



Sa Majesté le Roi Mohammed VI

S o m m a i r e

Note introductive	6
Présentation de l'Agence	10
Plan d'Aménagement Spécial de la Vallée du Bouregreg	
Plan bleu	15
Plan gris	15
Plan ocre	16
Plan vert	16
Plan blanc	17
Plan d'Aménagement Spécial	19
Développement urbain	
Séquence I : Bab Al Bahr	22
Séquence II : Amwaj	28
Séquence III : Qasbat Abi Raqraq	30
Séquence IV : Sahrij El Ouad	30
Séquence V : Al Menzah Al Kabir	31
Séquence VI : Belvédères de Hsaïn	31
Infrastructures de transport	
Tramway Rabat – Salé	36
Pont Moulay El Hassan	46
Tunnel des Oudayas	54
Infrastructures hydrauliques et portuaires	
Calibrage du chenal	62
Bouregreg Marina	64
Quais de Rabat	68
Port de Pêche	72
Environnement - Patrimoine - Citoyenneté	
Environnement	78
Patrimoine - Mémoire du lieu	84
Citoyenneté	86

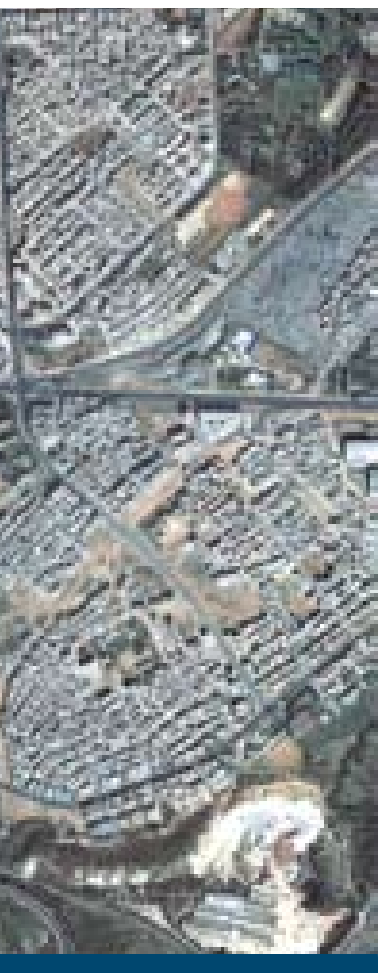
Note introductive

Un nouveau pas en matière d'action institutionnelle a été franchi par l'Agence pour l'Aménagement de la Vallée du Bouregreg, après l'homologation et la publication dans le Bulletin Officiel en Septembre 2009 du Plan d'Aménagement Spécial de la Vallée du Bouregreg.

En ce qui concerne les grands ouvrages, les travaux de réalisation s'accomplissent dans les délais impartis. La majeure partie de ces ouvrages sont actuellement en voie de concrétisation et avancent comme prévu, tant au niveau du nouveau Pont Moulay El Hassan, du Tramway, du Tunnel des Oudayas que de la Cité Bab Al Bahr.

- Vue satellite - Janvier 2006





• Vue satellite - Septembre 2009

Après de nombreuses études techniques, géophysiques et autres travaux préparatoires, ces grands projets structurants sont à présent entrés dans la phase effective de réalisation.

Hormis la Cité Bab Al Bahr dont la première tranche est livrable en 2011, le pourcentage d'accomplissement de l'ensemble des autres projets se situe entre 50 et 100%, et le rythme de réalisation s'accroîtra encore plus dans les mois à venir pour une livraison en fin 2010.

Une Initiative Royale

Sa Majesté le Roi Mohammed VI, que Dieu le Préserve, donnant le coup d'envoi des travaux d'aménagement de la Vallée du Bouregreg le 7 janvier 2006.

La maîtrise d'ouvrage est confiée à l'Agence pour l'Aménagement de la Vallée du Bouregreg, un établissement public créé sur instigation Royale.

Le texte de loi portant sa création a été approuvé par les deux chambres du Parlement et publié au bulletin officiel.



Présentation de l'Agence

L'aménagement de la Vallée du Bouregreg mérite son qualificatif de projet intégré et structurant pour les deux rives du fleuve Bouregreg, dès lors qu'elle s'inscrit dans une vision globale initiée par Sa Majesté le Roi Mohammed VI, et qui vise à hisser la Capitale au rang des grandes capitales méditerranéennes en assurant sa cohésion et son ouverture. Située entre Rabat et Salé, entre l'embouchure du fleuve Bouregreg et le barrage Sidi Mohammed Ben Abdallah, la Vallée Bouregreg s'étend sur une superficie de 5 750 hectares sur une profondeur de 15 Km, une zone riche en patrimoine écologique et historique.

- Vue d'ensemble de la Vallée du Bouregreg





Rappel des faits

Afin de mener à bien sa mission, l'Agence a décidé de segmenter la Vallée en 6 séquences distinctes et complémentaires. Ainsi donc depuis le lancement officiel du projet, les travaux ont porté principalement sur la Séquence I, Bab Al Bahr, et la Séquence II, Amwaj.

Les 4 séquences restantes sont au stade d'étude relativement avancée et sont appelées à connaître le même traitement dans le cadre d'une démarche globale et intégrée.

Ainsi, pour mener à bien ses actions urbanistiques et architecturales, le projet Bouregreg repose sur divers aménagements hydrauliques et portuaires, mais également sur la mise en place d'infrastructures assurant le décongestionnement du trafic et la création de nouveaux espaces en harmonie avec les données de l'histoire et de la civilisation du site dans son ensemble. La vie autour du fleuve sera redynamisée par la création de nouveaux espaces culturels, résidentiels et touristiques, quartiers d'affaires, centres d'animation et de loisirs et complexes commerciaux, au milieu de paysages verdoyants.



• Partie d'aménagement global





Plan d'Aménagement Spécial de la Vallée du Bouregreg

Plan d'Aménagement Spécial de la Vallée du Bouregreg



Grâce à la volonté Royale, l'aménagement de la Vallée du Bouregreg a pu voir le jour après un demi-siècle de propositions d'aménagement.

Conformément aux dispositions de la loi 16-04 du 23 novembre 2005, le Plan d'Aménagement Spécial de la Vallée du Bouregreg a été homologué par décret et publié dans le bulletin officiel en Septembre 2009.

Document juridique et urbanistique couvrant l'intégralité des 5 750 ha inclus dans le périmètre d'action de l'Agence pour l'Aménagement de la Vallée du Bouregreg, celui-ci définit les vocations et règles d'occupation du sol, les servitudes et autres obligations en vue de réaliser un aménagement ordonné et cohérent.

Les objectifs du PAS découlent d'analyses sectorielles selon 5 thèmes reprenant l'ensemble des composantes urbaines et paysagères de la Vallée.



- Le plan bleu traite des contraintes et objectifs liés à l'eau: niveaux des marées, crues, ouvrages hydrauliques de régulation, navigabilité...

- Le plan gris donne l'armature et la hiérarchie du grand maillage viaire transversal et longitudinal à la Vallée.



Plan d'Aménagement Spécial de la Vallée du Bouregreg



- Le plan ocre identifie l'ensemble de monuments historiques, archéologiques et les cônes de vue depuis les promontoires des falaises. Des contraintes d'axes visuels et de distance de co-visibilité sont données pour l'urbanisation future.

- Le plan vert identifie les contraintes environnementales et donne les objectifs de préservation des secteurs paysagers les plus valorisants.





- Le plan blanc donne les objectifs de développement urbain dans la Vallée.

L'Agence pour l'Aménagement de la Vallée du Bouregreg a transmis le 05/08/08 le dossier du Plan d'Aménagement aux 15 administrations citées dans la loi 16-04, et à 21 autres administrations. Il a fait l'objet du 24/09/2008 au 28/10/2008 d'une enquête publique suite à laquelle l'Agence a traité les trois types de requêtes reçues, à savoir :

- Les avis des différentes administrations ;
- Les PV de délibérations des Conseils Communaux, des Communes Rurales et des Arrondissements Urbains ;
- Les registres d'observations de l'enquête publique.

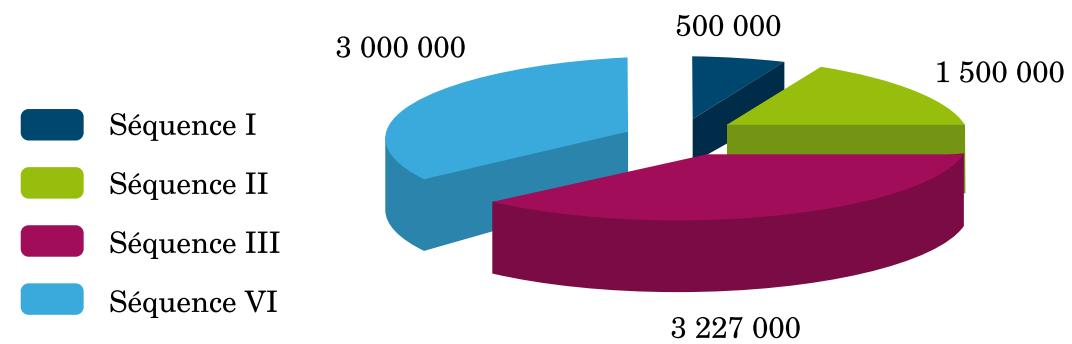
	Planché m ²	Densité		Nombre	Logements	Nombre
		SHON/ha	hab. /ha	d'emplois		habitants
Séquence 1	500 000	3 545	49	7 250	1 533	6 900
Séquence 2	1 500 000	8 436	139	12 750	5 500	24 750
Séquence 3	3 227 000	6 355	93	53 246	10 542	47 437
Séquence 4	Zone de projets					
Séquence 5	Zone de projets					
Séquence 6	3 000 000	9 993	195	15 000	13 000	58 500

Les modifications du PAS et de son règlement ont été basées sur les remarques pertinentes retenues suite à l'enquête publique et ont été prises en compte dans le plan qui a été soumis en Juin 2009 au Ministère de l'Intérieur puis au Secrétariat Général du Gouvernement.

