

IMAGINER UN QUARTIER INCLUSIF ET ACCESSIBLE, LE CAS DE MOULAY ISMAÏL À SALÉ



SOUS LA DIRECTION D'EMMANUEL MATTEUDI,
OUISSAME EL ASRI, HAKIM CHERKAoui ET RACHID ALILLOUCH

MASTER 2 "TRANSITION DES MÉTROPOLIS ET COOPÉRATION EN MÉDITERRANÉE"
ATELIER MASTER 1&2 " ARCHITECTURE ET URBANISATION DES TERRITOIRES
MÉDITERRANÉENS"

WORKSHOP À RABAT-SALÉ, MAROC

NOVEMBRE 2022



SOMMAIRE

- 03** Remerciements
- 04** Avant-propos
- 05** Présentation de la commande
- 07** Démarche et méthodologie adoptées

- 14** Diagnostic : Moulay Ismail une médina dans la ville
- 26** Enjeux et orientations
- 37** Chaînes de déplacements
- 55** Micro-projets
- 73** Le projet de l'association espoir

- 79** Conclusion
- 80** Bibliographie
- 81** Annexes



REMERCIEMENTS

Au terme de ce workshop, nous souhaitons adresser nos remerciements à tous·tes celles et ceux qui ont contribué à la rédaction de ce rapport, et plus particulièrement l'équipe pédagogique qui nous a apporté un soutien au quotidien et sans qui cette expérience n'aurait pas pu se réaliser : Emmanuel Matteudi, Hakim Cherkaoui, Ouissame El Asri, Jean-Luc Linarès et Rachid Alilouch.

Ce projet n'aurait jamais pu se dérouler sans le financement de la DCI de Monaco, l'accueil de l'École Nationale d'architecture de Rabat ses locaux et l'accompagnement d'Hind et Dounia, l'Institut d'Urbanisme et d'Aménagement d'Aix-Marseille, l'ONG Handicap International et l'ISIC pour l'enregistrement radio.

Nous avons pu nous rendre au plus près du terrain et de la réalité des personnes à mobilité réduite grâce à la bienveillance des mamans (Malika, Hanane, Souad, Assia, Jihanne, Bahija, Souad, Nazha) et surtout les enfants avec qui nous avons partagé des moments forts.

Merci à l'agence d'urbanisme ville de Salé qui nous a généreusement prêté ses locaux pour le travail, Youssef Chfouai responsable de l'association Amal Salé, l'Espace Socio-Educatif d'Appui aux Compétences des Jeunes pour nous avoir accueillis pour la restitution. L'équipe des urbanistes souhaite remercier Dounia et Hafida qui nous ont chaleureusement accueilli·e·s dans le Riad et ont été d'une grande gentillesse.

Nous sommes très reconnaissant·e·s du temps et de l'expérience qu'ont pu nous partager l'association Espoir avec Fouad El Khamar, Assia Abbassi, l'association Hadaf avec Amina Mesfer, l'association CLIO avec Abderrahmane El Moudni, Cindy Munoz de Handicap International, Alvar Jones Sanchez et Idir Ouguindi.

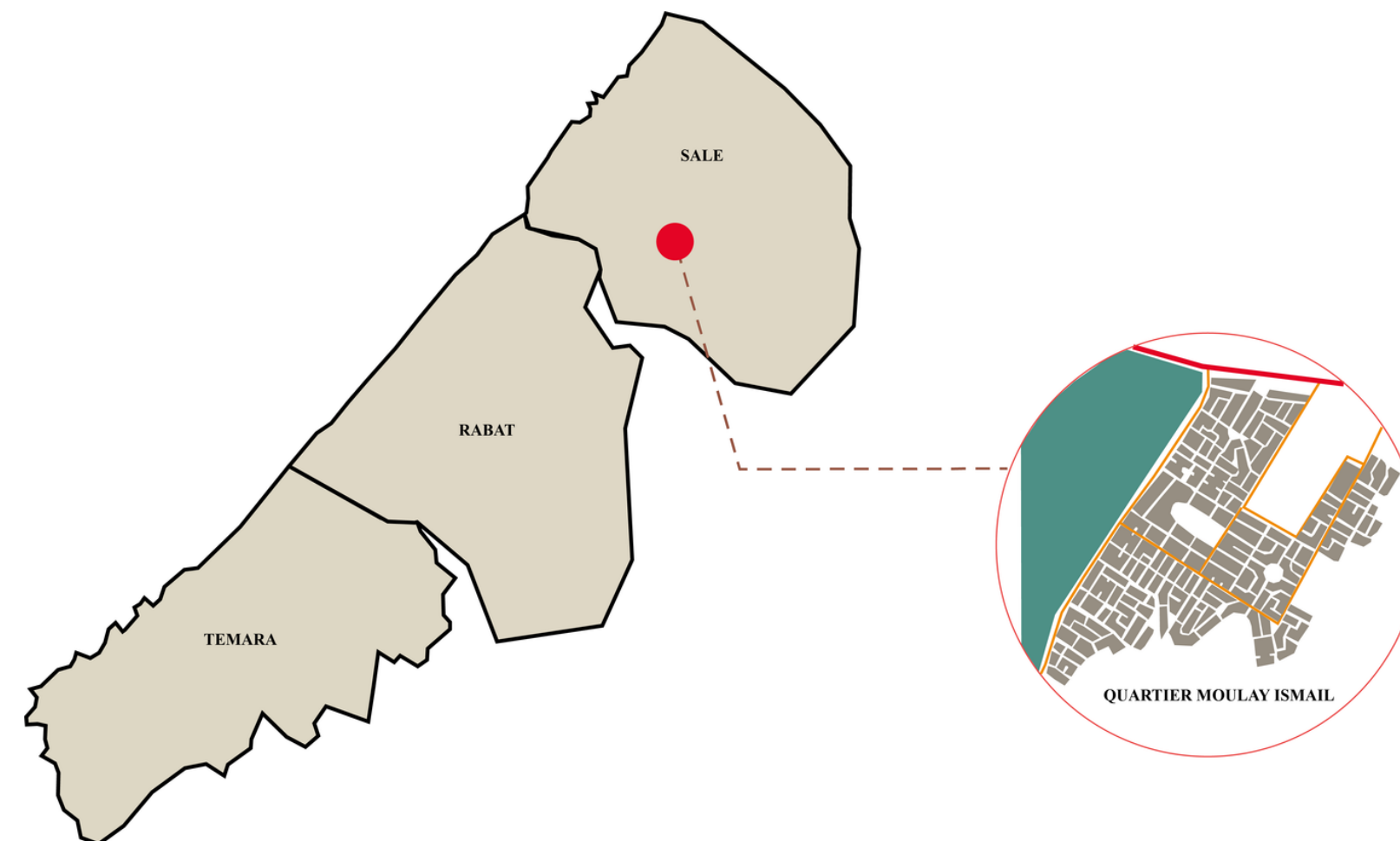


AVANT-PROPOS

Le travail qui vous sera présenté tout le long de ce dossier a été réalisé dans un contexte universitaire. Il est le fruit d'une collaboration étroite entre deux écoles : les urbanistes de la formation « Transition des Métropoles et Coopération en Méditerranée » de l'Institut d'Urbanisme et d'Aménagement Régional d'Aix en Provence, et les architectes de l'École Nationale d'Architecture de Rabat. Ce travail interdisciplinaire a permis à chacun d'apporter ses connaissances, compétences et sensibilités propres.

Ce rapport s'intéresse aux problématiques d'inclusion et d'accessibilité pour les personnes en situation de handicap (PSH) et leurs aidant·e·s.

Le sujet de l'accompagnement des personnes en situation de handicap recouvre de nombreuses problématiques : réalisation des activités de la vie quotidienne (AVQ), soutien à la vie sociale, prise en charge financière... Cet ensemble représente une charge mentale importante pour les personnes accompagnantes. La répartition des tâches laisse apparaître de fortes inégalités selon la composition du ménage ou la situation socio-économique. Les enfants en situation de handicap nécessitent en grande majorité un investissement quotidien et soutenu de la part de leur entourage proche. Ce dernier repose en général exclusivement sur la mère, premier apport de soutien. Elle assume souvent seule cet accompagnement dans 69% des cas selon l'étude de J. S. Alvar (*Organisation du soutien social aux personnes en situation de grande dépendance au Maroc - Limites et opportunités pour les personnes aidantes*).



LOCALISATION HAY MOULAY ISMAIL

Le quartier Moulay Ismaïl, terrain du workshop, se situe au sein de la commune de Salé, qui fait partie de l'agglomération Rabat-salé-Témara.

Il est desservi par l'axe routier P4006 qui permet de rejoindre le centre de Rabat et est également desservi par la ligne de tram L1.

PRESENTATION DE LA COMMANDE

Depuis 2008, l'Association des Personnes Infirmes Motrices Cérébrales « Espoir », située dans le quartier Moulay Ismail, propose des services d'accompagnement et travaille avec des enfants en situation de handicap habitant aux alentours.

La commande formulée était axée sur l'accessibilité du quartier Moulay Ismail. L'objectif était d'identifier et de recenser les difficultés de déplacement entre le local de l'association et le domicile des bénéficiaires. Des chaînes de déplacement ont été étudiées et mises en avant pour illustrer les problèmes rencontrés.

L'enjeu est de répondre à une question principale : comment rendre Moulay Ismail un quartier plus inclusif, praticable et accessible pour ses habitant·e·s ?

LA NOTION D'ACCESSIBILITÉ

Le terme d'accessibilité s'inscrit dans le cadre du handicap. Cette notion définie en 1980 par l'Organisation Mondiale pour la Santé (OMS) désigne les "personnes handicapées" comme étant porteuses de déficiences, engendrant un désavantage social. C'est en 2001, qu'apparaît le 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 met en évidence le fait que le handicap se manifeste davantage par un environnement inadapté que par une déficience, quelle qu'elle soit. L'OMS estime à plus d'un milliard le nombre de personnes en situation de handicap en 2015, soit 15% de la population mondiale. Dès lors, la convention internationale relative aux personnes en situation de handicap est entrée en vigueur en 2008, portée par l'Organisation des Nations Unies (ONU) afin d'assurer l'inclusion de ces personnes.

Au fur et à mesure du terrain et des entretiens, la commande a évolué. L'accessibilité n'était plus la seule problématique identifiée au sein du quartier. Congestion piétonne et automobile, dévalorisation de certains lieux, manque d'activités pour les personnes en situation de handicap ... les axes de travail des étudiants sont multiples. La commande initiale fût donc reformulée et fragmentée en plusieurs axes : l'amélioration du fonctionnement du quartier, son accessibilité, les parcours de déplacement au sein et en périphérie du quartier. Ces axes donnent lieu à diverses propositions d'aménagement et de micro-projets.

Ce travail aspire à dépeindre finement les usages et les problématiques rencontrés à Moulay Ismail par l'ensemble des personnes concernées par la thématique du handicap : personnes en situation de handicap, aidant·e·s, bénévoles, professionnel·le, etc. Il part de la société civile, privilégiant une approche sensible, pour repenser le quartier et ses usages.

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).

Intrinsèquement, l'accessibilité définie en général le caractère possible de la liberté des déplacements dans l'espace, d'utilisations d'outils, et de la compréhension. Depuis 2006, les pouvoirs publics ont établi que « L'accessibilité permet l'autonomie et la participation des personnes ayant un handicap, en réduisant, voire supprimant, les discordances entre les capacités, les besoins et les souhaits d'une part, et les différentes composantes physiques, organisationnelles et culturelles de leur environnement d'autre part. L'accessibilité requiert la mise en œuvre des éléments complémentaires, nécessaires à toute personne en incapacité permanente ou temporaire pour se déplacer et accéder librement et en sécurité au cadre de vie ainsi qu'à tous les lieux, services, produits et activités. La société, en s'inscrivant dans cette démarche d'accessibilité, fait progresser également la qualité de vie de tous ses membres. ».



