les tramways (TROIN, 2015) et désormais la grande vitesse et les gares qui l'accueillent donnent à l'État marocain de puissantes cartes pour défendre ses intérêts et les articuler avec ceux du capital privé et des collectivités dans les principales villes du pays.

Comment les plus hauts responsables politiques associent-ils la grande vitesse à l'idée d'une plus grande fluidité spatiale et territoriale ? Comment s'approprient-ils cette technologie pour fluidifier encore davantage la circulation des capitaux urbains ? L'objectif de cet article est de contribuer à éclairer les usages sémantiques et stratégiques de la fluidité en montrant que la mobilisation nominative permanente de cette notion par les plus hauts

responsables politiques joue en permanence sur un double sens. Nous voulons démontrer que la fluidité réticulaire obtenue par l'amélioration de l'accessibilité des gares constitue le levier d'une incorporation de morceaux d'espace urbain aux logiques fluides de l'urbanisme spéculatif et nous souhaitons en porter et discuter la preuve à partir d'un exemple monographique concernant Agdal à Rabat.

## 1. APPROCHES THÉORIQUES ET USAGES DISCURSIFS DE LA FLUIDITÉ

### 1.1. DE LA MÉCANIQUE DES FLUIDES À LA MOBILITÉ FLUIDE

Tous les matériaux, qu'il soit liquides ou visqueux, plastiques ou durs, possèdent différents types d'attributs du point de vue de leur fluidité. Travailler sur leurs propriétés revient à considérer leur comportement à trois niveaux (BOIS, 2000). D'abord, dans un premier sens, en prenant l'analogie d'une rivière, la fluidité d'un matériau fait référence à une situation d'écoulement, elle caractérise la manière dont le flux est libre ou bloqué par un obstacle : nous caractériserons cette fluidité comme directe. Ensuite, dans un second sens, en prenant l'analogie d'un tube de dentifrice, la fluidité s'entend comme relation de glissement du contenu en fonction du contenant, lui-même flexible ou déformable sous l'effet de pressions ou de frottements. Nous considérerons ce type de fluidité impliquant à la fois le flux et son enveloppe comme une fluidité transitive. Dans un troisième sens, la fluidité exprime un principe de continuité et d'enchaînement entre des éléments discontinus ou rigides à travers l'adjonction de liens souples. Nous caractériserons ce type de fluidité comme interactive. Enfin, ces trois dimensions s'entendent selon deux valences spécifiques de flux : selon une approche particulière, à l'image des grains de sable qui s'écoulent d'un sablier; ou selon une approche cohésive, en considérant alors le flux et son support comme deux ensembles homogènes.

Cette approche physique de la fluidité n'est pas inutile à qui travaille sur la manière dont des acteurs sociaux se représentent les effets de la grande vitesse ferroviaire sur l'espace et dans les territoires. En effet, il n'est pas besoin de revenir à l'article fondateur d'OFFNER (1993) et à des débats plus récents (COLL., 2014) pour convenir que la grande vitesse donne lieu à des débats scientifiques anciens et fort animés sur ses effets territoriaux, leur réalité, leur portée et leurs limites. Aux analyses factuelles *ex ante* et *ex post* s'adjoignent en permanence des perceptions et des anticipations qui s'appuient sur des visions contradictoires du territoire, du développement et de l'action publique. A la suite des travaux de STUBBS et PEARSON (1994) et plus récemment d'AUDIKANA (2017), il est reconnu que la grande vitesse s'inscrit, dans les nations où elle se déploie, dans des cycles de politique publique et dans des registres de la parole publique. Ainsi, la Photographie 1 illustre la présentation officielle de la future gare d'Agdal au Roi du Maroc, le 7 mars 2016, en présence des plus hautes autorités, le directeur général de

l'ONCF, le directeur de l'ONCF, le Ministre de l'équipement et son Ministre délégué aux transports. Dans ce type de manifestation publique, les médias relaient une parole d'État, dans laquelle la grande vitesse s'inscrit dans des registres discursifs variés de la fluidité pour tenter de désamorcer des formes de contestation elles-mêmes plurielles. Il est vrai que ce projet a soulevé dès son annonce, au milieu des années 2000, puis à différentes étapes du processus (annonce politique du projet, mise à l'étude technique, bouclage des financements, lancement des travaux de génie civil, réception des matériels roulants, essais techniques...), une série de critiques et de controverses issues de rangs divers (cercles d'experts, d'associations et de l'opposition) et portant sur une grande quantité de sujets, dont on peut dresser une première liste. Les conditions d'insertion de l'infrastructure dans l'espace interurbain comme dans l'espace urbain, et en particulier la sécurité des conditions de franchissement pour les villageois comme dans les zones plus denses, sont très présentes dans le débat public. La validité de cet investissement de 20 milliards de dirhams (1,8 milliards d'euros environ), alors que le réseau conventionnel a connu une longue période d'étiollement, nourrit aussi la polémique, et pose la question des priorités politiques et de choix d'aménagement du territoire. Il est en effet clair que ce réseau renforce une nouvelle fois l'armature urbaine littorale au détriment des régions du sud et de l'intérieur. Les questions de tarification (on annonce un coût de 14 euros pour le billet Tanger Rabat) d'une part, le faible nombre d'arrêts et la prévisible réduction de trains conventionnels sur l'axe littoral, d'autre part, mobilisent les classes populaires urbaines, qui se perçoivent comment d'autres « perdants du TGV ». C'est pourquoi il convient, avant d'expliquer la manière dont l'idée de fluidité sous-tend l'argumentaire étatique de la grande vitesse, de revenir sur la structure, l'histoire et la substance actuelle du réseau ferré chérifien.

*Photographie 1 : Présentation officielle du projet de gare Agdal le 7 mars 2016*



Source : Le Matin, 7 mars 2016

## 1.2. PRÉSENTATION DU RÉSEAU FERROVIAIRE CHÉRIFIEN ET DES PROJETS DE MODERNISATION

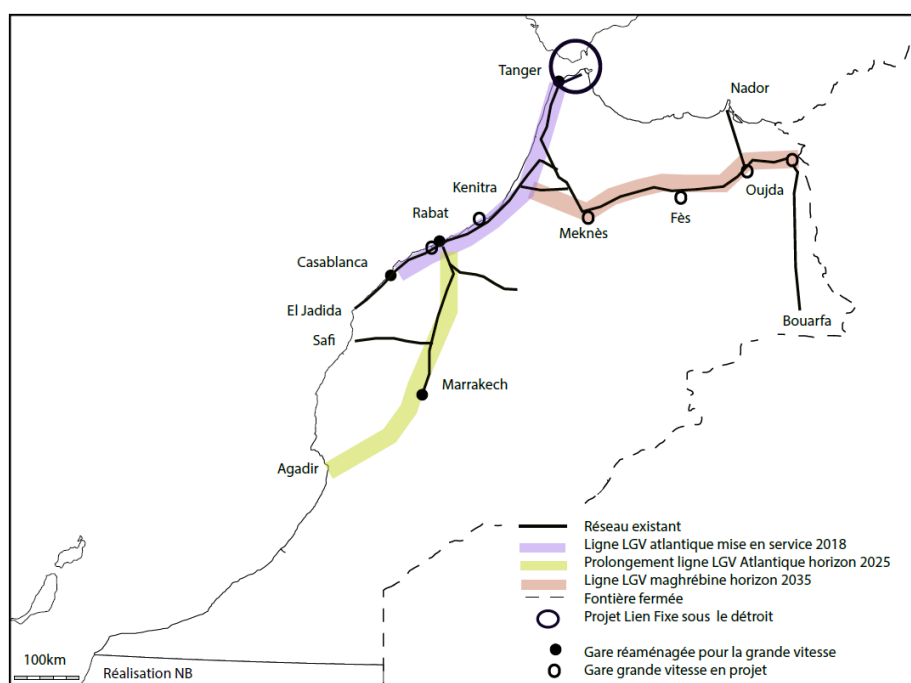
Le réseau ferré du Maroc n'est en longueur totale (2 109 kilomètres environ), que le huitième réseau africain (Figure 1). De gabarit standard IUC, il dessert très inégalement un pays à la population très inégalement répartie entre les côtes et les zones montagneuses et le Sud et son extension actuelle résulte de nombreuses étapes de croissance et de contraction. Les lignes spécialisées à voie étroite desservant l'hinterland des ports (Tetouan, Nador...) ou les mines de l'Atlas ont fermé après la décolonisation. Un autre marché essentiel, celui du transport de phosphate depuis le sud, a été capté depuis la construction d'un pipeline. Le reste du réseau de l'intérieur est le plus souvent à voie unique (environ 1 400 km) et a fortement vieilli, d'autant que la fermeture de la frontière algérienne pour des raisons stratégiques au niveau d'Oujda et au sud de Bouarfa, depuis deux décennies, a fortement diminué la demande. Alors qu'il avait culminé à plus de 3 800 kilomètres dans son extension maximale au milieu du 20<sup>e</sup> siècle, ce réseau (lignes, gares, embranchements) s'est donc grandement rétracté par manque d'investissement, il n'est électrifié que sur 1 200 km (ONCF). Désormais, il se réduit essentiellement à une longue branche littorale de Tanger à Marrakech et à un axe Ouest-Est par Fez et Meknès. La compagnie nationale Supratours, opère des lignes de cars en prolongement des terminus ferroviaires de l'ONCF, pour desservir les bourgades marocaines où les petites gares ont fermé. Plus largement, le car et l'automobile assurent aujourd'hui 90 % du trafic passagers et 75 % du marchandises dans le pays.

