

Le quartier Rmel à l'épreuve de l'accessibilité

Workshop à Rabat, Maroc

Mai 2022



Sous la direction de Emeline HATT,
Emmanuel MATTEUDI, Ouissame
EL ASRI, Hakim CHERKAOUI et
Rachid ALILLOUCH

Source : Groupe Workshop, Mai 2022

Master 2 "Transition des Métropoles et Coopération en Méditerranée"

Institut d'Urbanisme et d'Aménagement Régional d'Aix Marseille, Promotion 2021-2022

Atelier Master 1 & 2 "Architecture et Urbanisation des Territoires Méditerranéens"

Ecole Nationale d'Architecture de Rabat, Promotions 2021-2022



Remerciements

Nous tenons à remercier très chaleureusement toutes les personnes qui ont participé à notre travail et sans qui ce workshop n'aurait été possible.

Tout d'abord, les professionnels et acteurs associatifs qui œuvrent quotidiennement dans le domaine de l'accessibilité et de l'aide aux personnes en situation de handicap, pour le temps qu'ils ont consacré à nous présenter leur travail, leurs projets et nous sensibiliser à l'importance de concevoir des villes inclusives. Merci à Amina Mesfer de l'association Hadaf, Abdelmajid Makni, président du collectif pour la promotion des droits des personnes en situation de handicap, Abderrahmane EL Moudni, membre du Centre local d'information et d'orientation pour les personnes en situation de handicap (CLIO), Mohammed EL Anbassi, Cindy Munoz de Handicap International (HI), Rania Jessasse, Mohammed Ben Dahmane, Zakaria Ikhled, Saïda EL Alami de l'association Sala Regrag inclusif et tout le personnel du Centre National Mohammed VI des Handicapés de Salé.

Les personnes en situation de handicap intervenues qui, par leurs récits et leurs expériences ont tenu une place toute particulière dans notre workshop. Merci à Nabil EL Maaroufi, aux membres de l'Association des Personnes Infirmes Motrice Cérébrales "Espoir" dont Fatima EL Idrissi, Sfia Aberguaz, Assia Abbassi, et aux membres de l'association "Massar pour le développement inclusif" dont Abdellatif EL Haidouri, Rachid Zaim, Rachid Koussaia, Redouane Haroussi, Moustapha Ajadi, Abdessadek Essahi, Mohammed Ezrifi, Mohcine Boulguima.

Mais aussi Mustapha Fettane, architecte qui nous a présenté sa proposition d'aménagement pour le quartier et a répondu de manière bienveillante à nos sollicitations.

Le Café El Maouid et le Café Rmel pour leur délicieux café du matin et l'excellente connexion wifi le soir.

L'Institut Supérieur de l'Information et de la Communication de nous avoir accueillis dans leur studio pour l'enregistrement de l'émission "La Voix des Trois Rives."

La cinéaste Laura Taubman d'avoir su immortaliser ces moments de travail et de vie au travers de sa caméra.

La bibliothèque Sbihi de Salé, Youssef Chfouai de l'association Amal Salé, l'Espace Socio-Educatif d'Appui aux Compétences des Jeunes et l'Ecole Nationale d'Architecture de Rabat pour cette belle expérience collaborative.

L'Université d'Aix-Marseille et l'Institut d'Urbanisme et d'Aménagement Régional d'Aix-en-Provence de nous avoir donné les moyens de vivre cette expérience très enrichissante dans notre formation d'urbanistes.

Et surtout, nous remercions chaleureusement l'équipe pédagogique Rachid Alillouch, Hakim Cherkaoui, Ouissame EL Asri, Emeline Hatt et Emmanuel Matteudi, pour l'organisation de ce workshop, leur détermination, leur bienveillance et leur accompagnement tout au long du séjour.



Avant-propos

Ce rapport est le résultat du workshop mené à Salé en mai 2022. Réalisé par les étudiants du master 2 « Transition des métropoles et coopération en Méditerranée » de l'IUAR d'Aix-Marseille et les étudiants du master 1 et 2 de l'atelier « Architecture et urbanisation des territoires Méditerranéens » de l'Ecole Nationale d'Architecture de Rabat. L'objet de ce travail porte sur la question de l'accessibilité (dans un quartier de Salé) comme clé d'entrée pour approcher l'urbain. Il s'agit d'une nouvelle étape dans un processus d'échange et de collaboration qui a démarré en 2018-2019 et qui est appelé à se poursuivre de part et d'autre de la Méditerranée. La volonté de transcender la division Nord-Sud dans les approches et études urbaines mais également la division disciplinaire entre architectes et urbanistes, nous pousse toujours à innover, tester et expérimenter de nouveaux outils pour penser l'urbain et accompagner les acteurs sollicités et impliqués sur le territoire.

La particularité de ce workshop concerne d'une part la nature de la commande, et d'autre part, le recours au transect en tant qu'outil de recherche et objet permettant de rendre compte du territoire et de penser le projet. La commande porte sur un projet d'aménagement faisant l'objet d'un concours d'architecte. Après avoir pris connaissance de la proposition formulée par l'un des architectes, le travail consiste à accompagner la réflexion sur l'aménagement de ce quartier en adoptant une posture critique, tout en la nourrissant de propositions des étudiants et des habitants pour intégrer les enjeux d'accessibilité et d'inclusivité. Quant à la production du transect, elle est l'occasion d'échanger et de mettre en commun les apports et les compétences des étudiants des deux disciplines.

Hakim Cherkaoui, enseignant à l'Ecole Nationale d'Architecture de Rabat



S o m m a i r e

04

Introduction

11

Contexte d'aménagement de la Vallée du
Bouregreg

13

Diagnostic territorial : un parcours immersif
pour une approche sensible et renouvelée
du territoire

28

Une approche étendue des projets
d'accessibilité : les chaînes de déplacement

38

Propositions d'aménagement : les espaces
de projet

72

Conclusion

73

Bibliographie

Introduction

“ **L'accessibilité ce n'est pas un coût pour un public, c'est un avantage pour tout le monde**
Cindy MUNOZ, Handicap International ”

La commande

Le quartier Rmel fait l'objet d'un projet de réaménagement porté par la Société Rabat Région Aménagements. A cet effet, trois architectes concourent en phase d'avant projet sommaire (APS) et réalisent les premières esquisses de projet. Dans ce contexte, l'objectif du workshop consiste à accompagner la réflexion, autour de la mise en valeur du quartier et de ses espaces publics, en partant de la question de l'accessibilité.

De cette notion d'accessibilité se dégagent plusieurs enjeux dont la question de la ville inclusive : comment penser la ville à partir de la notion d'accessibilité, en prenant en compte l'ensemble des dimensions qu'elle revêt ?

En effet, l'objectif préalable à la démarche consiste à penser cette question en partant d'un double enjeu : réfléchir le futur du territoire à partir de la problématique du handicap, en considérant la diversité de ses formes (physique, visuelle, mentale, sensorielle...) et questionner la notion d'accessibilité en tenant compte de la multiplicité des sujets auxquels elle touche (accessibilité physique, sociale, économique...).

L'enjeu repose également sur la nécessité de partir de la société civile pour repenser le quartier et ses usages et ainsi privilégier une approche sensible du territoire.

L'accessibilité, une notion plurielle

La notion de handicap est définie en 1980 par l'Organisation Mondiale pour la Santé (OMS). Elle désigne les "personnes handicapées" comme étant porteuses de déficiences, engendrant un désavantage social. Cette sémantique témoigne de la prédominance d'une approche médicale du handicap.

A partir de 2001, un basculement s'opère vers une approche sociale avec la généralisation du terme de « personne en situation de handicap ». Ainsi, l'OMS définit aujourd'hui le handicap comme « l'interaction entre une personne présentant une affection médicale et des facteurs personnels et environnementaux ». Cette définition bio-sociale met en évidence le fait que le handicap se manifeste davantage par un environnement inadapté que par une déficience, quelle qu'elle soit.

En 2015, l'OMS estime à plus d'un milliard le nombre de personnes en situation de handicap, soit 15% de la population mondiale. Pour assurer l'inclusion de ces personnes, la convention internationale relative aux personnes en situation de handicap est entrée en vigueur en 2008, portée par l'Organisation des Nations Unies (ONU). Signée par 164 pays, cette convention entend « promouvoir, protéger et assurer la pleine et égale jouissance de tous les droits de l'homme et de toutes les libertés fondamentales par les personnes handicapées et de promouvoir le respect de leur dignité intrinsèque ».

Au Maroc, ce sont plus de deux millions de personnes qui se trouvent en situation de handicap, soit 6,8% de la population (d'après une enquête du Ministère du Développement social, de la famille et de la solidarité publiée en 2016).

Le handicap revêt de nombreuses formes : il peut être moteur, psychique, mental, durable ou temporaire, visible mais aussi invisible. C'est pourquoi garantir l'accessibilité de la ville selon n'importe quelle situation de handicap est un enjeu majeur. L'accessibilité est d'abord urbaine et architecturale mais aussi culturelle, démocratique, économique... Elle garantit l'égalité et l'autonomie de tous les individus dans la société. Au Maroc, de nombreuses personnes se trouvent quotidiennement en situation de handicap dans un espace urbain mal conçu. Pourtant, en matière d'accessibilité, une législation complète existe, mais elle est très insuffisamment appliquée.

Démarche et méthodologies adoptées

Une démarche sensible, basée sur la concertation habitante

Ce travail privilégie avant tout à parole et les usages des personnes concernées par la problématique du handicap (accompagnants, personnes en situation de handicap, bénévoles...), et l'évolution du territoire (habitants, usagers, associations...).

Cette approche, résolument sensible, a ainsi constitué le point de départ de cette étude, visant une immersion de terrain dont l'objectif principal consistait à aller vers les individus et écouter ce qu'ils avaient à dire de leurs pratiques de l'espace, de leurs difficultés, de leurs besoins, de leurs ressentis du territoire.

Notre méthodologie de diagnostic du site et d'élaboration de pistes de projets s'est ainsi principalement basée sur des entretiens, balades urbaines et visites de terrain avec une diversité d'acteurs. Nous avons eu l'occasion de rencontrer des personnes en situation de handicap (physique, sensoriel), des professionnel.le.s et acteurs associatifs œuvrant dans le domaine de l'accessibilité et de l'aide aux personnes en situation de handicap, ainsi que des habitant.e.s et usager.ère.s de notre terrain d'étude. Ces rencontres et temps d'échange ont rythmé notre planning de workshop, permis de nous imprégner de la thématique de l'accessibilité et d'analyser notre terrain d'étude d'une manière spécifique avec des mises en situation.

Organisation générale

Gouvernance de l'atelier de projet :

En raison du grand nombre d'étudiants mobilisés pour ce projet (18 urbanistes et 18 architectes), une structuration spécifique a été adoptée pour optimiser la méthodologie de travail et faciliter la prise de décision. Ainsi, quatre temps d'échange quotidiens ont été prévus, en plénière, le matin, entre référents et au sein de chaque groupe l'après-midi.



- **Forum (Groupe entier)**

1 à 2 référent.e.s restituent au groupe une synthèse du Conseil de Workshop de la veille, les décisions qui ont été prises et annoncent l'avancement du workshop.

- **Conseil intermédiaire**

Les référent.e.s de chaque groupe se réunissent pour présenter l'avancement du travail de chaque groupe et coordonner les idées. La réunion intermédiaire permet de préparer le Conseil de Workshop de 18h30.

- **Conseil d'équipe**

Chaque groupe de travail se réunit pour synthétiser son avancement, faire remonter des idées au référent qui les présentera durant le Conseil de Workshop, et faire un tour de table sur l'humeur du jour dans le groupe.

- **Conseil de Workshop**

Les référent.e.s de chaque groupe et l'équipe pédagogique se réunissent pour présenter la synthèse de l'avancement de chaque groupe et prendre les décisions sur l'organisation des prochains jours.

Rétroplanning

| Mardi 17 | Mercredi 18 | Jeudi 19 | Vendredi 20 | Samedi 21 |
|---|--|---|---|---|
| <p>ENA</p> <p>Accueil école et présentation du workshop</p> <p>Présentation de la situation du handicap au Maroc :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Amina Msefer, Fondatrice association HADAF - Makni, Président du collectif pour la promotion des droits des personnes en situation de handicap <p>Terrain : découverte du terrain d'étude</p> | <p>ENA</p> <p>Organisation des groupes et préparation de la méthodologie de travail (conseil de workshop)</p> <p>Présentation d'un des APS : Mustapha Fettane, architecte du projet de réaménagement</p> | <p>ENA</p> <p>Présentation du cadre normatif de l'accessibilité au Maroc :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Abderrahmane El Moudni, membre de l'association CLIO - Mohammed El Anbassi, architecte spécialisé sur les questions d'accessibilité <p>Terrain : entretiens et arpentage avec 3 mères de personnes en situation de handicap et membres de l'association Espoir des personnes Infirmes Motrices Cérébrales</p> | <p>Bibliothèque Salé</p> <p>Intervention de Nabil Maaroufi (Personne mal-voyante)</p> <p>Parcours avec lui sur le terrain</p> <p>Terrain : Travail de groupe sur les différentes thématiques</p> | <p>Bibliothèque Salé</p> <p>Interventions :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cindy Munoz, manager emploi et handicap chez Handicap International) - 3 ergothérapeutes <p>Entretiens et arpentage sur le terrain avec 6 personnes en situation de handicap membres de l'association Massar</p> |
| OUVERTURE | PHASE DIAGNOSTIC | | | |

| Lundi 23 | Mardi 24 | Mercredi 25 | Jeudi 26 |
|---|--|--|---|
| <p>Bibliothèque Salé</p> <p>Entretien semi-directif et arpentage du terrain d'étude avec Saïda El Alami, présidente de l'association Sala Regrag inclusif</p> <p>Visite d'un centre d'accueil pour des enfants autistes</p> <p>Terrain et travail de groupe à la Bibliothèque</p> | <p>Bibliothèque Salé</p> <p>Enregistrement d'une émission de radio à l'Institut Supérieur de l'Information et de la Communication</p> <p>Visite du Centre National Mohammed VI pour les Handicapés</p> <p>Terrain et travail de groupe à la Bibliothèque</p> | <p>ENA</p> <p>Finalisation des productions pour la restitution</p> | <p>Centre socio-éducatif de Bettana</p> <p>Préparation de la restitution</p> <p>Restitution - Table thématiques en présence des acteurs (institutionnels et sociétés civiles)</p> |
| PHASE PROJET | | | RESTITUTION |

Une méthodologie thématique du diagnostic

Le workshop a été l'occasion pour les étudiant.e.s de partager leurs différentes compétences et de confronter des points de vue divergents en mêlant pour chaque groupe de travail des urbanistes de l'IUAR et des architectes de l'ENA.

Il est ressorti des premiers échanges une méthodologie thématique du diagnostic, répartie en 5 groupes. Le tableau ci-dessous résume les outils employés et la répartition retenue.

| GROUPES THÉMATIQUES | Contexte historique, sociodémographique et réglementaire | Morphologie urbaine | Mobilités, signalétique et accessibilité | Ambiance et usage | Environnement et végétation |
|---|---|----------------------------|---|--------------------------|------------------------------------|
| <i>Répartition étudiants</i> | 2 IUAR + 4 ENA | 3 IUAR + 3 ENA | 6 IUAR + 2 ENA | 4 IUAR + 2 ENA | 3 IUAR + 4 ENA |
| OUTILS | | | | | |
| Arpentage du terrain | | X | X | X | X |
| Photographies, croquis | X | X | X | X | X |
| Identification et localisation des acteurs sociaux | X | | X | | |
| Identification et localisation des commerces et services | | X | X | | |
| Identification et localisation des pôles de mobilités | X | X | X | | |
| Observation de l'état de la voirie | | X | X | X | X |
| Observation de l'état de l'accessibilité | | | X | | X |
| Identification des différentes espèces végétales présentes | | | | | X |
| Typologie du bâti | | X | | | |
| Recherches documentaires | X | X | X | X | X |
| Exploitations des études passées | X | X | X | X | X |
| Entretiens semi-directifs avec : | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Les habitants et usagers du périmètre d'étude • Les acteurs économiques • Les acteurs associatifs • Des personnes en situation de handicap | | X | X | X | X |
| <ul style="list-style-type: none"> • Des membres de la commune | | | | | |
| Détermination des chaînes de déplacement | X | X | X | X | X |

Moyens de restitution de l'étude

Nous avons appris de nos diverses rencontres avec des personnes concernées par les questions de l'accessibilité que l'un des leviers majeurs de la lutte pour les droits des personnes en situation de handicap est la sensibilisation. C'est la prise de conscience des lacunes de nos modes de fonctionnement qui peuvent nous faire espérer des changements de paradigmes et une prise en compte du handicap dans la fabrique de la ville. Dans cette perspective, nous avons aussi cherché à rendre ces travaux accessibles au plus grand nombre. Ainsi avons-nous imaginé plusieurs supports de restitution pour présenter les résultats de ces travaux.

Séance de restitution physique



La restitution "à chaud" a permis de présenter les premiers résultats de l'étude et d'échanger avec les acteurs, et actrices rencontrés tout au long du workshop. C'est à l'issue de ces échanges que nous avons pu faire évoluer les propositions finales.

Enregistrement de l'émission de radio



Les contenus audiovisuels prennent la forme d'un podcast et d'un film. Le podcast, qui a d'abord été diffusé dans l'émission "La Voix des Trois Rives" portée par la chaire "Sociétés civiles, transitions urbaines et territoriales en Méditerranée" et Radio Grenouille 88.8 FM à Marseille, a été enregistré grâce à l'Institut Supérieur de l'Information et de la Communication (ISIC) de Rabat. Il est disponible sur toutes les plateformes de téléchargement, ainsi que sur le site de la chaire (<https://www.chaire-mediterranee-transitions.fr/>).

Documentaire



Laura Taubman, cinéaste marseillaise a, par ailleurs, accompagné l'équipe enseignante et étudiante tout au long de ce workshop dans l'objectif d'utiliser la vidéo comme outil réflexif de ce travail.

Article Alternatives Humanitaires



Associé à ce rapport écrit, un article dans le journal Alternatives Humanitaires intitulé "Vivre en situation de handicap au Maroc" est aussi révélateur de cette volonté de rendre nos travaux accessibles à tous en diversifiant les canaux de diffusion.

Sources : Groupe Workshop, Mai 2022

Annonce de plan

Dans un premier temps , nous présentons le contexte local de l'aménagement de la Vallée du Bouregreg par le biais de cartes de localisation.

Une fois cette présentation faite, un diagnostic territorial délimité par zones (barques, marina, station de tramway BabLamrissa, médina, jardin public, rond-point, Place des Martyrs, Quartier Rmel, Hôpital Al Ayachi et plage) permet d'établir une synthèse des différents obstacles physiques identifiés pour soulever les enjeux relatifs à notre périmètre d'études.

La création de chaînes de déplacement nous permet de mettre en cohérence ces espaces-clés pour proposer des aménagements adaptés et répondre aux problématiques soulevées par la partie diagnostic. Plus spécifiquement, cette partie est aussi l'occasion de soumettre deux micro-projets.

Contexte local d'aménagement et diagnostic territorial



Source : Groupe Workshop, Mai 2022

Diagnostic : approche sensible du terrain

Contexte d'aménagement de la Vallée du Bouregreg

Contexte local

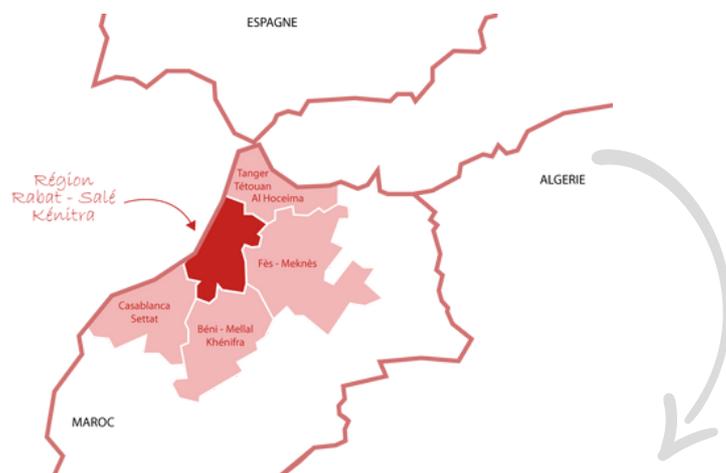
Le périmètre du projet sur lequel porte cette étude se situe dans l'arrondissement de Bab Lamrissa sur la commune de Salé, et plus précisément dans l'ancien quartier colonial Rmel situé entre la médina et la récente marina. La ville appartient à la Wilaya Rabat-Salé-Kénitra qui compte environ 4,9 millions d'habitant.es et comprend Rabat, la capitale politique et administrative du Royaume du Maroc.

Initialement, la Commune Urbaine de Bab Lamrissa a été créée en vertu d'un décret promulgué en 1992, fixant le nombre des cercles, des Caïdats et des communes urbaines et rurales du Royaume. Néanmoins, la situation enclavée de ce nouveau territoire a impliqué son intégration dans l'ensemble urbain de la préfecture de Salé. En 2003, après l'adoption de l'unité de la ville suite à la réforme de la Charte communale, la Commune de Bab Lamrissa a changé de statut en devenant l'un des cinq arrondissements qui constituent la Commune de Salé (Tabriquet, Bettana, Laayayada, Hssaine).

Salé compte près d'un million d'habitant.es et s'étend sur près de 95 km². La ville est à prédominance urbaine, avec un territoire urbanisé à 93,6%. La ville est par ailleurs intégrée à la préfecture de Salé qui, dans sa subdivision régionale (Rabat-Salé-Kénitra), est la plus densément peuplée.

| | SALÉ | RABAT |
|----------------------------|-------------|--------------|
| Population | 1 130 412 | 520 801 |
| Ménages | 300 838 | 152 809 |
| Taux d'urbanisation | 93,6 % | 100 % |

Source : Haut-Commissariat au Plan, (2014). Projections de la population région de Rabat-Salé-Kénitra 2014-2030 Arrondissement Bab Lamrissa:
<https://fr.villedesale.ma/arrondissements/arrondissement-mrissa/>.



La ville est localisée sur une bande côtière, au bord de l'Atlantique et se situe à l'embouchure du fleuve du Bouregreg qui sépare Rabat de Salé. Il s'agit d'une vallée située sur une zone humide et inondable. La proximité de Salé avec l'océan lui confère un climat méditerranéen avec des températures qui ne dépassent pas 30°C.

Bien que Salé et Rabat disposent d'une histoire distincte, ces deux villes sont considérées comme des villes jumelles en raison de leur implantation de part et d'autre du fleuve et de leurs similarités. Non seulement les foyers de population des deux communes se concentrent dans les médinas, mais ils se sont aussi paupérisés et vidés de leur population originelle avec le temps, ce qui a contribué à accélérer le processus de dégradation des bâtiments. La médina de Salé est délimitée par des remparts qui sont des éléments patrimoniaux classés et remarquables dans le paysage.



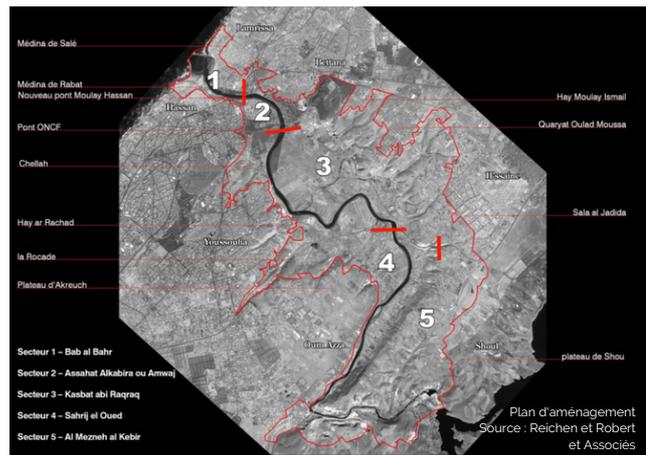
La ville de Salé est reliée à Rabat par différents moyens. Via le pont Hassan II construit en 2011, la liaison peut s'effectuer par transport motorisé, par tramway ou en tant que piétons. Quant à la traversée du fleuve, elle est assurée par transport artisanal : des barques, qui constituaient autrefois le principal moyen de transport assurent toujours le passage d'une rive à l'autre

Le travail réalisé s'inscrit dans un contexte de réaménagement de la vallée du Bouregreg et des perspectives d'aménagement du quartier Rmel et de la Médina de Salé.