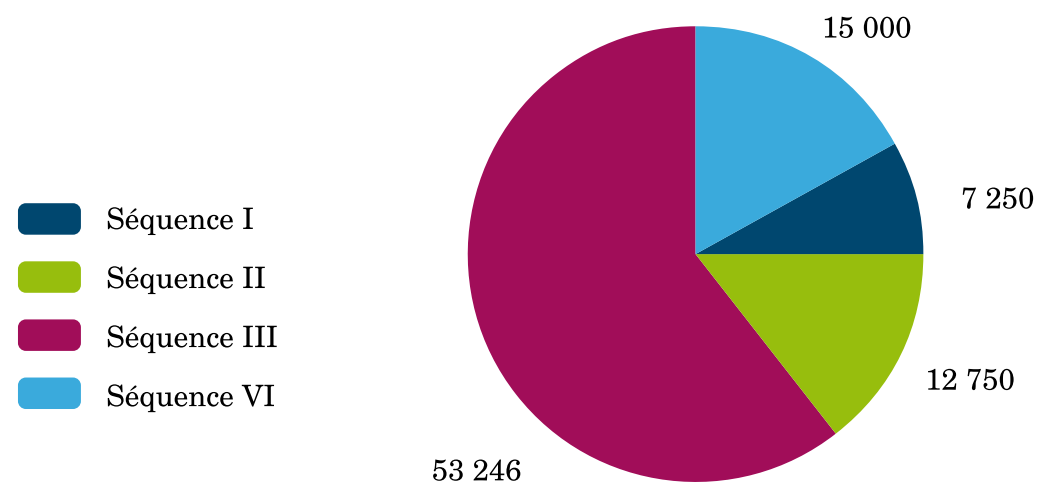
Le Plan d'Aménagement Spécial de la Vallée du Bouregreg a été homologué par Décret n° 2-09-472 du 13 Ramadan 1430 (3 septembre 2009). Puis, il a paru au Bulletin Officiel n° 5773 du 8 Chaoual 1430 (28 Septembre 2009).

Plan d'Aménagement Spécial de la Vallée du Bouregreg

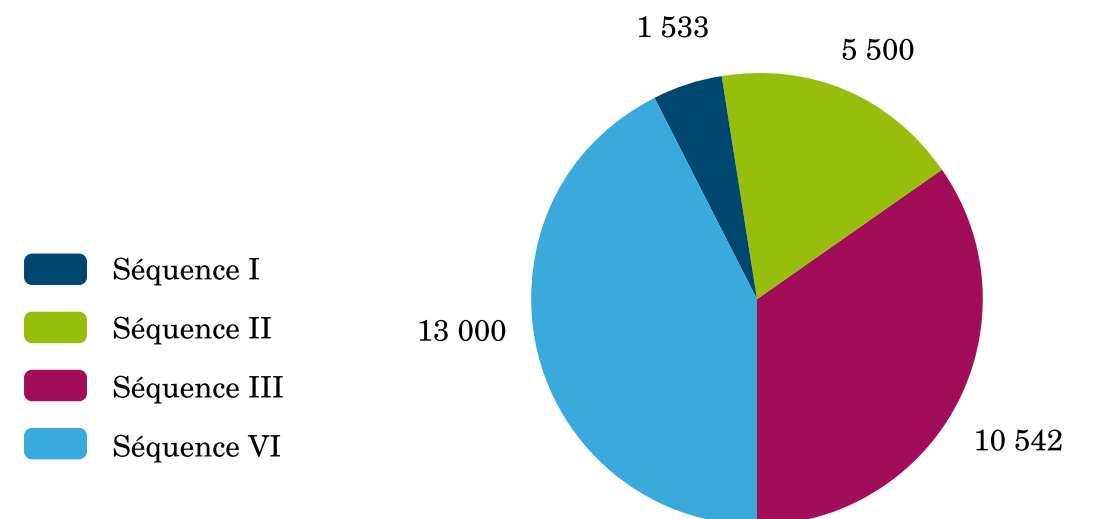
m² plancher à développer par séquence



Nombre d'emplois actifs par séquence



Affectation des logements par séquence





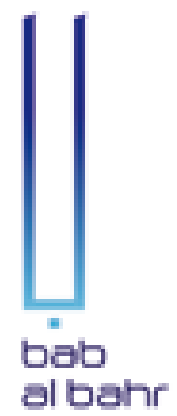
• Plan d'Aménagement Spécial de la Vallée du Bouregreg

Annexe 3 - Légende du Plan Spatial d'Aménagement de la Vallée du Bouregreg



Les spécificités du Plan d'Aménagement Spécial

- Une urbanisation équilibrée ;
- Une diversité des équipements ;
- Une mixité des usages ;
- Une mixité sociale ;
- Une souplesse des règles d'utilisation de sol ;
- Une adaptation aux futurs besoins ;
- Un développement selon le lot urbain et non selon le parcellaire foncier existant ;
- Une interdiction totale des lotissements en faveur des groupes d'habitation.





Développement urbain

Séquence I : Bab Al Bahr

Le projet Bab Al Bahr aspire à créer une cité autonome dont la qualité des équipements et des espaces publics rayonne sur les quartiers avoisinants et l'ensemble de l'agglomération de Rabat - Salé. Pour atteindre cet objectif, il a été décidé que la programmation de la cité soit constituée d'un mixte de fonctions équilibrées. Ce projet urbanistique est le fruit d'une joint-venture, à parts égales, entre l'Agence pour l'Aménagement de la Vallée du Bouregreg et la société Al Maabar International Investments d'Abu Dhabi.

• Vue d'ensemble des travaux - Front fluvial



• Perspective Bab Al Bahr



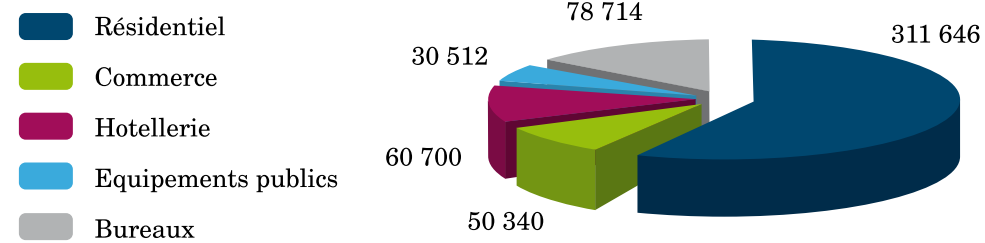
• Travaux d'élévation - Front fluvial



• Coffrage de la dalle du rez-de-chaussée - Front marina



Surface hors oeuvre nette (m²)



Le projet Bab Al Bahr s'étend sur une superficie de 30 ha dont 530.000 m² plancher dédié à des unités résidentielles, hôtelières, tertiaires ainsi qu'un ensemble de pôles d'animation et de loisirs dont la Cité des Arts et des Métiers.

Ainsi, le résidentiel occupe la majeure partie du projet, et des études ont été menées pour que chacun des logements profite des qualités géographiques et historiques exceptionnelles du site.

Les espaces commerciaux occupent également une place importante, dans des configurations différentes selon la vocation de chacune des parties de la cité.

Séquence I : Bab Al Bahr



• Vue d'ensemble des travaux du front marina



• Perspective cité des bijoux - Vue de la colonne verte

Pour célébrer l'histoire passionnante des villes jumelles de Rabat et Salé, Bab Al Bahr abritera sept quartiers qui se distingueront dans leur diversité ainsi que leur authenticité :

- **Quartier central**

Ce quartier possède une place entourée d'une médiathèque, un hôtel, des bureaux et des bâtiments résidentiels, créant un pivot central et actif pour les résidents de Rabat et de Salé ainsi que pour les visiteurs.

- **Quartier des bijoux**

Ce quartier lie le front de mer au centre citadin de Bab Al Bahr. Des appartements résidentiels s'étendront vers le front maritime, offrant des vues panoramiques à partir des appartements résidentiels.

• Quartier de la culture

Marquant l'autre côté de l'esplanade, ce quartier formera le cœur culturel de Bab Al Bahr avec un théâtre, un espace public linéaire et un musée de l'art et de l'artisanat de part et d'autre.

• La Cité des Arts et Métiers

Des édifices de musées borderont le collier vert, introduisant ainsi la porte d'entrée de la Cité des Arts et Métiers. On y trouve des maisons d'hôtes, des hôtels, des musées, des galeries, des boutiques et une large variété de constructions résidentielles.



• Perspective Cité des Arts et Métiers - Vue vers océan

Séquence I : Bab Al Bahr

- **La zone tertiaire**

Le côté Est de la marina sera aménagé de manière plus dense. Des magasins, des espaces bureaux et un centre de conférence assureront l'animation des lieux. Par ailleurs, un grand espace vert accueillera activités sportives et promenades en famille.

- **Front marina et front fluvial**

Le front marina et le front fluvial bénéficieront d'un emplacement stratégique et d'une vue imprenable sur le patrimoine historique de Rabat-Salé.

- Perspective front marina



- Perspective front fluvial



• Perspective place des arts



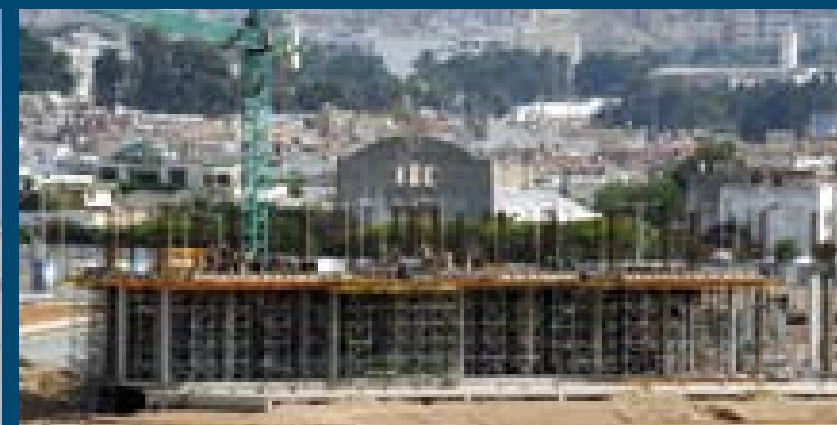
Les études architecturales et techniques des fronts marina et fluvial ont été achevées. Les travaux gros oeuvres de ces deux fronts sont en cours. Les lots techniques et secondaires seront entamés en 2010 avec l'objectif d'achèvement pour le deuxième semestre de 2011.

Les travaux de la Cité des Arts et Métiers sont au stade de démarrage avec l'objectif d'achever les fondations avant la fin de l'année 2009. Les travaux des corps d'état techniques ont été entamés en Novembre 2009, au fur et à mesure que les plateformes et fondations spéciales seront libérées.