Cependant, depuis la fin des années 1990, le Royaume chérifien s'est engagé dans un puissant effort de relance ferroviaire afin de remettre à niveau l'infrastructure et de construire, en parallèle, un nouveau réseau à grande vitesse. Les contrats programmes passés entre ONCF et État et la feuille de route interne appelée Rihane.50 (IPEMED, 2014) devaient permettre d'atteindre l'objectif de 50 millions de passagers et de 50 millions de tonnes de fret en 2015. Les objectifs n'ont pas été atteints, en partie du fait de l'impact de la crise économique. Mais, en une dizaine d'années, le déclin d'attractivité du ferroviaire a été stoppé et contrebalancé. La compagnie nationale enregistre désormais 39 millions de passagers en 2016 et 28 millions de tonnes de marchandises.

Ce basculement repose sur un effort financier important : en 2017, par exemple, l'ONCF dispose d'un budget d'investissement de 7,1 milliards de dirhams (639 millions d'euros) dont 71 % revient à la modernisation du réseau conventionnel et 29 % à la grande vitesse (FALL, 2017). Peu d'extensions de réseau sont engagées, sinon dans le Tangérois en pleine mutation urbaine (45 km de lignes mises en service entre Tanger Ville Tanger Med notamment). L'effort de régénération des infrastructures se concentre sur deux plans. D'un côté, les gares, en partie réhabilitées, parfois entièrement reconstruites à quelques dizaines de mètres de l'ancienne. Ce programme

concerne une quarantaine de gares de villes importantes (Mohamedia, Salé...), mais aussi dans des villes secondaires où l'intermodalité avec Supra-tours crée des besoins d'aménagement (Taza, Benguerir...). Quatre gares sont concernées entre 2010 et 2012, 10 entre 2012 et 2015 et 14 entre 2015 et 2017, pour un budget total d'environ 700 millions de Dirhams. D'un autre côté, la modernisation du système des signalisations et des voies touche les axes les plus sollicités, notamment les 400 kilomètres de la ligne Tanger-Casablanca doublée et en partie triplée pour permettre l'augmentation des vitesses (140 sinon 160 km/h). Mais la vitesse est-elle réellement la priorité ? L'affirmation de la conurbation Kenitra-Casablanca, où se concentre l'emploi et où se restructurent des grappes de villes dortoirs, suscite une intense demande de *comuting*. La fréquentation entre Casablanca et Rabat dépasse 10 millions de voyageurs/an, et le service ferroviaire offre des conditions de ponctualité et de confort très relatives. Les travaux engagés accentuent l'impression, de la part des usagers, d'une dégradation du service et renforcent le mécontentement des usagers, qui relie cette dégradation de l'offre de transport avec le sujet de la grande vitesse.

Figure 1 : Le déploiement progressif de la grande vitesse ferroviaire au Maroc



Le réseau TGV est en effet l'un des sujets majeurs de la politique ferroviaire marocaine. La création d'un nouveau linéaire de 1 500 km de voies à grande vitesse est annoncée à l'horizon 2040. Le projet se structure en deux branches construites en plusieurs phases. Phase 1, la ligne atlantique priori-

taire, construite en trois étapes : Tanger-Casablanca mis en service en 2018, puis Casablanca-Marrakech et Marrakech-Agadir. La ligne maghrébine correspond à la phase 2, elle desservira d'abord Rabat-Fès puis Fès-Oujda. L'axe inauguré en juin 2018 correspond à celui pour lequel la demande de transport interurbain fréquent, ponctuel et économique est la plus vive. On pointe donc ici la possibilité d'une utilisation ambiguë du dossier de la grande vitesse ferroviaire pour répondre au besoin d'amélioration du « transport du quotidien », et on doit mieux comprendre l'utilisation de la notion de fluidité dans les discours officiels.

### *1.3. La fluidité, une justification de la grande vitesse marocaine ?*

Alors que la ligne à grande vitesse est fortement contestée (MOULOUDI, 2010), l'État et la compagnie nationale rivalisent de superlatifs à propos de ce macro-projet technique (BEZIAT, 2017). En analysant douze années de couverture presse des principaux événements diplomatiques, techniques et médiatiques relatifs au chantier de la grande vitesse ferroviaire marocaine, on a constitué un corpus de 165 articles de presse parus dans *Le Matin*, le plus ancien quotidien d'information générale francophone au Maroc, édité à Casablanca, publiant à 65 000 exemplaires. Ces articles reprennent directement les discours prononcés par les décideurs de premier rang (Activités royales, Premier Ministre, Ministre des transports, Directeur général de l'ONCF) lors d'une quarantaine de grands événements de la diplomatie ferroviaire associée à la grande vitesse (Tableau 1). L'exploitation de ce corpus montre que les trois registres théoriques de la fluidité présentés au début de cette partie, c'est-à-dire les conceptions directe, transitive et interactive de la fluidité, sont bien mobilisés, comme les deux valences (granulaire et cohésive) du flux.

Le Tableau 2 développe tout l'éventail polysémique de la grande vitesse. Dans la colonne 1, on rassemble des extraits révélant combien les décideurs envisagent la grande vitesse marocaine comme l'occasion de lever maints obstacles et donc de fluidifier l'espace et l'économie. Ainsi, les discours publics affirment que le train à grande vitesse fait sauter deux types de barrières, l'une topographique (permettant de vaincre la géographie montagneuse du pays), l'autre géographique (pour surmonter les distances du nord au sud du pays). L'insistance sur le raccourcissement des distances temps, portant la capitale à 1h10 de Tanger contre 3h35 aujourd'hui, est une des illustrations de cette approche de la fluidité directe. Cependant, déjà, une portée plus abstraite et plus mythique de la fluidité comme ouverture de l'espace intervient avec l'expression répétée que le Maroc « ouvre la voie » au déploiement d'un système ferroviaire à vocation continentale. En particulier, l'idée de raccordements futurs de la ligne à grande vitesse avec le réseau espagnol, qui la possède à partir de Séville, est mise en avant. L'insistance avec laquelle ce futur réseau est articulé avec l'Afrique de l'ouest et les réseaux ferroviaires d'Afrique occidentale est aussi caractéristique : le

Sénégal et le Nigeria, deux pays avec lesquels le Maroc entretient une forte relation diplomatique, sont cités à ce titre. La grande vitesse marocaine est bien entendue comme l'outil d'une fluidification des circulations à l'échelle intercontinentale entre l'Europe, le Maghreb, et l'Afrique de l'Ouest.