L'ASSOCIATION ESPOIR

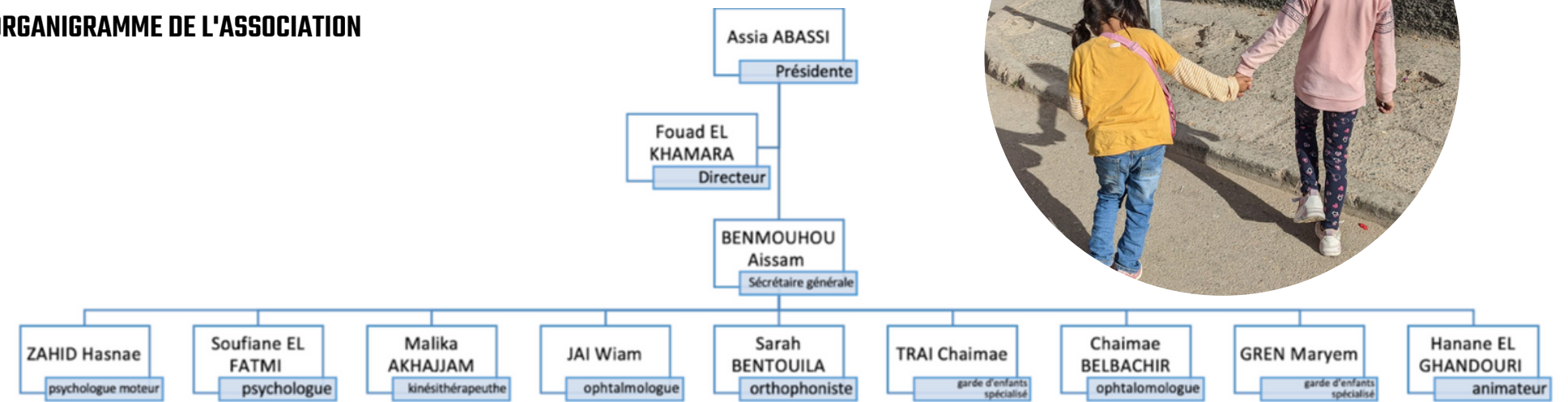
Le bureau de l'association se compose de la présidente; Assia Abassi, du directeur; Fouad El Khamara, d'Aissam Benmouhou, la secrétaire générale et de 9 spécialistes de santé précisés dans l'organigramme ci-dessus.

Par ailleurs, des activités spécifiques à l'autonomisation et d'intégrations des enfants sont réalisées au sein de l'association et encadrées par les cinq éducatrices du centre. Les activités qui y sont présentes visent à :

- Renforcer l'autonomie pour la toilette, l'habillement, manger, les interactions sociales.
- Améliorer la communication verbale comme non verbale.
- Améliorer la concentration et la stimulation visuelle et auditive dans le champ scolaire.
- Apprentissage des savoirs de base: couleurs, formes géométriques, motricité, coloriage et dessin.
- Sensibilisation au respect des règles de savoir vivre, notamment les règles des ateliers et activités.
- Activités extérieures pour la coordination motrices et l'équilibre corporel.

Des activités parallèles viennent compléter celles qui sont au cœur du programme de l'association. Celles-ci comprennent des picnic, des balades, des séjours courts dans d'autres villes et sont aussi sur des thématiques sportives et éducatives. Ces dernières renforcent la cohésion de groupe au sein de l'association et permettent aux enfants de s'amuser et de faire de nouvelles expériences.

ORGANIGRAMME DE L'ASSOCIATION



DÉMARCHES ET MÉTHODOLOGIES ADOPTÉES

UNE DÉMARCHE SENSIBLE

Pour aborder la commande, une démarche sensible a été privilégiée. Des balades urbaines avec des enfants en situation de handicap et leurs aidant·e·s ont été réalisées. En reprenant les parcours les plus fréquents, ces itinéraires ont permis d'interagir avec les usager·ère·s, d'interroger leurs pratiques et d'expérimenter leurs difficultés. En parallèle de ce travail de terrain, des rencontres ont été organisées avec les acteur·trice·s clés du handicap au Maroc et sur la commune de Rabat-Salé.

Le travail vise à appréhender le quartier dans son ensemble, de ce fait, les bénéficiaires comme l'ensemble des habitant·e·s du lieu ont été entendu. L'observation des pratiques quotidiennes des individus s'est opérée lors de balades urbaines couplées avec des entretiens mettant en perspective le récit de chacun face aux problématiques dégagées lors des balades. S'ajoutent aux enjeu d'accessibilité la congestion piétonne et automobile, la dévalorisation de certains lieux et le manque d'activités pour les personnes en situation de handicap.

C'est en suivant cette démarche sensible que se sont construits le diagnostic puis les différents projets imaginés pour Moulay Ismail. La restitution du travail de terrain, sous la forme d'un transect, invite l'ensemble des parties prenantes à s'approprier le diagnostic et les actions envisagées. Ce moment convivial fut l'occasion de concerter à nouveau les membres de l'association sur les projets imaginés.



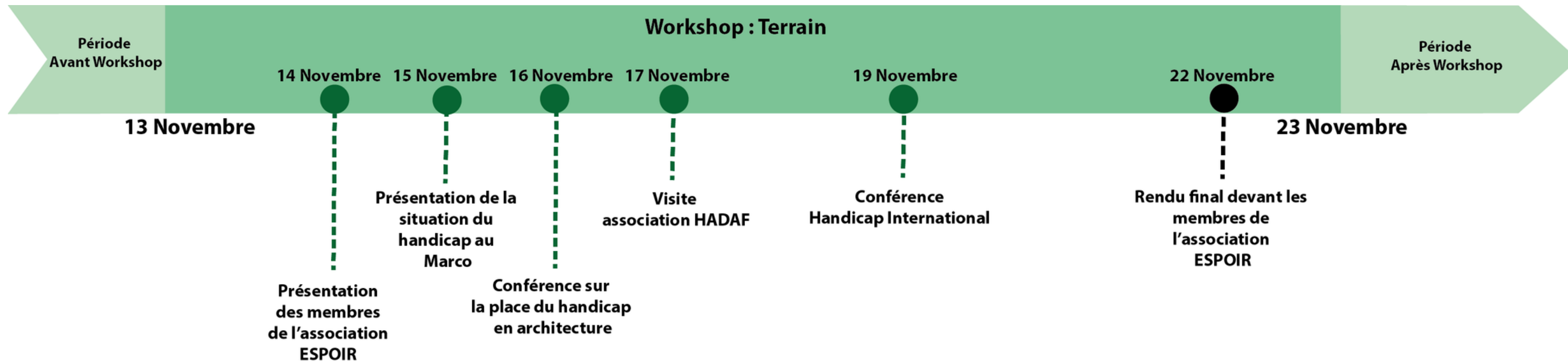
Le cœur de workshop repose sur les journées terrain entre le Lundi 14 Novembre et Mercredi 23 Novembre 2022. Ces dix jours combinés aux deux jours de travail de restitution une fois rentré·e·s à l'institut ont permis de proposer une réponse à la commande donnée.

Sur le terrain, le nombre important d'étudiant·e·s impliqué·e·s a induit une organisation méthodologique spécifique. L'ensemble des étudiant·e·s a été réparti·e·s en 5 groupes, chacun d'entre eux s'est vu confier une tâche spécifique. Afin de faciliter les prises de décisions importantes, chaque groupe a désigné un·e référent·e qui se retrouvaient ponctuellement durant des réunions. Celles-ci ont été l'occasion de faire des points sur l'avancement des groupes, des difficultés rencontrées, et de fixer des objectifs pour les jours à venir.

Les référent·e·s ont également été amenés à être les interlocuteur·rice·s privilégié·e·s de l'équipe pédagogique pour rendre compte de l'avancement du workshop et prendre certains arbitrages.



CALENDRIER DES VISITES



TRANSECT

Pour la géographe Marie-Claire Robic, le transect est "un dispositif d'observation de terrain ou la représentation d'un espace, le long d'un tracé linéaire et selon la dimension verticale, destiné à mettre en évidence une superposition, une succession spatiale ou des relations entre phénomènes".

L'utilisation du transect, outil du géographe ou de l'écologue par excellence, permet d'appréhender le territoire sans a priori au préalable. Cet outil a été adapté en fonction du ressenti de chaque groupe. Le parcours de ce transect est plus ou moins fictif, né de sensations et d'interprétations propre à chacun·e·s. Il ne représente donc pas une liste exhaustive des différents aspects du quartier de Moulay Ismaïl mais offre une lecture saisissante sur la question de l'accessibilité d'un quartier enclavé entre forêt, vallée, et infrastructures routières.

Différents niveaux de lecture ont été réalisés par les étudiant·e·s : un premier niveau "INTERPRETER" faisant recours à la main, de nombreux dessins confectionnés par l'ensemble des étudiants composent cette interprétation du quartier. Le second niveau "SE REPERER" est plus urbain, plus " orthogonal ". Il reprend différentes parties de Moulay Ismaïl permettant de se situer dans le quartier. Enfin le dernier niveau "EVEILLER LES SENS" s'appuie sur les différents sens : sur la vue, avec les dessins ; sur le toucher, avec différents matériaux ramassés sur le terrain ; sur l'ouïe stimulée grâce à des QR code renvoyant à des enregistrements audio pris lors des arpentages dans le quartier.



