



LA MOBILITÉ DURABLE AU CŒUR DES DEUX VILLES



Société du Tramway de Rabat-Salé
filiale de



وكالة تهيئة ضفتي أبي رقراق
Agence pour l'Aménagement de la Vallée du Bouregreg





*SA MAJESTÉ LE ROI DU MAROC, MOHAMMED VI,
A INAUGURÉ LE 18 MAI 2011 LE TRAMWAY DE RABAT-SALÉ*



Sa Majesté le Roi Mohammed VI

UNE INITIATIVE ROYALE

Au sein de la capitale du Royaume, le Bouregreg, un fleuve chargé d'histoire sépare les deux villes jumelles de Rabat et de Salé. Ses méandres s'écoulent dans l'amplitude d'une magnifique vallée de près de six mille hectares. Depuis un demi-siècle, diverses notes et études ont été réalisées sur le thème de la réhabilitation de cette zone. Ces écrits ont mis en évidence l'originalité du site, sa richesse et soulignent parfois l'ampleur des travaux qu'il requiert.

Avec l'avènement du **nouveau Règne de Sa Majesté le Roi Mohammed VI**, la vision de ce projet a pris une dimension effective. Ainsi, au terme de quatre années d'études, **Sa Majesté le Roi Mohammed VI** a donné, en janvier 2006, le coup d'envoi des travaux de l'aménagement du site exceptionnel de la Vallée du Bouregreg.

Un aménagement respectueux du caractère rare et prestigieux de ce site gorgé d'histoire qui, tout en prêtant attention à sa préservation, fait preuve de créativité et d'audace, et a pour ambition de propulser la capitale du Royaume au rang des plus grandes capitales internationales.

Quatre grands axes commandent l'œuvre d'aménagement de cet espace exceptionnel :

- La protection et la sauvegarde de l'environnement de la vallée ;
- La démarche sociale et l'action citoyenne ;
- La préservation et la réhabilitation du patrimoine ;
- L'amélioration du cadre de vie des populations de l'agglomération.

La maîtrise d'ouvrage a été confiée à l'Agence pour l'Aménagement de la Vallée du Bouregreg, établissement public, dont le texte de loi a été approuvé par les deux chambres du parlement et publié au Bulletin Officiel sous **le Dahir n70-05-1° en date du 23 novembre 2015.**



La réflexion engagée sur les atouts et les problématiques de la vallée a abouti à la mise en place d'un Plan d'Aménagement Spécial (PAS), document juridique et urbanistique couvrant l'intégralité du périmètre d'aménagement et définissant toutes les dispositions applicables à la zone, notamment les vocations urbanistiques, les règles d'occupation du sol et les servitudes, et ce en vue de garantir un aménagement cohérent et intégré.

Dans le cadre de ce projet d'envergure plusieurs réalisations ont vu le jour, surtout celles relatives aux infrastructures de mobilité, et ont transformé le quotidien de la population de l'agglomération



Tunnel des Oudayas/Tramway de Rabat-Salé/Nouveau pont Hassan II mis en service en mai 2011.

LE TRAMWAY DE RABAT SALÉ

Pour répondre aux enjeux de développement urbain de l'agglomération de Rabat-Salé et pour la préserver d'une extension incontrôlée de la circulation des voitures, une étude de faisabilité a été conduite en 2003 et a eu pour conclusion l'opportunité de mettre en œuvre un système de transport de masse de type tramway sur rail.

Pour sa réalisation, l'Agence pour l'Aménagement de la Vallée du Bouregreg s'est vue confier en 2006 deux mandats des communes urbaines de Rabat et Salé, en coordination avec les institutions publiques en charge du transport urbain, pour **un budget d'investissement de 3,6 Milliards de DH TTC.**

Composante structurante du projet d'Aménagement de la Vallée du Bouregreg, le Tramway est apparu comme une réponse appropriée à la problématique du transport collectif par sa formule alliant fiabilité, rapidité, confort et faible empreinte écologique. Il est destiné, de par l'accessibilité qu'il offre aux différents grands équipements de la ville, à participer au développement socio-économique de l'agglomération.