Tableau 1 : Les grandes étapes du projet Grande Vitesse au Maroc

Étapes	Années	Événements diplomatiques	Avancement technique	Conférences Internationales
Annonce politique	2005	Sommet Union pour la Méditerranée	ONCF lance les études préalables	
	2006	Séminaire intergouvernemental franco-marocain	ONCF lance le Schéma directeur du TGV Maroc	
	2007	Plan d'action régional du transport (RTAP) pour la Méditerranée Visite Président Sarkozy au Maroc		Protocole d'Accord France Maroc
Etudes préalables et financement	2008	Débat parlementaire sur le projet TGV Réunion UMA	Première réunion du comité de suivi maroco-français	Congrès UIC Grande vitesse
	2009		ONCF SNCF signent des contrats d'AMO	Séminaire UIC Sécurité et sûreté Forum méditerranéen Transport et logistique
	2010	Sommet UE Maroc Sommet de Haut niveau franco-marocain	Contrat-programme 2010-2015 Etat ONCF Signature Contrat d'acquisition matériel roulant Finalisation de l'Etude d'impact environnemental Déclaration Utilité Publique	
Réalisation de la ligne ferroviaire (Génie civil)	2011	Visite Président français Inauguration tramway Rabat		
	2012	Sommet Haut Niveau Inauguration tramway Casablanca Roi du Maroc au Koweït	Lancement du Chantier de la Gare de Tanger	Congrès mondial UIC Grande vitesse Congrès UIC à Tanger Visite chantier viaduc de Sebou
	2013	Visite Président français Signature RTAP 2014 2020	Concours des gares LGV	World Investment Conference North Africa à Marrakech Séminaire international UIC sécurité et sûreté ferroviaire Gulfinvest
	2014	Forum économique mondial Abuja	« Plan Rail Maroc 2040 » contrat-programme État-ONCF 2010-2015 Inauguration Gare Casa Port	50e anniversaire ONCF
	2015	Inauguration atelier de maintenance TGV par Président et Roi 27e anniversaire Union du Maghreb arabe.	Réception des premières rames à grande vitesse	Conférence UIC NEXTSTATION 2015 Conférence MENA chemins de fer
	2016	COP 22 Marrakech	Lancement du chantiers des gares Rabat-Ville et Rabat-Agdal Convention de partenariat Maroc Chine au sujet de la prolongation sud de la LGV	Visite chantier Viaduc Loukous
Essais techniques	2017		Lancement de la phase d'essais de la LGV	Journée de coopération ferroviaire Maroc-Suisse

En grisé, les « arènes » au cours desquelles la notion de fluidité a été nominalement employée, selon des modalités catégorisées au sein du Tableau 2

Conception : N. BARON



**Tableau 2 : La construction discursive de la notion de fluidité et son usage dans l'argumentaire politique en faveur de la grande vitesse au Maroc**

<b>Valence du flux (particulaire ou cohésif)</b>	<b>Fluidité directe</b> La LGV et les gares GV raccourcissent les distances et les durées de transport	<b>Fluidité transitive</b> La LGV et les gares projettent en avant l'espace, l'économie et la société	<b>Fluidité relationnelle</b> La LGV et les gares relient des entités disjointes (espaces, acteurs, projets)
<b>Flux particulaire dans un environnement particulaire</b>	ex : Des circulations massives et accélérées entre différents pôles urbains  Citation : Le temps de parcours sur l'axe Marrakech-Casablanca sera réduit de 45 minutes, alors que l'offre journalière s'étoffera progressivement pour atteindre 60 trains contre 18 actuellement. Le Matin 24/01/2014	ex : Divers chantiers avec des effets pluriels  Citation : Les gares développées sont une opportunité pour les villes, pour capter les valeurs créées par les trains grande vitesse, (...) car il y a des master-plans qui intéressent tout l'environnement direct des gares. Directeur général ONCF 21/05/2013	ex : Chaque gare relie des quartiers déconnectés et renforce les capacités de contact entre chaque acteur économique  Citation : Dans la nouvelle conception des gares, nous prenons en considération surtout la question d'intégration des flux. Ministre des Transports 29 novembre 2007.
<b>Flux particulaire dans un environnement homogène</b>	ex : Des circulations massives et accélérées qui animent tout un système  Citation : Cette LGV marque la première réalisation d'un vaste programme destiné à développer le fer au Maroc en reliant les façades méditerranéenne et atlantique d'ici à 2030. Directeur général ONCF 10/3/2017	ex : Plusieurs chantiers pour hausser le niveau global du pays  Citation : Notre stratégie vise le renforcement et la modernisation des grands réseaux d'infrastructure ainsi que le positionnement de notre pays en véritable <i>hub</i> industriel et pôle logistique au service de la mobilité durable. Directeur général ONCF 19/02/2015	ex : Chaque gare accompagne la métropolisation du pays  Citation : L'ONCF s'est inscrit dans cette logique et cultive la volonté d'optimiser et de valoriser les atouts des sites des gares afin que celles-ci génèrent une dynamique aussi bien urbaine, économique et sociale. Directeur général ONCF 21/05/2013
<b>Flux homogène dans un environnement homogène</b>	ex : Une circulation massive et accélérée dans l'espace eurafricain  Citation : Des études sont en cours sur la continuation de la voie ferrée d'Agadir vers nos provinces du sud. Le principal défi consiste déjà à traverser les montagnes de l'Atlas pour relier Marrakech à Agadir, au-delà, c'est du plat. On pourra à ce moment-là envisager de descendre en Mauritanie et vers l'Afrique de l'Ouest. Directeur général ONCF 03/01/2017	ex : Un macro-chantier qui propulse le pays dans un nouveau cadre  Citation : Le Maroc doit, en effet, s'enorgueillir d'avoir lancé ce projet, premier en son genre en Afrique, qui répond parfaitement au développement socio-économique que connaît le Royaume, en tant qu'économie émergente. Directeur général ONCF 20/09/2015	ex : La grande vitesse articule des acteurs économiques  Citation : Le TGV Tanger-Casablanca, première graine d'une coopération ferroviaire importante. Président Alstom Transport 20/09/2015
<b>Flux homogène dans un environnement particulaire</b>	ex : Une circulation massive et accélérée entre des pôles urbains  Citation : La LGV Maroc est la première du genre en Afrique. Elle mettra Tanger à 1 h 20 de Rabat et à 2 h 10 de Casablanca (contre presque 5 heures aujourd'hui). Directeur général ONCF 30/12/2016	ex : Un macro-projet qui prodigue des effets économiques dans chaque pôle urbain  Citation : Le développement des infrastructures de transport reliant la ville aux autres centres urbains participera activement à la réussite du nouveau projet «Marrakech». Directeur général ONCF 24/01/2014	ex : La LGV relie et unifie des projets et programmes urbains pour relancer un cycle de croissance  Citation : Ce projet intégré, de par ses multiples composantes, permettra, à travers la participation de plusieurs bureaux d'études marocains dans la maîtrise d'œuvre du projet (études, suivi des travaux...), d'acquérir la technique industrielle de la Grande Vitesse et un transfert local de compétences pour le déploiement de la suite du Schéma directeur national LGV de 1 500 km. Directeur général ONCF 07/12/2012

L'exploitation du corpus montre également l'utilisation fréquente de la deuxième acception dite transitive de la fluidité. Dans la colonne 2, on rassemble les *verbatim* qui expriment la manière dont la grande vitesse possède la capacité de former et de déformer l'espace géographique traversé, de renforcer la compétitivité, de secouer la société, bref, de faire non seulement bouger l'enveloppe spatiale du réseau mais tout le système territorial alentour

(M'HAMED, 2002). Les citations recueillies montrent que le pouvoir n'a de cesse, dans un pays travaillé par les inégalités socio-spatiales et ébranlé par le Printemps arabe (ABDELMOUNI, 2013), de conférer à la grande vitesse une faculté de fluidification sociale. Fortement accusée de renforcer une nouvelle fois le Maroc atlantique au détriment des axes de pénétration vers un arrière-pays marginalisé, la grande vitesse est parée de nombreux effets bénéfiques, dans une perspective non rationaliste et nuancée, mais quasi-eschatologique, c'est-à-dire tournée vers un aboutissement ultime et nécessaire. Cet ouvrage est envisagé comme le foyer de modifications techniques et économiques qui, de proche en proche, se répand autour de la gare, vers le reste de la ville, et dans tout le pays. L'influx transformateur véhiculé par la technologie est, selon les locuteurs, présenté dans sa forme cohésive (il modifie la substance territoriale, la réalité sociale, la dynamique économique) et dans sa forme granulaire (il touche alors chaque ville, chaque gare et chaque quartier de gare, chaque usager). En investissant ce deuxième sens de la notion de fluidité, les décideurs glissent facilement du registre de la diffusion spatiale des effets de l'infrastructure de réseau à un langage idéologique selon lequel, la grande vitesse mise en mouvement par l'État, se saisirait de tout le corps social et de toute la substance territoriale du pays pour les « tirer vers le haut ».