Afin de respecter la vision globale de livraison et d'exploitation des différents secteurs de la cité Bab Al Bahr, toutes les études architecturales et techniques seront achevées durant le deuxième semestre de l'année 2010. Ainsi, les travaux gros oeuvres de 70% du projet seront entamés en 2010.



• Réalisation de travaux - Front fluvial



• Travaux de réalisation du rez-de-chaussée - Front fluvial

Séquence II : Amwaj

Amwaj est un ensemble immobilier et touristique, une cité lacustre exceptionnelle avec un cachet architectural de type morisque et méditerranéen au milieu de paysages verdoyants. Le projet couvre une superficie de 112 ha offrant une diversité en ensembles résidentiels, bureaux, hôtels de luxe et zones commerciales.

Le site sera doté en outre de marinas, d'un palais des congrès, d'une multitude d'espaces dédiés au divertissement et aux loisirs.

Ce projet est le fruit d'une joint-venture entre l'Agence pour l'Aménagement de la Vallée du Bouregreg (20%), le Groupe CDG (20%), la Caisse Marocaine des Retraites (10%) et la holding Sama Dubaï (50%).

- Vue d'ensemble de la séquence Amwaj





• Démarrage des travaux - Amwaj



• Vue d'ensemble des travaux - Amwaj



La deuxième séquence, qui s'étend du pont Moulay Hassan au pont ONCF, devrait assurer la liaison entre les deux villes et les relations entre les monuments historiques de l'estuaire (Qasbah des Oudayas, médinas de Rabat et Salé), d'une part, et ceux de la Vallée proprement dite (Tour Hassan, Mausolée et Chellah), d'autre part.

Curieusement, cette zone a été par le passé, la plus délaissée de la Vallée. Hormis des voies de communication, un hypermarché, et trois nouvelles constructions de la rive droite, elle est surtout occupée par des terre-pleins remblayés et inachevés, sans aucun aménagement digne de ce nom. Il s'agit d'un site à caractère rebutant, absolument dénué d'intérêt et d'activités sociales, à l'exception de l'hypermarché. Pourtant, elle offre un paysage remarquable, bien desservi par les réseaux de voirie et offre des vues saisissantes aussi bien sur la silhouette de Rabat et Salé que sur l'estuaire et la plaine. Cette séquence se distingue aussi par le fait que presque tous les terrains sont des propriétés publiques ou du domaine des Habous. Considérant sa position centrale entre la rive droite et la rive gauche et son rôle de transition entre l'estuaire et la plaine de l'Oulja, le Plan d'Aménagement Global a proposé d'en faire l'articulation principale du projet.

Séquence III : Qasbat Abi Raqraq

Entre le pont de l'ONCF et le pont Mohammed V, l'oued modèle une grande plaine inondable de 2 282 ha aux pieds des pentes escarpées de Salé.

L'aménagement de ce secteur réorganise les mouvements dans la Vallée avec la création de la route de la traversée et le « parkway » situé aux pieds des falaises.

Une importante pièce urbaine est située à une distance suffisante permettant de préserver une vue sur la plaine composée de lignes horizontales constituées par la zone humide, le fleuve, la plaine agricole et l'horizon des collines. Un large plan d'eau viendra agrémenter cette zone, celui-ci s'inscrira dans les lignes du parcellaire agricoles et accueillera une île jardin sur laquelle sera bâti un équipement culturel.

Un nouveau paysage sera ainsi composé sans pour autant perdre les valeurs essentielles du paysage actuel que sont la qualité des points de vues et horizons depuis le site du Chellah ainsi que la richesse faunistique et floristique de la zone humide située autour du site archéologique.

Séquence IV : Sahrij Al Oued

La séquence IV se situe sur la partie amont de la Vallée, celle-ci présente une grande qualité scénique du paysage. Cette plaine, d'une superficie de 1 055 ha, restera en grande partie agricole.

En effet, dans cette zone, la Vallée s'élargit immédiatement et fait apparaître une plaine alluviale fertile (Oulja). Cependant la partie orientale pourrait accueillir des équipements et des programmes résidentiels.

La réalisation de ces équipements dépendra du remodelage et remblaiement de certains terrains, de la mise en place d'infrastructures de viabilisation et de la réalisation du réseau routier primaire de la zone.

L'objectif premier consiste à mettre en valeur aussi bien le paysage agricole que le potentiel éco-touristique de ce site en raison des atouts biologiques et écologiques importantes qu'il présente.

La programmation de la séquence IV prévoit également l'aménagement d'un golf résidentiel.

Cette zone résidentielle devra être pensée de manière à s'intégrer parfaitement au paysage sans nuire aux vues qu'offre ce site exceptionnel (notamment les îlots ou niches ornithologiques).

Séquence V : Al Menzah Al Kabir

Le long plateau de Shoul se dessine sur les hauteurs du fond de la Vallée du Bouregreg surplombant la séquence 4. Creusé par l'érosion qui trace le cours de l'oued du barrage vers la plaine d'Oulja, ce plateau est davantage orienté vers le lac du barrage que vers la Vallée des séquences III et IV.

Les vues dégagées depuis la limite du plateau et sa proximité avec l'échangeur de la 3^{ème} rocade et du futur projet d'autoroute de contournement créent une attractivité justifiant la création d'une activité dont le programme reste à déterminer.

Sa réalisation dépendra de la programmation de l'autoroute, de la viabilisation du site ainsi que de la réalisation du réseau routier primaire de la zone.

Séquence VI : Belvédères de Hsain

Cette séquence constitue l'interface entre les villes de la Vallée et les territoires urbanisés de Rabat et de Salé, elle totalise une surface de 336 ha de belvédères. L'Agence lui a donné une vocation compatible avec les contraintes physiques qu'elle subit et lui a attribué une fonction spécifique qui garantit sa mise en valeur et sa protection.



Tunnel
des Oudayas





Infrastructures de transport

Lancement officiel des travaux du Tramway Rabat-Salé, le 23 décembre 2007, par Sa Majesté le Roi Mohammed VI, que Dieu le Glorifie.

Parmi les missions dévolues par la loi n° 16-04 à l'Agence pour l'Aménagement de la Vallée du Bouregreg, figurent la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre, par le compte de l'Etat et des collectivités locales concernées, d'infrastructures et ouvrages publics tel que le Tramway.



Projet du Tramway de l'agglomération de Rabat - Salé

Le développement des transports publics urbains (TPU) est un impératif du développement durable de l'agglomération de Rabat-Salé, pour la quête de sa compétitivité économique et le renforcement de la cohésion sociale de ses habitants.

La réalisation du projet Tramway s'inscrit dans une stratégie globale de restructuration des transports publics urbains de l'agglomération de Rabat Salé.

- Situation des travaux en cours au 30 novembre 2009



- Perspective place Melillia, Rabat



Actuellement, la majorité des fronts de travaux sont engagés sur Rabat et Salé pour les travaux d'infrastructures sur un linéaire de près de 17Km (Élargissement des voiries, terrassements, multitubulaire, massifs de ligne aérienne de contact, béton de fondation, pose des rails) :

Rabat

Ligne 1 : Tous les fronts de travaux sont ouverts hormis le tronçon Maa Al Aïnaine – Bab Al Irfane - Rue de Baghdad, qui le sera après confortement de la plateforme.

Ligne 2 : Tous les fronts sont ouverts hormis le tronçon rue de Congo - Roudani

Salé

Tous les fronts sont ouverts

A ce jour, 75% des travaux de plateforme sont en cours de réalisation

Tramway Rabat - Salé



• Déviation des réseaux - Av. Mohammed V, Salé



• Travaux d'élargissement des voies - Av. Alaouine, Rabat



• Travaux de terrassement - Av. Mohammed V, Salé

Les travaux de déviation des réseaux (eau, électricité, télécommunications et assainissement) ont démarré en Février 2007, suivis par le lancement des travaux de la plateforme tramway en Octobre de la même année. En Juin 2009, les travaux d'aménagement urbain ont été lancés.

Les chantiers avancent conformément au planning, ainsi la réception de la première rame se fera en Avril 2010 et les essais et marche à blanc sont prévus pour le 3^{ème} trimestre de 2010.



Les véhicules prévus dans le cadre du projet sont climatisés, à plancher bas pour faciliter l'accès aux personnes à mobilité réduite. Ces véhicules ont une capacité de 580 voyageurs par rame, équivalente à la capacité de 10 à 12 bus.

La réalisation de deux sous-stations à Salé a débuté le 1^{er} Juillet 2007 et le démarrage des travaux de réalisation de 3 sous stations à Rabat a débuté en Septembre 2009.

L'équipement des premières sous-stations est prévu pour la fin de l'année en cours.

• Multitubulaires - Av. Abou Inane, Rabat



• Cage d'armature - Av. Alaouine, Rabat



Tramway Rabat - Salé

Le projet Tramway fait travailler un nombre important d'ouvriers, de cadres et d'ingénieurs sur le chantier durant les trois années des travaux. Au total 4000 emplois directs et indirects seront créés (sous-traitants, fournisseurs, fabricants, etc...) et en phase exploitation, le Tramway fournira 600 emplois stables.