En décembre 2007, Sa Majesté Le Roi Mohammed VI, que Dieu Le Glorifie, a lancé les travaux de réalisation d'une première phase du Tramway de Rabat-Salé et du nouveau pont Hassan II. Inauguré le 18 mai 2011, le tramway relie les centres villes de Rabat et de Salé, totalise 20 km et 31 stations, et dessert les principaux pôles d'activités : centres administratifs, universités, hôpitaux, gares ferroviaires et routières.

Le réseau comporte deux lignes qui ont un tronc commun de 3 km au niveau de la vallée du Bouregreg :

- Ligne 1 : de Tabriquet à Salé à la Cité Universitaire de Rabat ;
- Ligne 2 : de Bettana à Salé au quartier l'Océan à Rabat, en longeant la Médina.

Après plus de 5 années d'exploitation, le tramway est devenu un moyen de transport incontournable qui répond de manière adéquate à la demande croissante des déplacements dans l'Agglomération de Rabat Salé Témara. De plus en rejoignant les deux rives, le tramway a renforcé la cohésion sociale entre les habitants de Salé et ceux de Rabat.

En janvier 2009, la Société du Tramway de Rabat-Salé (STRS) a été créée par décret du premier Ministre n° 2.09.03 du 26 janvier 2009 et son capital social est détenu conjointement par l'État, les Communes Urbaines de Rabat et de Salé et majoritairement par l'Agence pour l'Aménagement de la Vallée du Bouregreg.



La mission de la STRS est la conception, le financement, la réalisation du Tramway, ainsi que son exploitation directe ou indirecte conformément à la réglementation en vigueur, à court terme sur le territoire des communes de Rabat - Salé et à moyen et long terme sur le territoire des autres communes de l'agglomération.

Suite à un appel d'offre international, la STRS a désigné l'opérateur TRANSDEV en tant qu'exploitant du réseau et a mis en place une filiale dédiée pour cette activité au Maroc. Un personnel qualifié a été formé dans les différents secteurs d'activités pour permettre l'exploitation et la maintenance du réseau.

LE TRAMWAY EN CHIFFRES



Le réseau transporte **quotidiennement 120 000 voyageurs**, soit un total de 133 millions depuis sa mise en service en 2011.

- **54% des voyageurs sont des femmes et 46% des hommes.**
- **17 000 d'abonnés actifs par mois, dont 50% sont des étudiants**
- **64% des voyageurs possèdent au moins un véhicule.**

Le chiffre d'affaires de vente de titres de transport en 2016 a atteint 127 Millions de Dhs TTC.

- **Taux de disponibilité des rames sur le réseau de 97%.**
- **Taux de fraude faible, qui se situe en moyenne à 1,12%.**
- **Taux d'accidentologie de 0,51 aux 10 000 km, en baisse par rapport aux 3 dernières années.**

Le réseau enregistre **un taux de satisfaction de 90% auprès de sa clientèle**, selon les résultats des enquêtes annuelles menées par des cabinets indépendants.

IMPACTS SOCIO- ECONOMIQUES POSITIFS



Sur le plan économique, la réalisation du projet a permis d'accroître les atouts de l'agglomération de Rabat-Salé face aux secteurs concurrentiels des autres villes.

Plusieurs secteurs d'activités ont connu une revalorisation de leurs activités autour du tracé du tramway (hôtellerie, restauration, ...). Le réseau offre en effet une bonne desserte de la majorité des équipements structurants des deux centres villes de Rabat Salé : Hôpitaux, établissements scolaires, universités, cités universitaires, administrations, gares...