Enfin, le troisième registre interactif de la fluidité, entendu comme production de continuité et d'enchaînement entre des tronçons fixes, est également grandement mobilisé dans le discours public (colonne 3). Il fonctionne encore une fois sur un double registre physico-spatial et symbolico-politique. Ici, même si l'infrastructure ferroviaire va clairement renforcer les coupures spatiales (HÉRAN, 2011), elle est présentée comme productrice d'attaches matérielles et d'attachements bénéfiques. Ainsi, le TGV va mettre en contact des acteurs économiques qui ne se fréquentaient pas et donc développer l'innovation, les producteurs de matière première et les industriels vont trouver l'occasion de multiplier leurs échanges économiques. Cette vision relationnelle de la fluidité ferroviaire est tellement répétée qu'on en vient à se demander si la volonté politique ne conduit pas l'ensemble du macro-projet ferroviaire à se présenter comme une vaste opération de « pontage ».

Ceci nous conduit à l'hypothèse suivante. D'une part, on voudrait pouvoir vérifier à quel point les futures gares de la grande vitesse sont envisagées comme des opérations d'urbanisme. D'autre part, on voudrait pouvoir comprendre comment ces dernières sont utilisées comme des « ponts » instrumentaux, des facilitateurs pour le montage de coalitions de croissance construites autour de projets structurants. En ce sens, l'infrastructure ferroviaire servirait à arrimer ensemble des programmes urbains à dimension spéculative et à permettre au pouvoir central d'intervenir dans la course à la captation des rentes de la croissance métropolitaine (BOGAERT, 2011).

Avant d'explorer cette piste, il convient de clore cette première exploration des registres argumentaires autour de la grande vitesse marocaine. On y

trouve au final que le discours public marocain envisage bien une grande vitesse fluide dans les trois sens théoriques préalablement cités : une grande vitesse comme force d'écoulement, comme foyer de pression/transformation et comme vecteur d'articulation. En outre, le terme n'est pas seulement un utile descripteur des caractères et des effets de l'équipement technique ferroviaire. Bien au contraire, la fluidité est élevée au rang d'objectif politique. Les contestataires, regroupés dans le collectif Stop TGV, soulignent le coût de l'équipement, dénoncent le culte de la vitesse pure qui déstructure les équilibres locaux et régionaux. A leurs yeux, cette fluidité n'est que pure vélocité, sans intérêt dans un pays qui manque encore d'infrastructures basiques de circulation dans les zones reculées (BOGAERT, 2015). Face à cette fluidité perçue davantage comme déperdition énergétique que comme preuve de modernité, les locuteurs officiels déploient l'image d'une fluidité qui libère les potentialités et transforme d'abord celui qui la manie, l'État.

Ainsi, la dernière clé de lecture du discours public porte sur le lien entre la fluidité conférée à l'infrastructure et la mutation plus large du discours politique et de la gouvernance marocaine (DUPRET et alii, 2016). Le Maroc traverse en effet un intense processus de transformation de ses institutions et des modes d'action publique. Les administrations sont poussées à adopter de nouveaux modes d'organisation, plus en lien avec les doctrines du *new management* (NAJEM, 2001). Ainsi, l'Office National des Chemins de Fer met à profit le tournant de la grande vitesse et le vocabulaire de la fluidité pour affirmer et consolider un processus de transition institutionnelle et organisationnelle (RABBAH, 2016). A la suite d'une cure d'assainissement engagée depuis une quinzaine d'années, l'entreprise publique dont l'État ne cache pas l'objectif de privatisation doit se tourner vers l'externalisation, dans un contexte plus large de libéralisation du secteur ferroviaire (Loi n° 52.03 relative à l'organisation, la gestion et l'exploitation du réseau ferroviaire). Appelée à devenir une entreprise agile, maîtresse d'une relation renouvelée (et fluide) avec ses partenaires comme ses clients, l'opérateur ferroviaire se saisit de la grande vitesse pour aborder donc une série de tournants majeurs : passer d'un métier de transporteur à un prestataire de services de mobilités, évoluer d'un système bureaucratique à un système entrepreneurial en interaction avec les acteurs publics locaux et les acteurs privés, et enfin passer d'une économie de rentes (trafic de phosphates) à une démarche de valorisation des actifs fonciers en lien avec des territoires urbains dynamiques, où les projets se bousculent et se concurrencent durement.

Ainsi, le décodage des significations qui structurent l'univers sémantique et symbolique de la fluidité montre que le terme glisse facilement d'une perspective spatiale et d'un cadre objectif à une perspective dans laquelle la notion se rapproche davantage d'une liquidité structurelle des relations sociales, économiques et de pouvoir, dans un système saisi par la fièvre de l'accumulation. Il est intéressant de voir comment jouent ensemble ces deux

dimensions, l'une spatiale, et l'autre politico-économique, dans le cas des gares de la grande vitesse à Rabat.

## **2. LES GARES DE LA GRANDE VITESSE AU SERVICE D'UNE DOUBLE OPÉRATION DE FLUIDIFICATION**

En se positionnant successivement à l'échelle métropolitaine et à l'échelle du quartier Agdal, on cherche désormais à expliquer comment l'État, sur fond de réforme territoriale et d'apparent retrait de la planification urbaine (LE PENEK, OLIVAUX, 2014), se saisit du levier que représentent les gares pour façonner l'espace urbain, ajuster ses relations avec les opérateurs urbains et les promoteurs privés et activer de nouveaux leviers d'action dans les domaines de la capitalisation foncière et immobilière.

### *2.1. UN CHAPELET DE GARES ACCROCHÉ À UNE GUIRLANDE DE GRANDS PROGRAMMES URBAINS*

La capitale marocaine est le théâtre d'une vaste opération de rénovation voire de reconstruction de gares, des plus importantes (dont celles prévues pour le TGV, à Kenitra et Rabat Agdal) aux plus modestes (Skhirat, Temara...) (ONCF 2013). Il nous apparaît que le renouveau d'intérêt de l'opérateur ferroviaire pour son patrimoine bâti et foncier urbain (gares et friches ferroviaires) est moins lié à la prise en compte de la demande de transport intra et interurbain (CHAPDELAINÉ, 2015) qu'à un projet à caractère franchement spéculatif.

Forte de plus de deux millions d'habitants, l'aire urbaine de Rabat-Salé-Temara est caractérisée par une tendance à l'étalement qui déborde des frontières administratives et crée des bourgeonnements urbains plus ou moins formalisés et plus ou moins maîtrisés par la planification, et assez mal reliés du point de vue des transports collectifs (RIOU, 2002). Les pratiques des opérateurs du transport publics et privés restent largement régies par des logiques opérationnelles plutôt que par des préoccupations territoriales (SAID, PALISSE, 2004), et les périmètres de transport publics correspondent de manière très partielle aux déplacements centre-périphérie. En conséquence, les conditions de déplacements de la majorité des habitants de la métropole sont difficiles au-delà de l'aire des deux lignes de tramway récemment mises en service (TROIN, 2015), et qui représentent une part modale encore très modeste dans l'ensemble des déplacements urbains (moins de 5 %). La part du déplacement en train pour relier des points de cette agglomération linéaire est, quant à elle, absolument minime (3 %). Au-delà de la marche (qui représente encore les deux tiers des déplacements), la voiture, avec 37 % de part modale, reste donc le recours pour les trajets urbains et métropolitains, même si les axes structurants connaissent une congestion chronique (AOUZAI, 2010). Les grands taxis, de leur côté, bénéficient de la construction des autoroutes et s'articulent avec les gares routières mais ne répondent pas

directement aux besoins de mobilité intra-métropolitaine (LE TELLIER, 2007).