- <http://www.bouregreg.com>



Depuis le début des années 2000, la vallée du Bouregreg a subi de nombreuses transformations dans le cadre de plan d'aménagement qui lui a été spécifiquement attribué. A la suite d'une initiative royale, la vallée du Bouregreg a en effet suscité une attention toute particulière et a été confiée à l'Agence pour l'Aménagement de la Vallée du Bouregreg (AAVB)* qui a programmé cinq séquences d'aménagement.



Le quartier Rmel fait partie de la première d'entre-elles, appelée Bab Al Bahr. Cette séquence comporte le réaménagement de la Médina de Rabat et de la Kasbah des Oudayas ainsi que des quartiers qui longent la Médina de Salé. Depuis 2006, de nombreux travaux ont été entrepris, parmi lesquels la création de la Marina de Salé (ayant pour conséquences l'artificialisation de plusieurs zones sur le Bouregreg), la construction de résidences privées de haut standing et la venue du tramway reliant Rabat à Salé.



Les barques



Carte de localisation des barques

Le transport de passager.e.s à bord d'embarcations traditionnelles entre Rabat et Salé sur le Bouregreg est un moyen de locomotion ancien qui résiste à l'usure du temps et aux évolutions des infrastructures de transport. Une association de propriétaires et d'employé.e.s des barques du Bouregreg œuvre pour assurer la pérennité et la promotion de cette activité traditionnelle qui offre une alternative agréable au tramway et aux bus. Les bateliers qui font la navette doivent en effet résister à l'urbanisation d'une zone qui était autrefois pittoresque et à la menace de voir leur profession disparaître.

Pas moins de 72 bateliers assurent quotidiennement la traversée entre les deux rives à la force de leur bras pour 2,5 dirhams, ce qui en fait un transport efficace et abordable. C'est un moyen pour les rabatis et les slaouis des médinas de rejoindre rapidement la rive opposée.

Les rampes ne sont néanmoins pas accessibles pour les personnes en situation de handicap, ce qui peut entraver leur déplacement et l'utilisation de ce transport.



Réalisation : Groupe Workshop, Mai 2022

“

Sarah a 31 ans, elle est atteinte de troubles du spectre de l'autisme (TSA) depuis toujours et, à la suite d'un accident de voiture il y a trois ans, elle est en fauteuil roulant. Elle habite à la médina de Rabat, tout proche de la mosquée Palamino, et travaille tous les jours à la médina de Salé, en tant que secrétaire médicale.

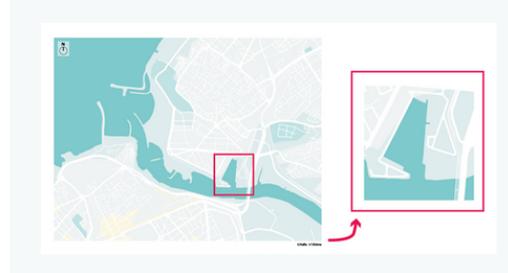
Nous commençons ainsi ce parcours avec elle, et plus précisément aux barques qui relie Rabat et Salé en traversant le fleuve du Bouregreg.

Si nous commençons ici, c'est parce que c'est la première chose, ou presque, que Sarah fait de sa journée.

Puisque le chemin jusqu'à l'arrêt de tramway le plus proche de chez elle est difficilement praticable en fauteuil roulant (station Bab Chellah), elle préfère utiliser les barques, qui sont par ailleurs plus abordables. Chaque matin, les bateliers ont pris l'habitude de porter le fauteuil de Sarah pour lui permettre de se rendre au travail. Ces barques, qui ne sont donc à première vue pas accessibles pour une personne en fauteuil roulant, le deviennent finalement quelques minutes par jour d'une certaine manière, informelle et spontanée.

”

La Marina



Carte de localisation de la marina.



Longtemps préservée du développement urbain par les risques d'inondations, la vie de l'estuaire a été bouleversée par un programme d'aménagement à vocation économique lancé en 2006. Après le remblaiement de la zone marécageuse, la construction d'un pont moderne et de programmes immobiliers de prestige, agrémentés d'un port de plaisance (pouvant accueillir 350 bateaux), ont transformé ce territoire autrefois sauvage et longtemps délaissé (déchetterie informelle, bidonvilles, rejets industriels). La Marina est aujourd'hui un quartier de haut standing (bordé d'espaces de restauration et d'animation) sur une superficie de 8 ha qui vise à répondre à la volonté de rendre le territoire de Salé plus attractif.

L'ensemble immobilier de luxe comprend beaucoup de logements vacants ainsi que des constructions toujours inachevées. Si les restaurants ont investi les rez-de-chaussée sur le bord du fleuve, une multitude d'espaces à vocation commerciale au sein même de la Marina ne sont toujours pas occupés. De fausses vitrines de magasins de luxe parent ces espaces vacants. De même, si cet aménagement urbain est agréable pour la promenade piétonne (voie large et piétonne qui longe l'embouchure du fleuve), le quartier reste cloisonné et fermé sur lui-même. La ligne d'immeubles (R+3, R+4) participe en effet à créer une coupure à la fois visuelle et physique entre les deux rives.



Réalisation : Groupe Workshop, Mai 2022



Source : Groupe Workshop, Mai 2022

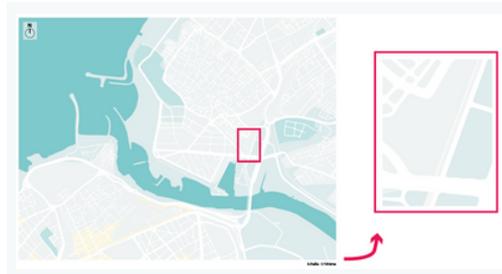
“

Une fois débarquée sur l'autre rive, Sarah arrive dans le quartier de la Marina. Alors qu'avant son accident, elle avait pour habitude de prendre le tramway, elle a dû s'habituer à ce nouveau chemin. C'est vrai que les premières fois n'étaient vraiment pas faciles. Elle s'est rapidement rendu compte que ni Rabat ni Salé n'étaient véritablement accessibles pour elle et son fauteuil. Il valait mieux prendre l'habitude de faire le même chemin tous les jours pour éviter de rencontrer de nouveaux obstacles !

Quand elle y pense, la plus grande difficulté qu'elle rencontre à la Marina n'est pas tant la circulation car les rues sont piétonnes et les revêtements assez agréables mais plutôt les longs grillages qui entourent les logements. Obligée de faire le tour, Sarah doit chaque jour rallonger son chemin, ce qui, en plus de la fatiguer, est d'autant plus désagréable quand les journées se réchauffent à l'approche de l'été et que l'ombre manque.

”

La station de tramway Bab Lamrissa



Carte de localisation de la station Bab Lamrissa

Bab Lamrissa est une station de la ligne 2 du tramway qui, depuis 2011, complète le réseau de bus, facilitant les trajets des habitants de Salé et de Rabat. La station du tramway donne directement sur une esplanade face à la porte historique de la médina, la porte Bab Lamrissa. Cette porte maritime fortifiée et édifée au 13^e siècle par l'architecte andalou Mohamed Ibn Haj Ichbili, permettait le passage des navires vers l'océan Atlantique grâce à un chenal menant au fleuve Bouregreg.

Chargée d'histoire, cette place est aujourd'hui un espace structurant du réseau de transport qui permet de connecter la médina de Salé au reste de l'aire urbaine. Le tramway est par ailleurs un transport collectif accessible qui permet aux personnes en situation de handicap de se déplacer sur le réseau (6 dirhams le titre de transport) : des bandes podotactiles ont été placées près des arrêts de tramway, des annonces sonores permettent d'identifier leur arrivée et leur départ, et des rampes d'accès aux normes permettent une montée et une descente facilitée.



Sources : Groupe Workshop, Mai 2022

Une fois le quartier de la Marina traversé, Sarah passe par l'esplanade du tramway, devant la porte Bab Lamrissa. C'est par là qu'elle passait quand elle le prenait encore il y a plus de trois ans. C'est un espace qu'elle connaît bien mais qui ne la rassure pas toujours. Ses TSA lui rappellent à quel point l'agitation et le mouvement ne sont pas agréables pour elle. Cette vaste esplanade, aérée et ouverte n'est finalement pas un lieu agréable mais plutôt une source d'angoisse et de stress. Elle fait toujours de son mieux pour se rendre à son travail le plus vite possible mais seule une rampe est accessible et elle est à l'autre bout de l'esplanade (côté nord).

Cependant Sarah ne doit pas être la seule à ne pas vouloir faire le tour. En effet, un chemin s'est graduellement dessiné par le passage répété d'autres usagers sur le côté sud de la place. C'est ce qu'on appelle une « ligne de désir » et Sarah trouve qu'elle porte bien son nom. Alors elle prend tous les jours ce chemin qui lui permet d'une part de ne pas contourner l'esplanade et d'autre part de se rendre au travail plus vite. Voilà qu'elle traverse cet espace agité avant d'en retrouver un autre qui l'est plus encore : la médina.



La station de tramway Bab Lamrissa

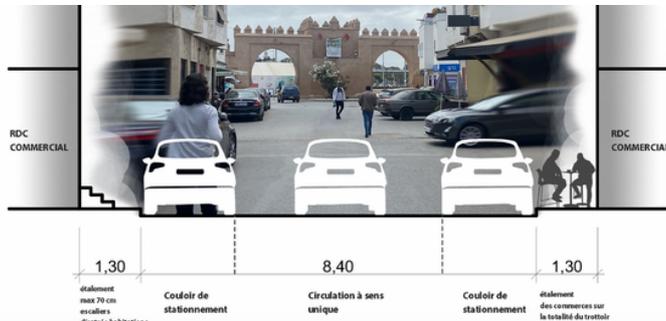


Sources : Groupe Workshop, Mai 2022

Cheminement tram-médina par l'avenue de la Résistance

La Médina

Fondée au XI^e siècle, la médina de Salé est un quartier historique dense. Entouré par une enceinte qui s'étend sur 4,5 km et qui délimite une superficie de 90 ha, l'espace urbain connaît un boom démographique et une explosion urbaine anarchique depuis les années 1980. À l'intérieur de l'enceinte, les immeubles sont anciens (R+2, R+3) et les rues sont engorgées par une multitude de commerces, de commerçant.e.s ambulante.s et de véhicules.



Réalisations : Groupe Workshop, Mai 2022

Sarah se trouve désormais dans la médina de Salé. Elle ne s'était jamais rendu compte de la complexité de déambuler ici avant d'avoir un fauteuil roulant. Tout ce qui pourrait rendre sa circulation plus agréable est obstrué : les étals barrent les rampes d'accès, les trottoirs sont détériorés, les bandes podotactiles sont inutilisables car des panneaux de signalisation sont souvent plantés en plein milieu. Elle a appris durant ces trois ans que la médina n'était pas un endroit accessible pour les personnes en situation de handicap, et elle s'est rapidement habituée au fait de devoir circuler sur la route, au milieu de tous les autres véhicules.

Elle pense souvent à arrêter de travailler. L'hypervigilance requise face aux nombreux dangers qu'elle rencontre est épuisante. Mais elle veut continuer à travailler, continuer d'avoir une vie sociale, continuer de pouvoir gagner sa vie par ses propres moyens. Après ce chemin, non des plus reposants, Sarah est arrivée jusqu'à son lieu de travail.

C'est la fin de ce premier parcours et nous commençons le deuxième, toujours à la médina, mais cette fois avec Malika.



Carte de localisation de la médina

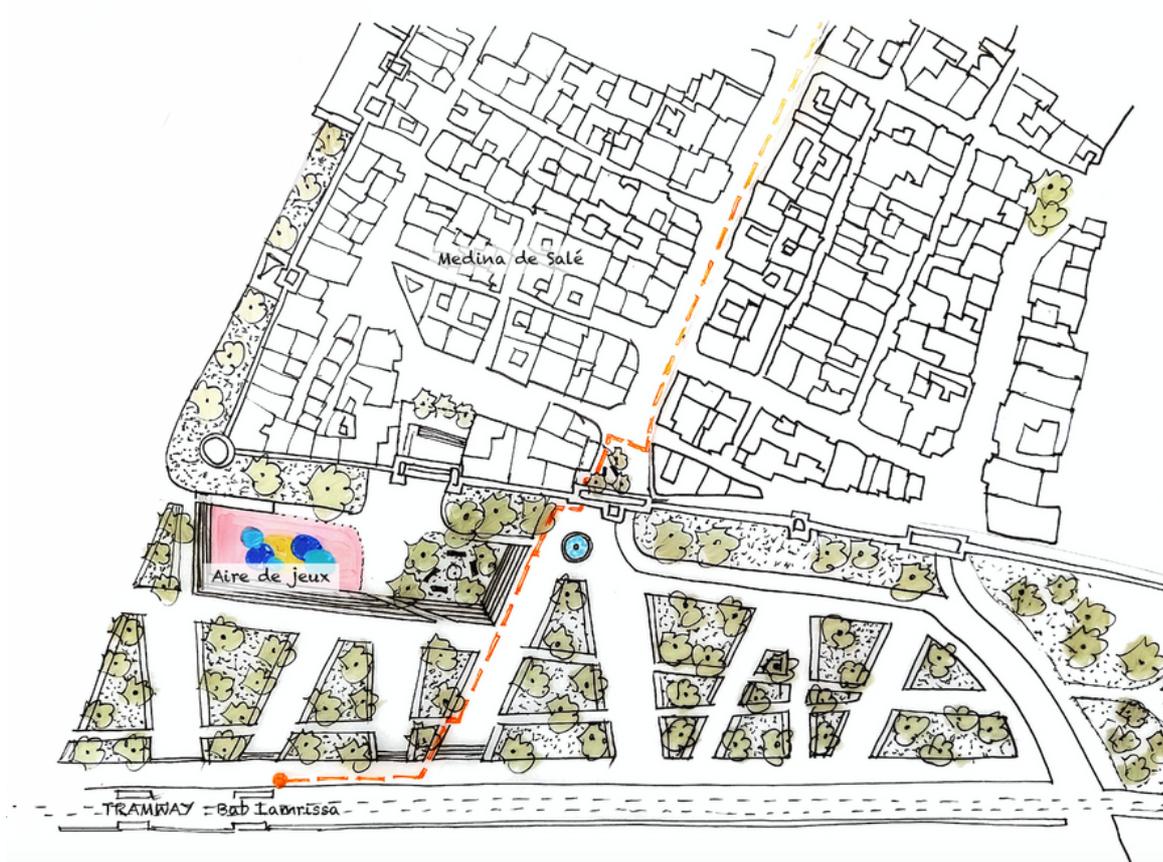
Étals sur le sol, cris des commerçant.e.s, cet espace agité et bruyant est aussi un lieu de convergence des mobilités : piétons, vélos, motos, voitures, animaux, tout le monde partage la voirie. Et c'est sans compter les nombreux obstacles : trottoirs étroits, occupés et détériorés, bandes podotactiles inutilisables, ou encore déchets sur la voie publique. L'avenue Ahmed Ben Aboud qui part de la porte Bab Lamrissa est à l'image de cette structure urbaine qui favorise l'intimité entre ses habitant.e.s tout en accentuant des usages bruyants, voire même dangereux de l'espace urbain.



Source : Groupe Workshop, Mai 2022



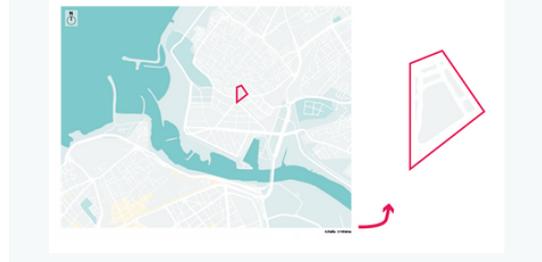
La Médina



Cheminement de l'arrêt de Tram Bab Lamrissa à la Médina



Le Jardin Public



Carte de localisation du jardin public

Le Jardin Al Firdaous inauguré en 2005 est un espace vert clôturé en fer forgé d'une superficie de 5.320 m² qui comprend plusieurs allées, des bancs, et des jeux pour enfants. Il est situé près du marché central et fait face aux cafés et restaurants de l'avenue du 2 mars. Si c'est un espace à fort potentiel, il est peu entretenu (espaces verts en friche), peu ombragé (bancs exposés au soleil, loin des arbres), peu utilisé (les jeux sont usés) et jonché de déchets.

Son accès est par ailleurs limité par des escaliers et une rampe d'accès qui n'est pas aux normes. Le jardin public est de fait peu attractif bien qu'il présente plusieurs essences d'arbres tels que : des chênes argentés, des peupliers noirs, des hibiscus de Norfolk, des palmiers du Mexique, ou encore des dattiers. Localisé à l'entrée de la médina et à la convergence de plusieurs rues, ce parc pourrait apaiser l'activité intense de ce tissu urbain.



“

Il est 15h40 et Malika sort de l'école Fatima El Fihria où elle vient de récupérer son fils en poussette. Aujourd'hui, elle a un rendez-vous au centre dentaire, au quartier Rmel. En sortant de l'école, ils passent devant le jardin public. Comme à son habitude, son fils a envie de jouer et lui demande d'y aller. Malheureusement, en plus du temps qui manque à Malika aujourd'hui, ce parc n'est pas adapté pour eux : l'ombre manque et les seuls jeux pour enfants sont en plein soleil, en plus d'être cassés. C'est vrai que Malika s'est faite plusieurs fois cette réflexion : elle aimerait qu'un espace agréable et praticable soit aménagé pour ses enfants et pour retrouver les parents des autres élèves dans le quartier. Elle aimerait aussi que les trottoirs soient utilisables, parce que c'est vrai, sortir de la médina avec une poussette, ce n'est vraiment pas évident.

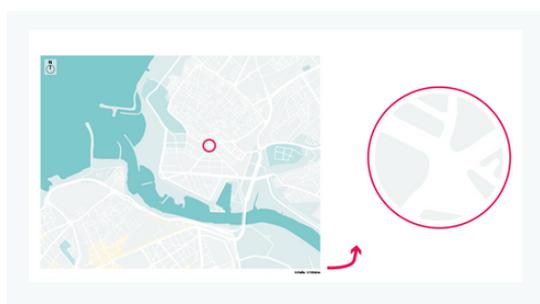
”



Sources : Groupe Workshop, Mai 2022



Le Rond-Point



Carte de localisation du rond-point

Le rond-point Al Moqawama, très bruyant, est utilisé par tous types de transports : voitures, mini bus, taxis tricycles etc. Ces flux importants compliquent la circulation des piétons et ajoutent une difficulté supplémentaire pour les personnes en situation de handicap en raison du manque de signalisation, de la (présence d'obstacles et de l'absence de passage piéton d'un côté). De récents aménagements ont été réalisés sur l'avenue Al Moqawama mais ils ne permettent toujours pas aux piétons de traverser de manière sécurisée cet espace. Néanmoins, ils leur permettent de rejoindre la médina, et donnent accès au quartier Rmel.



Sources : Groupe Workshop, Mai 2022

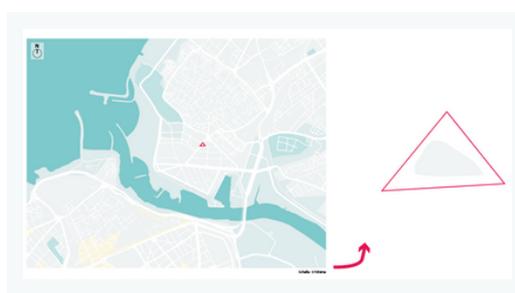
“

Quand Malika sort enfin de la médina, c'est quelque part un soulagement. Elle supporte difficilement toute cette agitation, notamment quand elle est avec son fils. Pour se rendre à leur rendez-vous médical, nos deux personnages passent par le rond-point Al Moqawama et Malika déteste le traverser ! Très dangereux et très peu lisible, chacun.e traverse où il/elle veut mais surtout où il/elle peut. Les voitures arrivent très (trop) rapidement et les passages piétons qui existent ne sont pas en continu et s'arrêtent net au milieu du terre-plein. Pour Malika et pour de nombreux autres passant.es, cette traversée est laborieuse.

”



La Place des Martyrs



Carte de localisation de la Place des Martyrs

La Place des Martyrs, la seule place du quartier, offre une porte d'entrée sur le quartier Rmel. C'est un espace culturel, vivant et très utilisé, spécialement les vendredis. On distingue en effet un cachet patrimonial fort de la place du fait de la présence de la mosquée Rida et d'un mausolée. Récemment aménagée, elle constitue un espace de sociabilité grâce à la présence de la bibliothèque Sbihi et de deux cafés. C'est l'un des rares espaces du quartier à la fois calme, ombragé et piéton.



Source : Groupe Workshop, Mai 2022



Réalisations : Groupe Workshop, Mai 2022

“

De l'autre côté du rond-point, Malika et son fils se retrouvent sur la Place des Martyrs, une porte d'entrée dans le quartier Rmel, là où elle a son rendez-vous médical. Aujourd'hui est un jour un peu spécial : c'est vendredi et c'est l'heure de la prière. Cette place piétonne habituellement calme devient, le temps d'une journée par semaine, une place occupée, un lieu de rencontre pour de nombreux hommes. Face à cette foule, Malika doit contourner les croyants réunis sur la place, ce qui rend d'autant plus difficile sa déambulation.

Elle aime pratiquer cette place le reste de la semaine car c'est l'une des rares à la fois ombragée et facile d'accès, même si la différence de niveau entre le trottoir et la place constitue une difficulté pour sa poussette. D'autre part, le dynamisme de cette place est aussi dû aux deux cafés qui s'y trouvent. En passant devant, Malika se dit qu'elle aurait aimé s'y arrêter après son rendez-vous pour y boire un thé. Mais, ne voyant jamais aucune femme en terrasse, elle ne s'y sent pas à l'aise. Elle se fait à l'idée, comme chaque fois, qu'elle rentrera directement chez elle après.

”



Le Quartier Rmel

Le quartier Rmel est un quartier résidentiel peu dense avec un tissu urbain colonial datant du protectorat français. Il a ensuite été investi par un pôle administratif et médical. L'église présente à l'Ouest du quartier témoigne de cette présence coloniale. Le quartier est doté d'un habitat de type R+1 et R+2 (villas), ce qui crée une fracture avec la densité de la médina due au stationnement anarchique des voitures, les trottoirs sont détériorés et réduits, ce qui rend difficile la déambulation sur la chaussée. Le quartier manque également d'espaces ombragés.

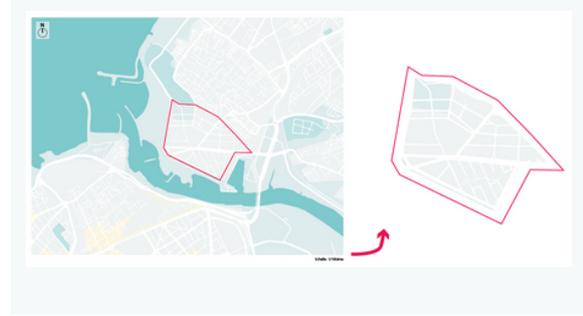


Réalisation : Groupe Workshop, Mai 2022

“

Malika est bientôt arrivée à son rendez-vous. L'atmosphère change considérablement ici : ce quartier aux rues plus larges et plus calmes est davantage reposant avec une poussette. Il faut avouer que, si la circulation automobile est modérée dans ce quartier, cela n'empêche pas que Malika doit ici encore partager la route avec les voitures. Les trottoirs sont aussi obstrués et cette fois non pas par des étals de commerçants, mais par des pavés cassés et des voitures stationnées sauvagement.