Par ailleurs, la réalisation du projet tramway a mobilisé un nombre important d'ouvriers, de cadres et d'ingénieurs sur le chantier durant les trois années de travaux. Ainsi en est-il par exemple des nouvelles formations dispensées par l'ANAPEC pour ces nouveaux métiers tels que soudeurs de rails.

Au total, 4 000 emplois directs et indirects ont été créés.

L'exploitation du réseau a contribué à la création de 380 emplois nouveaux et pérennes installés au niveau du centre de maintenance à Salé. La main d'œuvre locale en est la première bénéficiaire, avec notamment la contribution à la résorption du chômage en favorisant le recrutement à 90% auprès de jeunes inactifs.

UN TRAMWAY ACCESSIBLE À TOUS

Le Tramway de Rabat-Salé a été conçu de façon à permettre à chacun d'accéder dans les meilleures conditions à son lieu de travail, son école ou à la destination qu'il désire.

Son accessibilité par tous les voyageurs est une priorité : elle se traduit par de nombreux aménagements innovants destinés à faciliter l'accès à la rame ou à la station aux personnes à mobilité réduite.





TRAMWAY & DEVELOPPEMENT DURABLE

Sur le plan écologique, la qualité urbaine et environnementale est la nouvelle identité des quartiers desservis par le tramway.

Un des grands avantages environnementaux du tramway réside dans sa capacité de transport importante avec un faible impact négatif sur l'environnement puisque c'est un mode de transport qui ne rejette ni gaz ni fumée dans l'atmosphère et qu'il est totalement silencieux.

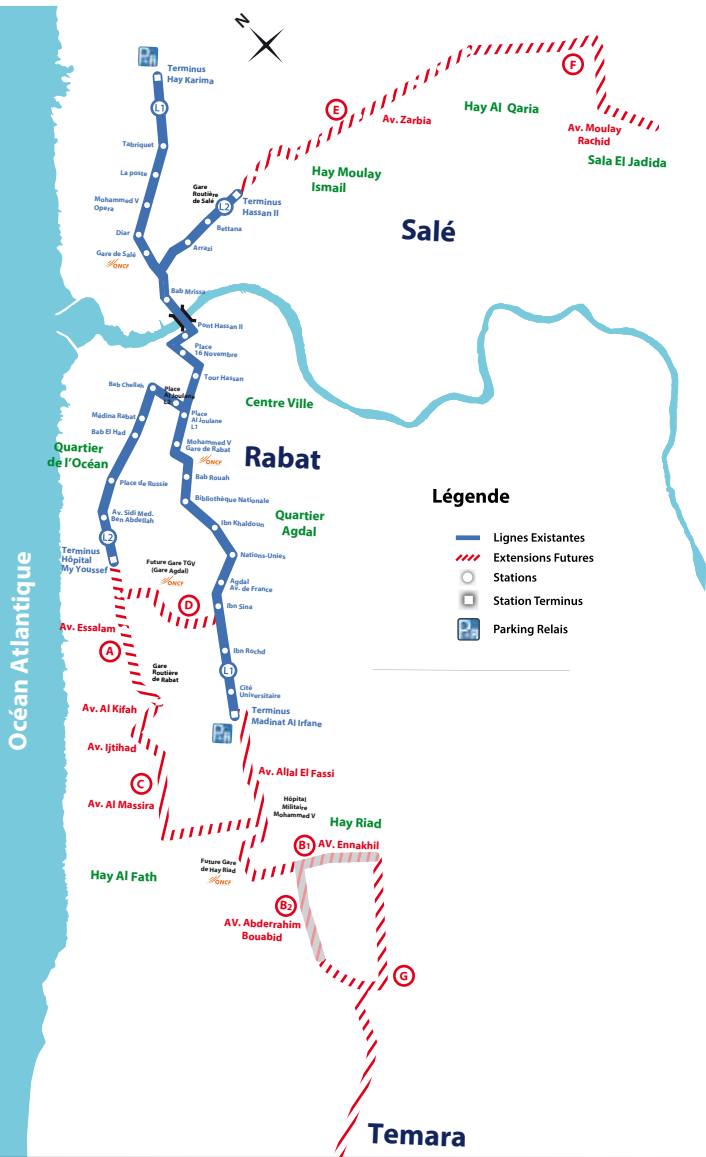
- Le tramway est le mode de transport le plus écologique avec une émission en moyenne pour un trajet de voyageur de moins de 3 g de Co2/pers/km, en comparaison à une voiture particulière plus polluante avec 206 g de Co2/pers/km émis et le bus avec 95,4 g de Co2/pers/km.
- Le tramway de Rabat Salé permet une économie d'énergie d'environ 4 000 tep /an et une réduction d'émission de 10 000 tonnes CO2 /an