Le renouveau ferroviaire et la reprise en main des gares répondent très partiellement à l'enjeu de la mobilité métropolitaine. Le pire, d'une certaine manière, a cependant été évité. En effet, l'hypothèse de la construction d'une ligne ferroviaire en rocade, ponctuée de gares TGV excentrées, a été envisagée par les pouvoirs publics et défendue notamment dans une étude de l'APUR et dans des documents de l'agence AREP jusqu'au seuil des années 2010 (APUR, 2008). Ces cercles techniques français se fondaient en particulier sur les exemples (par ailleurs très discutés) de la LGV Med et des gares excentrées d'Avignon ou d'Aix. Ils justifiaient cette option par des calculs relatifs au coût d'expropriation et soulignaient la tendance au développement polycentrique de l'agglomération rabatée, et notamment au niveau de Bou Regreg et du technopôle. Pour le deuxième tronçon en direction de Casablanca, la tentation de passer au large de la zone urbanisée pour joindre plus vite la capitale économique demeure, l'objectif de la grande vitesse étant logiquement de relier rapidement les centres urbains les uns aux autres en minimisant les nuisances.

Pourtant, dans le cas de Rabat Salé, l'ONCF a choisi de saisir l'opportunité de la grande vitesse pour reprendre et moderniser toute la traversée ferroviaire qui dessert l'agglomération du nord au sud, à environ 1,5 km en retrait de la côte. C'est au nom de la structuration de l'espace métropolitain et de la fluidification de la circulation que sont mis en œuvre le triplement de la voie ferrée, la couverture d'une partie de la tranchée, la construction de nouveaux franchissements et la modernisation des gares. Ce faisant, la compagnie postule d'une part un report modal de la voiture vers le train de la part des navetteurs qui se déplacent des nouveaux quartiers de la périphérie nord ou sud vers le centre-ville, et donc un décongestionnement des axes viaires. D'autre part, elle considère l'ambitieux programme de reconstruction des gares de Kenitra à Temara comme autant d'opérations de couture urbaine de part et d'autre du faisceau urbain, entre les versants est et ouest de l'agglomération.

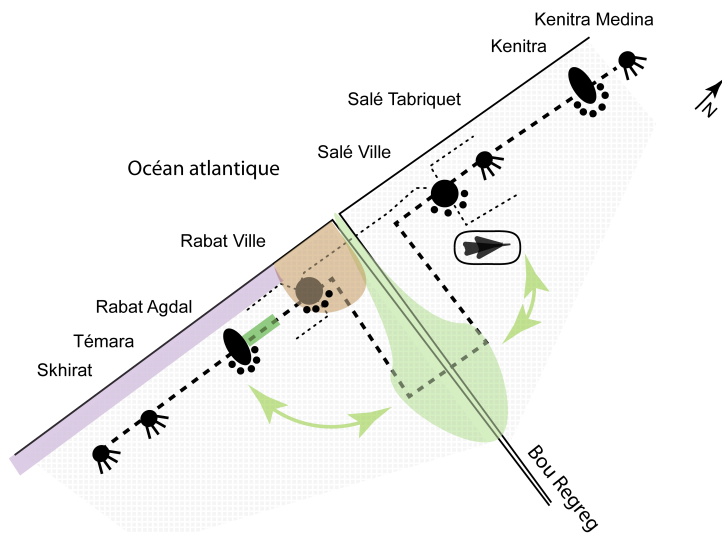
Les gares TGV sont donc des gares urbaines. Pour autant, les nombreux documents de programmation des gares consultés (ONCF 2013 ; ONCF 2014 ; ONCF 2015 ; AREP 2016) laissent peu de place à une réflexion élaborée en matière d'articulation transport/urbanisme et sont encore très loin d'envisager des systèmes de rabattement intelligents, même avec le tramway, qui suit lui aussi une direction globalement méridienne et devrait conforter cette perspective de « vertébration » métropolitaine. Il faut donc chercher la véritable raison d'une rénovation « sérielle » des gares du côté de logiques de valorisation foncière mettant l'opérateur ferroviaire en situation d'acteur de la production urbaine.

Comme l'évoque le directeur général de l'ONCF en 2013 : « *Conscient de l'importance de la situation stratégique qu'occupe le patrimoine ferroviaire*

*au sein des villes, l'ONCF a procédé, en 2009, à l'élaboration d'un schéma directeur des gares qui a permis de développer une nouvelle approche intégrée visant la valorisation de ce patrimoine ferroviaire à travers la mise en place d'un programme de développement qui intègre des projets de requalification urbaine en vue de devenir des espaces urbains dynamiques et ouverts au service de la ville et du citoyen. [...] Nous avons lancé pour ce faire un concours d'architecture en partenariat avec les représentants de ces villes, les walis, les gouverneurs, les directeurs d'agence urbaine dans une démarche participative. Les gares développées dans des centres multiservices sont une opportunité pour les villes et pour capter les valeurs créées par les trains grande vitesse, par les développements créés autour des gares, car il y a des master-plan qui intéressent tout l'environnement direct des gares ».* (21 mai 2013, cité par Le Matin).

Cette citation met en avant le positionnement ambigu de l'opérateur ferroviaire qui annonce mettre en œuvre une série d'opérations de développement foncier et immobilier à l'intérieur des emprises ferroviaires tout en faisant signe aux investisseurs et aux acteurs publics pour qu'ils se saisissent d'opportunités de mutation urbaine aux abords des gares. Cette citation est en cohérence avec des travaux récents sur Rabat (MOULOUDI, 2015) qui montrent l'apparition de coalitions de croissance soutenant une pléiade de programmes d'aménagement à des stades d'avancement diversifiés. Parmi ces derniers, on peut citer l'urbanisation de la vallée du Bou Regreg (BOGAERT, 2012), l'inscription de la Médina au patrimoine mondial UNESCO ou la requalification du front littoral et de la corniche (BARTHEL et alii, 2009). Forte de ces projets structurants, la métropole veut trouver sa place dans les flux de capital international et la proximité du pouvoir joue ici un rôle tout à fait particulier dans les logiques de production urbain (BERRADA, SAID SAADI, 1992). D'abord, Rabat ne dispose pas de la même classe dirigeante et entrepreneuriale que Casablanca (DUPRET et alii, 2016) et Tanger (CHATTOU, 2011). La ville possède une vocation touristique moins affirmée que Marrakech ou Agadir. Fidèle à une longue tradition d'intervention publique, l'État marocain et la Maison Royale affirment, sous la devise « Rabat Lumière » l'ambition d'une renaissance urbaine qui alimente une puissante dynamique de valorisation foncière et de promotion immobilière, pour la construction d'équipements de prestige (Bibliothèque nationale, etc.) et d'ensembles résidentiels (BASSET ABDESLAM, 1989). En ce sens, on peut interpréter la question de la grande vitesse comme un instrument de fixation, à partir des gares, de l'activité d'aménagement et de la dynamique spéculative. Cela apparaît graphiquement (Figure 2) quand on reconnaît que les projets urbains et les projets ferroviaires s'articulent spatialement et fonctionnellement à travers une série de « pontages » autour de points chauds de l'investissement capitaliste de la métropole (BARGACH, 2008). Ici, encore, la notion de fluidité est mobilisée spatialement et stratégiquement : on peut le voir notamment autour du site Agdal.

Figure 2 : Les gares dans la conurbation Kenitra Rabat Salé.  
Insertion urbaine et leviers de développement métropolitain



- 1. Des gares au coeur d'une conurbation en croissance ...**  
 Une ligne ferrée et ses rares points de franchissement ...  
 ... structurée par un chapelet de gares ...  
 ... mal articulées avec une voirie congestionnée ...  
 ... que les lignes de tramway desservent de manière incomplète.
- 2. ...se transforment pour accueillir la ligne à grande vitesse ...**  
 ... par la couverture partielle de la tranchée, ...  
 ... l'aménagement de pôles multimodaux (Parking / Tram ou bus)  
 ... l'érection d'un nouveau bâtiment passerelle au-dessus des voies
- 3. ... et soutiennent une démarche de structuration et de développement métropolitain**  
 Rabat Ville : Une gare patrimonialisée au coeur d'un quartier ancien  
 Rabat Agdal : Une gare au coeur d'un quartier d'affaire en lien avec le projet Corniche  
 Une ligne ferrée de rocade en suspens, pour articuler le hub ferroviaire avec l'opération Bou Regreg  
 Des petites gares requalifiées pour polariser la croissance urbaine et renforcer la part du train dans les mobilités métropolitaines

Réalisation NB

## 2.2. ARRIBAT ET AGDAL GARE : FLUIDITÉ PHYSIQUE ET ARTICULATION URBANISTIQUE

L'étude du projet de transformation de la gare Agdal mobilise l'agence urbaine Rabat Salé, porteuse d'un ambitieux schéma directeur métropolitain, l'État (à travers l'ONCF qui tient ici une carte maîtresse, avec 13 ha d'emprise foncière) et une série de promoteurs privés et d'intérêts bancaires. Ces acteurs sont impliqués en fait non pas dans une, mais dans deux opérations de requalification juxtaposées.