Le Tramway contribuera également à la croissance économique de la ville par une valorisation foncière le long du tracé. Dans la plupart des agglomérations européennes, l'arrivée d'un tramway dans un quartier a contribué à l'augmentation significative des prix du foncier. L'impact sur le foncier se fera ressentir sur une bande de 200m autour du tramway le long du tracé

• Pose antivibratille - Rue Riad, Rabat



• Coulage du BC3 sur antivibratille - Rue Riad, Rabat



• Travaux de soudure - Place Al Joulane, Rabat

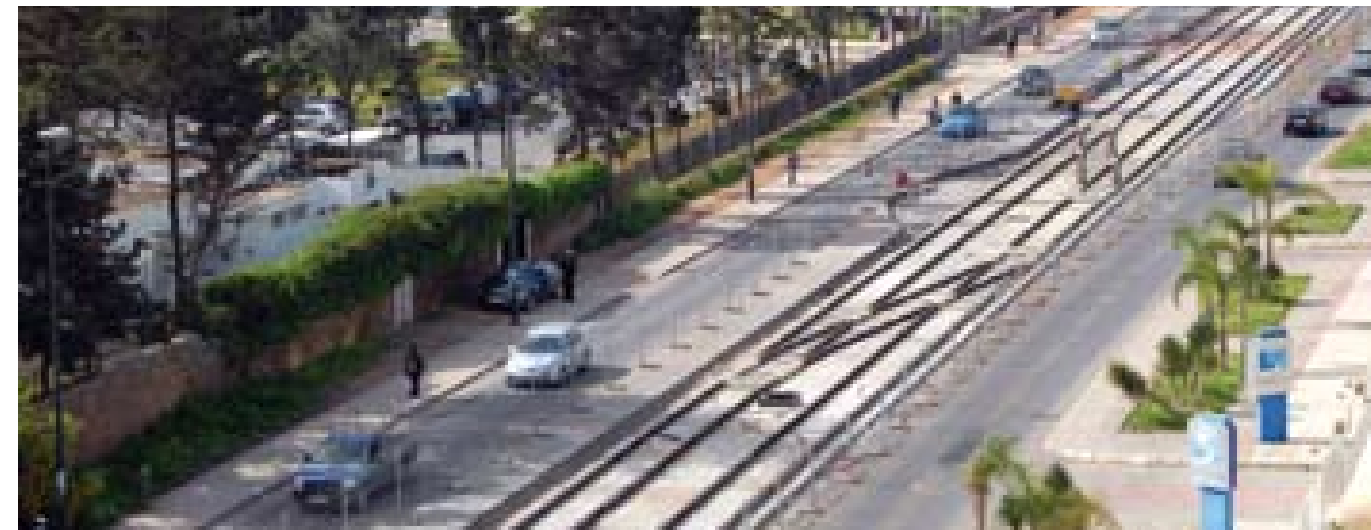




• Vue d'ensemble - Av. Alaouine, Rabat



• Vue d'ensemble - Gare Salé ville



• Vue d'ensemble - Madinat Al Irfane, Rabat

L'augmentation de la capacité de franchissement du Bouregreg rendra plus accessible les emplois et activités de Rabat aux résidents de Salé et contribuera donc au développement de l'attractivité de Salé.

La valorisation foncière aura également des retombées fiscales importantes à travers l'augmentation de la taxe urbaine perçue par les collectivités locales ainsi que la Taxe sur les Profits Immobiliers prélevée sur les profits fonciers.

Tramway Rabat - Salé



• Vue d'ensemble - Av. Hassan II, Rabat



• Vue d'ensemble - Av. Mohammed VI, Salé

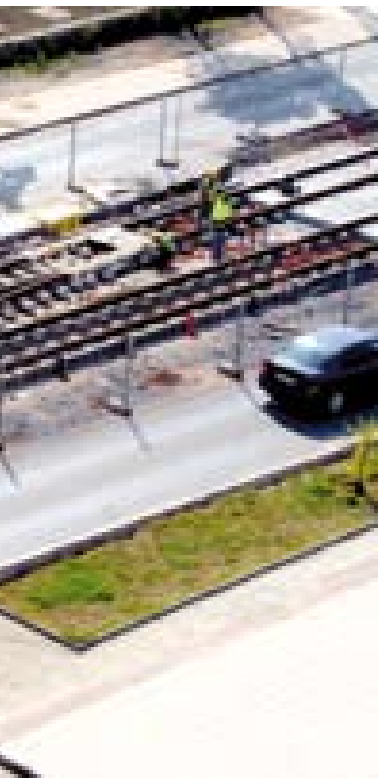


• Vue d'ensemble - Madinat Al Irfane, Rabat

Le projet Tramway participe, par ailleurs, au développement touristique de l'agglomération par la mise en relation des principaux monuments et espaces publics à l'aide d'un système de transport collectif attrayant. Le tracé des deux lignes de Tramway passe par les secteurs touristiques, le long des médinas et des principales portes de la ville. Cette nouvelle offre de transport permettra aux tours opérateurs et aux groupes autonomes d'enrichir et de diversifier leurs séjours.

Les acteurs qui auront le plus de bénéfice sont en premier lieu les usagers des transports collectifs, futurs usagers du Tramway qui gagnent en temps, en confort et en régularité de service.

Au total 400 000 habitants, 420 000 emplois, 54 écoles, 37 collèges et lycées et 11 établissements universitaires sont desservis dans un rayon de 500 m.



Le nombre de personnes qui vont profiter directement ou indirectement du projet est de 60 millions de voyageurs par an.

Les usagers routiers sont également largement bénéficiaires, notamment en frais de fonctionnement liés à la baisse des kilomètres parcourus par rapport à la situation de référence.

Le bilan pour les riverains, s'il est inférieur au bilan des acteurs précédents, reste largement positif grâce à la baisse des nuisances sonores liées à la baisse du trafic routier le long du tracé du Tramway.

- Perspective place Al Joulane, Rabat



Lancement officiel des travaux de construction du nouveau pont Moulay El Hassan, le 23 décembre 2007, par Sa Majesté le roi Mohammed VI, que Dieu le Glorifie.

Le nouveau pont Moulay El Hassan est un ouvrage d'art d'architecture homogène qui permettra de relier les deux villes de Rabat et Salé.



Pont Moulay El Hassan

Le nouveau pont Moulay El Hassan se distingue par son architecture et son insertion urbaine ainsi que par la grande technicité qui commande sa construction.

En effet, sa réalisation fait appel à des techniques de pointe, novatrices et qui en font le premier ouvrage d'art au Maroc s'inscrivant dans la durabilité et la pérennité.

Vu la nature du sol en place, les fondations des ouvrages sont réalisées en pieux forés sous boue bentonitique allant jusqu'à 50 m de profondeur. Les délais de réalisation du projet nécessitent l'utilisation de deux ateliers complets de forage comprenant outre la machine de forage équipée spécialement pour des pieux de cette taille, l'installation d'une centrale à bentonite avec un circuit fermé et étanche permettant le recyclage continu de la boue.

• Vue générale de la plateforme avant le démarrage des travaux



• L'achèvement des semelles du Viaduc de Salé





• Perspective du pont Moulay El Hassan

Les travaux de fondations profondes sont achevés avec 600 pieux et 87 semelles réalisés.

Les travaux de fonçage des palplanches au niveau des deux piles en rives P3 et P5 ainsi que la pile en rivière P4 sont entièrement réalisés.

Les travaux de réalisation des piles des divers ouvrages du pont Moulay El Hassan connaissent un avancement de 70 % avec 29 piles réalisées sur 41.

Pont Moulay El Hassan

Dans un souci permanent d'assurer une production continue et de s'affranchir des aléas de livraisons des fournisseurs, le chantier s'est doté de toutes les installations nécessaires à un fonctionnement en parfaite autonomie, notamment :

- 3 centrales à béton de 80 m³/h de capacité chacune ;
- 2 aires de préfabrication entièrement équipées avec du matériel spécifiquement conçu et dimensionné pour les besoins des ouvrages (zones de ferrailage, de bétonnage et de stockage) ;
- Des aires de façonnage et d'assemblage des armatures des diverses parties d'ouvrages.

Le chantier a amorcé depuis Juin 2009 une nouvelle phase, dernière ligne droite qui le mènera à son achèvement ; à savoir les travaux de superstructure (piles et tabliers) et notamment la préfabrication des éléments dont 3 palmes de l'arc central sont déjà réalisées et stockées.





• Ferrailage de la semelle de pile



• La semelle après décoffrage



• Perspective du pont Moulay El Hassan



• Travaux de la culée creuse de la rampe du Tramway

Pont Moulay El Hassan

La préfabrication des éléments du viaduc de Salé est entièrement achevée avec 54 poteaux, 27 pré-poutres et 150 palmes et la pose des éléments préfabriqués ainsi que leur clavage couvre 420 ml sur 546 ml au total soit un avancement de 77%. L'achèvement des travaux est prévu pour le deuxième semestre 2010.

Composé de 3 tabliers distincts d'une largeur globale de 46 m, le nouveau pont permettra la circulation du Tramway dans les deux sens (tablier amont), celle des véhicules en 2x3 voies (tablier central et aval) ainsi que le passage des deux roues et des piétons en balcon, ce qui assure une fluidité de trafic assurée pour les vingt prochaines années.

• Vue d'ensemble des travaux de la culée creuse côté Rabat



• Perspective du pont Moulay El Hassan





- Le gabarit de ferrailage des palmes



- Manutention pour stockage de la palme centrale

Les intervenants dans le projet sont multiples et sont représentatifs de l'expertise internationale dans le domaine des ouvrages d'art.

Cette synergie entre des bureaux d'études internationaux et des bureaux d'études locaux a été pensée dans le but d'un transfert de connaissances et de technologies. Elle a également permis de forger un savoir-faire inédit que le Maroc peut capitaliser pour de futurs projets de cette envergure.

Pont Moulay El Hassan



• Vue générale du Viaduc de Salé



• Perspective du Viaduc de Salé

L'effectif s'élève à 500 ouvriers dont des boiseurs, des maçons, des ferrailleurs, des soudeurs, des grutiers, des conducteurs d'engins, des électriciens, des plombiers, des mécaniciens, des menuisiers, des opérateurs de centrales à bétons, des contrôleurs.

Ces ouvriers bénéficient tout au long du projet de formations sur les techniques de construction et sur le matériel employé sur site par le biais d'experts nationaux et internationaux (espagnols, italiens, français, canadiens, suisses ...).



Le projet étant dans un site sensible et au cœur de la Capitale, de fréquentes visites sont organisées au profit de chefs de projets, de hauts responsables, gestionnaires, notables... qui expriment leur soutien au projet et la satisfaction quant aux techniques et au mode de gestion y afférent.

Ce projet a voulu intégrer la composante recherche et ingénierie par le biais des stages qu'il a ouvert au profit des grandes écoles d'ingénieurs marocaines et étrangères. C'est ainsi qu'une vingtaine d'élèves ingénieurs ont passé leurs stages sur les deux ans écoulés de travaux ainsi que trois projets de fin d'études.