S'agissant de la dimension urbaine, le tramway a été également l'occasion de repenser le partage de l'espace public entre les piétons et les automobilistes et d'embellir la ville avec la requalification de certaines avenues et places emblématiques: l'arbre a été l'élément indispensable de ce nouvel aménagement urbain de part ses fonctions urbanistiques, écologiques et culturelles. Une coulée verte se déploie sur l'ensemble du linéaire avec 394 arbres (méliá, jacaranda, platane, palmier) plantés dans les stations, avenues du Tramway et dans 8 giratoires. Ce poumon dans les deux villes contribue à assurer une augmentation des zones vertes. Dans le même esprit, la quasi-totalité des arbres se trouvant dans l'emprise du tracé a été transplantée ailleurs.

L'axe écologique est au cœur de la stratégie d'exploitation. Le tramway de Rabat Salé a obtenu en 2014 la certification ISO 14001 et en 2016 la labellisation RSE de la CGEM.

- Environ 70% des eaux usées dans les stations de lavage sont recyclés grâce à un système de recyclage intégré.
- La gestion des déchets et leur élimination suit scrupuleusement la législation en vigueur, cela implique notamment une analyse des rejets liquides sanitaires et industriels et une vérification de leur conformité par rapport aux seuils limites.
- L'ensemble des conducteurs ont été formé à l'éco-conduite, réduisant ainsi la consommation énergétique.

LES EXTENSIONS



Projet d'extensions

Pour continuer la dynamique enclenchée dans la capitale du Royaume et répondre à la demande croissante de mobilité, la STRS, a validé en mai 2014 un programme d'extensions en plusieurs phases du réseau pour un total d'environ 29 km supplémentaires sur la période 2016-2022.

RABAT (14,3 km)

- A** Extension Hay Yaacoub Al Mansour / Trajet : 2,3 km / Nombre de stations : 4
- B** Extension Hay Riad (B1 ou B2) / Trajet : 5 km / Nombre de stations : 10
- C** Extension Hay El Menzeh - Hay El Massira / Trajet : 4,5 km / Nombre de stations : 7
- D** Desserte de la future Gare TGV ONCF - Agdal / Trajet : 2,5 km / Nombre de stations : 2

SALÉ (9,6 km)

- E** Extension Hay Moulay Ismail et Al Qaria / Trajet : 4,6 km / Nombre de stations : 9
- F** Extension Sala Al Jadida / Trajet : 5 km / Nombre de stations : 8

TEMARA (5 km)

- G** Extension Temara / Trajet : 5 km / Nombre de stations : 5

**Avec les extensions, le tramway touchera une population d'environ 560.000 habitants.
Budget prévisionnel : 5.6 milliards DHS TTC**



Tramway **طراموي**

الرباط-سلا
Rabat-Salé
filiale de



وكالة تهينة ضفتي أبي رقراق
Agence pour l'Aménagement de la Vallée du Bouregreg

1 Angle Rue Ghafsa & Patrice Lumumba Hassan - Rabat
Tél : 05 37 21 60000 - www.bouregreg.com - www.tramway.ma