Enfin arrivée à son rendez-vous médical, elle est rassurée de voir une rampe qui l'aidera à monter sa poussette. Malheureusement, Malika se rend rapidement compte que comme de nombreuses rampes, celle-ci n'est pas aux normes. Trop pentue, elle est encore une fois contrainte de demander de l'aide au personnel pour l'aider à monter sa poussette jusqu'à la réception de l'établissement.



Carte de localisation du quartier Rmel

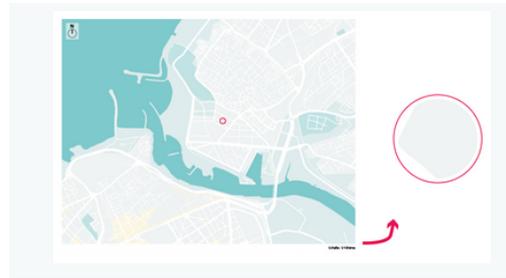


Sources : Groupe Workshop, Mai 2022

”



L'Hôpital Al Ayachi



Carte de localisation de l'hôpital

L'hôpital El Ayachi reste peu connu sur le plan national malgré le fait qu'il relève du CHU Ibn Sina et qu'il soit une référence, notamment en matière de formation des rhumatologues et des orthoprothésistes. Créé en 1961, l'hôpital El Ayachi assure la prise en charge des malades rhumatisants et de la rééducation des handicaps physiques.

L'hôpital est utilisé par les habitants de la région Rabat-Salé. Il est en effet l'un des rares hôpitaux publics de la région dans sa spécialité. Bien que l'hôpital soit adapté aux personnes handicapées, sa situation éloignée de la porte Bab Lamrissa et de l'arrêt de tramway oblige les patients à venir accompagnés en voiture ou à prendre un taxi.



Réalisation : Groupe Workshop, Mai 2022



Sources : Groupe Workshop, Mai 2022

“

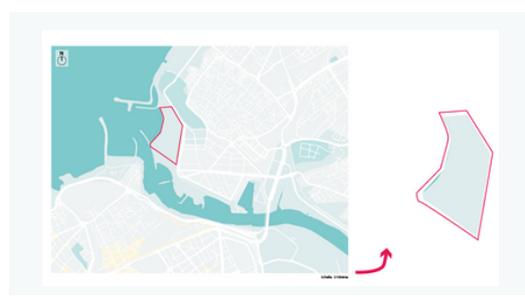
Il est désormais 16h30 et qui dit fin de journée dit fin de parcours. Après avoir laissé Malika à son rendez-vous, nous finissons avec Ali. Ali a 70 ans, à la suite d'une maladie dégénérative il a perdu 80% de sa vue et, à cause d'un obstacle en ville, il est tombé et s'est fracturé le poignet. Il doit suivre des séances de rééducation et vient donc souvent à l'hôpital Al Ayachi, qui est un des rares hôpitaux publics spécialisés en rééducation. C'est sa fille, Hasna, qui l'amène chaque fois car Ali a besoin d'elle, lui qui perçoit mal les couleurs en l'absence de contrastes et qui ne peut pas se rendre à l'hôpital sans voiture.

L'absence de transports en commun proches de l'hôpital contraint de nombreux patient.es, dont Ali, à prendre la voiture ou du moins à trouver une solution privée. Beaucoup de patient.es comptent sur la solidarité des autres pour partager les véhicules. Le tramway est le transport le plus proche mais le chemin pour s'y rendre n'est pas accessible pour une personne en situation de handicap comme lui. Ali sort de son rendez-vous et monte dans la voiture avec l'aide de sa fille.

”



La Plage



Carte de localisation de la Plage

Par sa proximité aux différents quartiers de la ville, la plage de Salé est un espace où s'organisent événements sportifs et artistiques. Elle est aussi une destination prisée des amateurs de pêche traditionnelle. La plage de Salé est très fréquentée, tant par les habitants de Salé depuis le quartier Rmel, que ceux de Rabat par l'avenue de Fès.

C'est une plage difficile d'accès pour les piétons en raison de la dangerosité de la route principale Sidi Ben Achir. De même, le manque de signalisation le long de l'avenue, de rampes pour accéder au sable ou d'équipements sur place complique l'accès à l'océan.



Sources : Groupe Workshop, Mai 2022



Réalisation : Groupe Workshop, Mai 2022

“

Comme à leur habitude, Hasna et Ali décident de se rendre à la plage de Salé pour une promenade crépusculaire. C'est leur moment à eux. Ils aimeraient pouvoir y aller à pied mais l'axe routier qui longe la plage est bien trop dangereux pour des piétons et d'autant plus pour des personnes en situation de handicap. Alors une fois encore, ils sont contraints de prendre la voiture. Arrivés sur place, ils profitent de cette fin de journée pour se balader le long de la plage. Et c'est ainsi que le parcours prend fin, à la plage de Salé.

”



Les obstacles physiques identifiés selon la typologie du handicap

| Type de déficience | Incapacités et spécificités | Accessibilité requise | Obstacles identifiés dans le périmètre d'étude |
|--------------------|---|---|--|
| VISUELLE | Malvoyance, cécité - incapacité à voir ou à distinguer | Amélioration de la perception visuelle (contrastes) et mobilisation des autres sens | Bateaux non symétriques, non continus ou mal insérés avec le trottoir (2) ; chaussées étroites, obstruées et détériorées (5) ; Grillages (8) ; Revêtement de sols inadaptés (9) |
| AUDITIVE | Malentendance, surdité | Transfert d'information du domaine auditif au domaine visuel | Espaces dangereux avec beaucoup d'informations auditives non perceptibles (4) |
| PHYSIQUE | Difficulté à se mouvoir - utilisation de l'aide à la marche | Supprimer tout obstacle sur la voirie et prévoir des espaces de repos | Différences de niveaux (5) ; Rampes pas aux normes (commune) ; chaussées étroites, obstruées et détériorées (5) ; Manque d'espaces ombragés ou espaces mal conçus (6) ; Grillages (8) ; Revêtement de sols inadaptés (9) |
| MENTALE | Difficulté d'apprentissage et d'orientation | Tout aménagement facilitant la compréhension et l'orientation | Manque de signalétique (1) ; Espaces peu lisibles (3) ; Espaces agités (4) |
| PSYCHIQUE | Difficultés de gestion du stress et de communication | Tout aménagement facilitant la sécurité et une ambiance urbaine rassurante | Manque d'espaces intimes (7) ; Espaces très aérés et ouverts (7) |



Si nous finissons ce parcours ici et dans cette situation, c'est aussi quelque part pour rappeler que, si Ali et Hasna ont pu accéder à la mer, gardons à l'esprit que les personnes en situation de handicap moteur, n'auraient pas pu le faire.

Ce parcours a pour but d'illustrer la diversité des situations et surtout la diversité des handicaps : montrer qu'il peut être moteur, mental, sensoriel et qu'il peut être aussi bien définitif que temporaire. Finalement, que nous dit ce territoire ?

Éléments conclusifs et pistes d'orientations

Un quartier historique encore préservé du tourisme

Alors que Salé est l'une des villes les plus anciennes de l'Occident musulman et qu'historiquement, elle est un centre religieux et culturel important, la ville est souvent reléguée à la qualification de « banlieue » dans l'ombre de Rabat. Salé a une culture et une identité qui lui sont néanmoins propres. Plus ancienne que Rabat, elle est fondée au XII^{ème} siècle. La ville de Salé semble aujourd'hui avoir effacé les traces d'un passé prospère. Il est par exemple difficile de percevoir les traces de son ancien port de commerce, faisant autrefois la richesse de la ville grâce à sa position stratégique sur le littoral atlantique, sur la route reliant Marrakech à Fès. Salé recèle un riche patrimoine architectural séculaire peu exploité à travers ses monuments historiques diversifiés. Il semble important de remettre en valeur ces histoires et ces patrimoines de la ville de Salé, notamment dans le secteur de Bab Lamrissa et de l'ancienne porte Bab Bouhaja (lieu de l'actuel jardin public).

Une interface entre des quartiers aux typologies urbaines différentes, dont la connexion est mal assurée

Le quartier Rmel se trouve à l'intersection des points stratégiques de Salé. Il fait le lien entre l'arrivée des transports depuis le pont Hassan II, la médina, le marché central, la marina et plus généralement la zone d'aménagement du Bouregreg. Cette zone est finalement perçue comme un espace de transition, où se rencontrent des usages, des morphologies urbaines et des tissus urbains différents. Mais la connexion entre ces différents points n'est pas assurée de manière continue. La circulation est perturbée par divers obstacles, sans parler de l'accessibilité qui est loin d'être optimale sur l'ensemble des trajectoires. Cela est notamment perceptible dans les exemples donnés à travers le parcours du transect. Ce constat n'est en réalité pas propre à notre périmètre d'étude, mais se retrouve largement sur le territoire marocain. D'où la nécessité d'élargir le périmètre en pensant l'inclusivité et l'accessibilité à grande échelle afin de réfléchir le territoire avec les habitant.es et usager.es qui le pratiquent au quotidien.

Un déficit d'espaces publics, de détente et de loisirs. Vers un quartier plus vivant

Finalement, les espaces publics du périmètre d'étude n'invitent pas suffisamment à y rester. Les places manquent d'aménagements et de zones rafraîchissantes, le jardin public est dégradé et délaissé, et les trottoirs manquent de bancs et d'ombre. L'enjeu est ainsi de réfléchir la ville non plus comme un espace de passage mais comme un espace qui se vit, qui se partage, qui a une mémoire et qui évolue avec et pour ses habitant.es.

Passer du diagnostic aux propositions d'aménagement



Sources : Groupe Workshop, Mai 2022

Présentation des projets

Propositions d'aménagement

Cette deuxième partie du rapport détaille nos propositions d'aménagement permettant de répondre aux difficultés rencontrées par les usager.es, particulièrement celles et ceux à mobilité réduite. L'enjeu est de penser un projet global pour rendre le quartier plus accessible, inclusif, agréable et convivial pour tou.tes ses usager.es. Pour ce faire, nous avons travaillé sur l'identification et l'optimisation de chaînes de déplacement d'une part, et sur l'aménagement d'espaces de projets d'autre part.

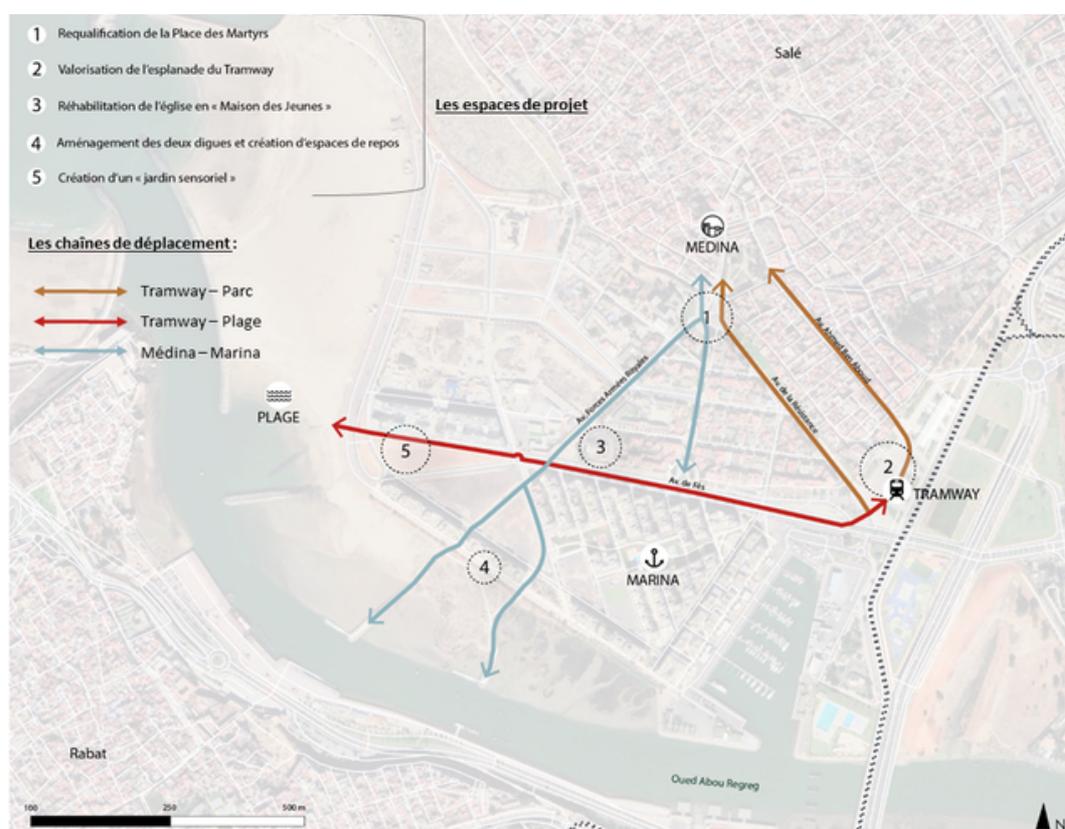
Dans un premier temps, l'objectif est de réfléchir en termes de parcours usagers (chaînes de déplacement) pour rendre la circulation piétonne plus aisée, plus fluide et agréable au sein du quartier. Il s'agit à la fois de proposer des solutions techniques pour des aménagement ponctuels (ajouts de bateaux ou de bandes podotactiles), des grands principes d'aménagements (inclinaison des rampes, largeur minimale des trottoirs) mais aussi de repenser le fonctionnement du quartier dans son ensemble ainsi que son insertion dans un périmètre plus large en identifiant des itinéraires et en travaillant la connexion entre

plusieurs lieux-clés. Les propositions d'aménagements pour les trois chaînes de déplacement identifiées font l'objet d'une première sous-partie.

D'autre part, rendre le quartier plus accessible et inclusif passe également par l'aménagement d'espaces de loisirs, de partage et de convivialité. Or, notre périmètre d'étude étant encore en partie en chantier, voire en friche, il présente de nombreux espaces vacants, inoccupés, qui sont autant d'opportunités pour imaginer des projets d'espaces ou d'équipements publics améliorant le cadre de vie des habitant.es. L'étude du quartier pendant la phase diagnostic nous a ainsi permis d'identifier cinq espaces de projet à fort potentiel. Les détails des aménagements projetés font l'objet d'une seconde sous-partie.

Enfin, deux micro-projets ont été ciblés spécifiquement dans une perspective de réalisation à court-terme. Leur mise en œuvre opérationnelle est détaillée dans un cahier des charges annexé, en vue d'une demande de financement.

Carte de localisation des chaînes de déplacement et espaces de projet



Propositions d'aménagement :

les chaînes de déplacement

Les observations de terrain ont permis d'identifier des axes structurants reliant des lieux ou équipements clés. Ce sont des axes stratégiques, le long desquels la majorité des déplacements pourra, à terme, s'effectuer. La réflexion s'articule autour des trois principales chaînes de déplacement, qui sont les suivantes :

- du tramway au parc ;
- du tramway à la plage ;
- de la médina à la marina.

La notion de "chaîne de déplacement" fait ici référence à la loi française du 11 février 2005 relative à l'égalité des droits et des chances, à la participation et à la citoyenneté des personnes handicapées. D'une part, cette loi s'aligne sur la classification internationale du handicap en prenant en compte les quatre familles de handicap (moteur, sensoriel, cognitif, psychique) mais aussi les personnes à mobilité réduite, y compris de manière temporaire. Et surtout, elle impose l'obligation d'accessibilité de l'ensemble de la chaîne des déplacements, adoptant ainsi une logique d'usages. Il s'agit de rendre accessibles tous les maillons du cheminement :

les transports, bâtiments, voiries et espaces publics, ainsi que les interfaces entre ces infrastructures. Cette nouvelle logique doit faciliter et homogénéiser les aménagements en s'affranchissant des questions de gouvernance qui sont transparentes pour l'utilisateur. Elle vise ainsi l'accessibilité universelle,

L'accessibilité universelle garantit la libre circulation des personnes, sans restrictions. Ainsi, doit-elle prendre en compte les différents types de handicap, qu'ils soient moteurs, sensoriels ou mentaux, temporaires ou permanents. Pour atteindre l'objectif de l'accessibilité universelle, les aménagements doivent être perceptibles, lisibles, utilisables et robustes.

Il existe des solutions techniques concernant la mise en accessibilité des trottoirs et des voiries : les bateaux avec des marches inférieures à 2 cm, une largeur de trottoir supérieure à 1,20m, l'installation de bandes podotactiles de couleurs vives (contrastant avec le revêtement du sol), la mise en place de repères spatiaux et sensoriels. Ainsi, chaque axe de déplacement présenté ci-dessous est repensé dans son ensemble, en incluant au mieux ces éléments techniques.

1. Du tramway au parc, en traversant la Médina

Etat des lieux

L'avenue Ahmed Ben Aboud est un axe commerçant qui permet de rejoindre l'arrêt de tram Bab Lamrissa depuis le parc en traversant la médina. Elle débute au jardin du marché central et aboutit sur l'esplanade desservant le tramway. Cet axe pratiqué quotidiennement par les habitant.es et les commerçant.es de la Médina ne permet pas une déambulation fluide. Les nombreux obstacles présents, qu'ils soient dû à

l'aménagement de l'esplanade ou à l'usage spontané, mettent en difficulté les passant.es.

La voie carrossable est à sens unique, dans la direction parc/tram, d'une largeur de 8,40 mètres. Si elle permet une circulation confortable sur 2 voies pour les voitures, les trottoirs d'une largeur d'1,30 mètre sont exploités comme des terrasses par les commerces de bouche qui y installent leurs tables et leurs chaises, rendant difficile la déambulation piétonne, et plus encore celle des personnes en situation de handicap.

Les trottoirs de cette avenue, dont le rebord pour accéder à la chaussée mesure à certains endroits plusieurs dizaines de centimètres, ne sont pas équipés de bateaux, rendant la montée des fauteuils et l'usage par des personnes âgées ou en situation de handicap difficile. L'absence de passages cloutés et le grand nombre de voitures stationnées le long du trottoir, obstruant son accès, intensifient ce problème. En conséquence, les piéton.nes et les personnes en situation de handicap se déplacent sur la chaussée et montent ponctuellement sur le trottoir, quand il est accessible, pour accéder aux commerces de part et d'autre de l'avenue.

Profil de l'actuelle avenue Ahmed Ben About



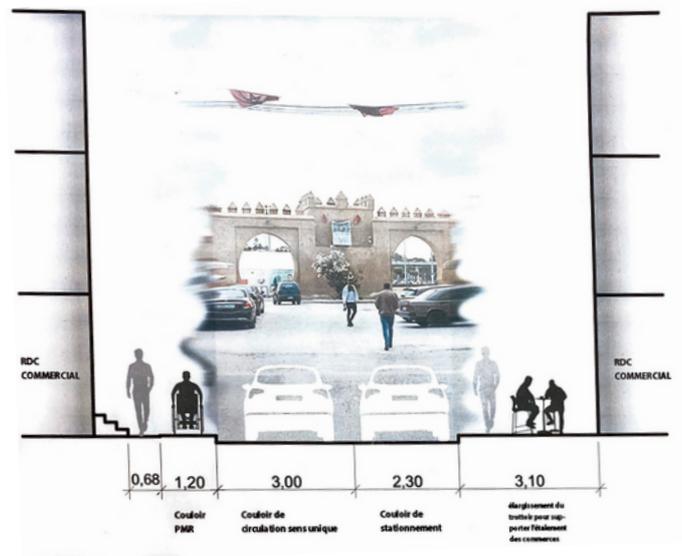
Projet d'aménagement

Afin d'améliorer l'accès aux commerces pour les piéton.nes, le projet propose l'élargissement du trottoir côté avenue, où se trouve la majorité des commerces de bouche (sud-ouest), passant d'1,30 à 3,10 mètres, et permettant la cohabitation des terrasses et des passant.es.

De l'autre côté de l'avenue, il est proposé de remplacer le couloir de stationnement par un corridor de déplacement pour personnes en situation de handicap d'1,20 mètre de large, sécurisé de la circulation des voitures. A cela s'ajoute la largeur du trottoir existant d'1,30 mètre. Au total, une largeur de 2,50 mètres sera donc utilisable pour déambuler. La voie carrossable, quant à elle, sera réduite à une seule voie de 3 mètres de large.

Enfin, des passages piétons sont projetés à chaque intersection avec des bateaux permettant la descente et la montée des trottoirs, ainsi que la déambulation de part et d'autre de l'avenue. Un parking souterrain est en cours de construction au niveau de l'esplanade du tram ce qui permettra le report du stationnement des voitures de la médina. Le parcours du tramway au parc peut également se faire par l'extérieur de la médina, sur l'avenue de la Résistance.

Profil de l'avenue Ahmed Ben About réaménagée



Réalisations : groupe Workshop, Mai 2022

1. Du tramway au parc, en longeant la muraille

Etat des lieux

L'avenue de la Résistance, qui longe la muraille de la Médina par l'extérieur, constitue l'axe le plus praticable du secteur. Il est donc logiquement le plus emprunté par les personnes en situation de handicap et leurs accompagnant.es, constituant dès lors un enjeu majeur en matière d'accessibilité et de connexions du quartier.

Pour le moment, le trottoir longeant la muraille dispose de deux espaces dédiés à la déambulation piétonne :

- Un premier espace de 3 mètres, au pied de la muraille, est bordé d'une pelouse plantée d'arbres de 10,5 mètres de large.
- Au bord opposé de la pelouse on trouve une seconde promenade de 3 mètres de large plantée d'arbres dont le feuillage assez bas peut gêner la circulation.

Sur cette grande avenue, les ombrages sont rares mais nécessaires. Ils constitueront un enjeu fort de la restructuration de cet axe.

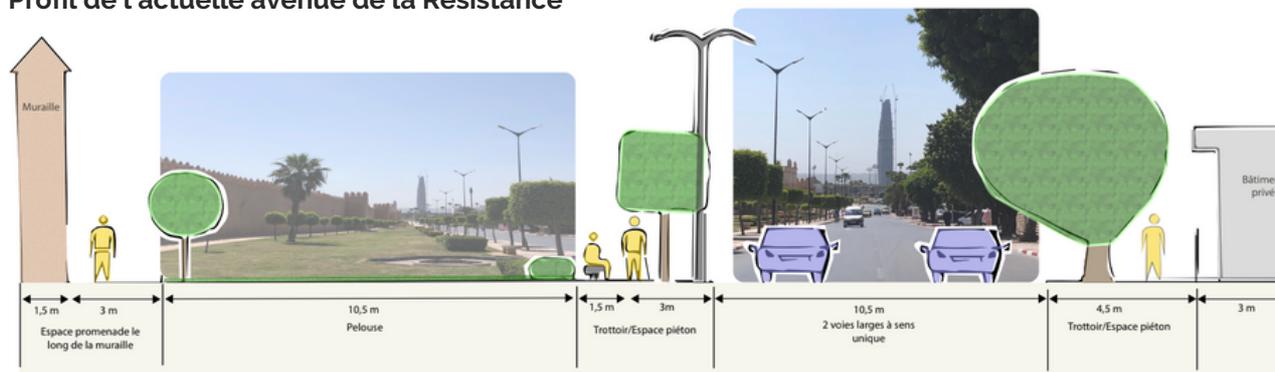


Les arbres au milieu du trottoir entravent la circulation, av de la Résistance
Sources : groupe Workshop, Mai 2022

A l'heure actuelle, la chaussée à 2 voies est à sens unique dans la direction tram/parc et fait 10,5 mètres de large. Il est donc en réalité possible de faire circuler jusqu'à trois voitures côte-à-côte.

De l'autre côté de la voie carrossable, le trottoir a une largeur de 4,5 mètres et se trouve ponctué d'arbres sur toute sa longueur. Les trottoirs sont globalement en bon état, mais les usages qui en sont fait bloquent le passage à certains endroits (commerces, branches, haies...). De plus, aucun passage piéton ni bateau n'est aménagé sur la voie.