TRANSECT

INTERPRÉTER



SE REPÉRER

ÉVEILLER LES SENS



INTERPRÉTER

SE REPÉRER

ÉVEILLER LES SENS





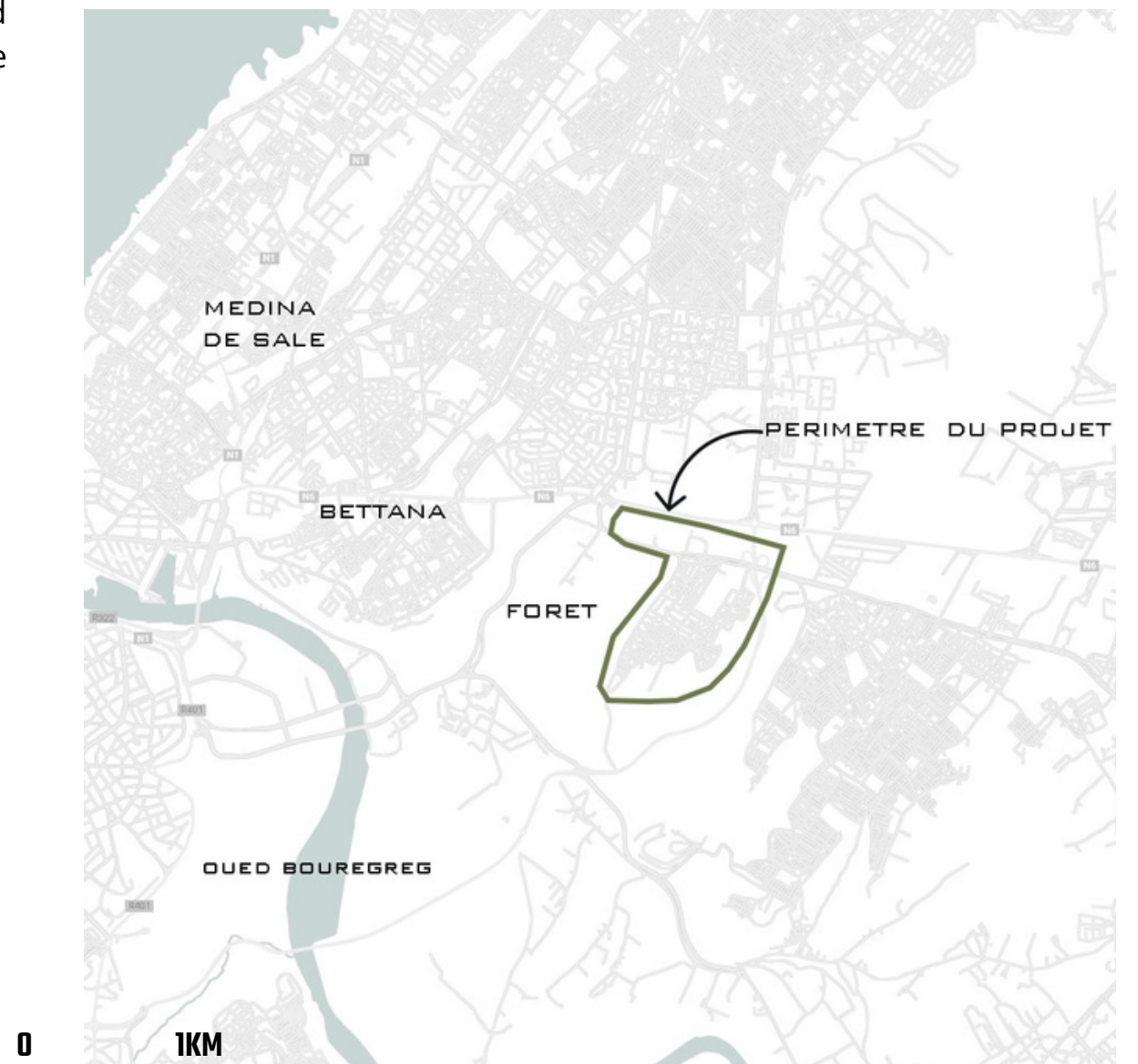
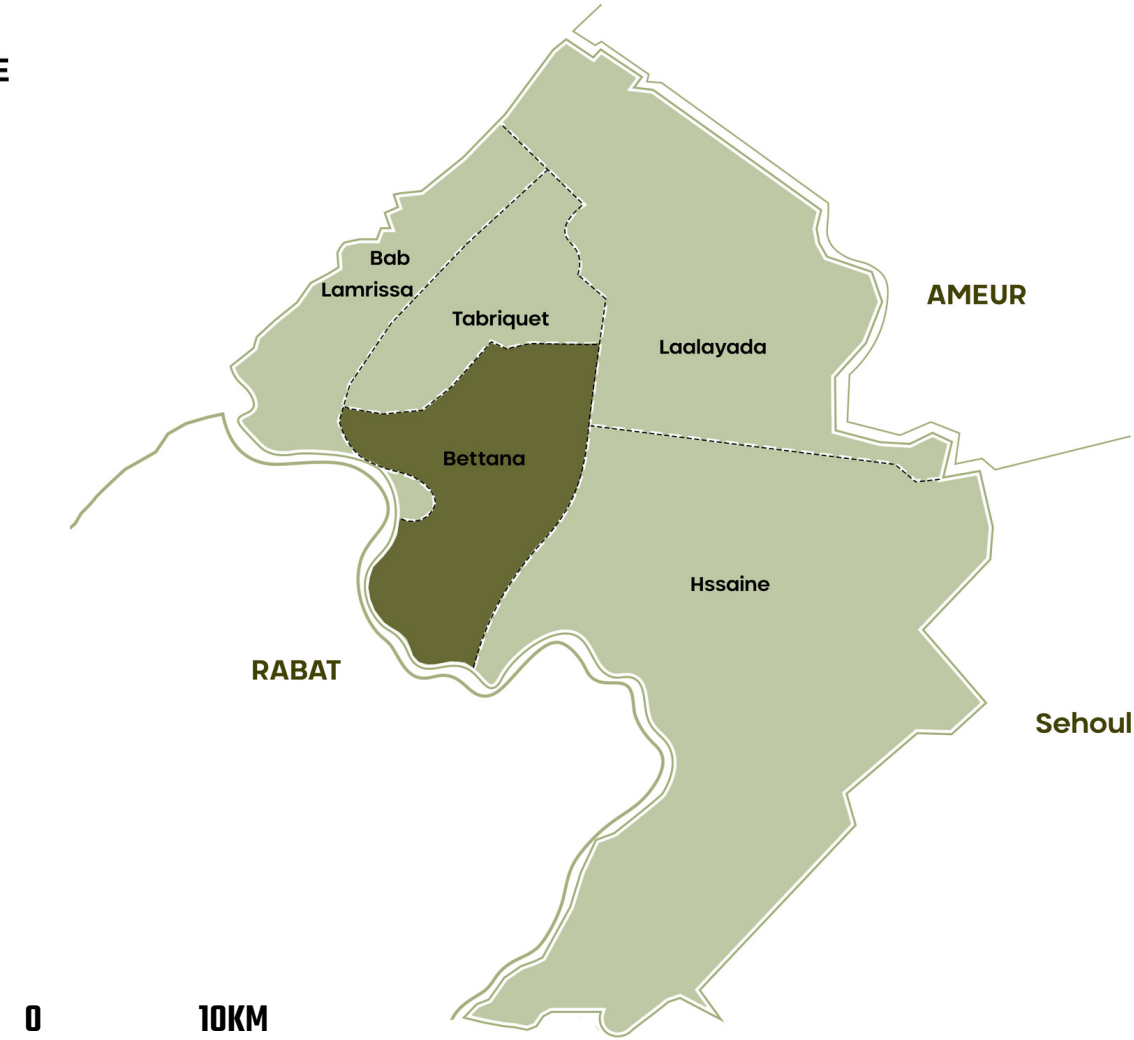
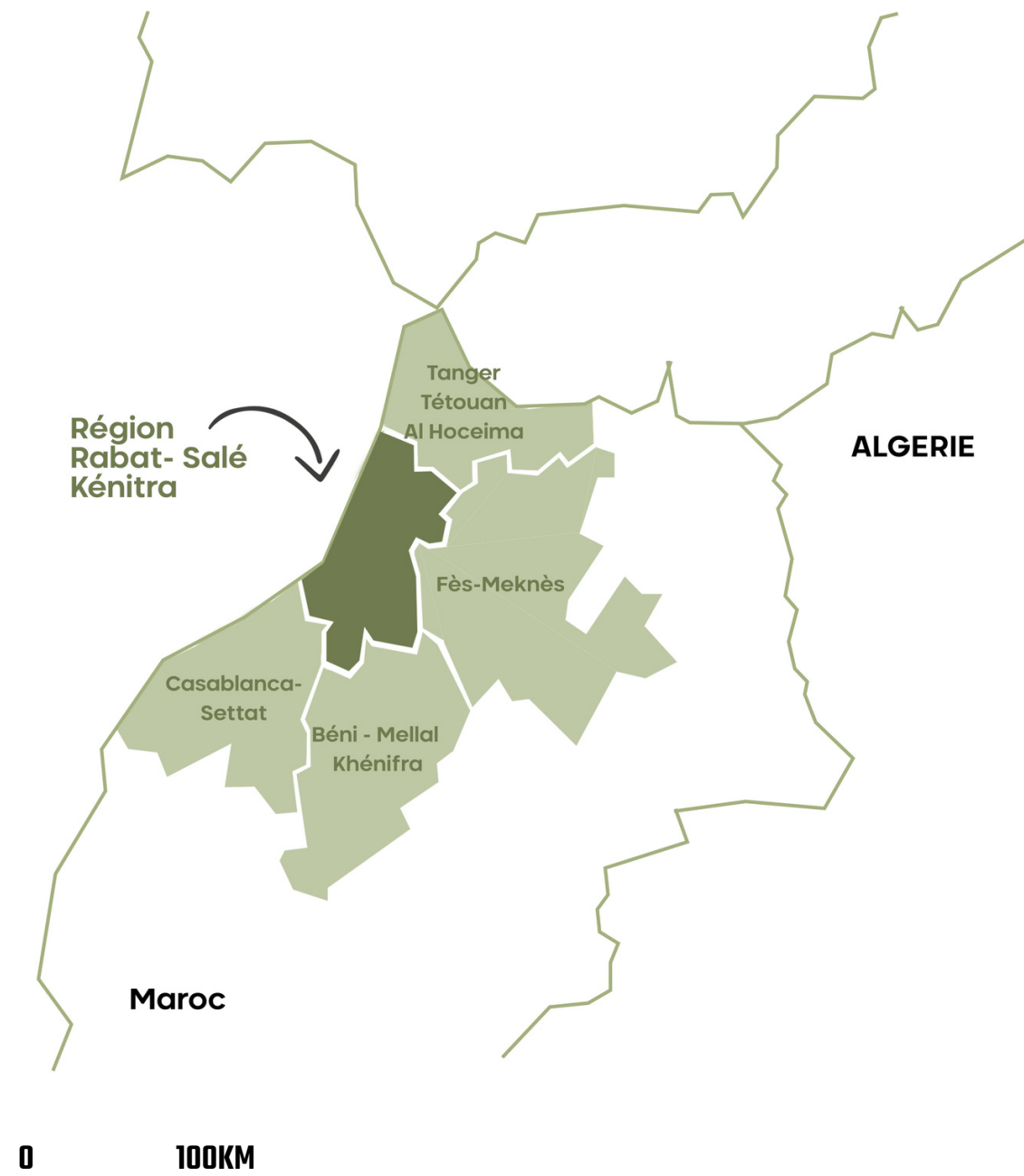
DIAGNOSTIC : UNE MEDINA **DANS LA VILLE**

1. SITUATION : UN QUARTIER À TAILLE HUMAINE

La zone d'étude du projet se délimite dans le quartier de Moulay Ismail situé dans la commune de Bettana dans la ville de Salé. Cette ville a été fondée au 9ème siècle au bord de la vallée du Bou Regreg après l'abandon de l'antique de Sala, dont l'extension continue jusqu'à nos jours. Salé appartient à la région de Rabat-Salé-Zemmour-Zaër, cinquième région marocaine avec 2,37 millions d'habitant·e·s sur un territoire de 9 580 km². La population de Salé se distingue de celle de Rabat par sa proportion de jeunes qui lui offre un potentiel de développement économique et social remarquable.

Salé est organisée en 5 arrondissements dont l'arrondissement de Bettana qui accueille 99 000 habitant·e·s sur une superficie de 1 350 hectares. Bettana accueille quatre quartiers distincts : deux quartiers de villas (Bettana et Hay Salam), le grand Bidonville Sebh el Caid à l'ouest et le quartier de recasement Moulay Ismail à l'est.

Le quartier de Moulay Ismail est principalement composé d'un lotissement issu des opérations de recasement des bidonvilles d'Ank Jmel.



2. HISTOIRE SOCIO - DÉMOGRAPHIQUE

HISTORIQUE SUR LES BIDONVILLES AU MAROC

Le phénomène de bidonville apparaît au Maroc dans les années 1920 au sein du quartier Ain Sbaa à Casablanca, plus particulièrement à Karyan, une ancienne carrière près de l'usine pour la production d'électricité.

L'habitat du bidonville est par excellence la berraka (baraque en planches), la nouala, et exceptionnellement la tente.

Quelques caractéristiques des berraka :

- Des habitats anarchiques ou sommaires,
- Edifiés à partir de matériaux hétéroclites,
- Privés d'hygiène et d'équipements collectifs,
- Accueillant des populations démunies ou mal intégrées dans le tissu urbain,
- Meublent le paysage urbain de la ville marocaine depuis plus d'un siècle.

Tous ces abris sont construits sur un espace de superficie variable (zeriba), entre 20 mètres à 60 mètres carrés. Dans d'autres cas, les baraques se pressent dans le peu d'espace entre un mur qui borde le chemin et une maison en retrait. Dans ce cas, les baraques sont serrées les unes contre les autres et forment une sorte de bidonville clandestin qui doit échapper aux regards de l'administration.