- Perspective du pont Moulay El Hassan



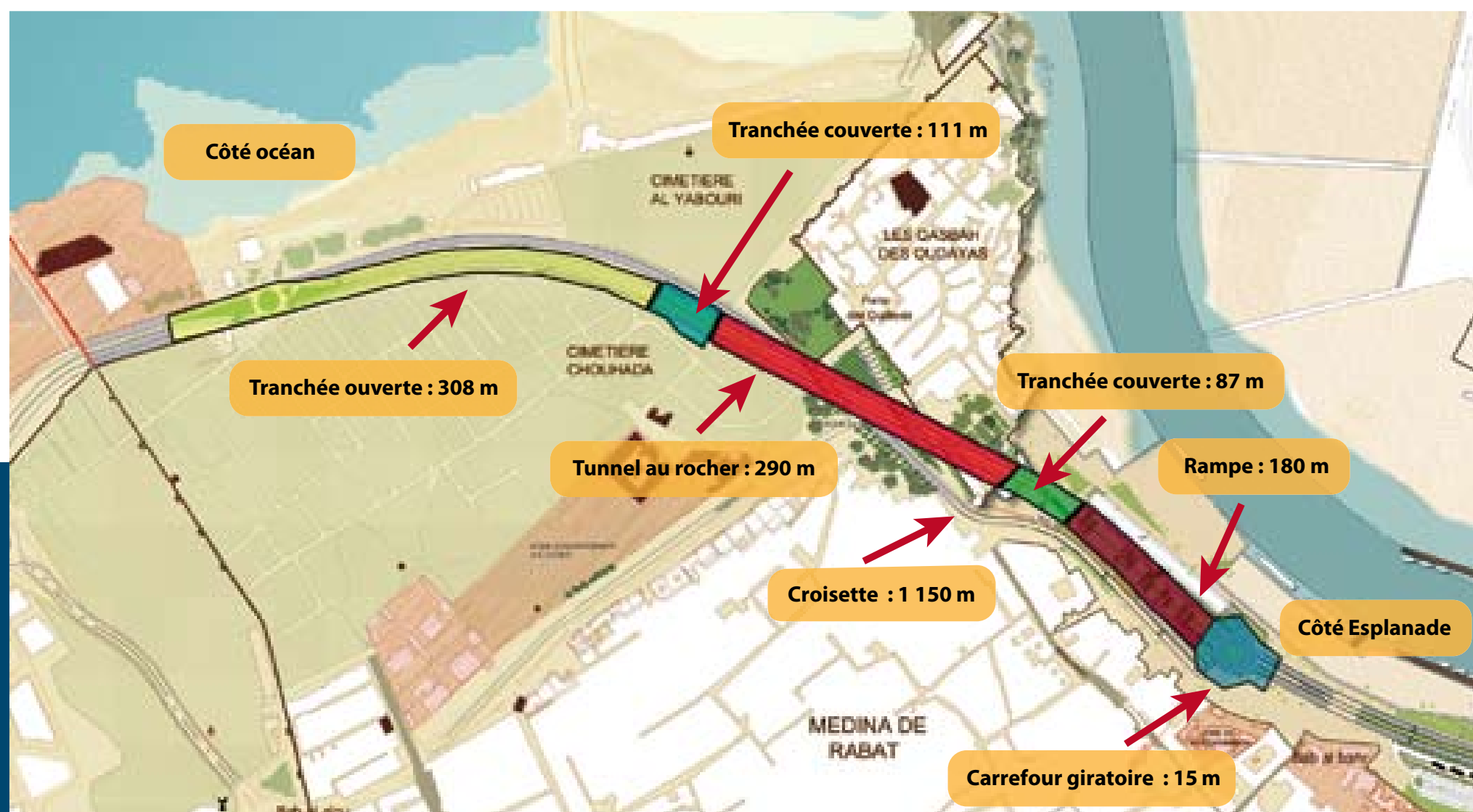
Tunnel des Oudayas

Le Tunnel des Oudayas et ses voies d'accès s'étendent du carrefour giratoire de Bab Al Bahr (côté quartier Mellah) jusqu'au club de surf des Oudayas côté océan, sur une longueur totale de 1.022 m.

Le lancement des travaux a eu lieu en Avril 2007, pour un délai de réalisation prévisionnel de 41 mois. Les travaux se poursuivent au niveau des trois fronts : côté océan, tunnel au rocher et côté esplanade et sous bâtiments historiques. Plus de 14.000 m² de parois moulées et « berlinoises » pour soutènement des tranchées sont déjà réalisées. Les deux tubes du tunnel proprement dit sont presque achevés en excavation. Leur bétonnage définitif est à 75% d'achèvement.

- Les deux fronts d'attaque côté océan





• Plan du tracé du Tunnel des Oudayas

La réalisation de ce projet s'inscrit dans le cadre de la mise à niveau des infrastructures de transport de la Séquence 1 de l'aménagement de la Vallée du Bouregreg.

Il vise à rendre la circulation plus fluide en canalisant le trafic transitaire, permettre l'aménagement de la place Souk El Ghzel pour mettre en évidence sa valeur historique et touristique, et enfin restituer la continuité spatiale entre l'ancienne Médina et la cité des Oudayas.

Tunnel des Oudayas

- Vue générale côté esplanade - Tranchée & Bâtiments historiques



- Bâtiments historiques - Soutènement de la tour carrée par échafaudage métallique



- Vue générale de l'entrée du tunnel du côté océan



- Soutènement provisoire - Côté Océan



allique.



Depuis le début de l'année 2009, les travaux spécifiques de soutènement et de mise en sécurité des bâtiments historiques (ex-locaux de la bibliothèque des Oudayas et de l'Inspection du Patrimoine Culturel) nécessaires au passage du projet sous ces édifices, avancent de manière ordinaire.

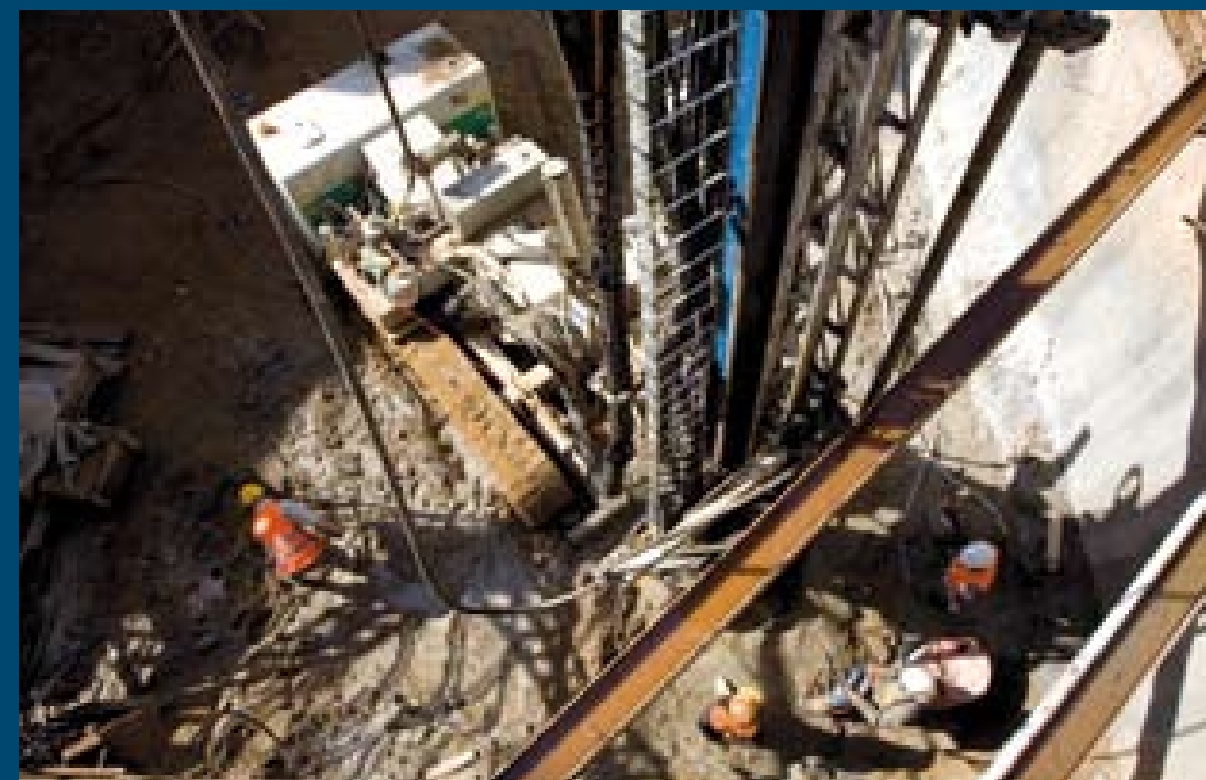
Ainsi, il a été procédé au traitement de fissures constatées dans les murailles, au soutènement des monuments par une structure métallique et à la mise en place d'un système de veille (monitorage on-line) permettant de détecter le moindre mouvement des monuments pour agir dans les meilleurs délais.

L'achèvement des travaux liés aux passages sous les bâtiments historiques est prévu en mai prochain et la mise en service du Tunnel des Oudayas est attendue pour le deuxième semestre de l'année 2010.

• Opération de perforation - Mise en place des tubes



• Réalisation d'une colonne de Jet-grouting



Tunnel des Oudayas

Le Tunnel des Oudayas est un projet particulier qui nécessite des techniques de réalisation particulières, telles : les parois « berlinoises », les colonnes de jet grouting, les parois moulées par hydrafraise. Toutes ces nouvelles techniques ont permis de créer de nouveaux métiers au Maroc.

Le projet du tunnel des Oudayas emploie aujourd'hui plus de 200 ouvriers marocains et 50 cadres tous intervenants confondus.