Profil de l'actuelle avenue de la Résistance



Réalisation : groupe Workshop, Mai 2022

Projet d'aménagement

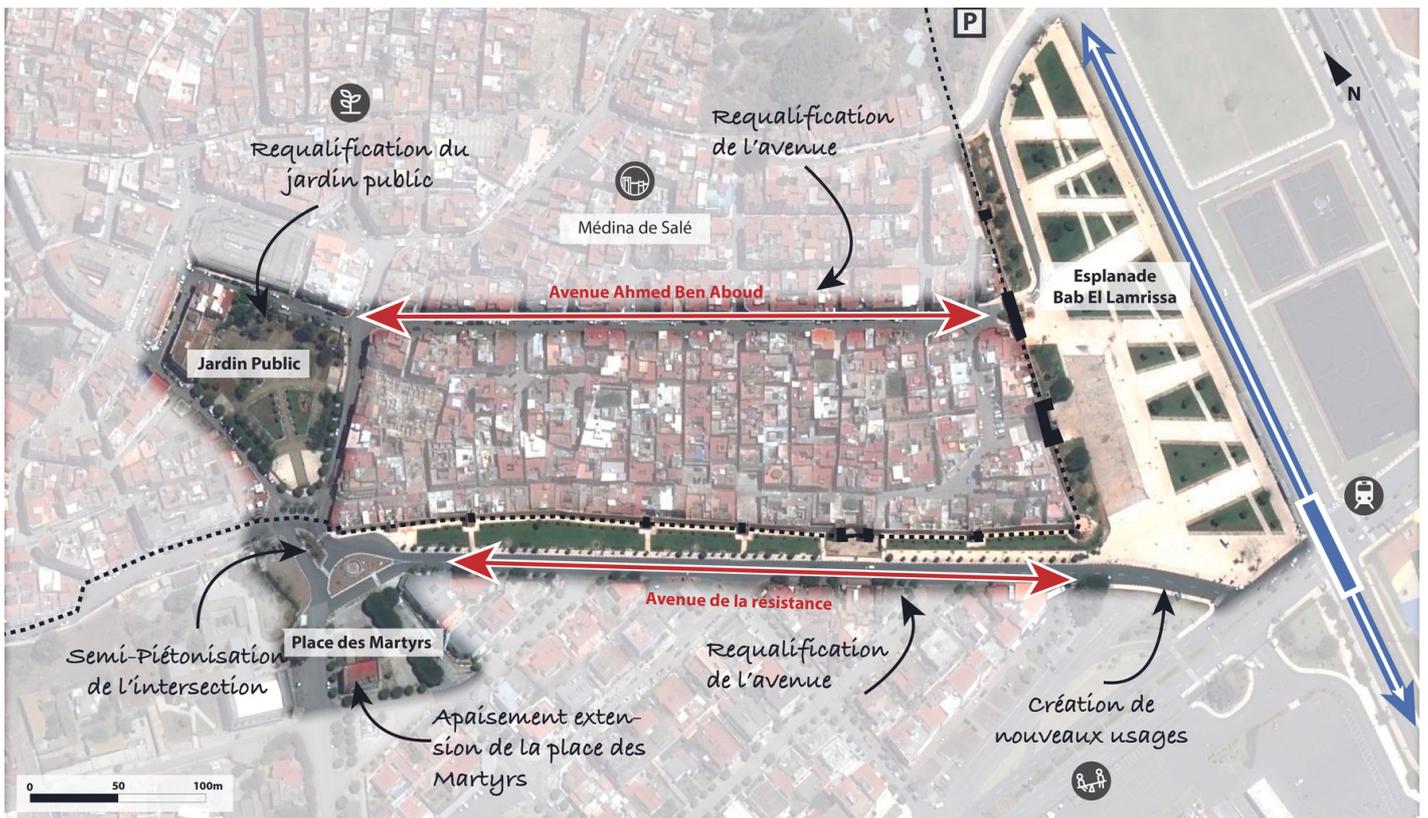
La proposition de réduction progressive de l'espace carrossable de 3 voies à 1 voie permet de réduire la place de la voiture pour redonner sa place aux piéton.nes. L'agrandissement du trottoir et l'élargissement du cheminement piéton sur la route s'inscrit dans la continuité de l'espace vert actuellement présent entre la voie et la muraille, accordant une place plus conséquente et nécessaire à l'accessibilité des personnes en situation de handicap.

Compte tenu de l'aspect patrimonial de la muraille, les aménagements ont été réfléchis de façon à respecter les principes liés à la valorisation et la requalification de celle-ci : la distance minimale de 6 mètres pour les aménagements et l'absence de verticalité nous ont invités à repenser la structure de la voie. Les aires de repos seront installées ponctuellement le long du parcours.

Pour les accompagnant.es comme pour les personnes en situation de handicap, la mise en eau des fontaines existantes ainsi que l'ajout d'une aire de repos au plus proche du tramway apporteront de l'ombre et de la fraîcheur. Une bande podotactile sera créée sur la voie pour permettre un accès à la bibliothèque en bout de rue, au tramway ainsi qu'au jardin public.

En face de l'entrée de la Médina donnant sur l'avenue de la Résistance, il est proposé de mettre en place des installations lumineuses, implantées dans le sol et se projetant sur la porte, afin de créer des jeux de lumière qui la mettraient en valeur.

Réaménagement des parcours Tramway - Parc



Réalisation : groupe Workshop, Mai 2022

Le second itinéraire identifié est le cheminement du tramway à la plage en passant par l'avenue de Fès, longeant le quartier Rmel.

Ce parcours représente notre seconde chaîne de déplacement.

2. Du tramway à la plage

Etat des lieux

L'avenue de Fès, au Sud du périmètre de projet, est un axe structurant qui constitue le principal itinéraire pour relier l'arrêt de tramway Bab Lamrissa à la plage de Salé. C'est un itinéraire direct, incitant les groupes, les familles ou les personnes à mobilité réduite à l'emprunter.

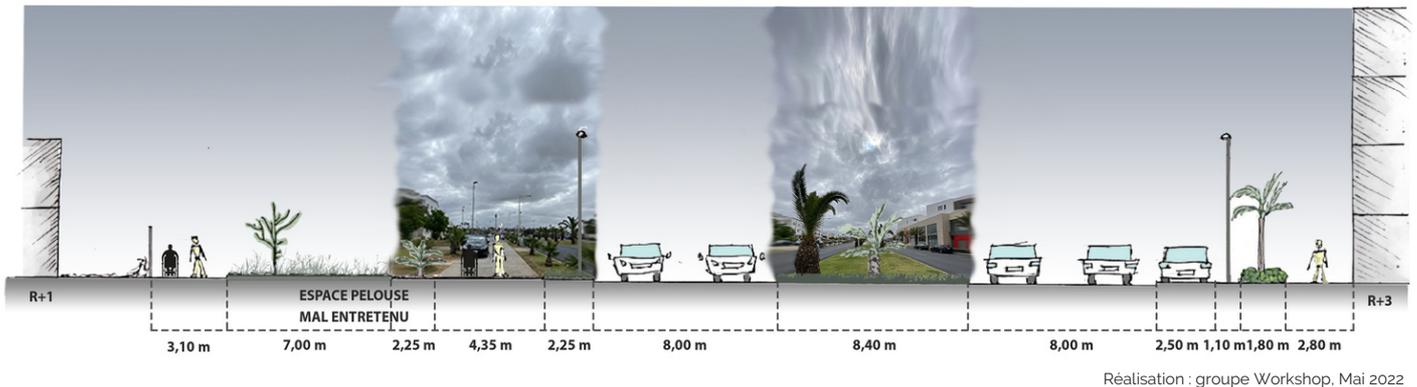
A l'heure actuelle, cet axe souffre de dysfonctionnements qui rendent la circulation piétonne parfois compliquée et peu agréable.

Une large place est dédiée à la circulation automobile, avec deux voies dans chaque sens, séparées par un terre-plein central. Or, au Maroc, les voies de circulation ont tendance à être surdimensionnées. On prévoit 3,5 à 4 mètres par voie. Ainsi, en incluant le terre-plein central et la bande de stationnement côté Marina, la chaussée mesure 25 mètres de large. Cela rend difficile les traversées piétonnes entre le quartier Rmel et la Marina, créant un effet d'îlot de chaleur.

L'effet d'îlot de chaleur est particulièrement prononcé après l'intersection entre l'avenue de Fès et l'avenue de la Résistance avec le parking informel au Nord et le parking de la Marina au Sud ; à cet endroit, la surface imperméabilisée mesure près de 100 mètres de large. De plus, la continuité piétonne n'est pas assurée le long de cette avenue en raison de l'occupation de l'espace public par des voitures, des terrasses ou des espaces délaissés impraticables ;

de l'absence de traversées piétonnes sécurisées ; d'un revêtement dégradé, non homogène particulièrement inconfortable voire impraticable pour les personnes à mobilité réduite. Néanmoins, les nombreux espaces disponibles (habitat peu dense, trottoirs larges), la vue sur la Kasbah des Oudayas et la proximité avec la plage en font un axe stratégique à fort potentiel.

Profil de l'actuelle avenue de Fès



Projet d'aménagement

Afin d'exploiter ce potentiel en assurant la continuité piétonne et en garantissant une accessibilité optimale pour tous les usagers, des pistes de projet ont été envisagées et discutées avec les usagers lors de la séance de restitution.

La première piste d'actions consiste à favoriser les modes doux au détriment de la voiture en supprimant une voie de circulation automobile de chaque côté de l'avenue, passant ainsi à une voie unique dans chaque sens. La circulation automobile observée lors des sorties terrain est suffisamment faible pour se contenter d'une seule voie de circulation. De plus, cette mesure aura pour effet de limiter de fait la vitesse des automobilistes. Au Sud de l'avenue, du côté de la Marina, la bande de stationnement est maintenue pour garantir l'accès aux commerces en rez-de-chaussée. Le terre-plein central est déplacé au Nord de la voie, côté Rmel, pour marquer la rupture avec la piste cyclable qui sera aménagée sur l'emprise routière libérée. Ainsi, la piste cyclable est bien séparée des automobiles, et les cyclistes bénéficient de la fraîcheur apportée par les plantations.

Cette piste cyclable sera à double sens car la présence de places de stationnement de l'autre côté rend difficile la cohabitation entre cyclistes et voitures. Même si la pratique du vélo n'est pas très répandue au Maroc, il semble pertinent d'implanter une piste cyclable à cet endroit. En effet, cet axe constitue aussi un itinéraire de balade permettant de rejoindre la promenade aménagée le long de la plage qui, elle, est assez pratiquée par les vélos.

La deuxième piste d'actions consiste à garantir la continuité de la circulation pour les piétons et notamment les personnes à mobilité réduite. Sur la base des grands principes développés précédemment, les revêtements du sol seront homogénéisés et pourvus de bandes d'aide à l'orientation et de bandes d'éveil podotactiles aux intersections. Des passages piétons seront ajoutés aux endroits stratégiques pour garantir la sécurité des traversées piétonnes. Dans l'objectif d'assurer la continuité piétonne, les traversées des voies de circulation sont limitées au maximum.

A ce titre, l'intersection entre l'avenue de Fès et la rue Sbihi, devant la clinique Beauséjour, est particulièrement problématique. A l'heure actuelle, les axes de circulation sont divisés en deux parties et les voitures peuvent également circuler sur une voie carrossable en demi-cercle de chaque côté de l'intersection. Le défi pour le réaménagement de cette intersection consiste à réduire le nombre de voies de circulation automobile tout en maintenant la fonction de dépose-minute devant la clinique. Ainsi, les deux voies, vers le Nord et vers le Sud sont rassemblées et seule la partie de l'arc de cercle devant la clinique est maintenue.

Projet de réaménagement de l'intersection devant la clinique



Source et réalisation : groupe Workshop, Mai 2022

Enfin, pour poursuivre le parcours jusqu'à la plage, et jusqu'au bord de l'eau, des tapis d'accès pour fauteuils roulants seront disposés sur la plage.



Tapis d'accès à la plage pour les fauteuils roulants
Source : page Facebook de la ville de Bonaventure, Canada

Une troisième et dernière piste d'actions consiste à lutter contre l'îlot de chaleur en désimperméabilisant et en végétalisant les espaces publics. Ainsi, le parking informel sera réaménagé pour optimiser l'espace et le sol sera désimperméabilisé grâce à un revêtement de type nid d'abeille. Ce parking ainsi réaménagé propose 130 places de stationnement, dont des emplacements réservés pour les deux garages automobiles présents à proximité et pour les poids lourds et les bateaux. Des arbres et arbustes de type méditerranéen sont implantés sur le parking.

Projet d'aménagement du parking végétalisé



Réalisation : groupe
Workshop, Mai 2022

Un espace végétalisé est aménagé à l'autre extrémité de l'avenue, à proximité de la plage. Il s'agit d'un projet de jardin sensoriel, qui sera détaillé dans la partie suivante du rapport. De manière générale, l'idée est d'aménager des espaces de repos et de fraîcheur tout au long du parcours en plantant et en installant des bancs.

Projet d'aménagement de l'avenue de Fès



Un troisième itinéraire, perpendiculaire aux deux précédents traverse le quartier Rmeil de la Médina à la Marina.

Ce parcours peut se traduire par le passage de la rue Sbihi ou bien par l'avenue des Forces Armées Royales.

3. De la Médina à la Marina

Etat des lieux

Les itinéraires reliant la Médina à la Marina (rue Sbihi / avenue des Forces Armées Royales) sont de grands axes routiers (environ 6m de route) à double sens bordés de trottoirs larges mais impraticables puisque leurs revêtements sont très fortement dégradés.

Si beaucoup d'obstacles sont présents, les passages piétons, et les bateaux sont largement absents.

Traversée piétonne complexe, rond-point Al Moqawama



Trottoirs difficilement praticables, avenue des Forces Armées Royales

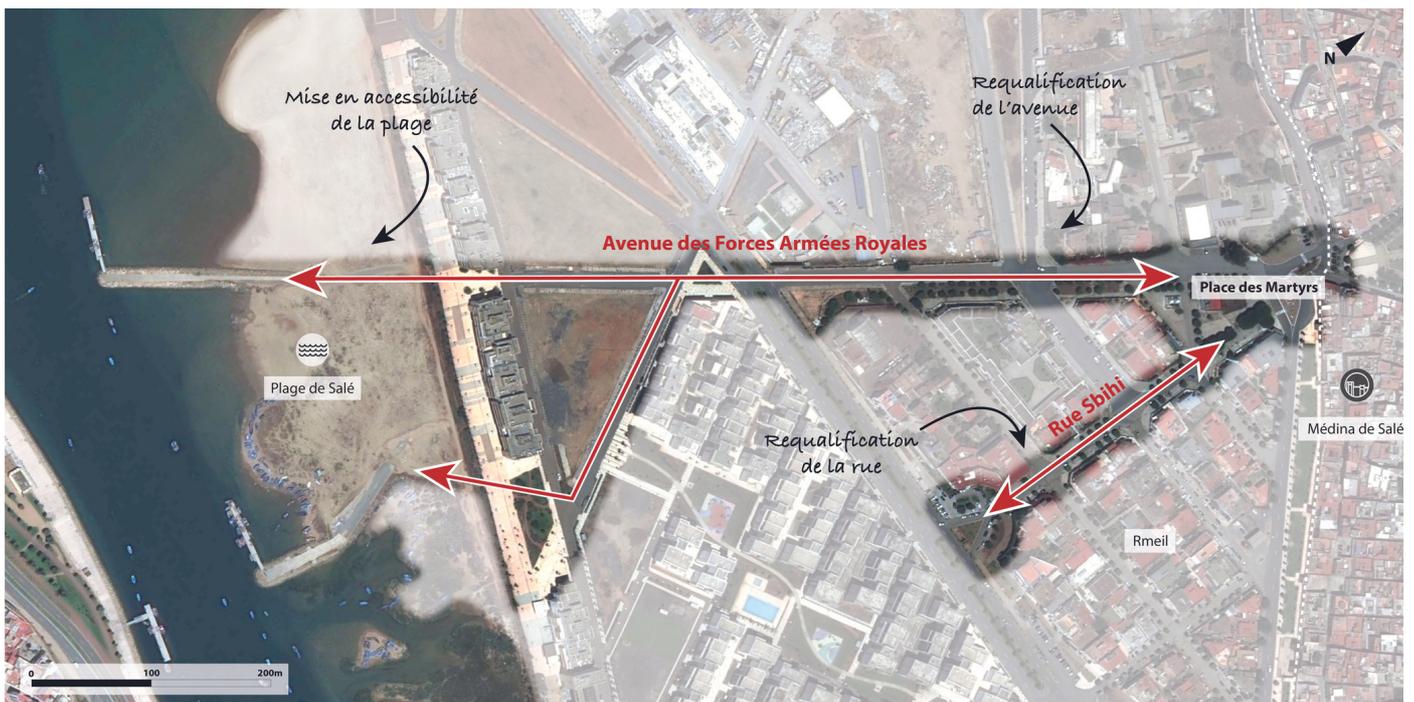
Projet d'aménagement

Le trajet reliant la Médina à la Marina comporte deux trajets identifiés.

Le premier trajet est le passage par l'avenue des Forces Armées Royales. Cet axe sera réaménagé avec un rétrécissement de la voie carrossable et un élargissement de la place pour les piétons. Le cheminement accessible aux personnes en situation de handicap sera assez large pour des fauteuils roulants et comportera une bande podotactile jaune pour les personnes malvoyantes et non-voyantes. Cet espace sera séparé de la route par un espace vert aménagé offrant un ombrage. Le long de cette voie, des aires de repos, comprenant des bancs et de la végétation, seront positionnées.

Le second parcours, passant par la rue Sbihi, se découpe en deux phases : une première phase est la traversée de la place des Martyrs. L'aménagement sera détaillé dans la partie suivante et fera l'objet d'un projet spécifique allant de la place jusqu'au passage de la mosquée Réda. Dans un second temps, la voie sera de nouveau structurée par la remise en accessibilité des trottoirs, la création et la remise aux normes des passages piétons et des bateaux associés. La voie carrossable sera laissée large car elle accueillera un flux important de véhicules motorisés depuis l'avenue de la Résistance.

Projet d'aménagement du parcours Médina - Marina



Réalisation : groupe Workshop, Mai 2022

Ces trois grands parcours maillent l'ensemble du territoire de projet, en reliant les grands équipements et les lieux stratégiques. Les propositions ci-dessus visent à rendre ces parcours accessibles, praticables, agréables et inclusifs par le biais d'aménagements de voirie et de solutions techniques.

Au-delà des ces grands principes d'aménagement, les parcours sont jalonnés d'espaces à fort potentiel sur lesquels des projets d'espaces publics sont pensés. Ils sont détaillés dans la partie suivante.

Propositions

d'aménagement :

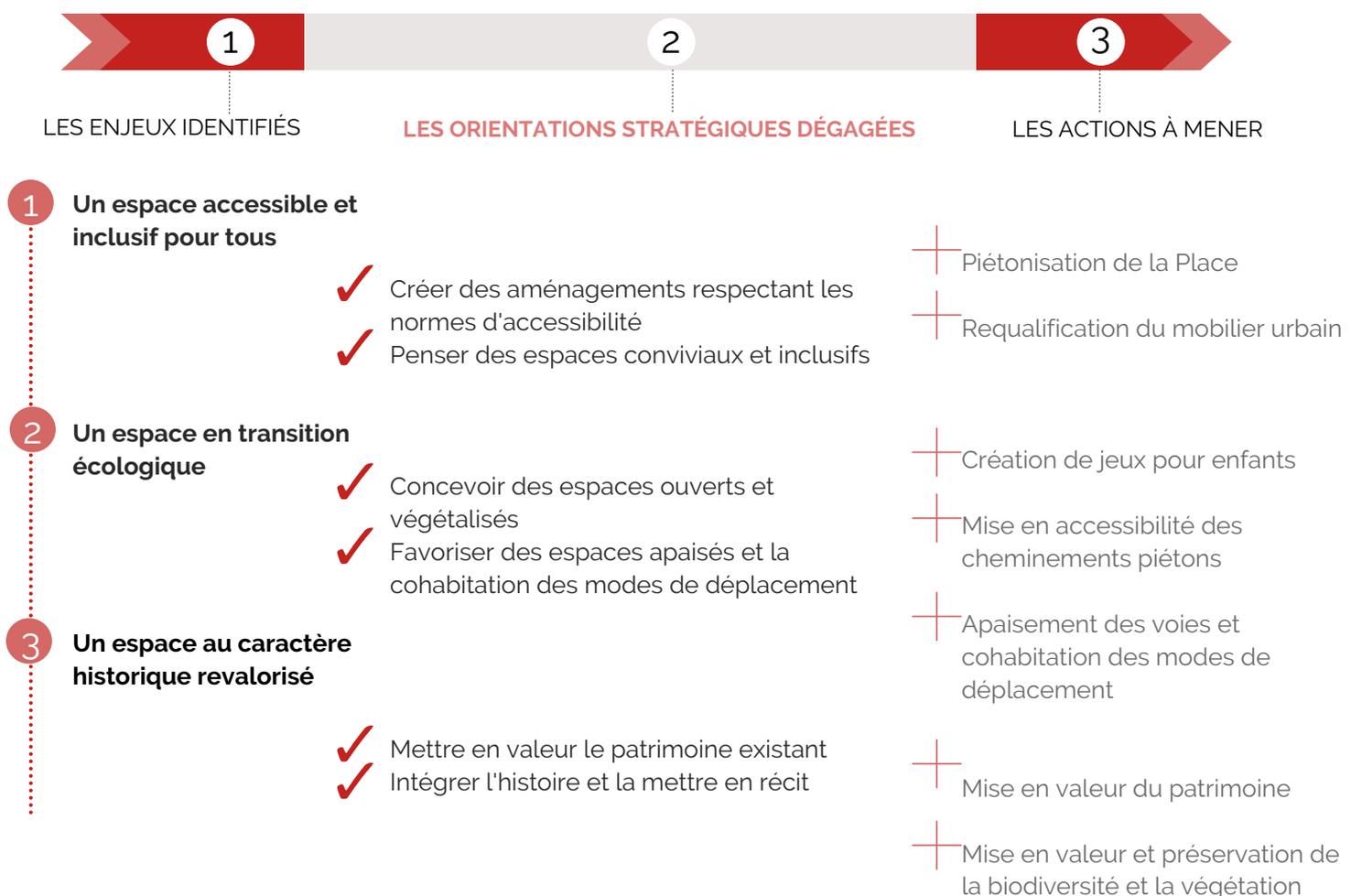
les espaces de projet

Le parti pris de cette étude est de réfléchir à des projets d'aménagement qui prennent en compte le périmètre évoqué plus haut, sans s'interdire d'aller au-delà, afin d'être en cohérence avec les chaînes de déplacement et les connexions qui structurent ces dernières.