Leurs habitant·e·s ont toujours la crainte d'être refoulé·e·s « plus loin », soit en raison des exigences du plan de ville, soit dû l'existence de foyers de maladies contagieuses, impose impérieusement un assainissement de leur petite agglomération.

Pour lutter contre ce phénomène, des programmes de résorption des bidonvilles ont été établis au Maroc avec trois objectifs majeurs :

- Le recasement
- Le relogement
- La restructuration



PROGRAMMES DE RÉSORPTION DES BIDONVILLES AU MAROC

DEUX PHASES PRINCIPALES

1950-2000

- **1950-1960** «trames sanitaires ou trames Ecochard».
- **1970** PDU (Projets de Développement Urbain)
- **1980** stratégie des parcelles constructibles.
- Jusqu'à **2000** l'impact de ces programmes reste limité

2004

(VSB) : Programme Villes Sans Bidonvilles :

- **85** villes et centres urbains concernés
- **270.000** ménages (362 327)

LA RÉSORPTION DU QUARTIER DE MOULAY ISMAÏL

Le projet a été autorisé en 1989, il a été modifié en 1992 et en 2002 .

Le site accueil environ 2 000 ménages qui résidaient dans des bidonvilles à Oulja et Onk Jmel à Salé. Il s'étale sur une superficie de 74 ha et sur 4 titres fonciers (1 Préfecture, 1 Habous 2 titres privés) et comporte 2 419 parcelles avec des équipements publics et des lots de péréquation.



SITUATION DES BIDONVILLES DANS LA PREFECTURE DE SALE



3. UNE MORPHOLOGIE URBAINE SINGULIÈRE



UNE ARCHITECTURE VERNACULAIRE NÉE DE L'AUTO-CONSTRUCTION

Le développement urbain de Moulay Ismail dans les années 1980 s'est réalisé selon une trame préexistante à la construction du quartier. Ce plan orthogonal / hippodamien accueille majoritairement de l'habitat populaire construit selon un principe d'auto-construction progressive. On retrouve principalement des petits immeubles d'habitat collectif allant de deux à trois étages, et plus rarement quatre. Ces immeubles en brique recouverts d'enduits allégés possèdent une toiture plate ainsi qu'une terrasse accessible. En outre, il n'est pas rare d'observer des maisons avec des étages encore en cours de construction. En effet, les habitats se forment progressivement en fonction des ressources financières des foyers.

Si l'on observe une certaine homogénéité dans le type d'habitat que l'on retrouve à Moulay Ismail, les styles architecturaux diffèrent. L'auto-construction permet une appropriation de habitations : la couleur des façades, les fenêtres, les volets, la présence ou non de balcons sont autant d'éléments qui rendent la plupart des constructions uniques et caractérisent de manière significative l'espace public. Cette appropriation personnelle se poursuit au niveau des rez-de-chaussée et s'étend sur l'espace public de manière informelle où les extensions de maison sous la forme de jardins foisonnent.



FORME URBAINE DU QUARTIER MOULAY ISMAIL

UN ACCÈS AU QUARTIER LIMITÉ

Le quartier Moulay Ismail semble isolé de l'agglomération urbaine de Salé. La forêt Ain Lahouala à l'Ouest, le vallée du Bouregreg au sud ainsi que la rocade à l'est sont tant de barrières physiques qui participent à l'effet insulaire du quartier. Ce dernier est accessible seulement par le nord où l'on retrouve tramway, bus et taxi. Une fois l'entrée du quartier passée, aucun transport en commun n'en dessert l'intérieur. En effet la forme urbaine est conçue comme une medina ce qui permet de se déplacer rapidement d'un point à un autre.

L'accès à Moulay Ismail se fait par une entrée de quartier unique qui concentre l'ensemble des flux entrant et sortant. La plupart des flux le long de l'Avenue Martyr Mohamed Ben El Maati : l'axe structurant de Moulay Ismail. Tout au long de cet axe, se positionne un ensemble de commerces et de services dont une mosquée, une annexe administrative, une école et un marché à ciel ouvert.

En dehors de l'avenue principale, on observe une faible hiérarchisation entre les autres axes ainsi qu'une utilisation peu importante de la voiture.



Carte : Accessibilité
 Voie principale
 Voie secondaire
 Voie tertiaire
 Rocade 2

L'ACCESSIBILITÉ AU QUARTIER

DES ÉQUIPEMENTS PEU NOMBREUX



LES ÉQUIPEMENTS DE SERVICE



LES ÉQUIPEMENTS SOCIAUX

Les équipements de loisirs au sein du quartier sont peu nombreux. On retrouve quelques infrastructures de loisirs notamment un parc, un terrain de sport et un club qui n'est accessible qu'aux adhérent·e·s. Concernant l'éducation, le quartier abrite l'école Moulay Ismail et l'institut d'Al Amana. Quelques équipements de services sont présents mais sont peu accessibles pour les personnes en situation de handicap.



LES ÉQUIPEMENTS DE LOISIRS

CONFLIT D'USAGE

L'espace public relève d'affrontements quotidiens entre les différents usager·ère·s plus ou moins privilégié·e·s.

En l'absence d'aménagements appropriés, les PMR partagent la chaussée et les trottoirs avec les personnes valides. Les flux de circulation sont denses et se confondent.

L'espace public à Moulay Ismail est fait de tensions avec l'espace privé. Une appropriation informelle de l'espace public est faite par les habitant·e·s. Au sein du quartier, il est fréquent de trouver les trottoirs occupés, parfois encombrés, par des pots de fleurs, des étales commerçantes ou des extensions de maisons prenant la forme de jardin. Cette situation contraint les piéton·ne·s à circuler sur la route et ainsi à se mettre en danger.

Ces différents conflits sont extrapolés au niveau de la rue commerçante : piéton·ne·s, personnes en situation de handicap, automobilistes, deux roues qui se partagent une rue bondée et animée par la présence d'un marché dont les échoppes contraignent les usager·ère·s à marcher sur la route. Cette situation astreint certaines personnes en situation de handicap à éviter la rue commerçante.



TROTTOIRS ENCOMBRÉ

4. UNE DIVERSITÉ PAYSAGÈRE UNIQUE

LA FORÊT AIN LAHOUALA

A l'ouest de Moulay Ismail se trouve la forêt de Ain Lahouala s'étendant sur plus de 150 ha. Plantée à la suite de l'arrêté viziriel en 1954, elle concentre une pluralité d'espèces parmi lesquelles on retrouve des eucalyptus, des pins ainsi que des acacias. Cet espace naturel urbain est aujourd'hui protégé et géré par la Direction Régionale des Eaux et Forêts, des travaux de reboisement ont été réalisés entre 2020 et 2021 sur une surface équivalente à 11ha.

Si cette forêt offre aux habitant·e·s un espace vert, de fraîcheur et de détente, iels sont nombreux à avoir évoqué une mauvaise fréquentation, parfois dangereuse en particulier la nuit, contraignant ainsi certaines sorties de loisir.



UNE INTERFACE VILLE NATURE



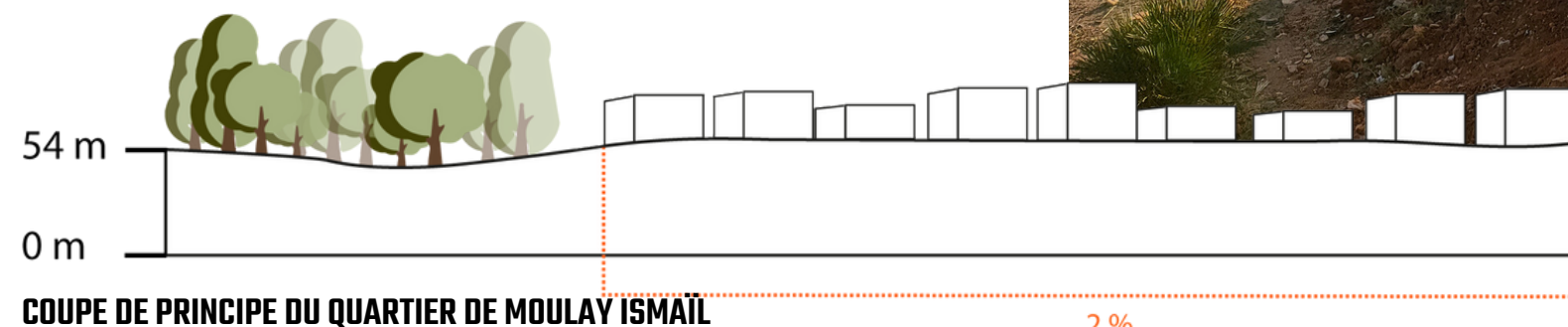
UN LIEU DE SOCIABILITE ET DE DIVERTISSEMENT

LA VALLÉE DU BOUREGREG

La situation du quartier de Moulay Ismaïl est morphologiquement unique pour la côte atlantique Nord du Maroc.

La proximité du fleuve du Bouregreg et les différents affluents qui le rejoignent ont taillé dans le sol une forme de promontoire perché ainsi les habitant·e·s du quartier sur la vallée.

La construction de la Rocade 2 dans un vallon passant à l'est du quartier participe à l'effet "promontoire". Moultes déblais sont venus conforter les différents coteaux. Toutefois ces déblais peuvent accentuer le risque d'érosion de ce petit plateau, la plantation d'essences aux racines profondes peut être une solution pour conforter ces coteaux et pour lutter contre l'érosion.



LES FLANCS SUD ET EST OFFRENT QUANT À EUX UN PANORAMA UNIQUE SUR LA VALLÉE DU BOUREGREG.



VÉGÉTALISATION DES RUES ET APPROPRIATION DE L'ESPACE PUBLIC

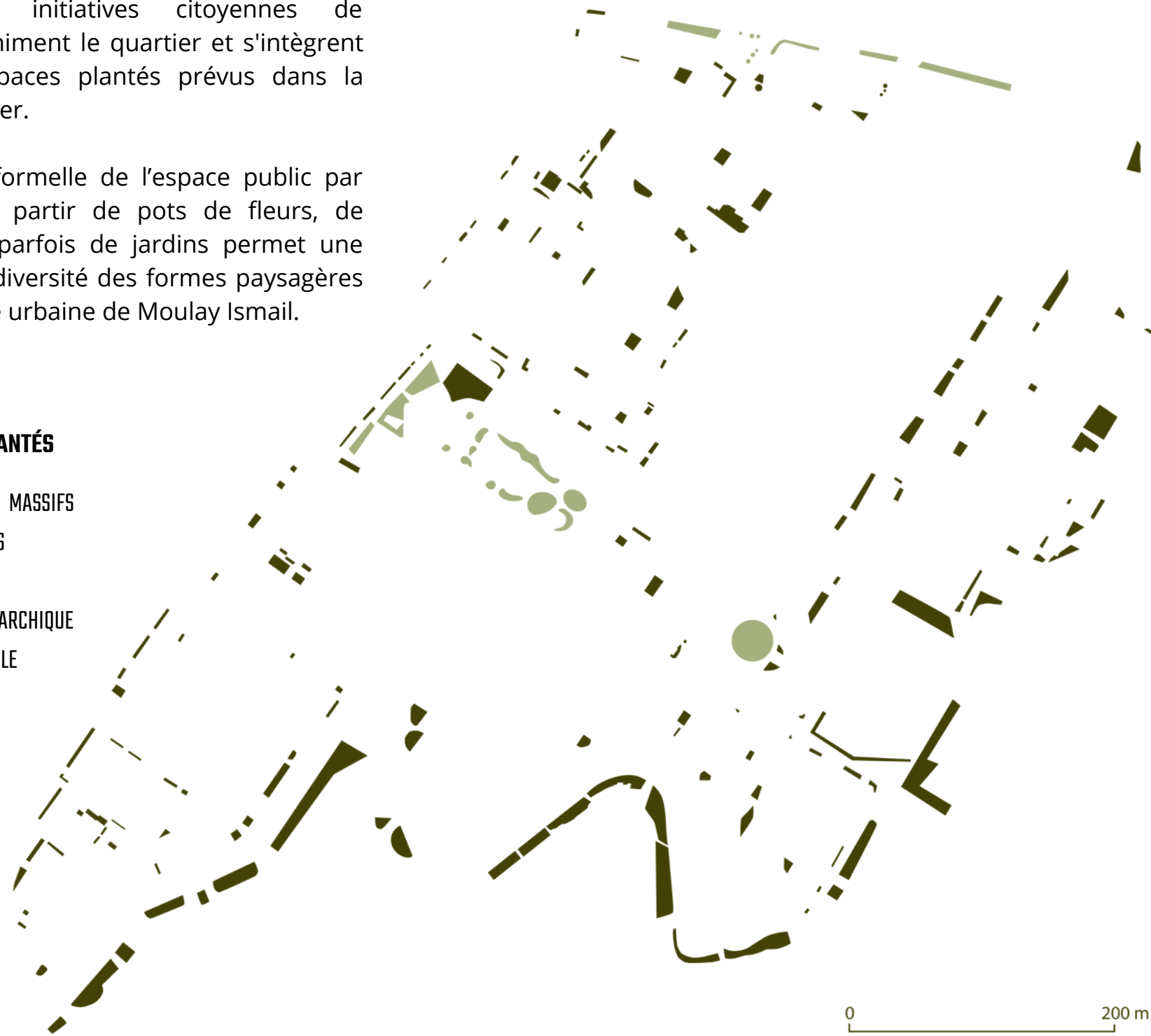
De nombreuses initiatives citoyennes de "verdissement" animent le quartier et s'intègrent aux différents espaces plantés prévus dans la structure du quartier.