- Soutènement provisoire de la demi-section supérieure



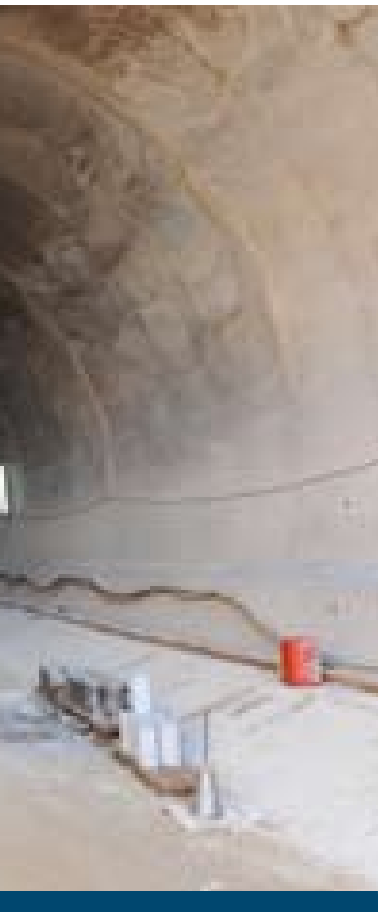
- Mise en place de ferrailage et étanchéité

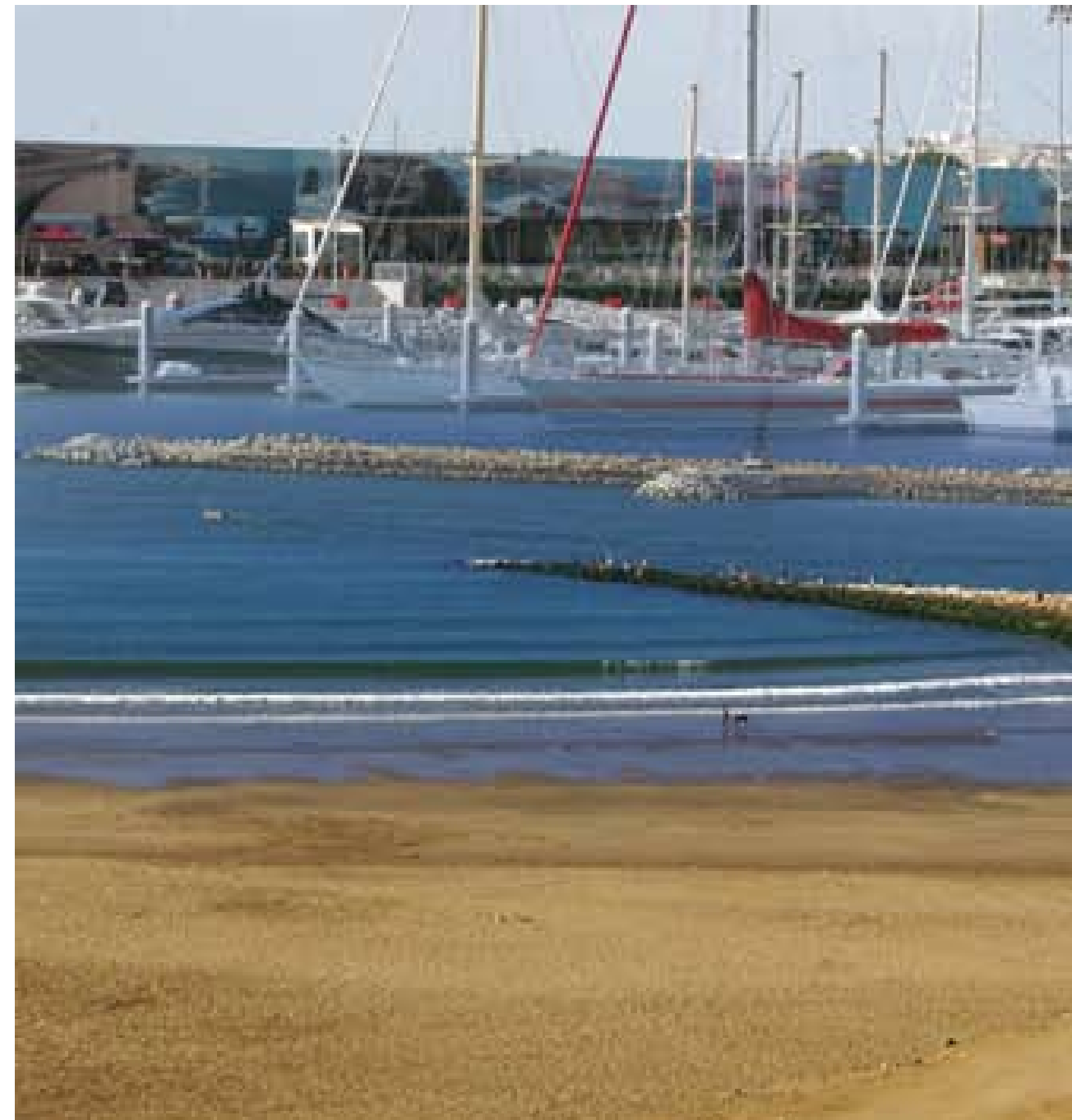


- Revêtement définitif du tunnel



- Perspective du Tunnel des Oudayas







Infrastructures hydrauliques et portuaires

Calibrage du Chenal

Il y a encore quelques années, la Vallée du Bouregreg, dont l'histoire s'articulait autour de l'eau, vivait encore à la merci de l'Oued et de la clémence du climat. Les craintes étaient principalement liées aux apports hydrauliques irréguliers et aux menaces de crues.

Les conditions hydrauliques restent le premier et le plus important facteur contraignant l'Aménagement de la Vallée du Bouregreg. A cet effet, l'Agence a tenu compte de plusieurs contraintes notamment : une embouchure fortement exposée à la houle, l'instabilité de certains versants, les médiocres qualités géotechniques des versants marneux, la formation d'une barre sableuse réduisant fortement le tirant d'eau et la navigation...

L'embouchure est fortement exposée à la houle. Traditionnellement, l'entrée et la sortie des bateaux étaient considérées comme difficiles et dangereuses. La formation d'une barre sableuse avait fortement réduit le tirant d'eau et la navigation était devenue quasiment impraticable.

• Vue sur l'embouchure du fleuve



• Travaux de dragage





• Travaux de dragage



• Vue d'ensemble du fleuve

Dès le lancement de l'aménagement de la Vallée du Bouregreg et afin de réduire les apports de sable et d'assurer une parfaite navigabilité du fleuve, l'Agence pour l'Aménagement de la Vallée du Bouregreg a pris des dispositions techniques et réalisé d'importants travaux de dragage du chenal. Ceci a permis de restituer la navigabilité du fleuve et de faciliter les entrées et sorties de l'estuaire.

Finalisés en Juillet 2007, ces réalisations permettent aujourd'hui d'assurer un tirant d'eau minimum de 3 mètres quelque soit la marée. Ces profondeurs sont ainsi maintenues grâce à la réalisation de travaux de recalibrage à l'embouchure du fleuve (épis, diguettes...) et au confortement des digues d'embouchure existantes. Une fois le chenal de navigation réalisé, l'Agence a mis en place un programme de dragage d'entretien annuel qui permettra de maintenir le tirant d'eau.



Bouregreg Marina



- Travaux de réalisation du bassin de la Bouregreg Marina



- Installation des équipements

A l'embouchure du Bouregreg, une marina est désormais logée au cœur de la ville de Salé, faisant face à dix siècles d'histoire que cristallise la Qasbah des Oudayas. La Bouregreg Marina est considérée comme un ouvrage phare de l'aménagement de la Vallée.

Avec divers lieux d'animation et de loisirs, Bouregreg Marina ouvre un champ d'attractivité nouveau qui suscite l'engouement des plaisanciers nationaux et étrangers.

Bouregreg Marina séduit les voyageurs et plaisanciers traversant l'Océan Atlantique ou descendant vers l'archipel des îles du Cap vert, les Canaries ou Madère.

Pouvant accueillir jusqu'à 350 anneaux après extension prévue en 2011, le port de plaisance ambitionne de devenir un « must » pour les plaisanciers à la recherche d'un séjour prolongé ou d'une escale inoubliable sur leur chemin vers l'Afrique occidentale, les Caraïbes ou les rivages d'Amérique.



Bouregreg Marina s'étend sur une superficie de 8.2 ha, avec 4 ha de terre-pleins et 4.2 ha de bassin ; pouvant accueillir des bateaux avec un tirant d'eau de 2 à 4 m.

Elle est bordée d'espaces de restauration, d'animation et de loisirs ouverts au public et, dans un futur proche, elle sera entourée d'un front résidentiel et hôtelier adossé à la Cité des Arts et Métiers.

• Vue d'ensemble sur le bassin équipé



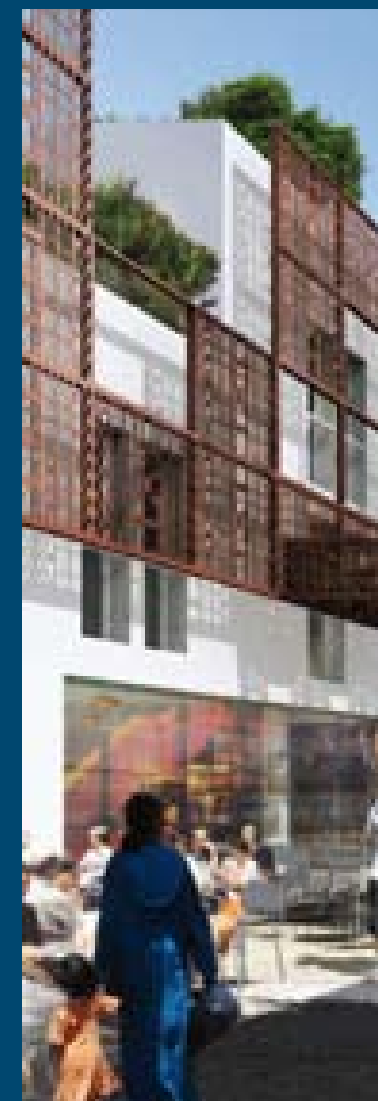
• Vue d'ensemble du Bouregreg Marina





- L'escale du Belem

La Bouregreg Marina a vu le passage, entre 2008 et 2009, de quelques 620 bateaux dont 500 étrangers de différentes nationalités : française, allemande, anglaise et américaine, notamment.



Depuis son lancement en Mars 2008, la Bouregreg Marina a connu le passage de plus de 200.000 promoneurs et a accueilli plusieurs évènements sportifs et culturels tels : Pirates 2008 : les enfants du Bouregreg, la 10ème édition de la Nuit Internationale du Jet Ski, l'escale du Belem sur les quais du Bouregreg, la 3ème édition du Salon Extrême Loisir, le Festival Mawazine, etc...



- Perspective des quais de la marina



- Salon nautique extrême loisir

Quais de Rabat

D'une longueur totale de 1,5 Km, les quais et débarcadères de Rabat ont été ouverts au public en 2007, comprenant des débarcadères sécurisés pour les barcassiers et un point d'amarrage pour les vedettes et bateaux de grande taille. Depuis, quelques cafés et restaurants en structures légères, meublent les espaces des promeneurs. En outre, la rive abritera des cafés et restaurants sur pilotis, actuellement au stade de réalisation.