La première opération concerne la gare Agdal « conçue, non comme un bâtiment isolé, mais comme une pièce urbaine » (CHAHID, 2015). Ici, l'ONCF est seul maître d'œuvre et définit un programme ambitieux : un multiplex, un centre commercial (52 000 m<sup>2</sup>), deux hôtels (10 100 m<sup>2</sup>), un centre d'affaires (31 000 m<sup>2</sup>), des immeubles résidentiels (36 080 m<sup>2</sup>) et un centre sportif (2 133 m<sup>2</sup>).

La seconde est une opération d'urbanisme intégrée au vaste programme d'aménagement de la corniche (13 kilomètres de rivage, 330 ha). La section concernée, entre la gare Agdal et la mer, est le programme Arribat, porté par la foncière Chellah, filiale de la Caisse de dépôts et de gestion du Maroc et donc investisseur institutionnel majeur à Rabat. Cette seconde opération vise la production d'un nouveau quartier de 5,5 hectares comprenant 120 000 m<sup>2</sup> de construction au sol de bureaux, un immense centre commercial, un hôtel de luxe et un centre de conférences en plus des logements. Cette seconde opération est lancée depuis 2011 mais sa commercialisation est à la traîne, sous l'effet de la crise de 2008 et de la frilosité des investisseurs du Golfe vis-à-vis des opérations pharaoniques lancées dans la première partie de la décennie, et qui n'ont pas eu la rentabilité escomptée (HARROUD, 2013).

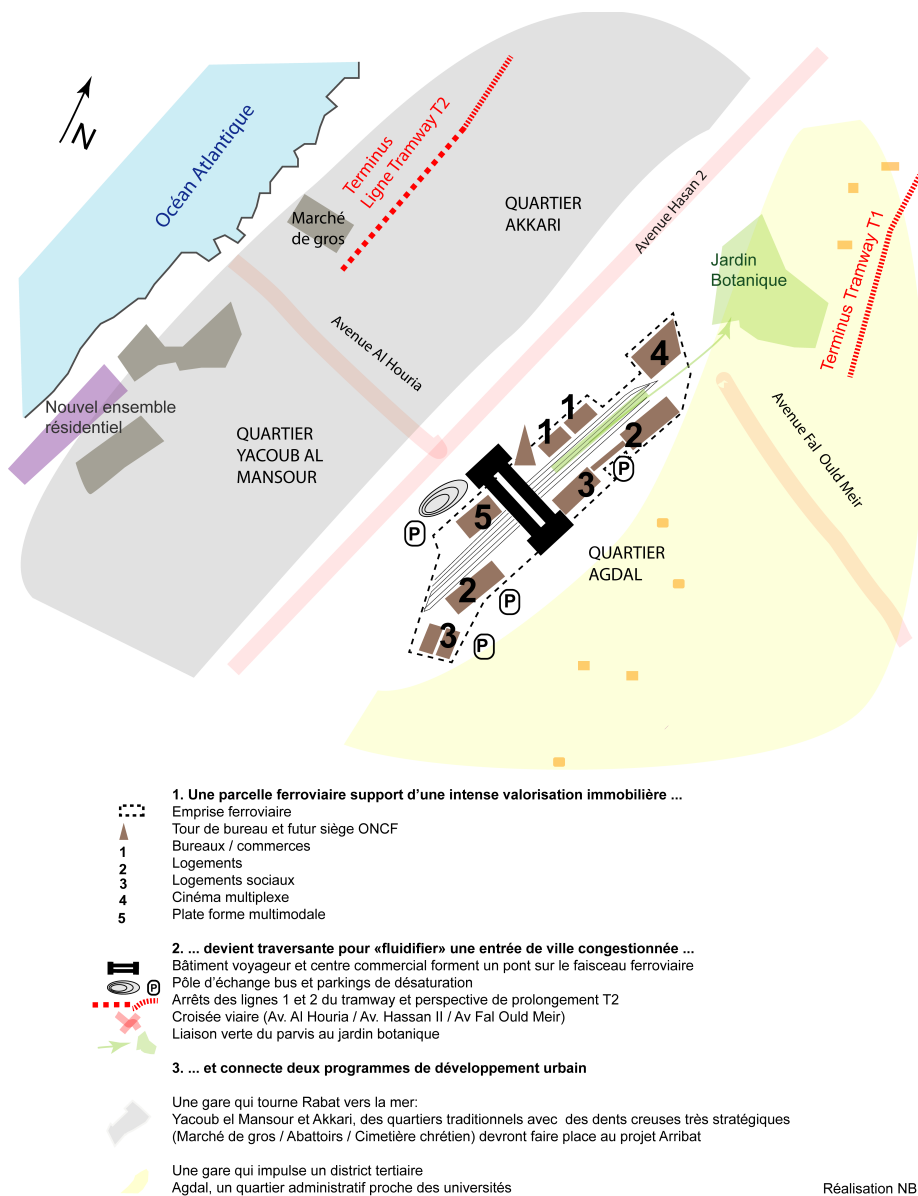
Comment s'articulent les deux dossiers, et quelle prise ont les acteurs publics et privés, locaux et étatiques, dans ces derniers ? Le programme de la gare d'Agdal est entièrement maîtrisé par l'ONCF, mais il représente un enjeu fort pour le projet Arribat. D'un côté, le projet architectural de la gare en forme de pont sur les voies crée un accès côté mer et désenclave, donc relance, l'opération Arribat. De l'autre côté, l'opération Agdal représente pour Arribat un risque frontal, du fait de la relative similarité et de la proximité directe entre les deux programmes. La notion de fluidité intervient donc ici à deux niveaux.

D'une part, la future gare construite sous la forme d'un pont au-dessus des voies et transformée en pôle d'échange intermodal offre des avantages évidents en matière d'accessibilité et d'intermodalité, elle garantit un meilleur écoulement des déplacements urbains et peut guider les clients vers le programme Arribat : nous avons ici une bonne illustration de la fluidification directe (CHERKAOUI, 2016). D'autre part, le programme déclenche une série d'actions et de réactions en chaîne entre ces deux opérations et suscite une série de frottements, de pressions, d'enchaînements à la fois matériels et organisationnels qui illustrent les dimensions transitives et interactives de la fluidité (ou plutôt de la rugosité) entre agents dans un processus classique de lutte pour la captation de la rente.

Ceci apparaît à la lecture d'une carte rapprochée (Figure 3). Considérons d'abord le quartier Agdal. Il s'agit d'un secteur tourné vers le secteur tertiaire administratif, composé de rues calmes, bordées de pavillons coquets, soudant ensemble un quartier intellectuel au nord (École normale supérieure, École d'ingénieurs, Centre national de la recherche scientifique, Faculté des lettres, Université, Lycée français), un quartier administratif au sud (ministères et administrations fiscales, hôpitaux) et une grande avenue de commerces franchisés à l'est (avenue Fal Ould Meir). Avec ses 6,5 millions de voyageurs annuels, la gare d'Agdal est une gare de voyageurs pendulaires (46 %), de voyageurs loisirs (35 %) plutôt qu'une gare dédiée au trafic interurbain (12 % de voyageurs affaires et 9 % de voyageurs tourisme) (CHAHID, 2015).



Figure 3 : Schéma d'aménagement de Rabat Agdal



Elle déplace essentiellement des fonctionnaires qui ont acquis un logement dans les opérations nouvelles au nord et au sud de l'agglomération, de Temara à Salé. On imagine pour le moment assez difficilement ce nœud ferroviaire très moyen transformé en *hub* et dévolu à un trafic national et international de voyageurs interurbains constitués d'hommes d'affaires qui iraient remplir les bureaux et les grands hôtels prévus par ces deux programmes.