L'appropriation informelle de l'espace public par les habitant·e·s à partir de pots de fleurs, de plantations voire parfois de jardins permet une continuité et une diversité des formes paysagères au sein de la trame urbaine de Moulay Ismail.

CARTE DES ESPACES PLANTÉS

■ ESPACES VERTS, MASSIFS
PLANTÉS STRUCTURÉS

■ VÉGÉTALISATION ANARCHIQUE
DES PIEDS D'IMMEUBLE



5. LES ESPACES SENSORIELS: UNE CLEF DE LECTURE POUR PENSER L'ACCESSIBILITÉ

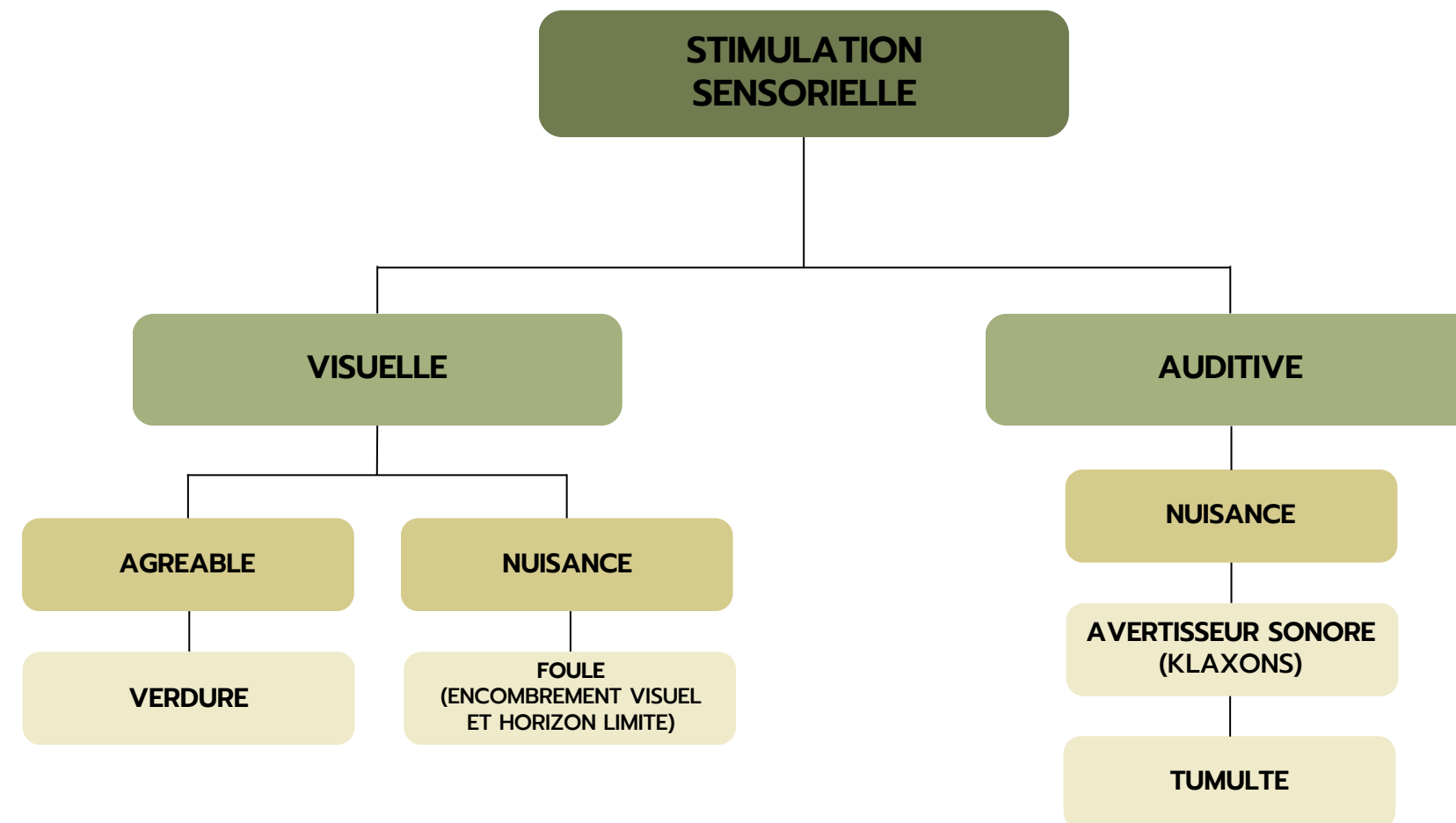
ANALYSE SENSORIELLE DU QUARTIER

La dimension sensorielle est primordiale dans le trajet des personnes à mobilité réduite. L'absence ou l'affaiblissement des facultés d'un sens élève la dépendance sur les autres, d'où l'importance de la création d'espaces qui éveilleront ces derniers.

Les ballades ont été réalisées en prenant en compte les éléments sensoriels marquants qui serviront comme points de repérage. L'emplacement de chaque élément doit être bien pensé et doit tracer en quelque sorte le quotidien de l'utilisateur : l'inculcation d'odeurs, couleurs, sons, flux de mouvements ainsi que des détails tactiles qui amènent à la pleine appréhension de l'espace.

SCHÉMA SENSORIELLE DE MOULAY ISMAÏL

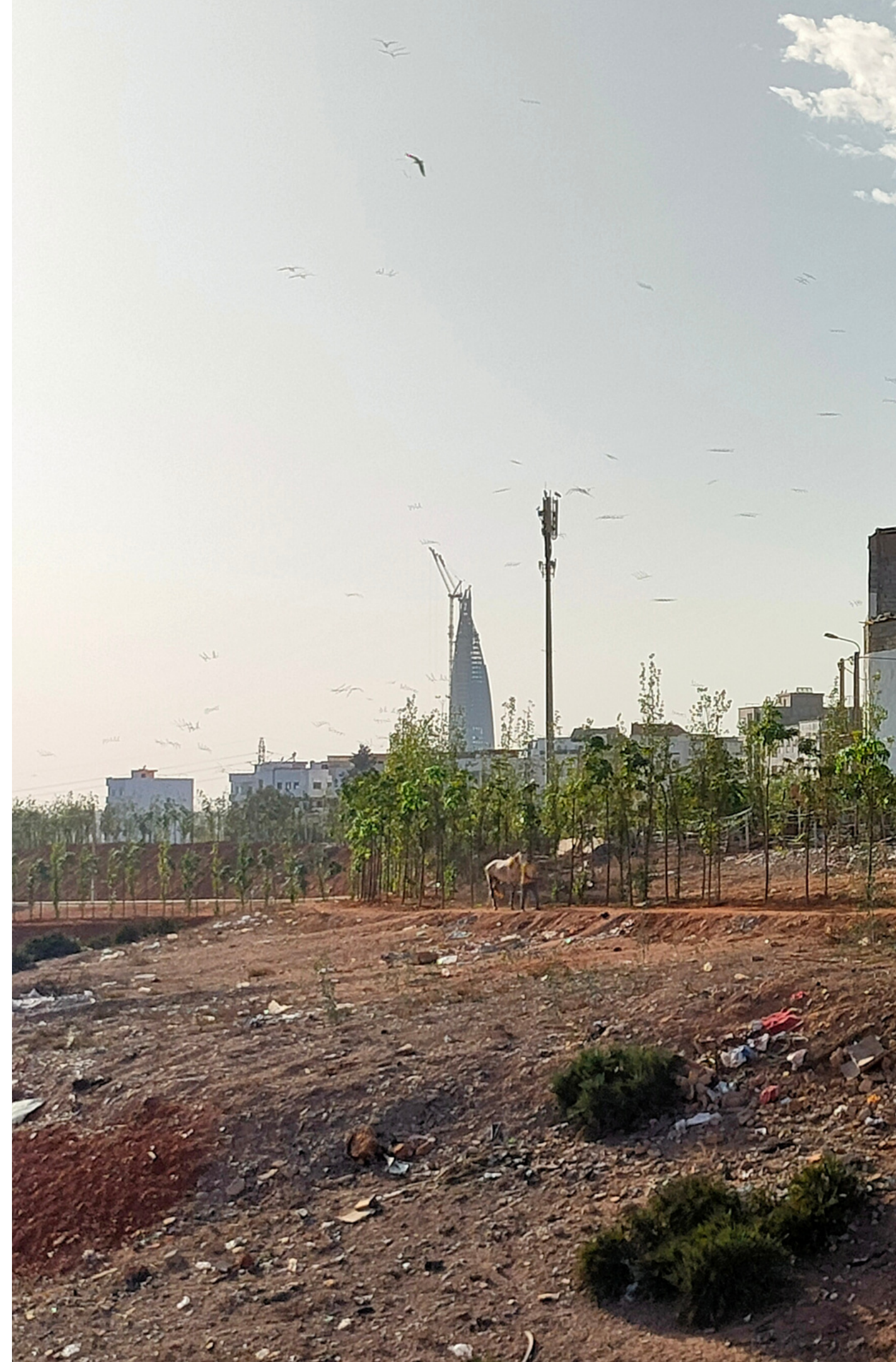
Le schéma suivant met en avant l'ensemble de ces stimulations en précisant si elles ont un impact positif ou négatif sur les PMR lors de leurs déplacements :



CARTE SENSORIELLE DE MOULAY ISMAÏL

Dans le cas d'étude présent, et comme représenté sur la carte ci-dessous, on remarque la présence de plusieurs zones de stimulation sensorielle, positive ou négative. Elles se concentrent au niveau de l'esplanade (mosquée, centre de police, préfecture) jusqu'à l'avenue marchande, en passant par le parc central, et d'autres zones latérales (écoles, forêt, terrains, parcs, extrémités du quartier...)