En tenant compte des conclusions du diagnostic et considération faite des continuités évoquées, les propositions d'aménagement des espaces publics ont tenté de répondre aux questions suivantes :

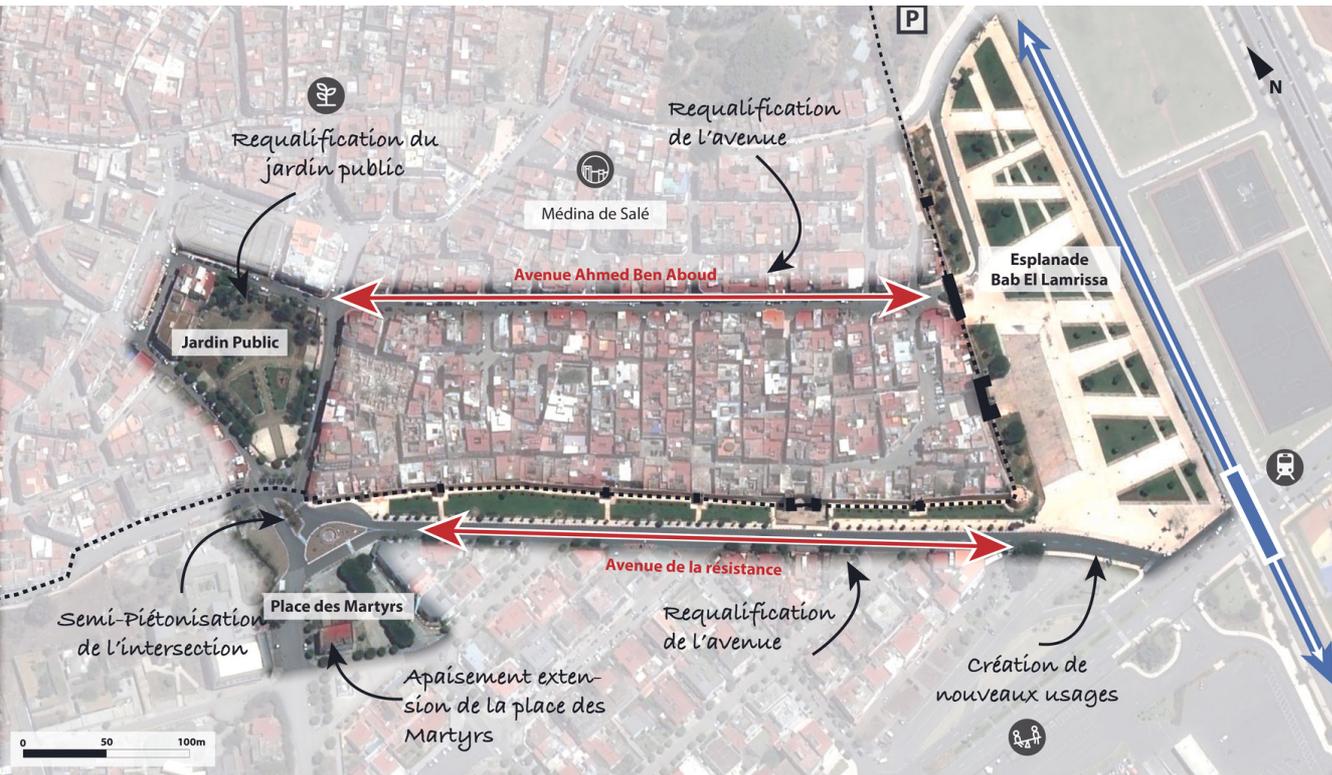
- Comment rendre le territoire plus inclusif ?
- Comment tendre vers un espace apaisé ?
- Comment s'adapter et prendre en compte le réchauffement climatique dans nos aménagements ?

Ce projet global propose ainsi de penser le territoire par la recherche d'une réduction de la voiture, par la création d'espaces publics de détente, de loisirs, renvoyant à une diversification progressive des usages. L'entrée paysagère permet également de travailler sur la végétalisation de l'espace public, la création d'îlot de fraîcheur et la valorisation du patrimoine.

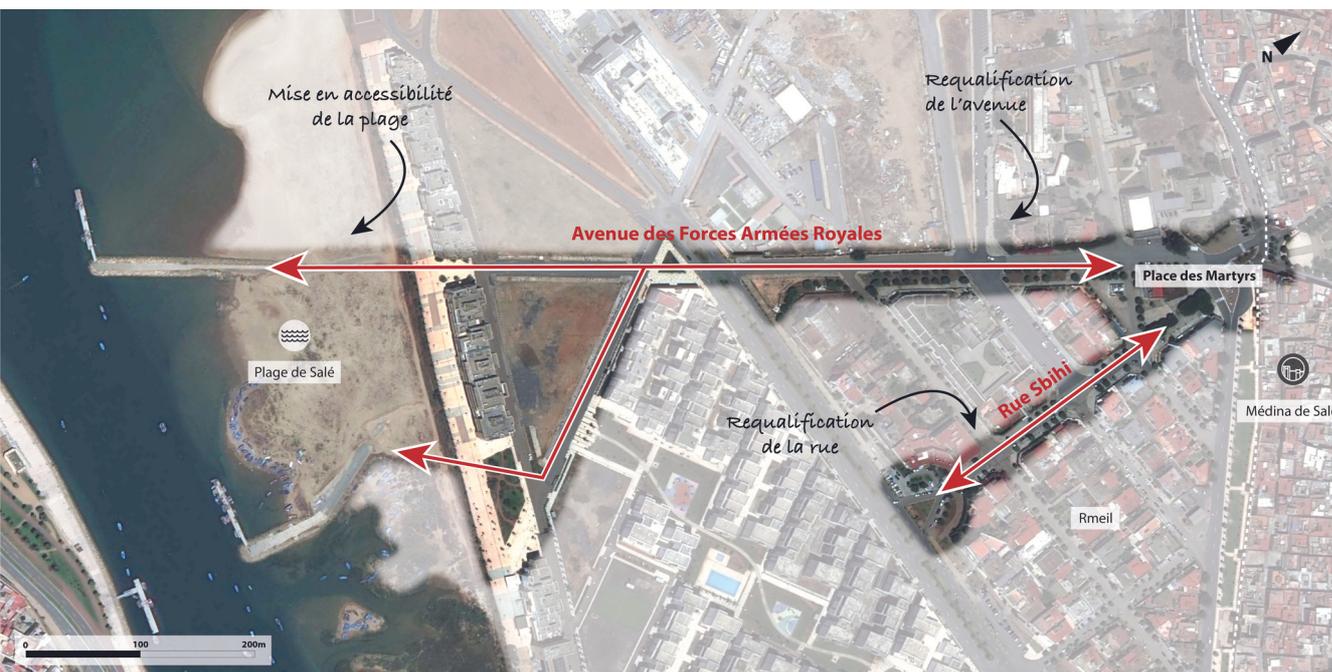


La place des Martyrs et le jardin public :

à la croisée des parcours



Réaménagement des parcours Tramway - Parc



Projet d'aménagement du parcours Médina - Marina



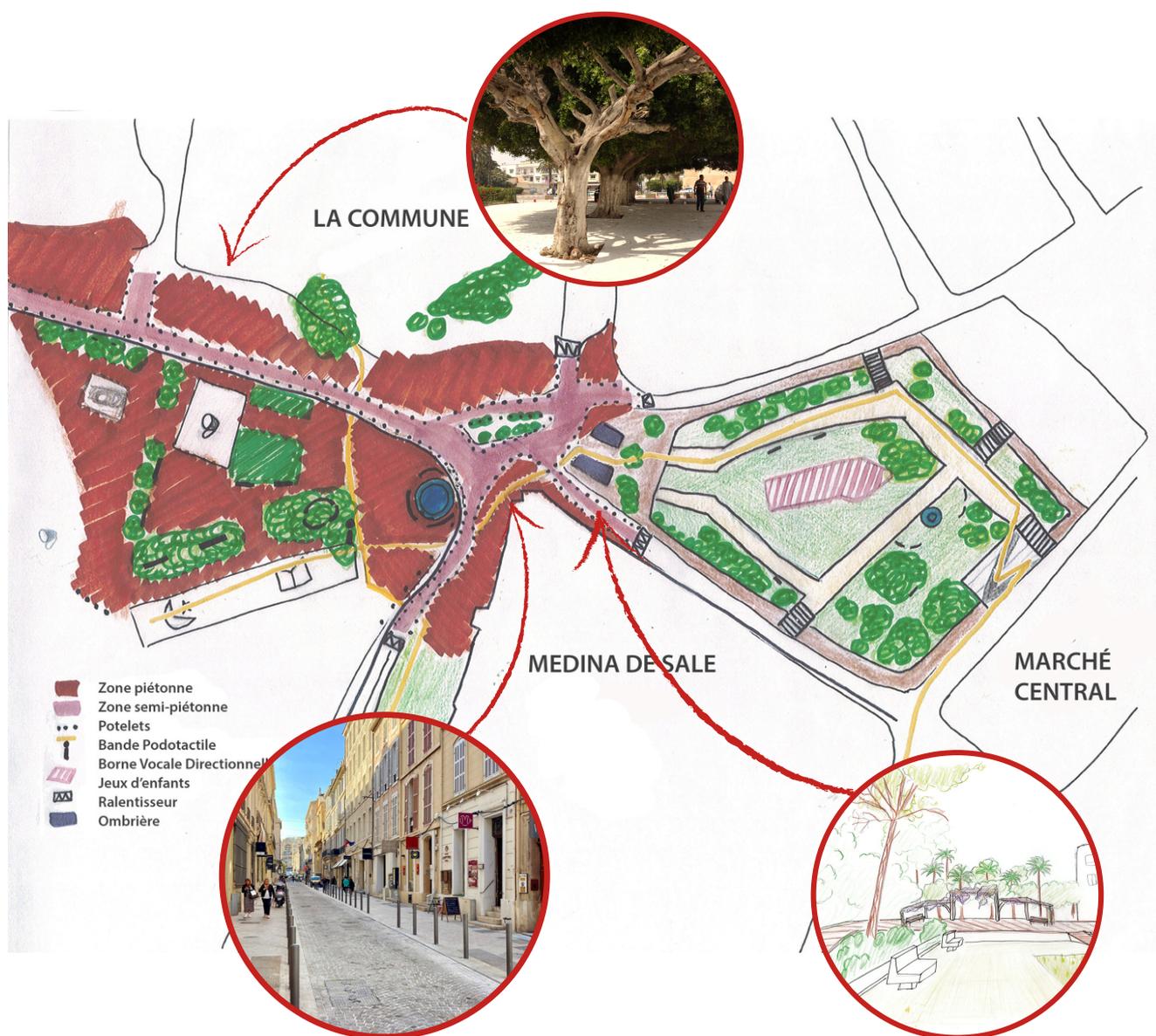
La place des Martyrs & le jardin public

La place des Martyrs est un lieu de passage très emprunté par les résident.es du quartier, point de repère de Salé et espace de transition entre le quartier Rmel et la Médina. L'entrée de la Médina est marquée par le jardin public qui est cependant laissé à l'abandon et non accessible pour les personnes à mobilité réduite.

L'ambition du projet est alors de créer un espace plus apaisé, réduisant la place de la voiture en faveur des piétons.

L'objectif de la requalification de cet espace clé du quartier est également d'ouvrir le jardin public et de le traiter dans la continuité de la place des Martyrs. Plusieurs actions seront menées afin d'atteindre ces objectifs :

- **Réaménagement et mise en accessibilité du jardin public**
- **Création de nouveaux usages pour les enfants dans le jardin public**
- **Extension de la place publique et semi piétonisation de l'intersection de la place des Martyrs**



La place des Martyrs

Place centrale du quartier, à redynamiser

CONSTATS

- 1 Une place publique comme point de repère à l'entrée de la Médina.
- 2 Un lieu de passage très emprunté par les résidents du quartier et personnes venant de l'extérieur.
- 3 Un espace de trottoir trop étroit par endroit pour permettre un accès favorable aux personnes à mobilité réduite.
- 4 De nombreux équipements publics encerclent la place tels que la bibliothèque, la mosquée, le centre d'ophtalmologie, et deux cafés.
- 5 Un manque de mobilier urbain et d'équipement pour favoriser l'usage de la place par tou.te.s.
- 6 L'intersection au nord de la place est un lieu de passage de nombreux véhicules mettant à risque les piétons qui doivent traverser plusieurs voies sans passage piéton.

LES AMBITIONS DU PROJET

Apaisement de la place par la réduction de la place de la voiture au niveau de l'intersection et priorisation des piétons par la création d'un espace semi-piéton.

Réduction de la largeur des voies de circulation

Extension de la zone piétonne depuis le café Rmel jusqu'à la fontaine.

Mise à niveau de la zone piétonne et de la zone semi-piétonne pour améliorer l'accessibilité et favoriser la continuité depuis la place jusqu'au parc.



Source : Groupe Workshop, Mai 2022

Un cheminement podotactile, entre sensibilisation et mise en accessibilité

Un cheminement podotactile passant par les points stratégiques du quartier permettra à la fois de guider les personnes non et mal-voyantes tout en sensibilisant les résidents du quartier à l'importance de la mise accessibilité de la ville. En complément de cette bande, une borne vocale sera installée sur la place des Martyrs pour indiquer les différentes trajectoires possibles.

Fiche action 1 - Place des Martyrs

Extension de la zone piétonne

ENJEUX

- 1 Un espace accessible et inclusif pour tous

ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

- 1 Créer des aménagements respectant les normes d'accessibilité
- 2 Penser des espaces conviviaux et inclusifs



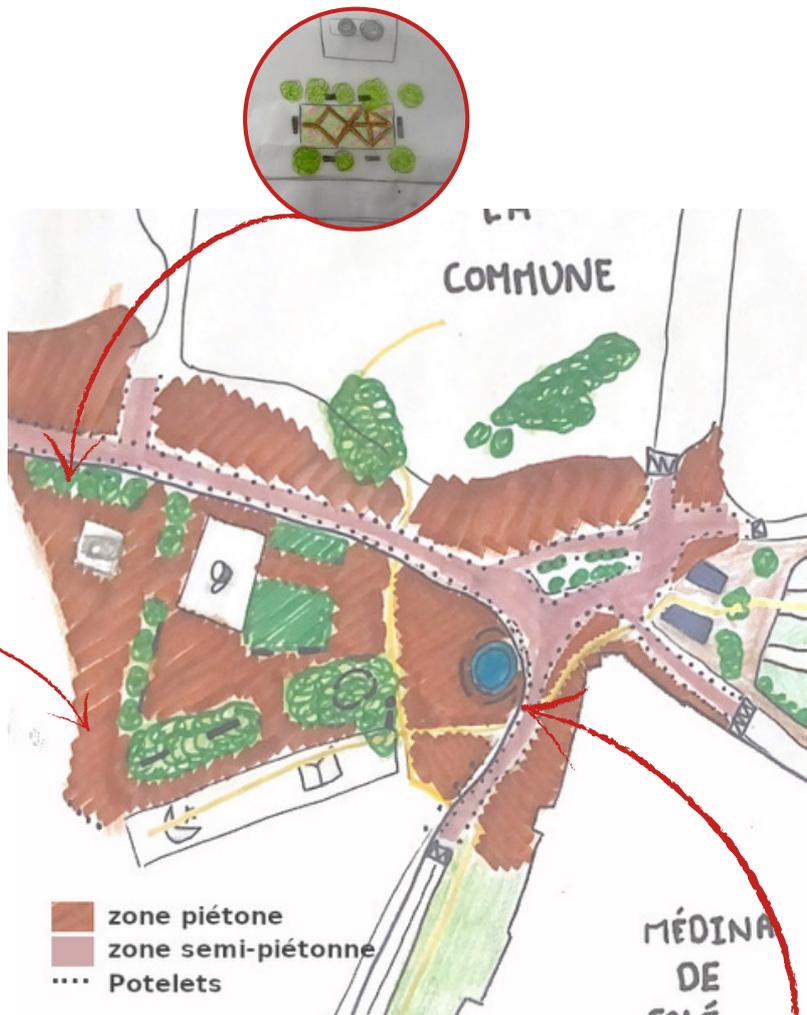
Utilisation du même revêtement du sol que le long de la muraille de la médina



Source : archiexpo.fr

PROPOSITION D'ACTION 1 : PIETONNISATION

Extension de la place des Martyrs, en incluant le rond point avec la fontaine ainsi que le mausolée. Création d'un petit jardin devant le mausolée. Installation et revalorisation de mobilier urbain sur la place ainsi qu'autour du mausolée.



Revalorisation de la fontaine et de son espace environnant qui est un espace historique où se déroulait la procession de cierges appelée Moussem des Cires ou procession des lanternes. C'est une fête organisée chaque année au moment du Mawlid (nativité du prophète). Installer des panneaux d'information sur cette tradition qui existe depuis 1578.

Fiche action 2 - Place des Martyrs et voirie

Création d'une zone semi-piétonne

ENJEUX

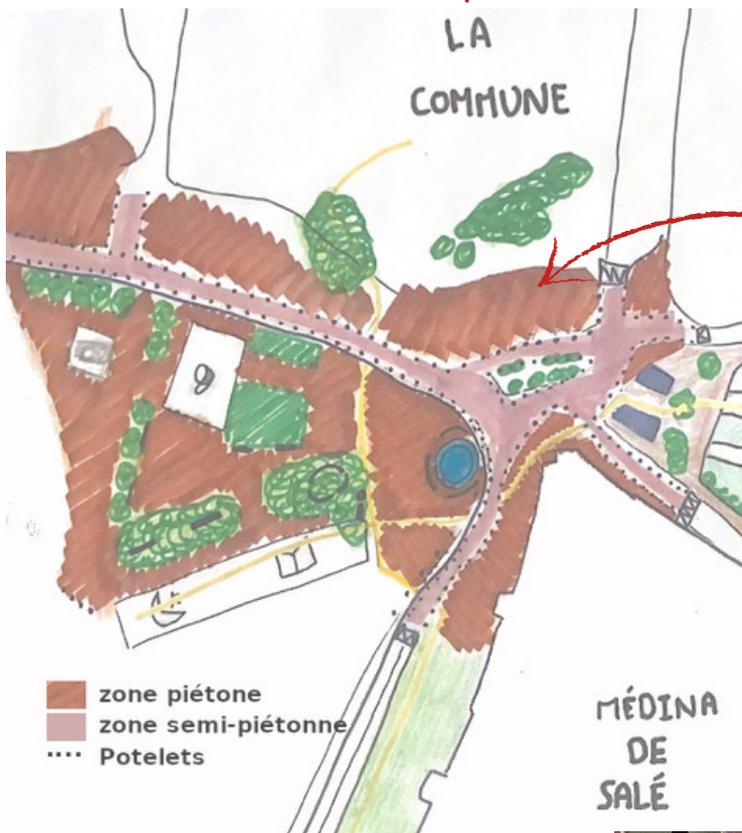
- 1 Un espace en transition

ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

- 1 Favoriser des espaces apaisés et la cohabitation des modes de déplacement.

PROPOSITION D'ACTION 2 : SEMI PIETONNISATION

Création d'une zone semi-piétonne en mettant au même niveau la route et la zone piétonne à l'aide de ralentisseurs aux entrées de la zone. Réduire l'espace de circulation à l'aide de potelets, pour que les voitures passent une par une et soient dans l'obligation de ralentir. Les piétons peuvent traverser n'importe où dans cet espace. Il est important de garder la voie de circulation car elle est fréquemment utilisée, garder également une zone de dépôt devant l'entrée de la médina pour les taxis et bus (minibus pour les personnes malvoyantes et non voyantes).



Utilisation d'un revêtement du sol pour la voirie qui rappelle celui utilisé pour la zone piétonne.

POINTS DE VIGILANCE

Faire attention au positionnement des potelets qui délimitent l'espace piéton de la zone semi-piétonne, qu'ils ne deviennent pas un obstacle.



Le Jardin public

Point de repère et entrée de la Médina de Salé

CONSTATS

- 1 Le jardin est délaissé en termes d'entretien et très peu fréquenté.
- 2 Il n'y a pas assez de mobilier urbain et d'espaces d'assises pour profiter du jardin.
- 3 En contrebas par rapport à la route, il n'est pas aménagé et accessible pour les PMR.
- 4 Les jeux pour enfants ne sont pas en bon état et ne sont pas ombragés.

LES AMBITIONS DU PROJET

Ouvrir le parc sur la place des Martyrs et le marché central.

Déclôturer le parc en installant une promenade en bois sur tout le périmètre du jardin public.

Création d'un nouvel accès au parc depuis le Marché Central sous la forme d'un forum permettant accessibilité PMR et zone de détente.

Aménagement d'un cheminement perméable traversant le parc, et équipé d'une bande podotactile.

Déplacement de l'aire de jeux au centre du jardin intégrant des équipements inclusifs.

Installation de deux ombrières à l'entrée du jardin pour aménager un nouvel espace apaisé et ombragé.

Ajout de mobilier urbain dans le jardin urbain pour créer de nouveaux usages et espaces de pause.

Allée centrale du jardin public



Fiche action 1 - Le jardin public

Une entrée principale : déclôturer et ouvrir le jardin

ENJEUX

- 1 Un espace accessible et inclusif pour tous.
- 2 Un espace en transition.

ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

- 1 Créer des aménagements respectant les normes d'accessibilité.
- 2 Penser des espaces conviviaux et inclusifs.
- 3 Concevoir des espaces ouverts et végétalisés

Proposition d'action 1 : Ouverture du parc

Ouverture du parc et installation d'une passerelle le long qui permet un agrandissement du trottoir et une libre déambulation. Ouverture d'un passage au niveau du marché central à l'aide de grandes marches et d'une passerelle pour PMR. Cheminement à l'intérieur du parc qui mène de la place des Martyrs au marché central et à la médina.

Sources : lemonteur.fr : pinterest.com : raclo-canada.ca
Réalisation : Groupe Workshop, Mai 2022



Installation de deux ombrelles à l'entrée du parc pour créer des zones de transition ombragées



Réalisation : Groupe Workshop, Mai 2022

POINTS DE VIGILANCE

Entretien la passerelle en bois pour qu'elle reste accessible et soit en adéquation avec les arbres anciens déjà présents. Améliorer les rampes d'accès à l'entrée du jardin public.

Fiche action 2 - Le jardin public

Des jeux inclusifs

ENJEUX

- 1 Un espace accessible et inclusif pour tous.

ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

- 1 Créer des aménagements respectant les normes d'accessibilité.
- 2 Penser des espaces conviviaux et inclusifs.

Proposition d'action 2 : Installation d'espaces de jeux adaptés

Déplacement et amélioration de l'espace de jeux pour le rendre inclusif et accessible.



Revalorisation et installation de mobilier urbain dans le jardin

POINTS DE VIGILANCE

Prendre en compte l'emplacement de l'espace de jeux pour qu'il soit accessible pour tous.

Le jardin sensoriel : un espace de transition



Projet d'aménagement de l'avenue de Fès

Réalisation : Groupe Workshop, Mai 2022

Le jardin sensoriel

A l'arrivée du cheminement tram/plage, un cône de vue sur la Médina de Rabat. Un espace aussi grand que désert. Aucune ombre, aucun banc, simplement un chemin défoncé entouré de terre et d'herbes séchées.