Cependant, l'ONCF n'a pas le choix : la gare Agdal représente l'un de ses plus importants portefeuilles foncier dans l'aire urbaine de Rabat. Elle y a son siège social, son club d'entreprise, des locaux techniques. De la valorisation de cette grande parcelle et de la réalisation des programmes énoncés dépendent les ressources dont la société a besoin pour sa recapitalisation et sa mutation institutionnelle (SAID, 2015). Un regard critique sur les nombreuses études techniques consultées (MELEHI, 2013 ; ONCF, 2015) souligne le surdimensionnement du programme. La construction d'un bâtiment voyageur monumental constitué de trois modules enjambant les lignes (une galerie marchande urbaine, un bâtiment voyageurs et une passerelle piétonne publique) s'appuie sur la perspective de cumuler le trafic des voyageurs de la grande vitesse et le trafic urbain suscité par l'attractivité des nouveaux bâtiments de la corniche, pour atteindre 27 millions de voyageurs annuels à l'horizon 2025, soit l'équivalent du trafic de la gare de Toulouse.

La réalisation effective du pôle gare d'Agdal a donc beaucoup à voir avec le projet urbain littoral : opérations à tiroir d'achats ou d'échanges de terrain, éviction d'activités industrielles, articulation des calendriers de libération des parcelles. L'ONCF, qui agit comme un *new player* introduit par l'État dans le jeu urbain, partage avec l'agence urbaine de Rabat Salé engagée dans Arribat deux intérêts stratégiques. Le premier est d'accélérer la mutation de terrains de la frange côtière (délocaliser un abattoir, déplacer le marché de gros Akkari), en bordure du quartier Yacoub el Mansour, un secteur très populaire lui-même destiné à une mutation et à une gentrification prochaine. La mise en chantier, en 2017 également, de la prolongation de la ligne de tramway n° 2 jusqu'à Yacoub al Mansour renforce la pression sur cette partie du tissu urbain. Le TGV et secondairement le tramway permettent donc à deux opérations spéculatives de s'agrafer autour d'une gare intermodale.

Ainsi, le *hub* d'Agdal est sans aucun doute un équipement urbain techniquement utile, qui favorise la continuité des circulations urbaines, limite les points de conflit entre trafics et entre modes, et crée de la lisibilité et de la visibilité, sacrifiant même aux logiques iconiques des grandes gares occidentales (avec une tour signal au-dessus des voies, pour le futur siège de l'ONCF). Pour autant, le programme de la gare tel que l'a dessiné l'architecte MELEHI (MELEHI, 2013) représente un instrument de compromis entre deux macro-projets à la fois concurrents indissociablement articulés et un dossier de niveau stratégique pour tous les échelons de la gouvernance locale. D'abord, il intéresse fortement les acteurs publics urbains. La circonscription de Yacoub al Mansour est la plus étendue de Rabat, la plus jeune aussi ; elle est dotée d'un tissu associatif dense qui s'est déjà soulevé devant des projets d'urbanisation de la corniche (MOULOUDI, 2009). Le vote islamiste de ce quartier encore populaire fait l'objet d'une vigilance toute particulière du point de vue des autorités urbaines. Mais les autorités locales sont relativement dépossédées des moyens d'agir directement, tant sur le dossier ferroviaire (où l'ONCF est seul maître à bord) que sur le dossier de l'urbani-

sation de la Corniche, dans lequel l'État a confié la programmation d'ensemble via un protocole de 2006 à un groupe financier des Émirats Arabes Unis, Emaar, avant de reprendre directement les rênes. La fluidification politique, au sens d'équilibrage des relations et de partage des intérêts entre les opérations Agdal et Arribat, c'est-à-dire entre l'ONCF et la Foncière Chellah, deux entités publiques, se joue à présent au niveau du gouverneur (Wali) de Rabat et, bien évidemment, sous le regard de la plus haute autorité de l'État, à savoir le roi, arbitre et acteur ultime de ce jeu.

En conclusion, une exploration sémantique de la notion de fluidité peut être utile à la compréhension des logiques de production urbaine contemporaine au Maroc. Les processus observés sont bien caractérisés par des agencements multi-acteurs et multi-niveaux dans lesquels les confrontations d'intérêts et les rapports de pouvoir organisent un jeu de forces et contre-forces, de frottements et d'affrontements plus ou moins apparents, dessinant en somme une forme de fluidité non pas seulement spatiale et directe (par l'accélération des vitesses et le renforcement de l'accessibilité) mais transitive et relationnelle. Dans cette machinerie métropolitaine, la ligne grande vitesse et la gare jouent un rôle tout à l'opposé des apparences. En effet, on peut partager avec le citoyen marocain le constat de la lourdeur du système macro-technique de la grande vitesse et de la démesure de certains projets de gare. Le dégagement de l'espace autour de ces dernières et la fabrique d'un espace public panoramique, sinon panoptique, est d'ailleurs aussi tout à fait en phase avec le renforcement d'une gouvernementalité très sécuritaire. On a vu que les logiques de production de ces môles ferroviaires reflètent bien la rigidité et la verticalité des rapports de pouvoir, notamment dans la capitale où le pouvoir royal est si proche (BISSEON et alii, 2006). Et pour autant, le vocabulaire de la vitesse, dessinant des gares fluides, mobiles sinon labiles est omniprésent, montrant une nouvelle fois l'instrumentalisation d'une idéologie mobilitaire au service d'un urbanisme de la finance. On ne peut aujourd'hui savoir réellement si ces gares verront circuler les millions de voyageurs attendus. En revanche, la recherche démontre qu'elles sont d'abord produites en vue de fixer du capital national et international, et qu'elles servent d'abord des intérêts financiers accaparés par des opérateurs nationaux. Ces derniers d'ailleurs, sont déjà très conscients des limites non pas techniques (intermodalité, accessibilité) mais politiques de leur insertion urbaine des gares. Tant qu'elles n'auront pas été davantage appropriées par la citoyenneté, ces dernières sont sans doute condamnées à rester surimposées au cadre urbain et perdront une partie des effets territoriaux et socio-économiques réels qu'on leur attribue.

## RÉFÉRENCES

ABDELMOUMNI F. (2013) Le Maroc et le Printemps arabe. *Pouvoirs*, n° 145, pp. 123-140.

APUR-AUL-AURS (2008) **L'agglomération de Rabat-Salé-Témara : Éléments de vision simplifiée à long terme de la coordination urbanisme et transports. Pour une vision commune entre planificateurs et transporteurs.** Paris, Atelier Parisien d'Urbanisme, Agence d'Urbanisme de Lyon, Agence urbaine de Rabat-Salé, 33 p.

AUDIKANA A. (2017) **La politisation des trains à grande vitesse en Espagne 1986 2011. Le Léviathan n'était qu'une sirène.** L'Harmattan, 238 p. (Coll. Recherches et Documents Espagne).

AOUZAI M. (2010) Articulation urbanisme-transport dans le Grand Rabat. **Cahiers de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Île-de-France**, pp. 72-74.

BARGACH J. (2008) Rabat from capital to global metropolis. In ELSHESTAW Y. (ed) **The evolving Arab city : tradition, modernity.** London, Routledge, pp. 91-117.

BARTHEL P.A., MOULOUDI H. (2009) Waterfronts de Casablanca et de Rabat : un urbanisme de projet. **Urbanisme**, n° 369, pp. 52-56.

BASSET A. (1989) **Politiques d'urbanisme et interventions publiques dans l'urbanisation de Rabat-Salé.** Thèse de doctorat en Géographie, Université Aix Marseille 3, 378 p.

BELLET SANFELIU C., SANTOS GANGES L. (2016) The high-speed rail project as an urban redevelopment tool. **Belgeo**, n° 3 (<http://belgeo.revues.org/18153>).

BEN AMOR K. (2014) **Les transports ferroviaires au Maghreb.** Paris, IPEMED, Institut de Prospective de Méditerranée, 98 p.

BERRADA A, SAID SAADI M (1992) Le grand capital privé marocain. In SANTUCCI J.-C. (ed) **Le Maroc actuel, une modernisation au miroir de la tradition.** Paris, Éditions du CNRS, pp. 325-391.

BISSON J., BISSON V., BRULE J.-C., ESCALLIER R., FONTAINE J., SIGNOLES P, TROIN J.-F. (dir.) (2006) **Le Grand Maghreb (Algérie, Libye, Maroc, Mauritanie, Tunisie). Mondialisation et construction des territoires.** Paris, Armand Colin, 383 p.