La réalisation de tous ces aménagements à l'embouchure du Bouregreg forme, avec la Bouregreg Marina, un ensemble portuaire et nautique intégré

- Vue d'ensemble des quais avant démarrage des travaux



A terme, la rive sera dotée de clubs nautiques au profit des sportifs de l'agglomération de Rabat-Salé. L'aménagement des clubs nautiques du Bouregreg concerne la rive sud du fleuve, à l'ouest du futur pont au pied de la Tour Hassan. Le programme consiste en la réalisation de plusieurs clubs nautiques : un club de jet ski, un O.M club, un club de la Marine Royale, un Yacht Club, un Club de la Fé Tranchée ouverte : 308 m dérivation Universitaire du Sport, un Club des Travaux Publics T.P, ainsi que le C.V.A.R le Club d'Aviron.

• Travaux de réalisation des Quais de Rabat



• Travaux de réalisation des Quais de Rabat



Quais de Rabat

Le projet se base sur la configuration urbaine générale du Cabinet Reichen. Son tracé reprend des lignes fractionnées à la manière de jardins Andalous, donnant la part belle sur le front du Bouregreg et discutant avec les constructions de la Marina, nouveau poumon de la ville de Rabat-Salé.

La disposition des différents volumes constituant le programme viendra générer différents espaces privés et publics, places, promenades et venelles.

- Vue aérienne des quais





• Perspective restaurant sur pilotis - Vue capitainerie



• Perspective restaurant sur pilotis - Vue esplanade

Les toitures des différents clubs seront en grande partie plantées, permettant de traiter avec élégance la vue depuis la Tour Hassan, ainsi que d'ancrer le projet dans une attitude résolument écologique, grâce au drainage des eaux.

Cette démarche sera renforcée avec le reste des toitures qui seront autant que possible plaquées de panneaux photovoltaïques, afin de produire l'énergie nécessaire au fonctionnement des clubs. Ce projet se veut fédérateur d'une dynamique volontaire et contemporaine, il accompagne le développement de la ville sur de nouveaux territoires et veut offrir de nouveaux accès à son fleuve.

La réalisation de tous ces aménagements à l'embouchure du Bouregreg forme, avec le port de plaisance, un ensemble portuaire et nautique intégré.

Port de pêche

La construction d'un port de pêche relève d'une action à caractère social au profit de près de 1.000 personnes opérant sur une centaine de barques pour pêche artisanale. Celle-ci, en effet, se présente comme un segment particulier sur l'échiquier économique du secteur et de la région de Rabat-Salé.

Néanmoins, cette activité se pratiquait dans des conditions précaires, caractérisées notamment par :

- absence d'un port dédié uniquement à l'activité des pêcheries ;
- manque d'infrastructures de commercialisation et de fabrication de glace permettant aux marins pêcheurs de mieux conserver leurs captures et de les écouler dans de bonnes conditions ;
- inexistence d'une halle aux poissons assurant la possibilité de veiller au contrôle de la qualité et des prix ;
- absence de moyens d'approvisionnement en carburant, en matériel de pêche et en pièces de rechange ;
- inexistence de locaux adéquats pour abriter le matériel de pêche.

• Digue de protection contre l'ensablement



• Travaux d'installation de la brise-lame





- Vue sur l'entrée du port à partir de la digue

Le port de pêche de Salé a été construit par l'Agence pour l'Aménagement de la Vallée du Bouregreg. Il s'étend ainsi sur une superficie globale de 3 ha avec un bassin de 1,5 ha, et s'inscrit dans la droite ligne de l'Initiative Nationale de Développement Humain. Il offre un positionnement stratégique de par sa situation sur l'embouchure et son voisinage de l'ancienne Sqala de Sidi ben Acher. Le port de pêche est situé à proximité de l'enceinte de la médina de Salé avec une vue panoramique sur la Qasbah des Oudayas. Le port revalorisera le métier halieutique et contribuera à structurer la profession du pêcheur par le biais d'une infrastructure moderne composée d'une halle aux poissons et d'une logistique appropriée.

Après la construction des digues de protection et du bassin, les appontements et équipements de base ont également été installés. La superstructure de ce projet reste à réaliser dans son intégralité. Aux termes d'un accord signé avec les partenaires publics, le Ministère de l'Équipement, l'Office Nationale de Pêche et le Millenium Challenge Corporation (MCC) devraient réaliser un point de débarquement aménagé comprenant la halle aux poissons, une fabrique de glace, des locaux pour les différentes administrations, etc.. Il reste également la mise en place des dispositifs de signalisation et le matériel d'alertes, de secours et de télécommunications. Part ailleurs, il est question de réfléchir à une formule ingénieuse de modernisation de cette flotte de pêche côtière et d'assister les petits pêcheurs en leur apportant le conseil et l'expertise nécessaires.

- Perspective du port de pêche





- Mise en place des enrochement



- Perspective du port de pêche artisanal

Il est prévu que se développe autour de ce port une activité commerciale, sociale et touristique relativement importante dont 5 restaurants et 22 gargotes. Ce programme a pour préoccupation majeure d'intégrer le segment de la pêche artisanale dans le tissu socio-économique régional, de valoriser les produits capturés et d'améliorer les conditions de travail des marins pêcheurs artisans. Aussi, les populations locales sont-elles parties prenantes dans ce projet, à travers l'incitation à la création de coopératives locales chargées de la gestion a posteriori de l'activité du site.





Environnement - Patrimoine - Citoyenneté



- Contrée verte

La question de l'environnement n'est plus une clause de style, c'est une composante essentielle du développement durable au même titre que les dimensions économique et sociale.

L'Agence pour l'Aménagement de la Vallée du Bouregreg a, de ce fait, érigé l'environnement comme l'un de ses principes fondateurs, sans lequel il n'y aurait pas d'aménagement et encore moins de développement économique durable.

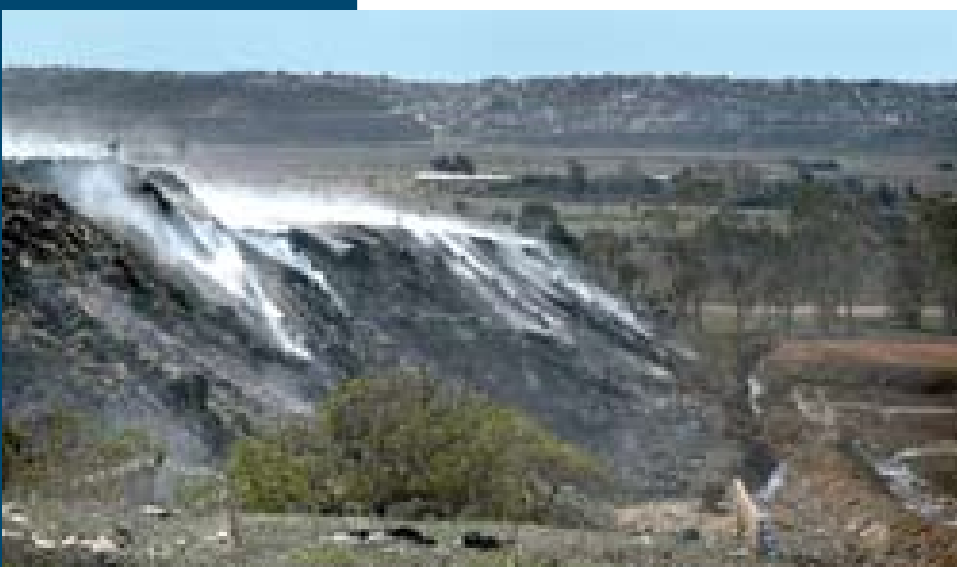
Cette vision prend toute sa dimension compte tenu du fait que la biodiversité identifiée au niveau du fleuve Bouregreg et de ses rives fait de la Vallée un site d'intérêt biologique et écologique (SIBE).

L'environnement floral de la Vallée du Bouregreg est composé d'une riche variété d'espèces végétales, caractérisée par la présence de phanérogames et d'espèces halophiles (ex. : la zostère naine, la salicorne etc.) réparties selon un gradient allant de l'embouchure au fond de la Vallée (Akreuch).



Quant à l'environnement faunique, il se caractérise par la présence d'une faune aviaire indigène sauvage composée, entre autres, de goéland brun, de mouette rieuse et de cigogne blanche. La faune ichtyologique identifiée au niveau de l'estuaire est composée principalement de mullets, de bars et d'anguilles.

- Décharge d'Akreuch avant réhabilitation



- Décharge de l'Oulja avant réhabilitation



- Décharge de l'Oulja réhabilitée

Dès le premier de coup de pioche, le projet d'aménagement de la Vallée du Bouregreg donne le ton à travers sa politique de réhabilitation des décharges publiques, l'assainissement des eaux du fleuve et l'aménagement d'espaces verts.

- Réhabilitation de la décharge de l'Oulja : cette opération a eu pour impacts directs l'amélioration des conditions de vie des habitants des quartiers avoisinants (ex. : Al Karia), la réduction des risques associés à la santé, l'élimination des odeurs et le captage et traitement du lixiviat.
- Centre de transfert de la décharge d'Akreuch (en cours) : ce projet a pour objectif de confiner les déchets ménagers dans une structure respectueuse de l'environnement, afin d'être acheminés vers la décharge contrôlée d'Oum Azza pour triage, stockage et traitement du lixiviat. Les principaux impacts de ce projet sont la prévention de la santé des populations locales et la protection des environnements physique et biologique du site.

- Le site du Chellah avant le démarrage des travaux de nettoyage et de dépollution



- Travaux de nettoyage et de dépollution du site du Chellah





• Vue d'ensemble du site du Chellah après nettoyage et dépollution

- Réhabilitation de la décharge d'Akreuch : le projet vise à réhabiliter la décharge d'Akreuch avec la mise en place d'un système de drains pour la captage du biogaz et du lixiviat en vue de son traitement avant d'être rejeté au niveau du fleuve.
- Nettoyage et dépollution du périmètre situé en contrebas du monument historique du Chellah : l'opération a pour objectif de nettoyer le périmètre du Chellah et de le dépolluer à travers l'élimination des déchets solides portant atteinte à la qualité du paysage et susceptible de dégrader la qualité des eaux de surface et souterraine.
- Aménagements et entretien des espaces verts : divers aménagements ont vu le jour notamment au niveau de l'avenue de Fès, du point Al Fida et de la montée de Losko.