Vue sur la kasbah des Oudayas, Rabat



Sources : Groupe Workshop, Mai 2022

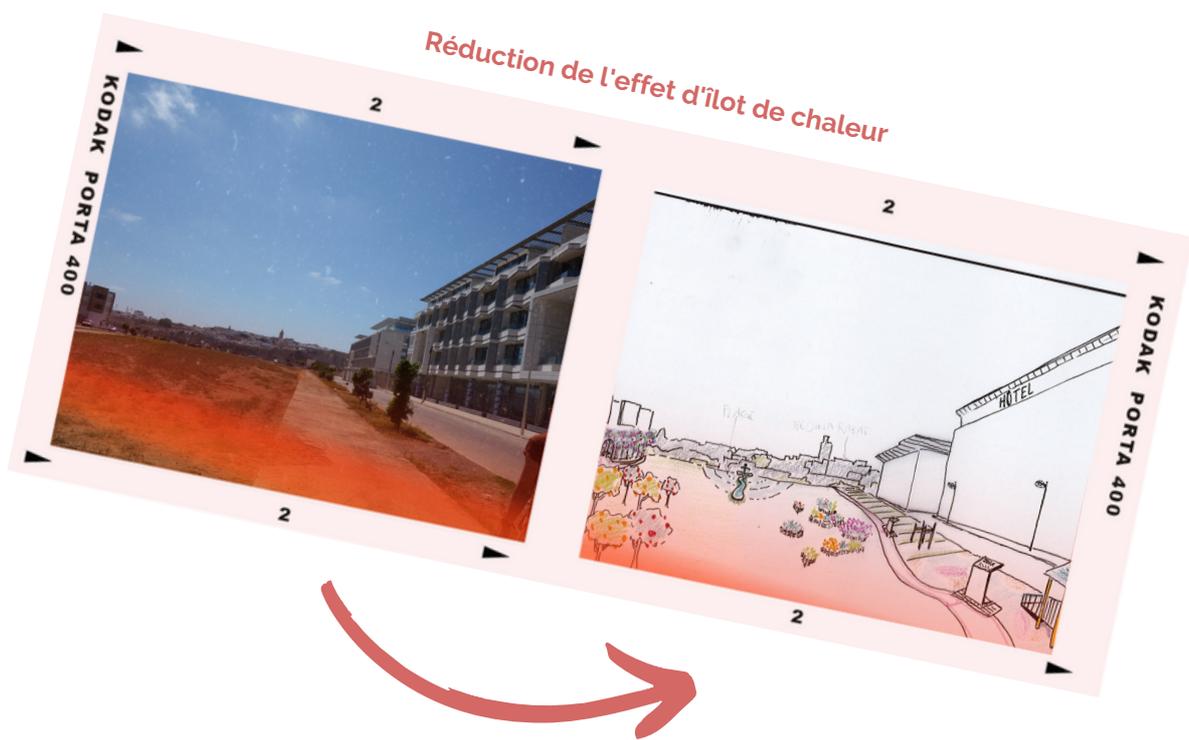
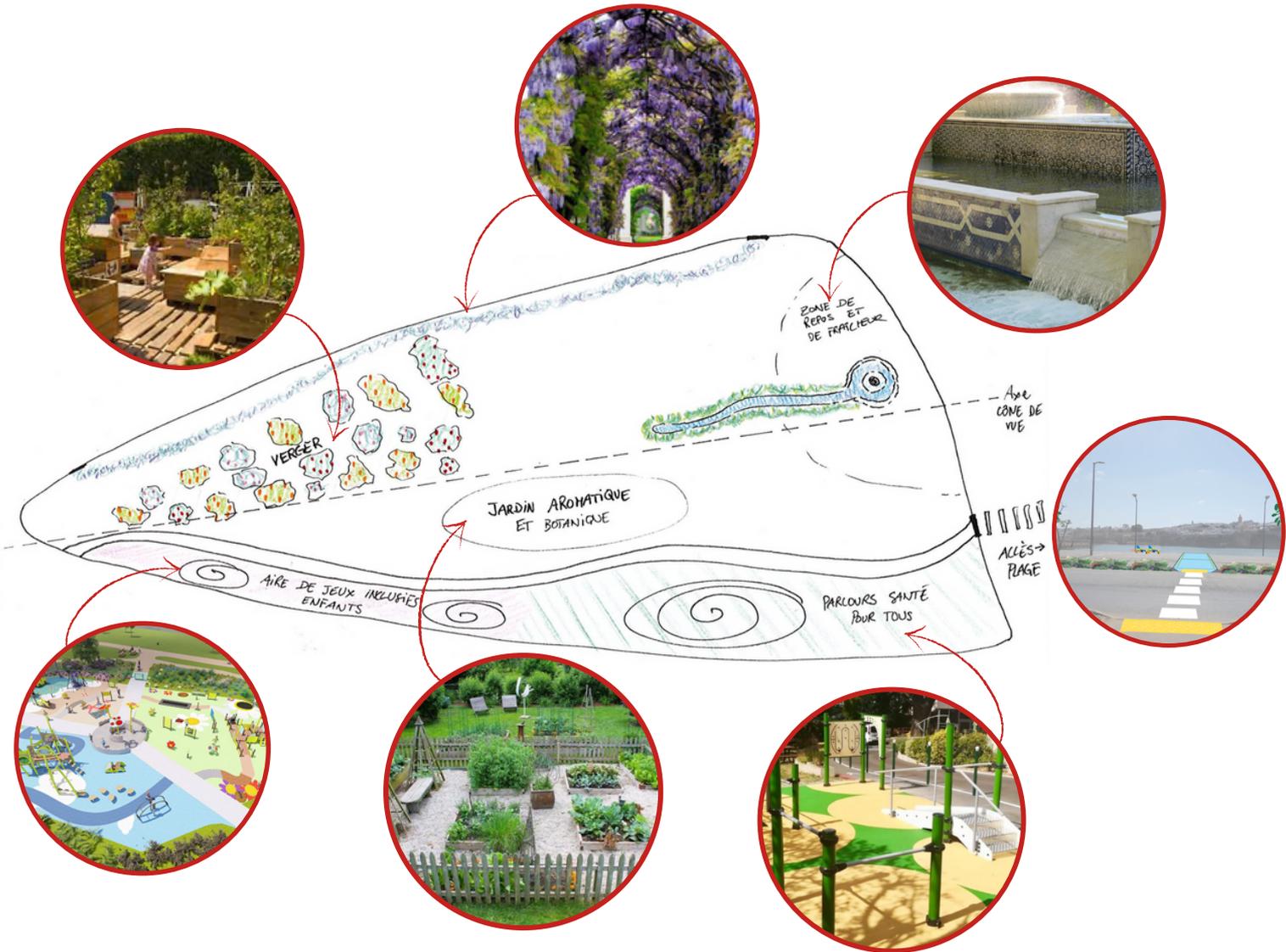
CONSTATS

- 1 Le quartier manque d'espaces ouverts et accessibles à tous.
- 2 Il n'y a pas d'aménagements ludiques, peu de lieux de rencontre et aucun endroit où se reposer sur le chemin.
- 3 Le manque de végétalisation rend le parcours difficile, exposé en plein soleil.
- 4 L'avenue de Fès donne vue sur la médina de Rabat et son minaret.

LES AMBITIONS DU PROJET

- Créer** un espace de repos et d'éveil sensoriel ludique pour tous.
- Penser** des repères pour faciliter le cheminement jusqu'à la plage.
- Sensibiliser** aux handicaps.
 - Un jardin ombragé, apaisé avec des ambiances différentes permettant des usages différenciés et des repères dans l'espace.
 - Porter une attention particulière aux espaces de jeux, afin qu'ils soient inclusifs.
 - Apporter des zones d'ombre et de fraîcheur.
- Valoriser** le patrimoine.
 - Préserver le cône de vue sur la médina de Rabat et son minaret.

Projet global d'aménagement du jardin sensoriel



Fiche action 1 - Jardin sensoriel

Un espace planté, pour éveiller les sens

ENJEUX

- 1 Un espace accessible et inclusif pour tous
- 2 Aménager un espace en transition.

ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

- 1 Créer des aménagements respectant les normes d'accessibilité.
- 2 Penser des espaces conviviaux et inclusifs.
- 3 Concevoir des espaces ouverts et végétalisés

PROPOSITION D'ACTION 1 : PLACE AUX ESSENCES

PRÉSENTATION DÉTAILLÉE

Végétaliser. Mais végétaliser avec une attention aux essences et aux catégories de plantes afin de jouer sur les sens mais aussi sur les enjeux climatiques.

La demie arche fleurie, à l'entrée gauche du jardin, permet d'isoler le parc de la route, créant ainsi un véritable effet cocon. Elle guide le regard au loin, vers la médina. L'arche recouvre le chemin, permettant un cheminement à l'ombre, entrecoupé de niche avec des bancs (solo ou duo).

La partie droite de l'arche reste ouverte, donnant sur le reste du parc. Le chemin est pensé afin de permettre les allers-venues de part et d'autre du jardin (cf. signalétique et arche fleurie sur le plan).

Le verger, en plus d'apporter de l'ombre et de la couleur, dégage des essences odorantes permettant de donner de repères olfactifs. L'espace entre les arbres et autour est prévu pour une déambulation sécurisée.

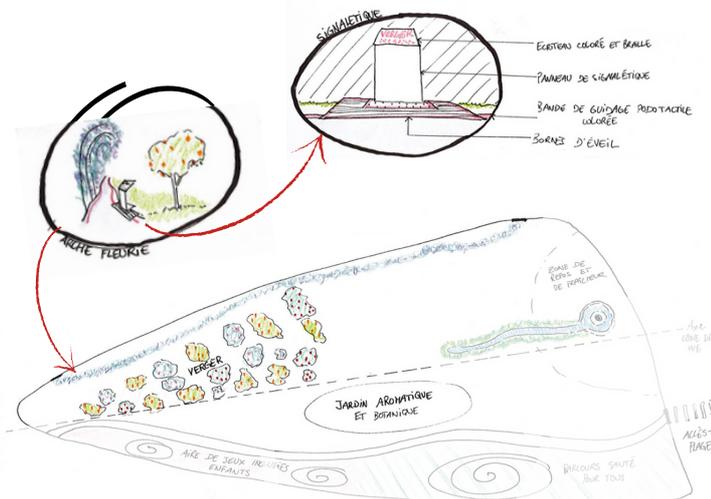
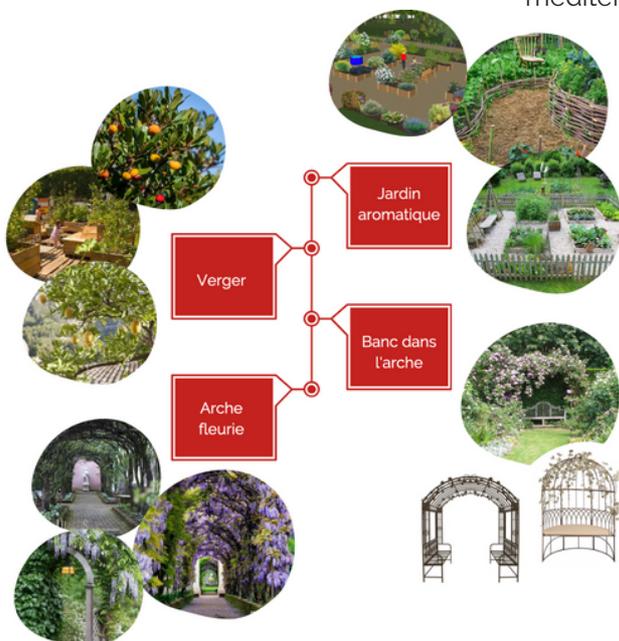
Le jardin aromatique et botanique est aussi réalisé avec un souci de hauteur et d'espace pour permettre un cheminement sécurisé.

Enfin, pour border le canal, une rocaille méditerranéenne sera plantée.

POINTS DE VIGILANCE

Penser aux déplacements et aux déambulations sur l'ensemble du jardin, afin de les faciliter et de les rendre possibles (espace, sols, signalétiques)

Planter des végétaux odorants et résistants aux fortes chaleur (plantes méditerranéennes, et marocaines de préférence).



Fiche action 2 - Jardin sensoriel

Des espaces ludiques, pour les grands et les petits !

ENJEUX

- 1 Un espace accessible et inclusif pour tous.
- 2 Un espace en transition.

ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

- 1 Créer des aménagements respectant les normes d'accessibilité.
- 2 Penser des espaces conviviaux et inclusifs.
- 3 Concevoir des espaces ouverts et végétalisés.
- 4 Favoriser des espaces apaisés et la cohabitation des modes de déplacement (piétons, fauteuils, cannes, vélos).

POINT DE VIGILANCE

Penser des sols perméables, à usage facile pour tous types de déplacements et sécurisés/doux en cas de chute (ex. pas de béton...).

PROPOSITION D'ACTION 2 : DES JEUX INCLUSIFS, AU SENS LARGE

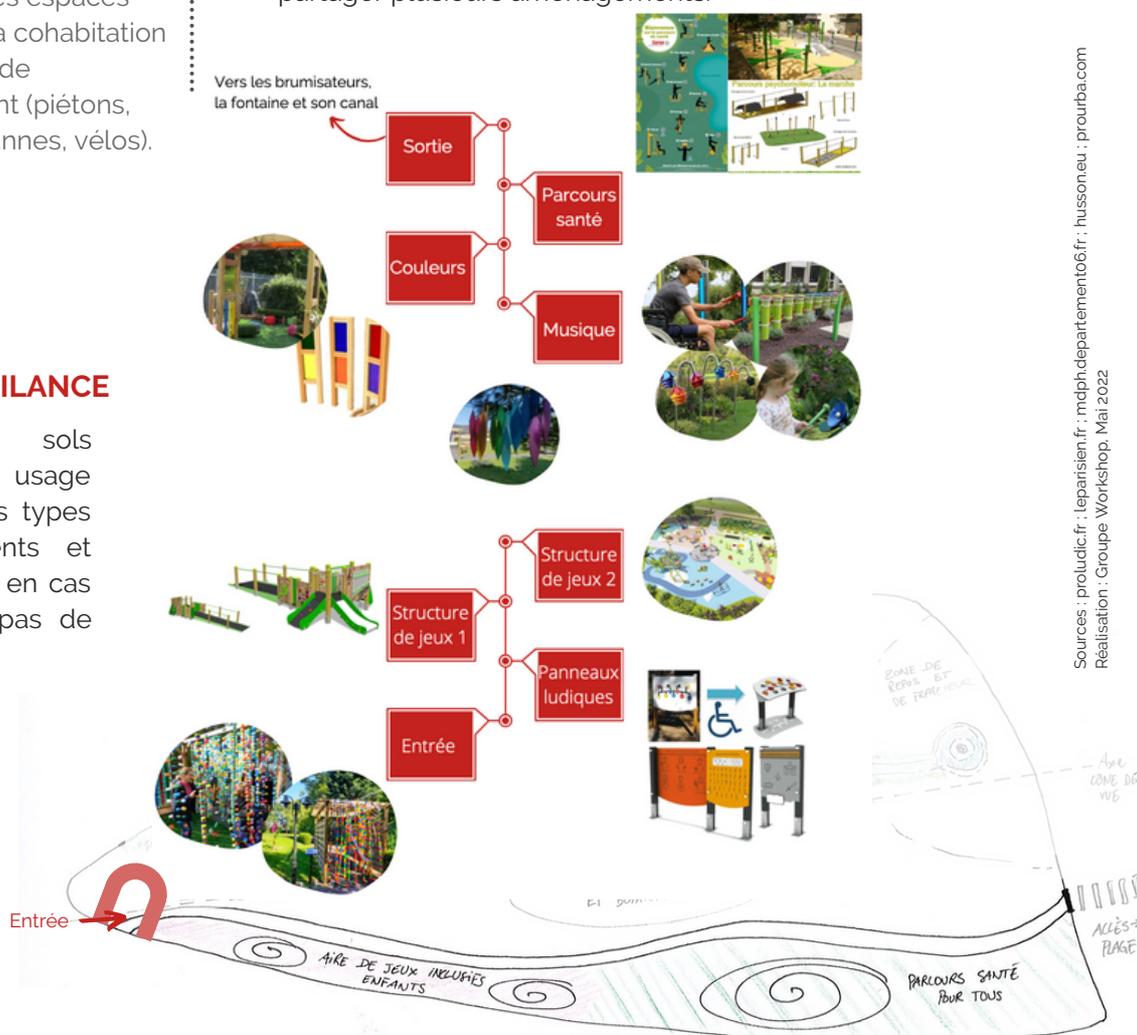
PRÉSENTATION DÉTAILLÉE

Largement absents du quartier, les espaces ludiques ont fait l'objet d'une attention particulière de notre projet afin de donner la place à plus d'usages dans la ville, sur les espaces publics.

A l'entrée droite du jardin, en bordure du chemin, une porte invite à pénétrer dans la zone de jeu (en veillant à préserver le cône de vue). Elle est accompagnée d'un plan.

Les zones de jeu sont guidées par un chemin, à la couleur et au revêtement différent selon les ambiances pour marquer le changement d'étape.

Le parcours se veut pédagogique pour tous et inclure le plus grand nombre à chacune de ses étapes. Toutes les tranches d'âge ont leur zone ludique et peuvent même partager plusieurs aménagements.



Fiche action 3 - Jardin sensoriel

Un îlot de fraîcheur : la fontaine et son canal

ENJEUX

- 1 Un espace accessible et inclusif pour tous.
- 2 Un espace en transition.

ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

- 1 Créer des aménagements respectant les normes d'accessibilité
- 2 Penser des espaces conviviaux et inclusifs.
- 3 Concevoir des espaces ouverts et végétalisés.

PROPOSITION D'ACTION 3 : FORTES CHALEURS, ADOPTER LES BONS RÉFLEXES

PRÉSENTATION DÉTAILLÉE

Le thermomètre s'affole, toujours plus tôt dans l'année. Créer un aménagement sans penser aux transitions climatiques serait, non pas une erreur, mais une faute. La fontaine et son canal tentent de répondre à cet enjeu.

Avant de suivre le canal jusqu'à la fontaine, une zone avec des brumisateurs marque la transition entre les différents espaces et participe au rafraîchissement du jardin.

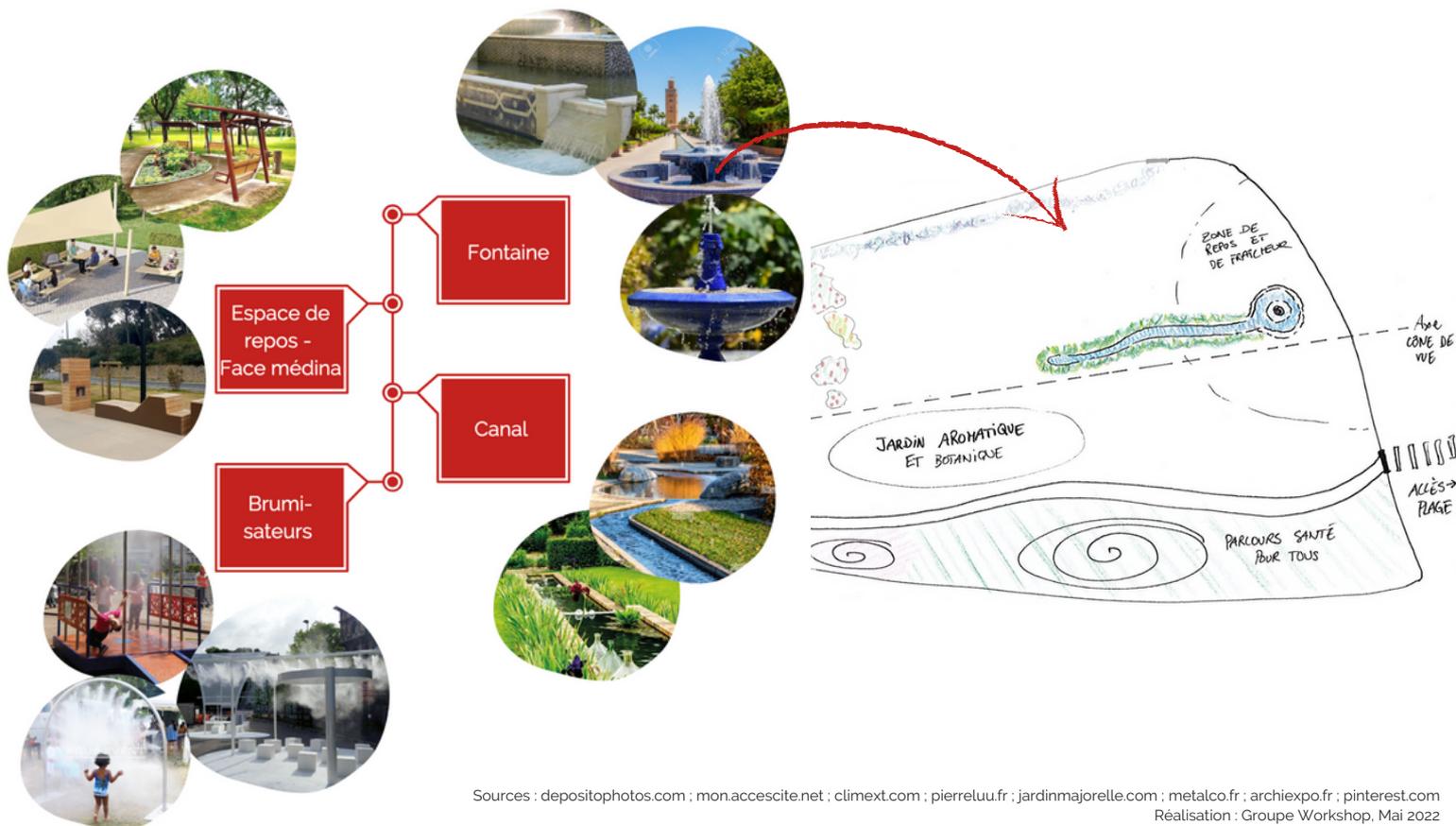
Le bruit de l'eau apaise, et rafraîchit l'espace bordé d'aménagements de repos faisant face à la médina.

Enfin, la fontaine marque le début, ou le commencement du jardin. Le bruit blanc de l'eau couvre le bruit de la voiture.



POINTS DE VIGILANCE

Penser à entourer le canal de végétation (rocaille, plantes grasses) pour éviter d'y tomber. Imaginer une fontaine avec de l'eau potable ?



L'accès à la plage :

dérouler le tapis bleu



Projet d'aménagement de l'avenue de Fès

Réalisation : Groupe Workshop, Mai 2022

L'accès à la plage

Au bout de l'esplanade grillée, un bateau pour accéder à la corniche. Mais pas de passage piéton. Et surtout, pas de bateau pour accéder de l'autre côté du trottoir.

Enfin, à ses pieds, la plage ! Et parfois la promesse illusoire d'une baignade, inaccessible. Pourtant, par ces chaleurs moites et étouffantes, tous rêvent de plonger dans l'eau scintillante, face à la kasbah des Oudayas.



Sources : Groupe Workshop, Mai 2022

CONSTATS

- 1 La plage, hormis sur sa corniche, est difficilement accessible par les personnes en situation de handicap.
- 2 Les bancs de sable empêchent l'accès à la plage, puis à l'eau, pour un grand nombre de personnes.

+ L'AMBITION DU PROJET : PLAGE ACCESSIBLE

Permettre à tous d'accéder à la plage (ponton, tapis et fauteuils)
 -> Mettre à disposition des aménagements permettant l'accès à la plage et à l'eau.

Réaliser un micro-projet soumis au financement de la DCI Monaco, en lien avec l'association CLIO.

Fiche action 1 - Accès à la plage

Un ponton pour accéder à la plage sans difficulté

ENJEUX

- 1 Un espace accessible et inclusif pour tous.
- 2 Un espace en transition.

ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

- 1 Créer des aménagements respectant les normes d'accessibilité.
- 2 Penser des espaces conviviaux et inclusifs.
- 3 Concevoir des espaces ouverts et végétalisés.

PROPOSITION D'ACTION 1 : SÉCURISER ET SIGNALER

PRÉSENTATION DÉTAILLÉE

L'ensemble du cheminement doit être pensé, et le passage du jardin sensoriel à la corniche, sécurisé.

Les bandes de guidage sont remplacées par une borne d'éveil au danger en bordure de route. Un passage piéton est signalé, et un bateau est réalisé sur le trottoir d'en face.