ENJEUX ET ORIENTATIONS

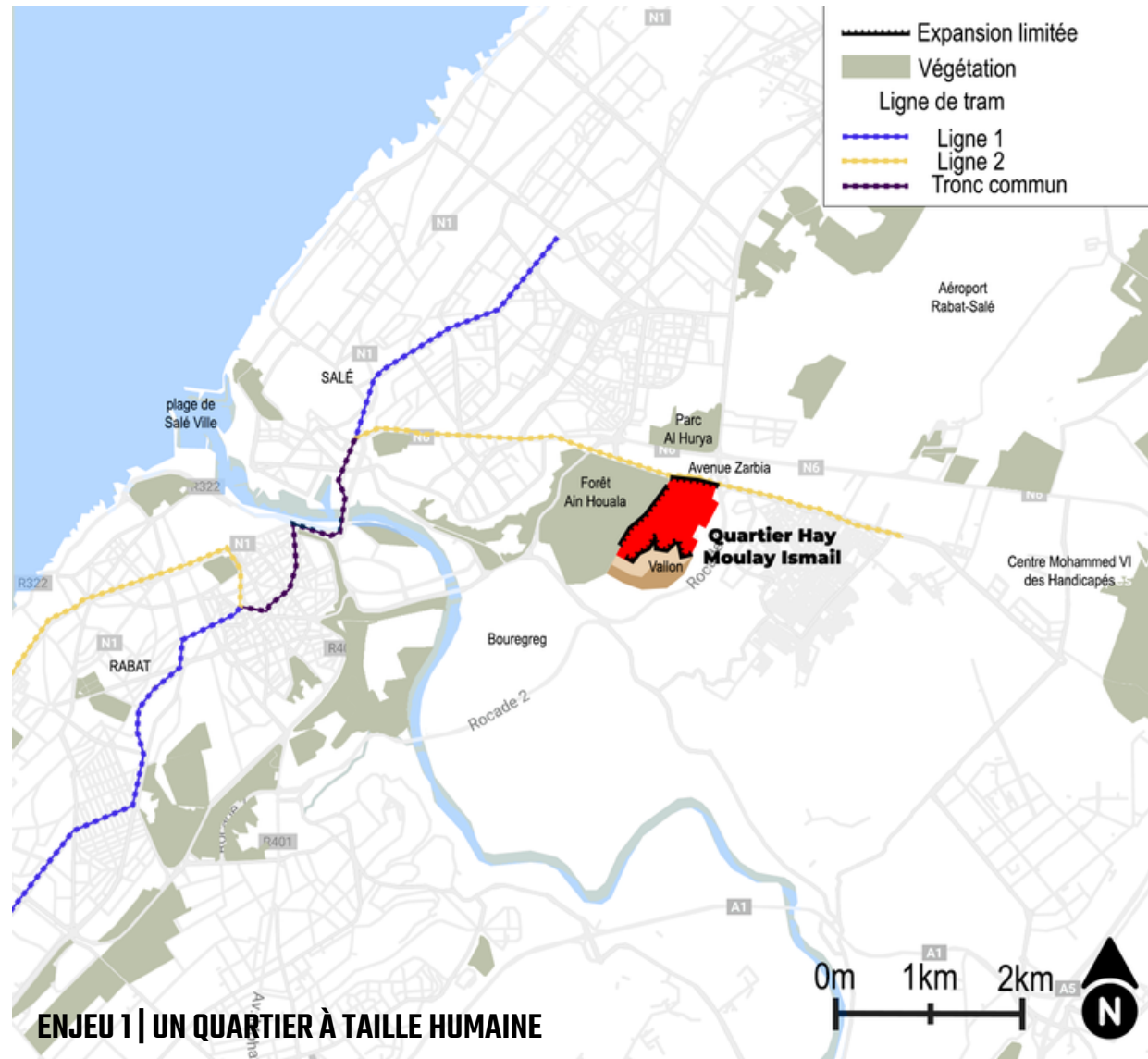
1. LES QUATRE ENJEUX IDENTIFIÉS

L'ensemble du travail de diagnostic au sein du quartier permet de faire ressortir 4 grands enjeux sur lesquels vont s'appliquer les axes d'orientations et les actions.

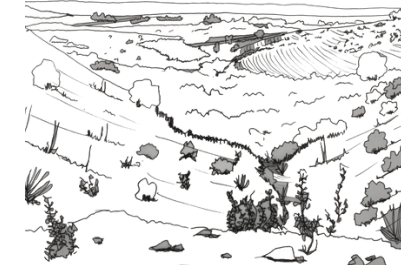
1. Un quartier à taille humaine
2. Un promontoire paysager
3. Cohabitation selon les usages
4. Inclusivité de la trame urbaine

ENJEU 1 | UN QUARTIER A TAILLE HUMAINE

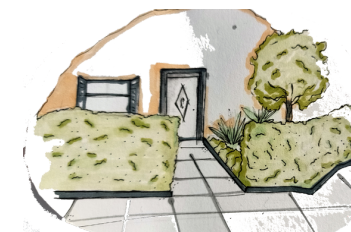
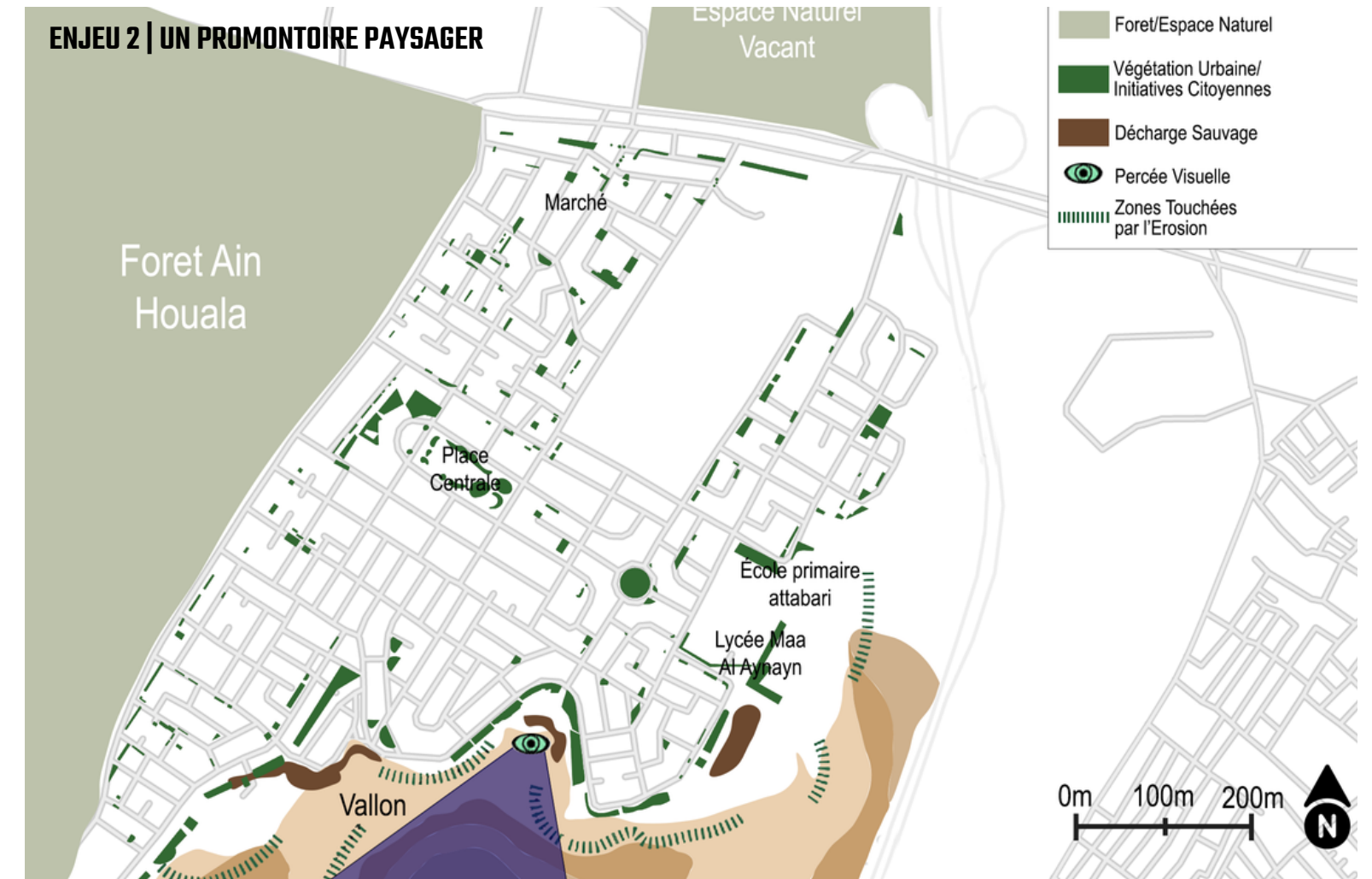
A la croisée des axes de transport reliant Salé à Rabat, Moulay Ismail est un quartier à taille humaine au cœur de la commune de Salé sous pression démographique. Le risque d'étalement urbain vient en opposition à la densité, à la topographie, et à la situation géographique de Moulay Ismail qui font de lui une « medina » dans la ville. Bordée d'espaces naturels majeurs (vallée du Bouregreg, forêt Ain Houala) et d'axes structurants reliant Salé à Rabat (L2 de tramway et RN), la medina est limitée dans son potentiel d'expansion.



ENJEU 2 | UN PROMONTOIRE PAYSAGER



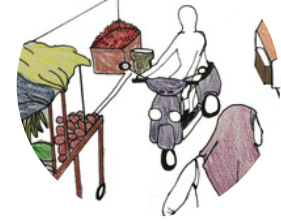
Dans un deuxième temps, sa situation géographique positionne le quartier tel un promontoire sur la Vallée du Bouregreg où ses limites sont caractérisées par une forte richesse paysagère (forêt, vallon, parcs).



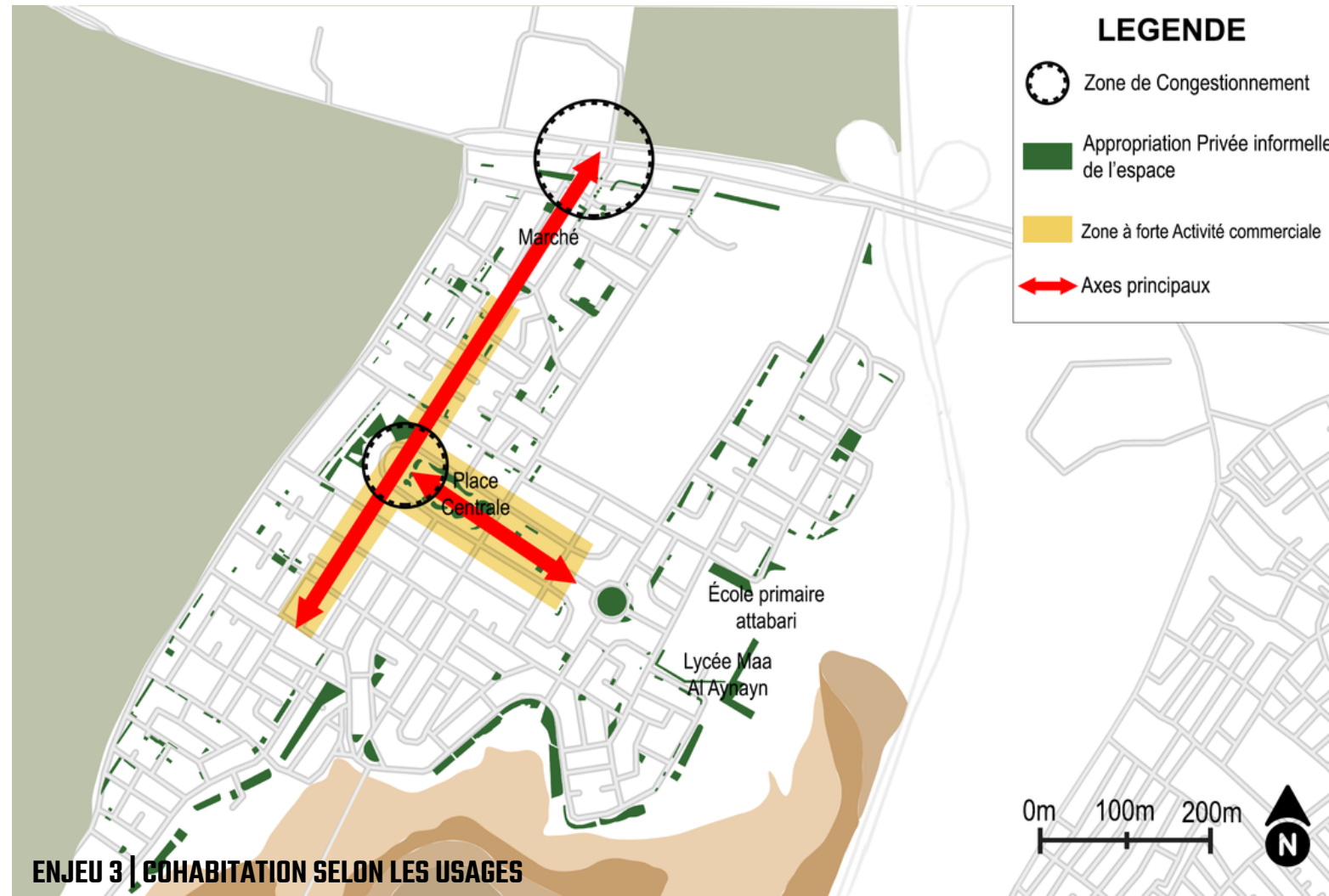
Cette richesse environnante est agrémentée d'initiatives citoyennes de végétalisation internes au quartier. Cette continuité paysagère reste cependant informelle et privée, sans complémentarités avec les espaces verts publics existants et inexploités.