BOGAERT K. (2011) **Urban Politics in Morocco. Uneven Development, Neoliberal Government and the Restructuring of State Power.** Thèse de Doctorat en sciences politiques, Université de Gent.

BOGAERT K. (2015) The revolt of small towns: the meaning of Morocco's history and the geography of social protests. **Review of African Political Economy**, Vol. 42, n° 143, pp. 124-140.

BOGAERT K. (2012) New State Space Formation in Morocco: The Example of the Bouregreg Valley. **Urban Studies**, Vol. 49, n° 2, pp. 255-270.

- BOIS P.A. (2000) **Introduction à la mécanique théorique des fluides**. Ellipses Marketing, 234 p.
- BRENNER N. (1998), Global cities, glocal states, Global city formation and state territorial restructuring in contemporary Europe. **Review of International Political Economy**, Vol 55, n° 5(1) , pp. 1-37.
- CATUSSE M., CATTEDRA R., JANATI M.I. (2005) Municipaliser les villes ? le gouvernement des villes marocaines à l'épreuve du politique et du territoire. In DE MIRAS A. (éd.) **Intégration à la ville et services urbains au Maroc**. Rabat, INAU, pp. 313-361.
- CHAHID M. (2015) Agdal: urban integration and impact of new railway station. Actes **Colloque Nextstation**, Union Internationale des Chemins de fer Marrakech, 22-24 octobre.
- CHAPDELAINE P. (ed) ( 2015) **Urban Governance Field study in Rabat and Casablanca**. Sciences Po, Master Governing Large Metropolis, 82 p.
- CHATTOU Z. (2011) Tanger à la croisée de nouvelles recompositions territoriales et de mobilités transnationales. **Méditerranée**, n° 116 (<http://mediterranee.revues.org/5447>).
- CHERKAOUI T. (2016) Projet de requalification urbaine des emprises ferroviaires de Rabat Agdal. Conférence **Mobilités, Gares et dynamiques urbaines**, Rabat, INAU, 10 octobre.
- COLLECTIF (2014) Les effets structurants des infrastructures de transport. **L'Espace géographique**, Vol. 43, n° 1, pp. 51-67.
- DEBOULET A. (2010), Urban highways as an embodiment of mega and elite projects, a new realm of conflicts and claims in three middle eastern capital cities. **Built Environment**, Vol. 36, n° 2 pp. 146-161.
- DELATTE A., RAMADAN A. (2016) **MENA Transport Report 2016**. Bruxelles, Union Internationale des Transports Publics , 75 p.
- DUPRET B., RHANI Z., BOUTALEB A. (dir) (2016) **Le Maroc au présent-d'une époque à l'autre, une société en mutation**. Rabat/Casablanca, Centre Jacques Berque/Fondation du Roi Abdul-Aziz Al Saoud, 1017 p.
- FACHINETTI MANONE V. (2016) **La territorialisation des gares de la grande vitesse**. Mémoire d'Habilitation à Diriger des recherches, Université de Bourgogne Franche Comté, 2 vol., 223 et 345 p.
- FALL S. (2017) Prévisions budgétaires ONCF 2017. **L'Économiste**, n° 4950, (<http://www.leconomiste.com/article/1007885-ferroviaire-ce-que-l-oncf-prevoit-pour-2017>).
- GARCIA T. (2016) **La vie intense, une obsession moderne**. Autrement, 206 p.

- HARVEY D. (2001) Globalization and the spatial "fix". **Geografische Revue**, Vol. 3, n° 2, pp 23-30.
- HARROUD T. (2013) **Émergences de nouvelles centralités commerciales à Rabat (Maroc). Sociabilités, représentations et restructurations socio-spatiales**. Rabat, Thèse de Doctorat Université Mohamed V-Agdal.
- HÉRAN F. (2011) **La ville morcelée. Effets de coupure en milieu urbain**. Paris, Economica (Coll. Méthodes et Approches).
- HICKMAN R., GIVONI M., BONILLA D., BANISTER D. (2015) **Handbook on transport and development**. London, Edward Elgar Publishing, 356 p.
- LE PENEK E., OLIVAUX M. (2014) Le rôle des parties prenantes dans la gouvernance de la conception des plans communaux de développement au Maroc. **Maghreb Machrek**, n° 219, pp. 25-41.
- LE TELLIER J. (2007) Les services des taxis collectifs dans les grandes villes marocaines, une alternative aux déficiences des transports institutionnels. In Institut pour la Ville en Mouvement **Le taxi, solution d'avenir pour les mobilités urbaines**. Actes du Colloque International, 20-21 Septembre.
- MELEHI Y. (2013) **La nouvelle gare de Rabat Agdal, future icône urbaine de Rabat : parti urbain, propositions, composantes, concept architectural**. Étude réalisée pour l'ONCF dans le cadre du concours réalisé autour des gares de la grande vitesse, 80 p.
- M'HAMED H. (2002) **Chemin de fer, aménagement de l'espace et développement économique au Maroc**. Thèse de doctorat de Géographie, Université de Tours, 456 p.
- MONTULET B., KAUFMANN V. (2004) **Mobilité, fluidité libertés ?** Bruxelles, Publication faculté universitaire Saint Louis, 310 p. (Coll. Etudes et Recherches).
- MOULOUDI H. (2009) L'aménagement de la Corniche de Rabat (Maroc) face au défi de l'environnement et du développement durable : quand la société civile prend le devant de la scène publique. **Les Cahiers d'EMAM**, Vol. 17, pp. 11-28.
- MOULOUDI H. (2010) La réaction de la société civile dans la production des grands projets urbains au Maroc. **Les Annales de la recherche urbaine**, n° 106, pp. 48-62.
- MORAND P. (1929) **De la Vitesse**. Paris, Ekra, 130 p.
- NAJEM T. (2001) Privatization and the state in Morocco, nominal objectives and problematic realities. **Mediterranean politics**, Vol. 6, n° 2, pp. 51-67.
- OFFICE NATIONAL DES CHEMINS DE FER (2013) **Éléments de programmation de la future gare LGV de Rabat Agdal**. 42 p.

ONCF (2013) **Éléments de programmation de la gare Rabat Agdal. Concours d'idées restreint. Contexte, Diagnostic stratégique, Projets de valorisation des environs de la future gare.** Rabat, 42 p.

OFFNER J.M. (1993) Les "effets structurants" du transport : mythe politique, mystification scientifique. **L'Espace géographique**, Vol. 22, n° 3, pp. 233-242.

PETERS D., NOVY J. (2012) Railway Station mega projects and the remaking of inner cities in Europe. **Built Environment**, Vol. 38, n° 1.

PLANEL S. (2009) Transformation de l'État et politique territoriale dans le Maroc contemporain. **L'Espace politique**, n° 7, pp. 1-14.

RIOU D. (2002) **La problématique du transport et des déplacements dans l'agglomération de Rabat-Salé-Shrikat-Témara.** Rapport de mission du 3 au 7 juin, coopération franco-marocaine, Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Île-de-France, 34 p.

SAID V., PALISSE J.-P. (2004) **SDAU et projet urbain de l'agglomération de Rabat-Salé.** Rapport de mission du 8 au 12 novembre, Paris, Iaurif, 34 p.

SAID Z. (2015) Réforme institutionnelle et financement des transports publics au Maroc. In **Actes des Journées Nationales du Transport Urbain CODATU**, Jordanie, 26-28 octobre, 14 p.

STUBBS J., PEARSON R. (1994) Moroccan rail transport investment: accumulation versus legitimation. **Tijdschrift voor economische en sociale geografie**, Vol. 85, n° 2, pp. 141-152.

TERRIN J.-J. (2012) **Gares et dynamiques urbaines les enjeux de la grande vitesse.** Marseille, Parenthèses, 123 p.

TROIN J.-F. (2015) Quand les « marges » territoriales, sociales et économiques bougent. Le rôle du métro et des tramways dans les métropoles maghrébines : quelques pistes de recherche. **Les Cahiers d'EMAM**, n° 27, (<http://emam.revues.org/1078>).

TROIN J.-F. (1995) **Rail et aménagement, des héritages aux nouveaux défis.** Saint-Rémy de Provence, Edisud, 261 p.