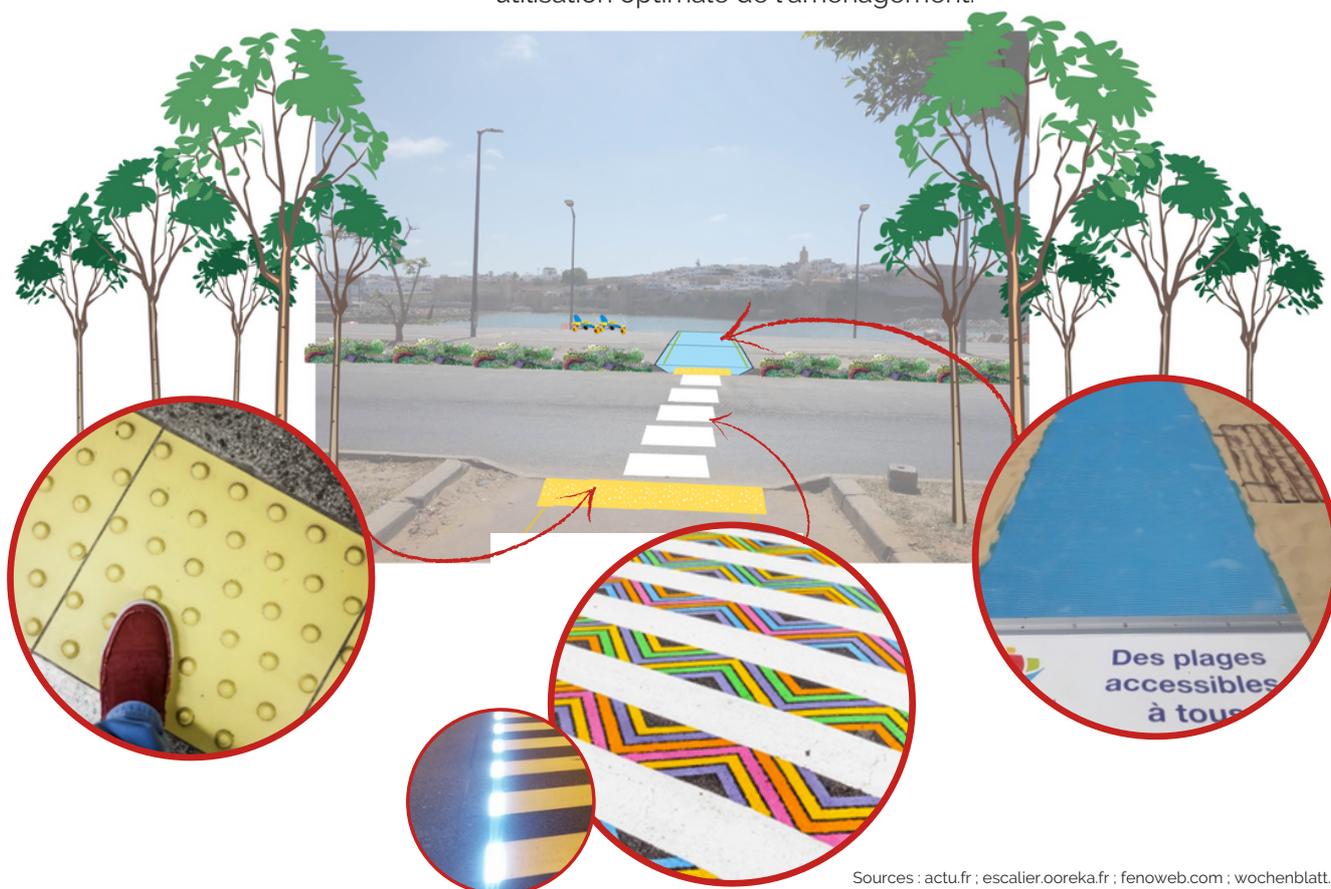
Un chemin coloré sur la corniche pourrait faire le lien entre le jardin sensoriel et l'accès à la plage.

Il serait ensuite relié à un ponton en bois, complété sur la fin par un tapis d'accès à l'eau.

POINTS DE VIGILANCE

En fonction du choix fait, l'aménagement pourra ou non être amovible (tapis / ponton - cheminement en bois).

Il faut veiller au contraste et au guidage de tous afin d'avoir une utilisation optimale de l'aménagement.



Fiche action 2 - Accès à la plage

Des fauteuils pour se baigner en toute sécurité

ENJEU

1

Un espace accessible et inclusif pour tous.

ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

1

Créer des aménagements respectant les normes d'accessibilité

2

Penser des espaces conviviaux et inclusifs.

PROPOSITION D'ACTION 2 : L'ACCÈS À L'EAU, POUR TOUS.TES

PRÉSENTATION DÉTAILLÉE

Afin de permettre à chacun.e d'accéder à l'eau, la Commune pourrait mettre disposition des équipements de baignade adaptés aux handicaps.

Les fauteuils sont le moyen le plus facile et le plus rapide à mettre en place, en continuité de la proposition d'action précédente.

Il existe différents modèles, avec des usages diversifiés tentant de répondre à la diversité des handicaps rencontrés.

D'autres outils peuvent les compléter (ex. bracelets sonores), et sont développés dans la fiche micro-projet "Accès plage".



POINTS DE VIGILANCE

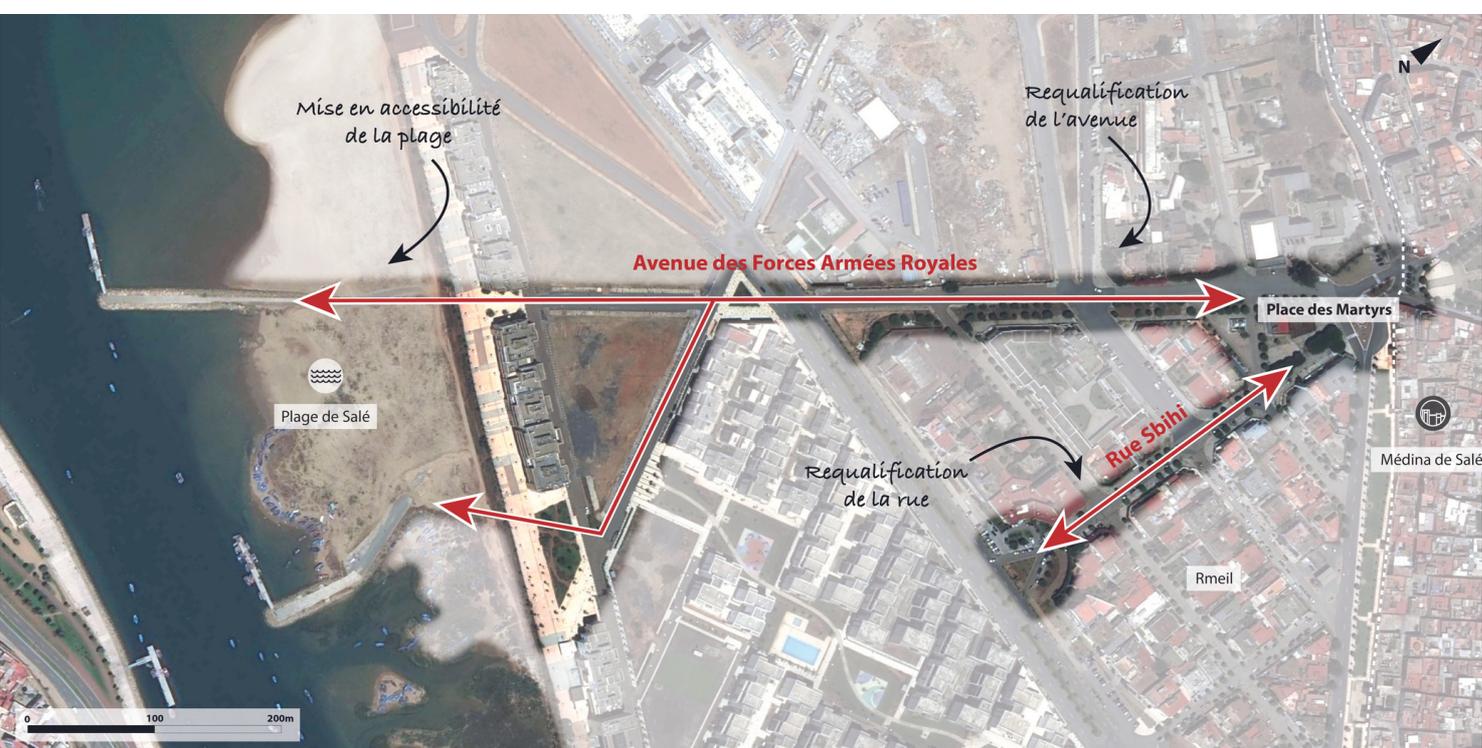
Pour que le prêt de matériel fonctionne et que l'usage du ponton soit facilité, une cabane gérée par un agent de la Commune pourrait être mise en place.

La présence d'un handiplagiste serait également une plus-value.



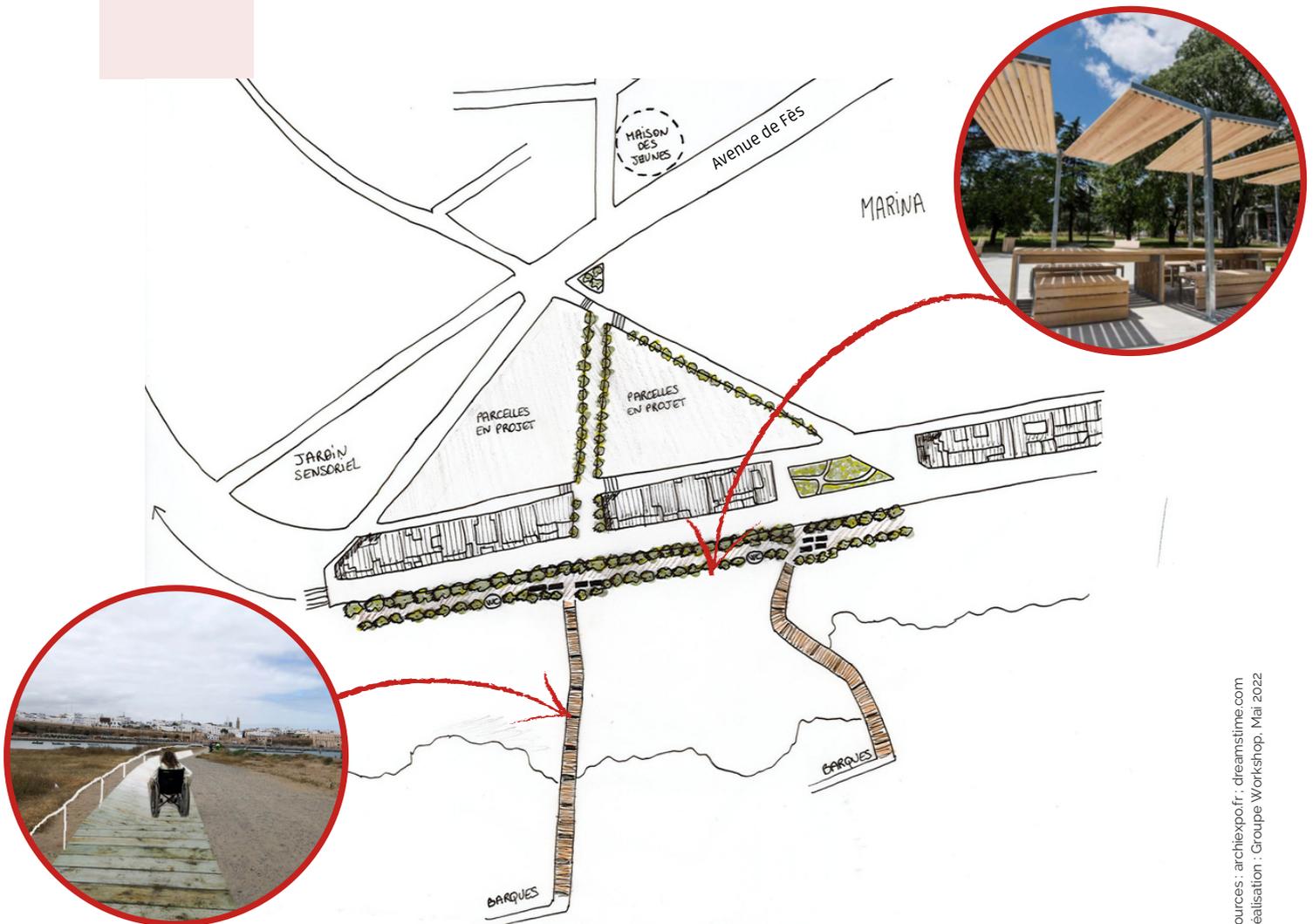
L'accès aux barques :

(re)lier Salé et Rabat



Projet d'aménagement du parcours Médina - Marina

L'accès aux barques



Sources : archiexpo.fr ; dreamstime.com
Réalisation : Groupe Workshop, Mai 2022

CONSTATS

- 1 Le cheminement pour se rendre aux barques n'est pas accessible pour tous.
- 2 Des grosses pierres limitent le passage entre la marina et le fleuve.
- 3 la nature du sol ne permet pas un déplacement facilité et sans danger (sable, cailloux)
- 4 la distance à parcourir jusqu'au pontons d'embarquement est relativement longue et dépourvue de zones d'ombres

LES AMBITIONS DU PROJET

- Créer** un espace de repos et ombragé pour tous entre la marina et l'accès au fleuve.
- Penser** des aménagements pour donner accès aux fleuves et aux barques qui sont très empruntés. Réaménager le cheminement jusqu'aux digues et la rampe d'accès aux barques.
- Valoriser** les abords du fleuve pour en faire un espace agréable.
- Valoriser** le patrimoine.
→ Préserver l'utilisation des barques qui ont une longue tradition et représentent un moyen de déplacement rapide et peu coûteux pour un grand nombre de personnes.

Fiche action 1 - Accès aux barques

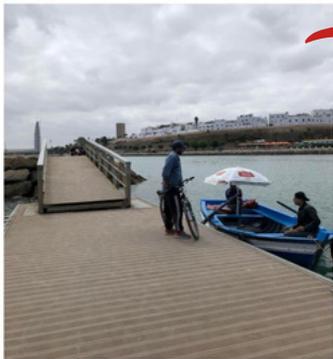
Une digue accessible pour tous

ENJEUX

- 1 Un espace accessible et inclusif pour tous.
- 2 Un espace au caractère historique revalorisé

ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

- 1 Créer des aménagements respectant les normes d'accessibilité.
- 2 Mettre en valeur le patrimoine existant



Vue en coupe avant

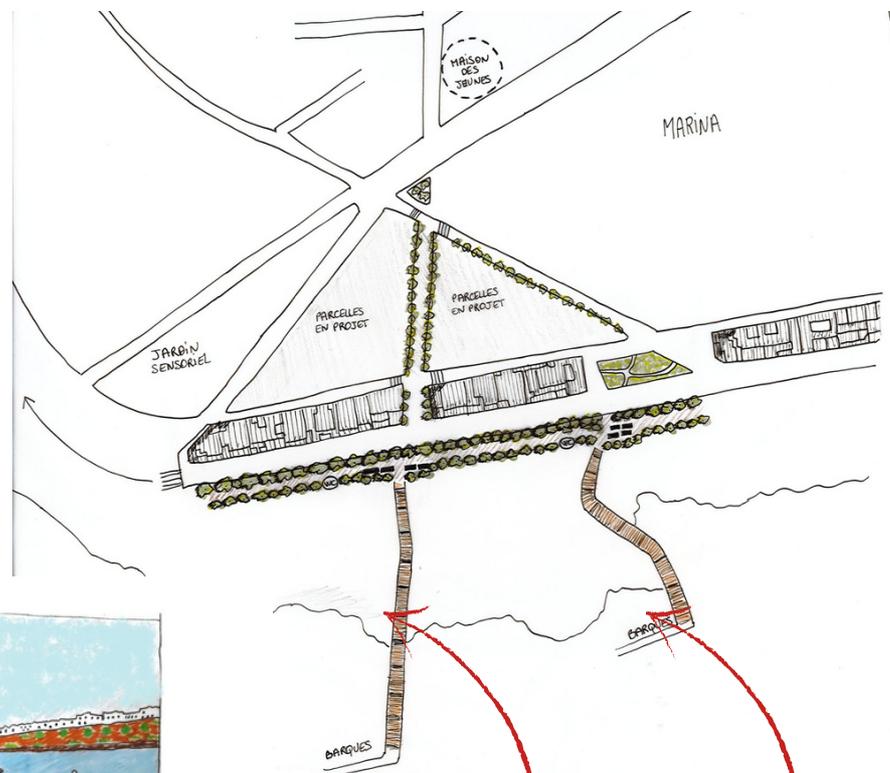


Vue en coupe après

PROPOSITION D'ACTION 1 : INSTALLATION D'UNE PASSERELLE

PRÉSENTATION DÉTAILLÉE

Installer une passerelle en bois au niveau du sol sur les 2 cheminements qui relient la marina et les pontons d'embarquement. Cette passerelle peut être équipée d'une main courante pour guider les personnes à mobilité réduite.



POINTS DE VIGILANCE

L'entretien de la passerelle doit être anticipé étant donné qu'elle va être exposée aux intempéries. Un traitement du sol devra être effectué au préalable afin de stabiliser la passerelle et de la mettre à niveau. La main courante pourra s'étendre du début du cheminement jusqu'à la zone d'embarquement pour éviter les potentielles chutes dans le fleuve.

Fiche action 2 - Accès aux barques

Une espace de repos entre le fleuve et la marina

ENJEUX

- 1 Un espace en transition
- 2 Un espace accessible et inclusif pour tous.

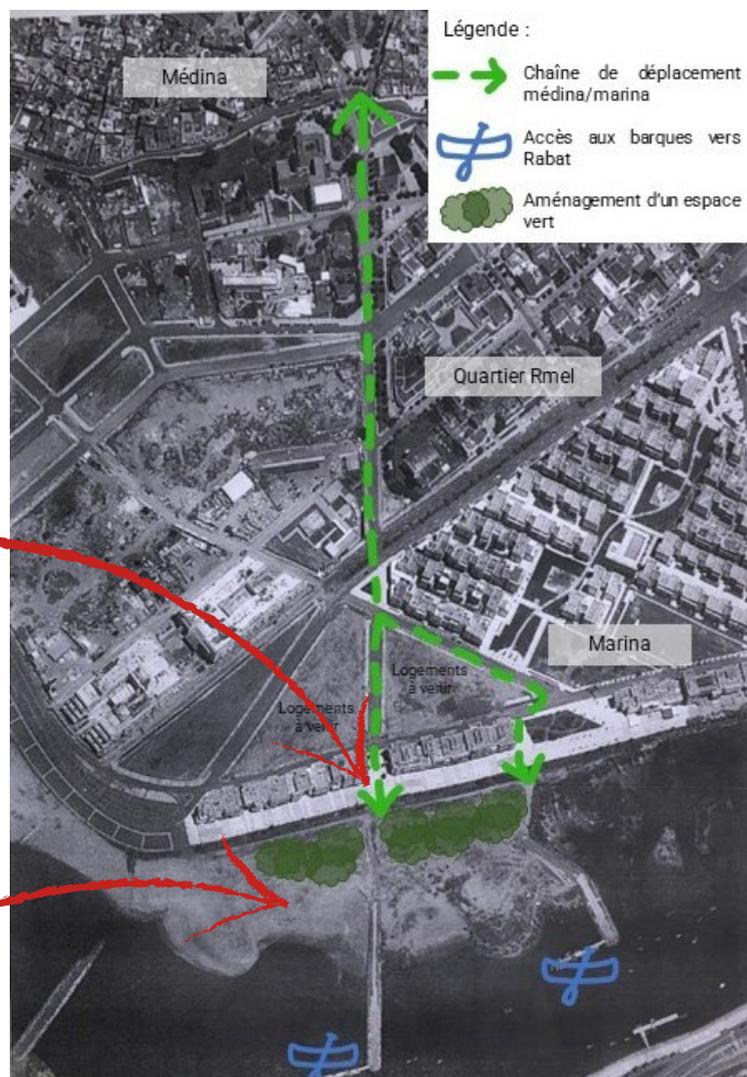
ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

- 1 Penser des espaces conviviaux et inclusifs
- 2 Concevoir des espaces ouverts et végétalisés

PROPOSITION D'ACTION 1 : ZONE D'ASSISE OMBRAGÉE ENTRE LA MARINA ET LE FLEUVE

PRÉSENTATION DÉTAILLÉE

Créer un espace vert, de repos à l'interface de la Marina pour faciliter l'usage et la fréquentation de la digue et des barques traversant le fleuve. Cet espace permet une transition ombragée et de repos entre la Marina qui n'offre que peu d'ombre et l'accès aux digues qui lui aussi est exposé au soleil.



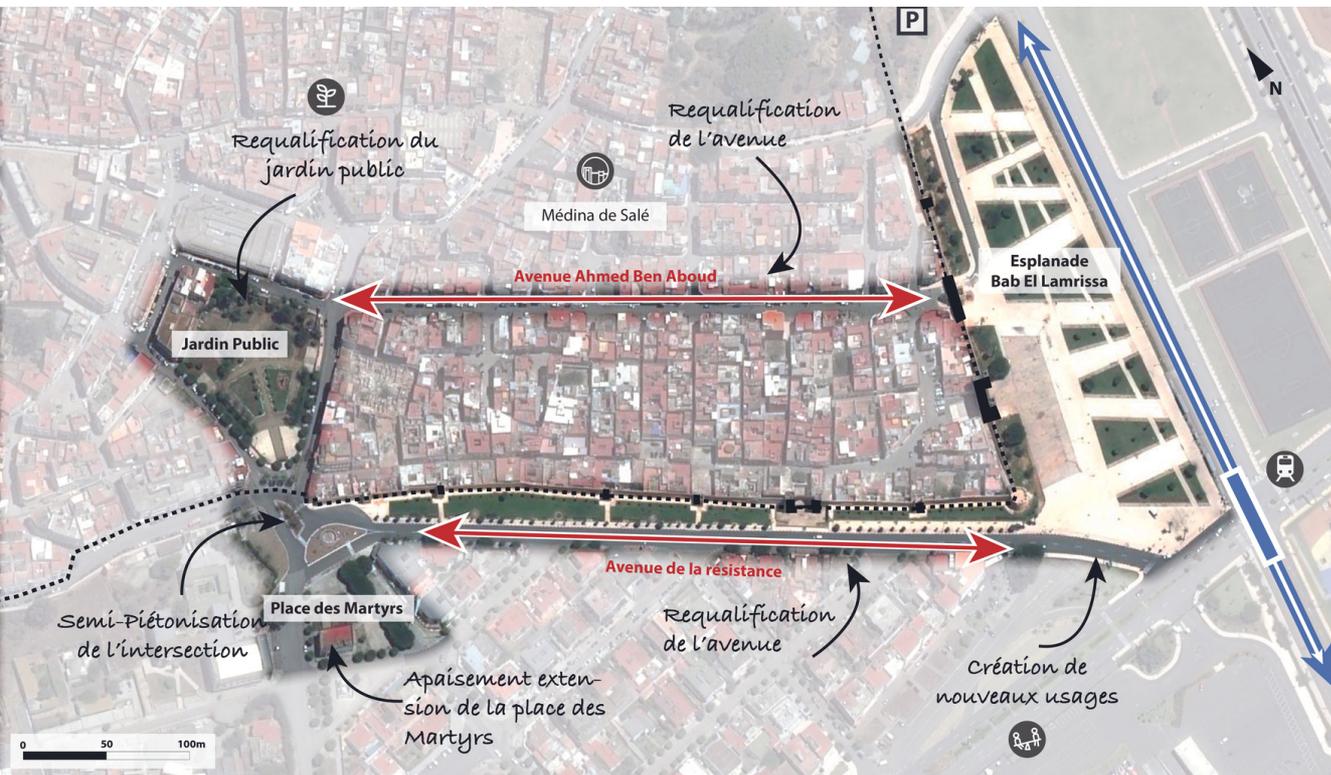
POINTS DE VIGILANCE

Penser un aménagement qui empêche la circulation sauvage de véhicules aux abords de l'espace de repos. La végétation implantée doit être adaptée à la proximité avec le fleuve. Le mobilier urbain pourra être inclusif et à l'usage de tou.tes.