ENJEU 3 | COHABITATION SELON LES USAGES

MARCHÉ AMBULANT



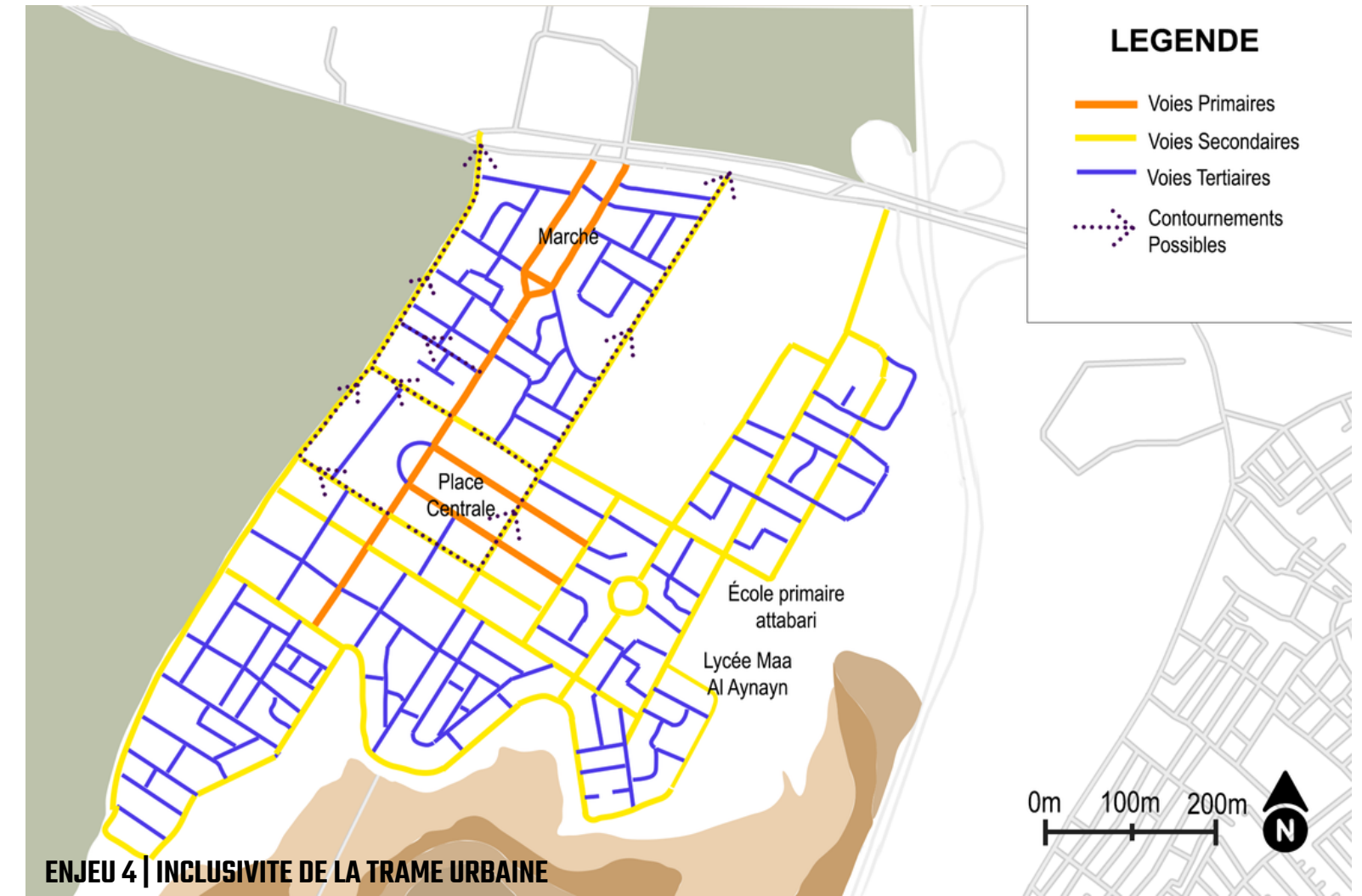
Dans un troisième temps, cette surconcentration linéaire en axe horizontal et vertical, est hôte de différentes pratiques de l'espace public (circulations, marchés ambulants, commerçants, parvis des logements) pouvant engendrer un conflit d'usages et de partage de celui-ci.



ENJEU 4 | INCLUSIVITÉ DE LA TRAME URBAINE



Dans un dernier temps, ces conflits d'usages se confondent à la trame urbaine du quartier. Son caractère orthogonal offre alors une diversité de cheminements apaisés et de contournements possibles de ces axes pour le traverser.



CONFLITS D'USAGES



EXTENSIONS INFORMELLES

L'entrée unique du quartier au nord forme un entonnoir générant une surconcentration des activités sur deux grands axes structurants.

Ces cheminements secondaires restent faiblement aménagés et deviennent une solution de replis. Ils sont une alternative pour les PMR malgré une multitude d'obstacles.

2. ORIENTATIONS

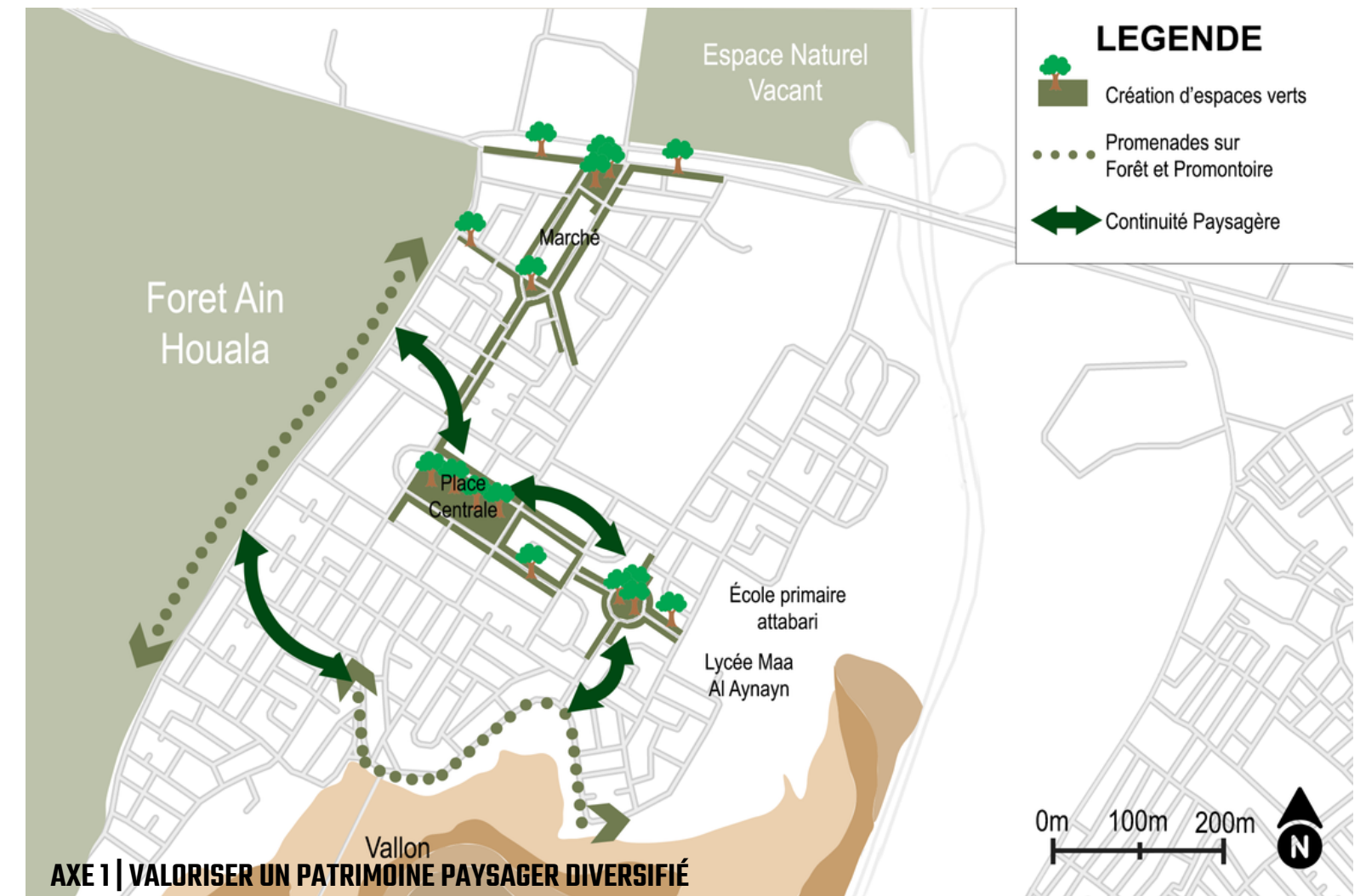
VALORISER ET PROTÉGER UN PATRIMOINE PAYSAGER : SE PARTAGER L'ESPACE PUBLIC TOUT EN LE RENDANT ACCESSIBLE ET EN DIVERSIFIANT LES CHEMINEMENTS INCLUSIFS

Suite à l'identification des enjeux territoriaux du quartier Moulay Ismail, des axes d'intervention ont été repérés. Ils s'inscrivent dans la logique des enjeux élaborés lors de la phase précédente. Ces axes offrent un cadre d'intervention aux propositions d'aménagement et aux projets qui suivront. Ceux-ci ont pour objectif d'établir des cadres d'action et d'amélioration prioritaires en cohérence avec les besoins des habitant·e·s, les chaînes de déplacements étudiées et les analyses territoriales et sensibles du quartier. Ils dessinent un cadre d'action pour améliorer l'accessibilité du quartier et la qualité de vie de ses usager·ère·s.