Les travaux de réhabilitation de la décharge de l'Oulja sont la preuve de l'engagement de l'Agence en matière d'environnement. Cette réhabilitation est l'un des premiers projets initiés par l'Agence visant à protéger et sauvegarder les secteurs immédiat et alentour de la décharge.

En vue de réconcilier la décharge avec son environnement naturel, une vaste opération de végétalisation a été menée accompagnée de l'installation d'un système d'irrigation à des fins d'arrosage. Ces opérations ne sont que l'amorce de la vision développée qui repose sur la création d'un parc écologique ayant, entre autres, pour vocation un site didactique dédié à la protection de l'environnement.



• Plantations de graminées

Patrimoine - Mémoire du lieu

Le respect de l'Histoire impose l'adoption d'une démarche qui allie l'économique au culturel à travers la préservation des monuments, à l'image du projet de mise en valeur du Chellah ou de la restauration des remparts et infrastructures de la Qasbah Oudayas.

Ces monuments concentrés autour de la Vallée du Bouregreg font d'elle une contrée bénie pour la culture et le tourisme. En effet, le site du Bouregreg est l'un des plus densément chargé d'histoire du Royaume du Maroc.

Ces sites historiques et archéologiques étaient en voie de dégradation suite à l'altération de leur environnement immédiat par des constructions sans intérêt.



• Le Chellah



• Le site Ribat Tachfine

Pour remédier à cela, l'Agence pour l'Aménagement de la Vallée du Bouregreg a mis en avant une politique intégrée de réhabilitation et de mise à niveau du patrimoine historique qui fait la fierté de Rabat et Salé.

Plusieurs monuments ont été retenus et bénéficieront d'une restauration et d'une mise en valeur des lieux, à savoir :

- La Qasbah des Oudayas : représente le premier noyau urbain historique arabo-islamique de la Vallée qui a su garder toutes les empruntes historiques et patrimoniales des différentes dynasties : Almoravide, Almohade, et Alaouite ainsi que la civilisation Morisque ;



- Le Chellah : ce monument avec deux époques historiques importantes « l'époque Antique : Romaine et l'époque Islamique : Mérinide », a fait l'objet d'une étude préliminaire, menée par l'Agence pour l'Aménagement de la Vallée du Bouregreg, l'UNESCO et le Ministère de la Culture, afin de lancer les travaux de réhabilitation ;
- La façade fluviale et maritime de la Médina de Rabat : la façade fluviale s'étend de Borj Sidi Makhlouf, en passant par le quartier El Mellah et le Quartier des Potiers jusqu'à l'entrée nord de la rue des Consuls. Quant à la façade maritime, elle s'étend de Bab Lâalou jusqu'à la grande porte des Oudayas ;
- La façade fluviale et maritime de la Médina de Salé : un programme de mise à niveau du côté fluvial et de ses monuments prestigieux tels les portes de Bab Fès, Bab Lamrissa, Bab Dar Assinâa, Bab Bouhaja et Bab Malaqa a eu lieu en avril 2009. Cette façade s'étend de Bab Lamrissa à Borj Addoumouâ. Quant à la façade maritime s'étend de Borj Lekbir jusqu'à Borj Addoumouâ en passant par la place Sidi Ahmed Ben Acher.

Le projet de mise en valeur de la Qasbah des Oudayas porte sur la restauration des différentes façades telle la façade maritime, la façade fluviale et la façade côté Médina ainsi que la muraille de Bab Al Bahr dont les travaux ont été achevés en Avril 2009.

La Qasbah des Oudayas bénéficiera avec la place historique de Souk El Ghzel et le boulevard Lâalou d'un aménagement global après l'ouverture du Tunnel des Oudayas fin 2010.



• Fouilles archéologiques



• Restauration des remparts de la Qasbah des Oudayas

Par sa démarche participative et consensuelle, le projet Bouregreg se propose de concevoir un avenir meilleur aux générations futures. En effet, l'accompagnement social des projets d'aménagement de la Vallée du Bouregreg vise essentiellement une amélioration durable du cadre et des conditions de vie de la population qui en est l'objet. Cette amélioration ne saurait donc se limiter au changement physique d'un espace insalubre, d'habitat ou d'exercice d'activités économiques génératrices de revenus, mais permettre d'éradiquer les dynamiques socio-économiques ayant présidé à la genèse des espaces de vie insalubres.





A mesure que progressent les travaux d'aménagement de la Vallée, l'Agence pour l'Aménagement de la Vallée du Bouregreg assure l'accompagnement social des familles relogées, l'indemnisation des transporteurs fluviaux et le relogement des populations des bidonvilles et autres quartiers menaçant ruine. Dans ce cadre, l'Agence a réalisé des études d'impact de nature à préserver l'environnement naturel et entrepris des actions sociales afin d'améliorer les conditions de vie des catégories défavorisées.

Par ailleurs, l'Agence a signé un accord avec l'ANAPEC pour assurer le recrutement de profils adaptés aux opportunités d'emploi sur le chantier et éventuellement mener la formation pour les besoins du projet.

- Les barcassiers



Actions entreprises par l'Agence :

- Opération barcassiers : dans le cadre de l'accompagnement social assuré par l'Agence, un accord a été conclu avec les barcassiers en Avril 2006 pour le gel de leur activité. En guise de compensation l'Agence s'est engagée à :
 - Verser une indemnité mensuelle aux barcassiers selon leur statut et ce durant la période de suspension de leur activité jusqu'à la reprise après l'accomplissement des travaux d'aménagement en décembre 2008 ;
 - Installer deux épis pour faciliter la traversée entre les deux rives ;
 - Collaborer, dans le cadre du programme de l'INDH, avec les divisions des actions sociales des Préfectures de Rabat et Salé, ainsi qu'avec l'Agence du Développement Social (ADS) dans le but de créer des emplois supplémentaires en sauvegardant l'esprit de compétitivité ;
 - Inciter les barcassiers à créer une coopérative pour faire participer tous les intervenants et renforcer le dialogue entre l'ensemble des concernés pour assurer la survie d'une activité qui constitue un patrimoine culturel ;
 - Mettre en place des formations en langues, communication, secourisme, réparation de barques, etc.



- Opération poissonniers : initiée par l'Agence en Mai 2008, cette opération concerne 66 restaurateurs poissonniers et consiste en :

- Indemnisation mensuelle pour chacun des restaurateurs poissonniers et durant toute la période de suspension de leur activité ;
- Construction de 22 nouveaux locaux dans le nouveau port de Salé. Chaque local abritera 3 restaurateurs ce qui permettra de créer une centaine d'opportunités d'emploi ;
- Assistance pour la création d'une coopérative ou association pour représenter et défendre les droits des poissonniers en tant qu'artisans ainsi que la mise en place de formations qui leurs permettront une amélioration tant au niveau de la commercialisation de leur produit qu'à la satisfaction de leurs futurs clients.

- Le poissonnier

- Opération pêcheurs : dans le but d'améliorer les conditions sociales et de travail des 112 pêcheurs, l'Agence a mené quelques actions dans le but d'un accompagnement spécifique et meilleur :
 - Une nouvelle plateforme provisoire pour le compte d'une soixantaine de pêcheurs. Celle-ci est destinée à recevoir leurs équipements et matériaux de travail (moteurs, filets,...). Elle est constituée de 60 box individuels, d'une chambre froide et autres unités de stockage ;
 - Un nouveau port de pêche situé derrière la digue Nord (digue de Salé) à l'embouchure du fleuve, et qui permettra une meilleure organisation des professions liées à la pêche artisanale;
 - L'organisation au sein d'une coopérative pour développer la solidarité en améliorant la coordination et garantir la cohérence de l'activité ainsi que la recherche d'un complément de revenu pour accroître les recettes des pêcheurs et réduire les dépenses courantes.



• Les pêcheurs



- La Médina de Rabat

- Opération Diour Dbagh : grâce au partenariat entre le Ministère Délégué chargé de l'Habitat et de l'Urbanisme, la Wilaya de Rabat et l'Agence pour l'Aménagement de la Vallée du Bouregreg, 90% des ménages ont pu se procurer leurs propres habitations et améliorer leurs conditions d'habitat.

En effet, l'Agence a procédé au recensement de 259 habitations dans un état de délabrement avancé à Diour Dbagh et Foundouq Mestiri et a ensuite indemnisé l'ensemble des ménages concernés. L'Agence est entrain de définir, en collaboration avec les Autorités Locales et l'Inspection Régionale de l'Habitat, les modalités pour l'évacuation totale de l'assiette foncière occupée

Par ailleurs, l'Agence a créé des opportunités d'emploi pour les bénéficiaires de l'opération, dans les différents chantier du projet, afin de leur permettre de couvrir leurs crédits et leurs besoins quotidiens.



- Opération Centre de Maintenance du Tramway : dans le cadre d'une convention de partenariat avec la Société Al Omrane, la Délégation Provinciale d'Habitat et la Préfecture de Salé, l'Agence pour l'Aménagement de la Vallée du Bouregreg assure un accompagnement social au profit des ménages occupant l'assiette foncière réservée au Centre de Maintenance du Tramway.

La commission de suivi assure des réunions in site, dans le but d'assurer un accompagnement social à travers le règlement de litiges par le biais d'un travail de concertation et d'accomplissement des formalités relatives à l'établissement des dossiers d'acquisition. A cet effet, l'Agence a indemnisé 137 ménages et a procédé à leur relogement au niveau du site d'accueil Sidi Abdellah.

- Opération potiers : même si l'opération de délocalisation des potiers est en cours de préparation, l'impact social est apparent à travers l'accompagnement social assuré par l'Agence en faveur de ces artisans, qui permettra de préserver cette activité artisanale, et de garantir des conditions meilleures pour ces artisans. De fait l'Agence a entamé certaines actions dans ce sens, à savoir :
 - Mener un processus de négociation avec les artisans concernés afin de parvenir à un consensus qui valorisera leur activité davantage, en essayant de les intégrer dans un milieu plus réglementaire et plus adapté à leurs besoins ;
 - Travailler en collaboration avec Al Omrane, la Délégation de l'Artisanat et les Communes Urbaines de Rabat et Salé dans le but de trouver des endroits appropriés aux bénéficiaires et répondant à leurs demandes.



• Le potier