L'esplanade :

un espace de rencontre



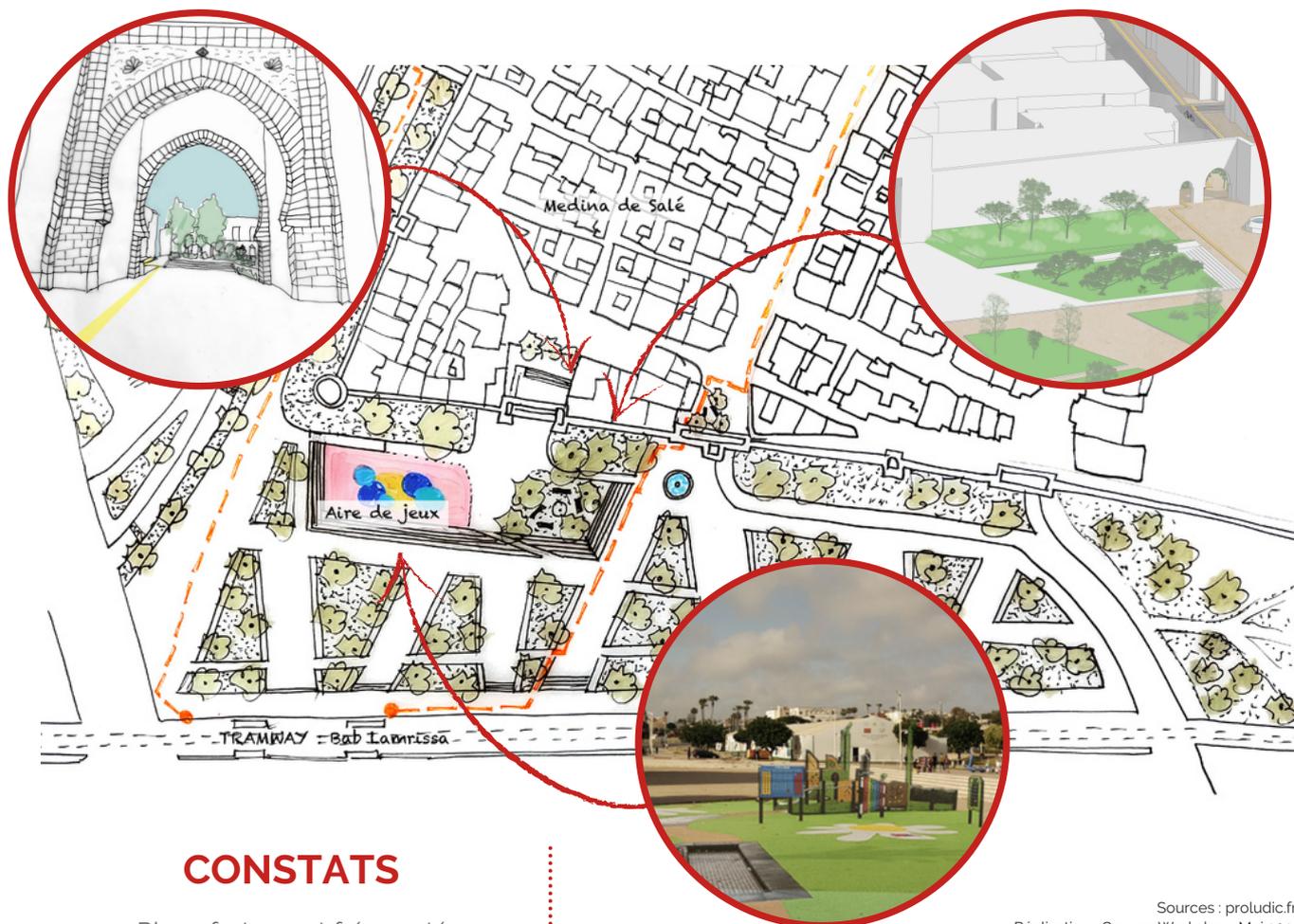
Réaménagement des parcours Tramway - Parc



Projet d'aménagement de l'avenue de Fès

L'esplanade

L'esplanade de Bad Lamrissa est le point d'entrée de la médina et se situe au niveau de l'arrêt de tramway du même nom. Récemment rénové, cette place majeure de la ville revêt une présence historique au fort potentiel patrimonial.



CONSTATS

1

Place fortement fréquenté, notamment les espaces d'assises à l'ombre des arbres, bien qu'au nombre insuffisant.

2

Les aménagements existants sont tournés vers le tramway et la route.

3

Les portes et les remparts de la Médina ne sont pas particulièrement mis en valeur malgré leur caractère historique important.

4

Il n'y a pas d'espaces dédiés pour les enfants sur cette place, ni dans le quartier en général.

LES AMBITIONS DU PROJET

Recentrer la place autour de la porte Bab Lamrissa pour la mettre en valeur.

Proposer des espaces de repos supplémentaires, plus loin de la route et du tramway.

Aménager de nouveaux espaces paysagers pour assurer une continuité avec les espaces verts existants.

Créer une aire de jeux pour les enfants du quartier et afin de favoriser un espace de détente pour les femmes et mères de famille.

Sources : proludic.fr
Réalisation : Groupe Workshop, Mai 2022

Fiche action 1 - L'esplanade

Remise en valeur de la porte Bab Lamrissa

ENJEUX

1

Un espace au caractère historique revalorisé

2

Un espace en transition.

ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

1

Concevoir des espaces ouverts et végétalisés.

2

Mettre en valeur le patrimoine existant



PROPOSITION D'ACTION 1 : CRÉER DES ESPACES PAYSAGERS OMBRAGÉS



PRÉSENTATION DÉTAILLÉE

Aménager des espaces paysagers ombragés par des arbres de grandes tiges autour de Bab Lamrissa.



Réalisation : Groupe Workshop, Mai 2022

POINTS DE VIGILANCE

- Conserver le style des aménagements paysagers existants sur l'esplanade.
- Respecter les réglementations patrimoniales (zone tampon de 6 mètres autour de la muraille)



Fiche action 2 - L'esplanade

Remise en valeur de la porte Bab Lamrissa

ENJEUX

- 1 Un espace au caractère historique revalorisé
- 2 Un espace en transition.

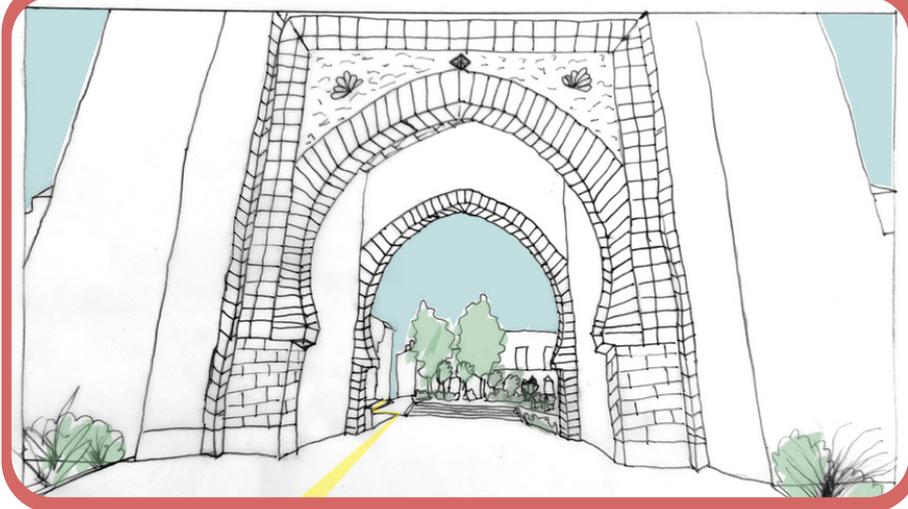
ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

- 1 Concevoir des espaces ouverts et végétalisés.
- 2 Mettre en valeur le patrimoine existant

+ PROPOSITION D'ACTION 2 : AJOUTER DE LA VÉGÉTATION AUTOUR DE LA PORTE BAB LAMRISSA

■ PRÉSENTATION DÉTAILLÉE

Faire un aménagement paysager au niveau des pieds de la porte Bab Lamrissa ainsi que l'intérieur (à la place du parking) afin de cacher partiellement les habitations derrière et mettre plus en valeur la porte.



! POINTS DE VIGILANCE

- Reporter les places de parking existantes autre part pour y mettre des arbres à la place.
- Mettre de la végétation basse sur les pieds de la porte pour la mettre en valeur sans la cacher

Fiche action 3 - L'esplanade

Créer un espace accessible et inclusif pour tous.tes

ENJEUX

1

Un espace accessible et inclusif pour tous

ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

1

Penser des espaces conviviaux et inclusifs

2

Créer des aménagements respectant les normes d'accessibilité

PROPOSITION D'ACTION 1 : CRÉER UN PARC À JEUX POUR ENFANTS ACCESSIBLE À TOUS.TES

PRÉSENTATION DÉTAILLÉE

Faire une aire de jeux pour enfants qui sera aussi accessible aux enfants en situation de handicap. Il n'y a aucun espace de la sorte aux alentours. Cette aire permettra aux enfants du quartier de se réunir pour jouer.



POINTS DE VIGILANCE

- Penser à des aménagements inclusifs (ex: un trampoline pour fauteuils roulants..).
- Utiliser des matériaux solides pour éviter les dégradations et vols.



Fiche action 4 - L'esplanade

Créer un espace accessible et inclusif pour tous.tes

ENJEUX

1

Un espace accessible et inclusif pour tous

ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

1

Penser des espaces conviviaux et inclusifs

2

Créer des aménagements respectant les normes d'accessibilité

PROPOSITION D'ACTION 2 : CRÉER DE NOUVELLES RAMPES POUR LES PMR

PRÉSENTATION DÉTAILLÉE

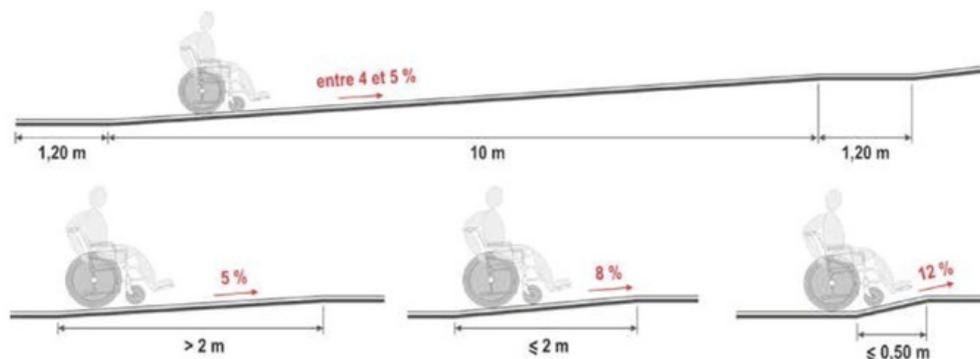
Il existe déjà une rampe d'accessibilité aux PMR à droite de la porte Bab Lamrissa. Il faudrait en faire de nouvelles pour encore plus d'accessibilité.

Créer une nouvelle rampe à gauche de la porte et une devant le tramway. Elles pourront être accompagnées de mains courantes si besoin.

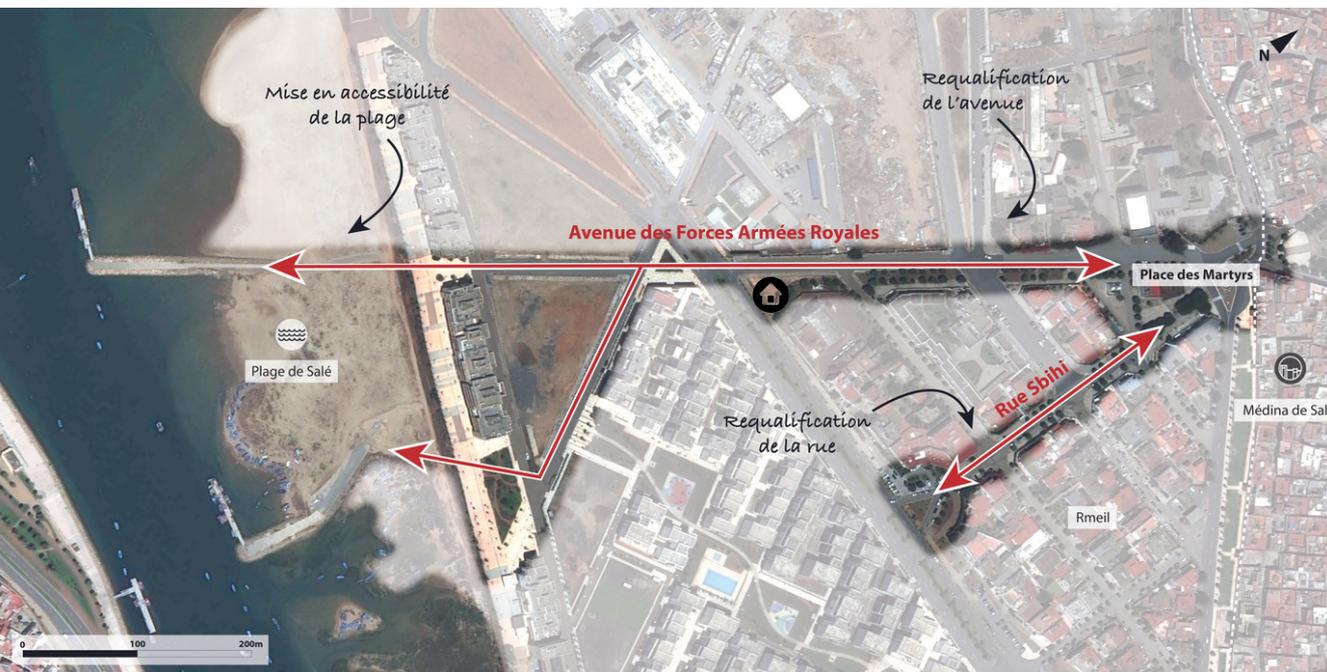


POINTS DE VIGILANCE

- Utiliser des matériaux solides pour les mains courantes
- Respecter les préconisations pour le degré de pentes des rampes.



La maison des jeunes : un espace d'animation



Projet d'aménagement du parcours Médina - Marina



Projet d'aménagement de l'avenue de Fès

Maison des Jeunes

L'ancienne Église de Salé est une église catholique érigée au temps du Protectorat Français. Elle se trouve dans le quartier Rmel au croisement entre l'Avenue de Fès et l'Avenue des Forces Armées Royales. Le bâtiment n'est, aujourd'hui, plus occupé. Le bâtiment est laissé à l'abandon et sa façade est défraîchie.



Sources : ville de Mostuéjols, Groupe Workshop, Mai 2022
Réalisation : Groupe Workshop, Mai 2022

CONSTATS

1

Un périmètre disposant de lieux de convivialités ni accessibles (pas aux normes) ni inclusifs (cafés avec une fréquentation uniquement masculine, plage sans dispositif de sécurité, pas d'espace dédié aux enfants...)

2

Un espace vacant qui constitue une opportunité pour l'investir en un lieu ouvert à tous

LES AMBITIONS DU PROJET

Investir l'ancienne église de Salé pour en faire une **Maison des Jeunes**.

Créer une centralité dans le quartier permettant l'inclusion et de la mixité sociale et économique.

Promouvoir un espace intergénérationnel, social et ouvert à tous, profitant de l'écosystème associatif présent sur le territoire

Mettre en valeur le patrimoine historique et architectural du quartier

Fiche action 1 - Maison des Jeunes

Une réhabilitation des lieux pour rendre cet espace praticable, inclusif et agréable

ENJEUX

- 1 Un espace accessible et inclusif pour tous.
- 2 Un espace en transition.

ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

- 1 Créer des aménagements respectant les normes d'accessibilité.
- 2 Penser des espaces conviviaux et inclusifs.
- 3 Concevoir des espaces ouverts et végétalisés.

+ PROPOSITION D'ACTION 1 : RÉAMÉNAGER L'ESPACE ET BÂTI ET VÉGÉTAL TOUT EN LE CONSERVANT

■ PRÉSENTATION DÉTAILLÉE

L'Église, espace actuellement vacant, est en friche et mal entretenu. Elle dispose également d'une clôture en béton qui l'enferme.

La première action serait de détruire ce mur pour libérer l'espace.

Par la suite, il sera également nécessaire de réhabiliter l'intérieur et l'extérieur du bâtiment pour le rendre praticable tout en respectant les normes d'accessibilité.

Enfin, l'espace devant et autour de l'Église sera végétalisé pour permettre la balade, le repos et créer des îlots de fraîcheur.

! POINTS DE VIGILANCE

L'espace nécessite un entretien régulier afin qu'il ne devienne pas impraticable ou une décharge. Pour cela, un jardinier et un agent d'entretien seront engagés.



Fiche action 2 - Maison des Jeunes

Des activités culturelles, pédagogiques et éducatives ouvertes à tous

ENJEU

1

Un espace accessible et inclusif pour tous.

ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

1

Créer des aménagements respectant les normes d'accessibilité

2

Penser des espaces conviviaux et inclusifs.

PROPOSITION D'ACTION 2 : METTRE EN PLACE DES ACTIVITÉS ORGANISÉES PAR DES ANIMATEURS

PRÉSENTATION DÉTAILLÉE

Afin de rendre la Maison des Jeunes vivante et en faire un lieu de convivialité central du quartier, des activités seront prévues chaque semaine. Sport, culture, activité manuelle, soft skills... il y en aura pour tous les goûts!

Pour se faire, des animateurs permanents seront présents dans la Maison des Jeunes. Ces derniers seront des habitants du périmètre, cela s'inscrit donc dans une dynamique de résorption du chômage des jeunes au Maroc.

Les activités seront également menées par des acteurs associatifs de la zone (ex: CLIO) et institutionnels (ex: ANAPEC).



POINTS DE VIGILANCE

Afin d'assurer la participation des acteurs associatifs et institutionnels dans le projet, il est nécessaire de les inclure dans tout le processus de création de la Maison des Jeunes.

Dans une volonté d'intégrer économiquement les habitants du quartier, il est essentiel de les employer en tant qu'animateurs et agent d'entretien. Dans le cas où il n'existe pas de personnes qualifiées dans la zone, la solution serait de les former en partenariat avec l'ANAPEC.



Programme de la Dar Chabab

Du 6 au 12 juin 2022

| | | |
|----|-------|---|
| 6 | 18.00 | Beach volley |
| 7 | 17.30 | Cours de langue des signes |
| | 19.00 | Atelier écriture d'une lettre de motivation |
| 8 | 14.00 | Cours de poterie intergénérationnel |
| | 18.00 | Basketball |
| | 21.30 | Soirée ciné-débat: La Famille Béliet |
| 9 | 17.00 | Improvisation |
| 10 | 18.00 | Débat: Penser la ville pour les femmes |
| | 19.00 | Atelier cuisine: Thème tapas |
| 11 | 11.00 | Moderne jazz |
| 12 | 14.00 | Olympiades |

Tous les ateliers sont mixtes et ouverts à tous dans la limite des places disponibles



Nous vous attendons nombreux !

Fiche action 3 - Maison des Jeunes

Une exposition permanente pour sensibiliser sur l'histoire du quartier

ENJEU

1

Un espace au caractère historique revalorisé.

ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

1

Mettre en valeur le patrimoine existant.

2

Intégrer l'histoire du quartier et la mettre en récit.

+ PROPOSITION D'ACTION 3 : METTRE EN PLACE UNE EXPOSITION PERMANENTE SUR L'HISTOIRE DES LIEUX

■ PRÉSENTATION DÉTAILLÉE

Afin de mettre en valeur l'histoire riche du quartier Rmel et de son passé colonial, la Maison des Jeunes sera dotée d'une exposition permanente retraçant l'histoire du bâtiment et du quartier.

En collaboration avec les étudiants en histoire de l'Université Mohamed V, cette exposition sera basée principalement sur des photos, des témoignages et des documents d'archive.

Ouverte à tous, elle pourra être un outil, notamment pour les écoles environnantes, qui pourront venir visiter l'exposition pour mieux comprendre leur environnement.

! POINTS DE VIGILANCE

Il est à craindre qu'il n'y ait pas suffisamment de documents d'archives disponibles pour créer cette exposition. Dans ce cas, il sera possible de baser cette exposition sur les récits des anciens habitants.



Conclusion

Ce workshop à Salé visait à proposer des pistes d'aménagement pour rendre le territoire plus accessible. Après des arpentages de terrain répétés, il a semblé évident qu'une réelle mise en accessibilité de la totalité de la voirie ainsi que des établissements recevant du public était, aujourd'hui, plus que fondamentale.

Cependant, les projets proposés vont au-delà de la question de l'accessibilité : ils sont pensés pour être inclusifs. Personnes en situation de handicap, enfants, adolescent.e.s, femmes, personnes âgées, tous et toutes doivent être pris en compte lorsqu'il s'agit de penser la ville. En considérant les besoins des différents acteur.ice.s présent.e.s sur le territoire (personnes en situation de handicap, accompagnant.e.s, aidant.e.s, architectes, associations, etc.) et surtout, en considérant les personnes qui pratiquent la ville au quotidien, les chaînes de déplacement ont permis de produire des projets d'aménagements structurants.

Ces projets mettent en évidence les carences dans la réflexion des espaces urbains et montrent qu'il est possible de les adapter à tous et toutes. Ainsi, penser l'accessibilité c'est penser l'adaptation de l'espace public pour tout le monde, et non pour les seules personnes valides. Ce n'est plus aux personnes en situation de handicap de s'adapter à un environnement inhospitalier mais bien à l'espace urbain d'être accueillant, et sécurisant. En changeant ce regard, il est possible d'imaginer un avenir urbain inclusif.

Réalisé en partenariat avec des architectes marocains et des urbanistes français, et alimenté par la réflexion et l'expertise de professionnels, ce document a donc vocation à proposer un aménagement du territoire inclusif et résilient.

Ce document vise, enfin, à être un outil de sensibilisation du public à la problématique de l'accessibilité, que ce soit en France ou au Maroc pour accompagner les nouvelles façons de concevoir la ville.

Bibliographie

Agence Urbaine Rabat-Salé, 2009, Plan d'Aménagement Unifié de la Ville de Salé : diagnostic et analyses thématiques et spatiales, 260p.

Agence Urbaine Rabat-Salé, 2022, Commune urbaine de Bab Lamrissa, Plan d'Aménagement
<https://geoportail.aurs.org.ma/EP/reglement.pdf>

Alillouch R, Mansour M, Radoine H, 2019, Le projet d'aménagement de la Vallée du Bouregreg. Contexte et modalités de conception et de mise en oeuvre d'un projet urbain pour un site vulnérable, Centre d'études doctorales "architecture et discipline associées"

Bousquet B, (2016, 28 avril), Handicap au Maroc : entre les chiffres et la réalité, Tel quel,
https://telquel.ma/2016/04/28/handicap-au-maroc-les-chiffres-refletent-vraiment-realite_1494546.

Haut-Commissariat au Plan, (2014), Projections de la population région de Rabat-Salé-Kénitra 2014-2030,
https://www.hcp.ma/region-rabat/docs/ProjectionsPopulation/ProjectionsPopulationRegion2014_2030.pdf

Handicap.fr, (2013, 1er avril), Le handicap c'est quoi ?
<https://informations.handicap.fr/a-definition-du-handicap-6028.php>.

Mias C, 2020, Action publique territoriale et pluralisme normatif au Maroc, la gouvernance urbaine à Salé (1970-2018), Thèse de doctorat en science politique, Institut d'études politiques d'Aix-en-Provence, Aix-Marseille Université.

Mouloudi H, 2019, Le projet d'aménagement de la vallée du Bouregreg aux prises avec les acteurs locaux: négociation, conflit et compromis, *Négociations*, 31(1), 29-44.

Nations Unies, (consulté le 31 mai 2022), Convention relative aux droits des personnes handicapés,
<https://www.ohchr.org/fr/instruments-mechanisms/instruments/convention-rights-persons-disabilities>.

Organisation Mondiale de la Santé, (2021, 24 novembre), Handicap et santé,
<https://www.who.int/fr/news-room/fact-sheets/detail/disability-and-health>.

PLaa C, 2009, Les marges du projet d'aménagement de la Vallée du Bouregreg: Intégration et négociations, Mémoire de maîtrise de géographie, Université François-Rabelais

Royaume du Maroc, Agence pour l'Aménagement de la Vallée du Bouregreg: Plan d'Aménagement de la Vallée du Bouregreg
https://www.federation-majal.ma/sites/default/files/Interv_5RAU_1.pdf.

Annexe

MICRO-PROJETS

--> Cahier des charges et présentation des micro-projets. Document à part, en complément de celui-ci.



Le quartier Rmel à l'épreuve de l'accessibilité



Source : Groupe Workshop, Mai 2022