Dans cette partie, sont proposés trois axes d'action et d'amélioration pour un projet global :

- Axe 1 : Valoriser un patrimoine paysager diversifié
- Axe 2 : Se partager l'espace public
- Axe 3 : Diversifier des chaînes de déplacement inclusives

AXE 1 | VALORISER UN PATRIMOINE PAYSAGER DIVERSIFIÉ

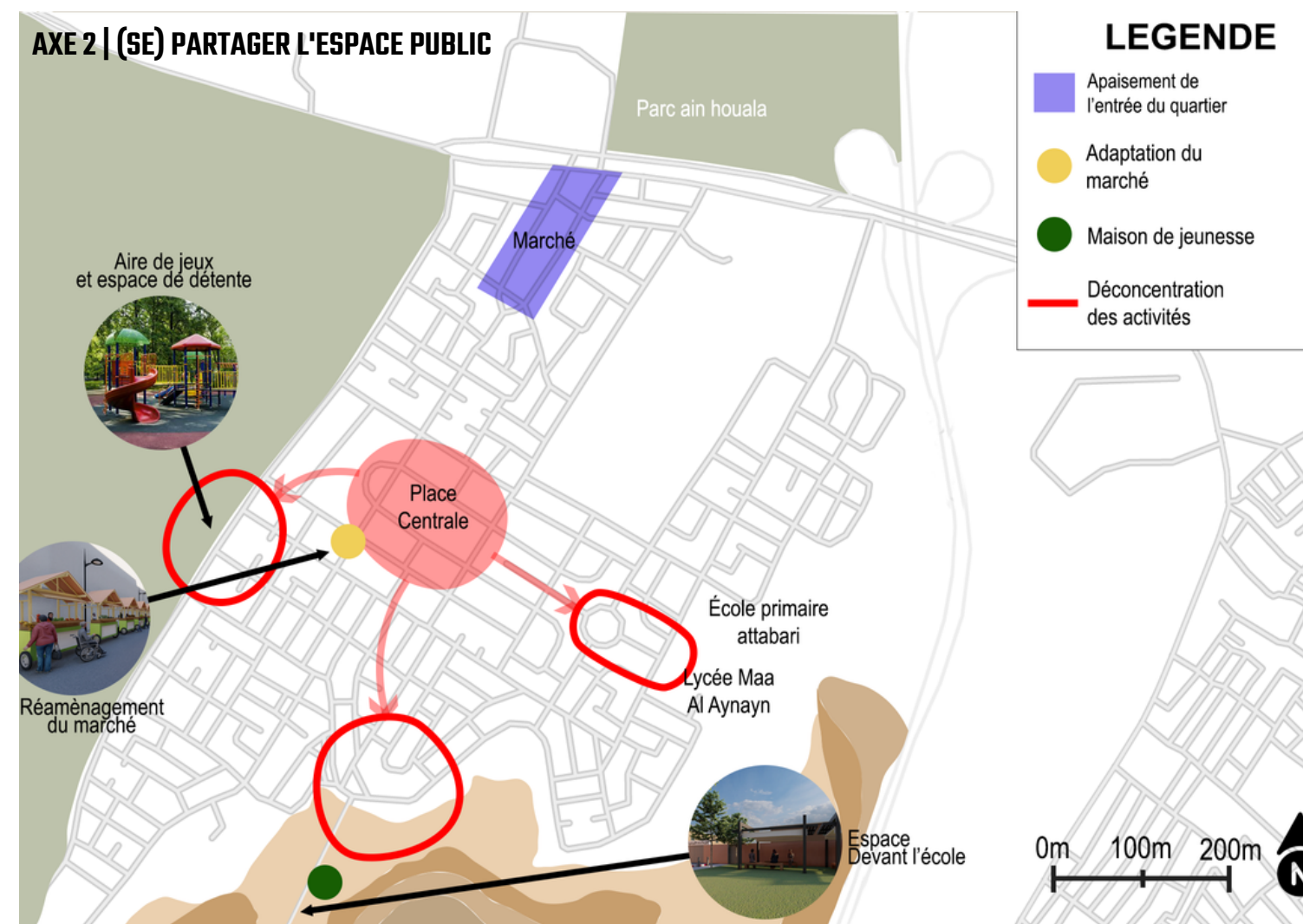


Le premier axe d'intervention s'intéresse au patrimoine paysager du quartier. Valoriser et protéger ses espaces verts en les aménageant et en les adaptant aux usager·ère·s permettrait de mieux les intégrer au quartier. Des espaces verts pourraient également être créés au sein du quartier en végétalisant certaines rues et places centrales. Cela créerait une continuité paysagère qui profiterait aux habitant·e·s.



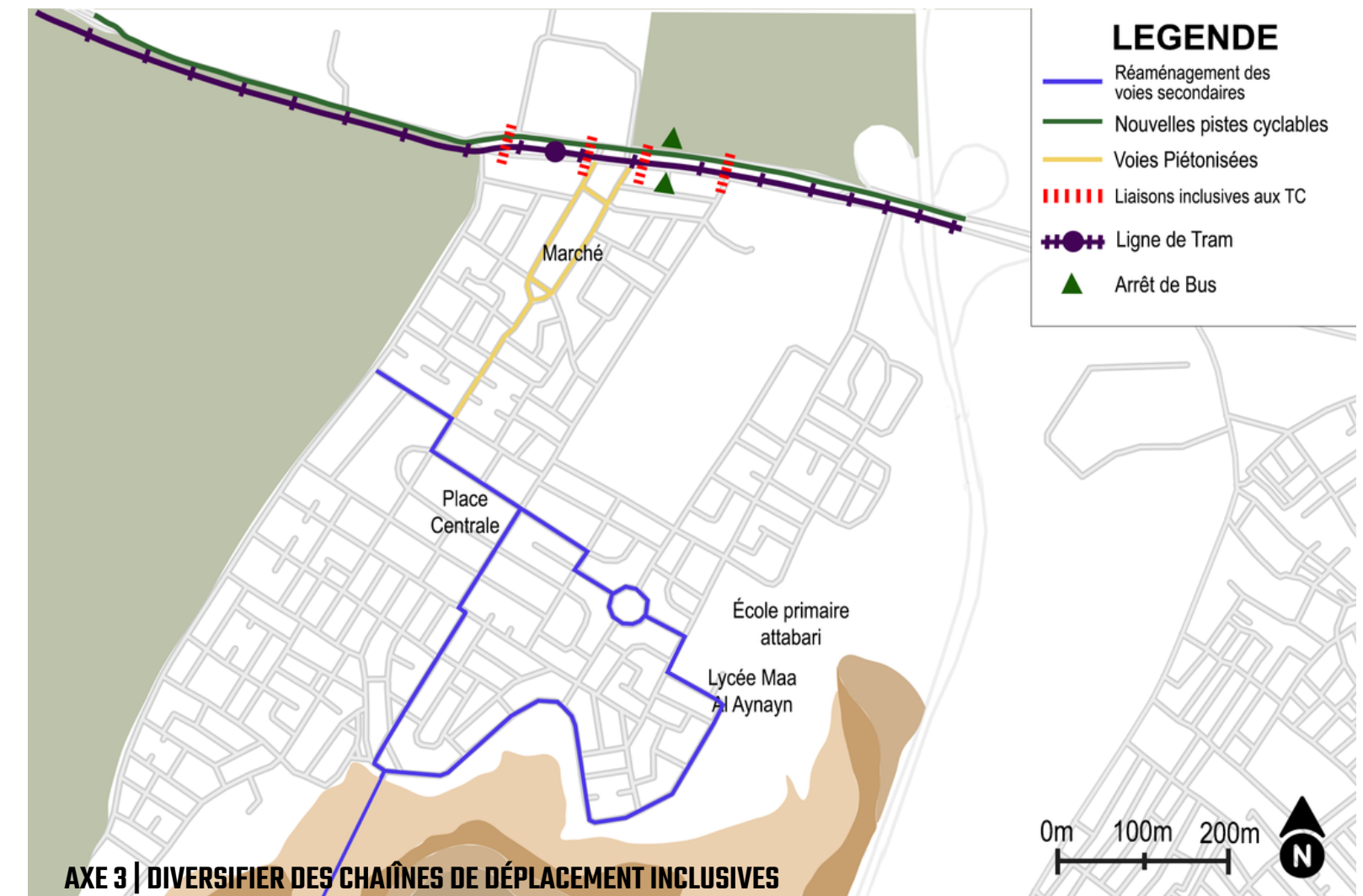
AXE 2 | (SE) PARTAGER L'ESPACE PUBLIC

Dans un deuxième temps, il s'agira de rendre l'espace public plus inclusif. Un espace public non hiérarchisé peut être source de conflits d'usages. Il est nécessaire de le partager et le rendre accessible à tous-tes les usager-ère-s. Pour cela, plusieurs pistes d'actions sont proposées telles que la déconcentration de flux et d'équipements vers le sud du quartier et l'aménagement de l'espace public avec du mobilier urbain (passage piéton, banc de repos, zones ombragées, des abris pour la pluie, le vent).



AXE 3 | DIVERSIFIER DES CHAINES DE DÉPLACEMENT INCLUSIVES

De ce troisième axe émerge la nécessité d'intervenir sur la trame urbaine et les voiries. Il s'agit ici de diversifier et structurer des chaînes de déplacements plus inclusives en améliorant l'accessibilité aux transports en commun et en adaptant l'accès aux voiries notamment en aménageant des rampes d'accès ou en mettant aux normes les trottoirs.



Ces axes d'action découlent du terrain et dessinent des possibilités d'intervention qui se veulent réalistes et réalisables. Ces axes proposent un cadre d'adaptation et d'amélioration de biens communs (voiries, espaces verts, places,...). Investir sur ces axes et intervenir sur l'accessibilité permettrait d'améliorer la qualité de vie des PSH comme celle des personnes valides. L'accessibilité ne devrait pas être comprise comme un effort mais comme une norme bénéfique à tous-tes.

SYNTHÈSE AXES ET ENJEUX

Atouts & Opportunités

Faiblesses & Risques

- ✓ Tissu **associatif** actif
- ✓ Réseau de **solidarité** entre habitant-e-s
- ✓ Densité moyenne et **expansion urbaine limitée**

- Forte **pression démographique** à Salé
- **Densification** du quartier

- ✓ Espaces naturels **majeurs**
- ✓ Percées visuelles et **panorama**
- ✓ Initiatives citoyennes d'**aménagement**s ponctuels (jardins, parvis)

- Espaces naturels **délaissés**
- **Topographie** difficile
- Risque d'**érosion** (remblais)

- ✓ **Diversité** d'équipements et d'activités : écoles, aires de jeux, places, commerces, souk
- ✓ **Flux** automobiles internes au quartier relativement **faibles** (flux de desserte)

- **Congestionnement** de l'entrée de quartier
- **Surconcentration** des flux et activités sur des axes structurants
- **Conflits d'usages** sur l'espace public.
- Aménagements **informels** non planifiés

- Proximité à la RN6, à la L2 de tram, aux Bus et à la
- ✓ Rocade
- ✓ Diversité de cheminement interne grâce au plan orthogonal (**déviations multiples**).

- Difficile **accessibilité interne** aux TC (bus, taxi)
- **Voiries** (trottoirs et chaussées) dégradées et/ou non adaptées
- **Peu de hiérarchisation** de la trame viaire (signalétique et réglementation)

1 Un quartier à taille humaine

1 Valoriser et protéger un patrimoine paysager diversifié

2 Un promontoire paysager

3 Cohabitation selon les usages

2 Partager l'espace public et le rendre accessible à tous

4 L'inclusivité de la trame urbaine

3 Diversifier et structurer des chaînes de déplacements inclusives

- ◆ Création d'une continuité paysagère
- ◆ Réaménagement des espaces de végétation urbaine
- ◆ Rendre attractif les espaces naturels majeurs (belvédère, forêt...)

- ◆ Déconcentration des activités et équipements
- ◆ Apaisement de l'entrée de quartier
- ◆ Réaménagement du marché central

- ◆ Partage de la voirie et valorisation des alternatives de cheminements
- ◆ Améliorer l'accessibilité des voiries : mise aux normes des trottoirs et des revêtements; aménagement de rampes d'accès.
- ◆ Amélioration de l'accessibilité aux transports en commun
- ◆ Création de pistes piétonnes, cyclables.

Schéma 1

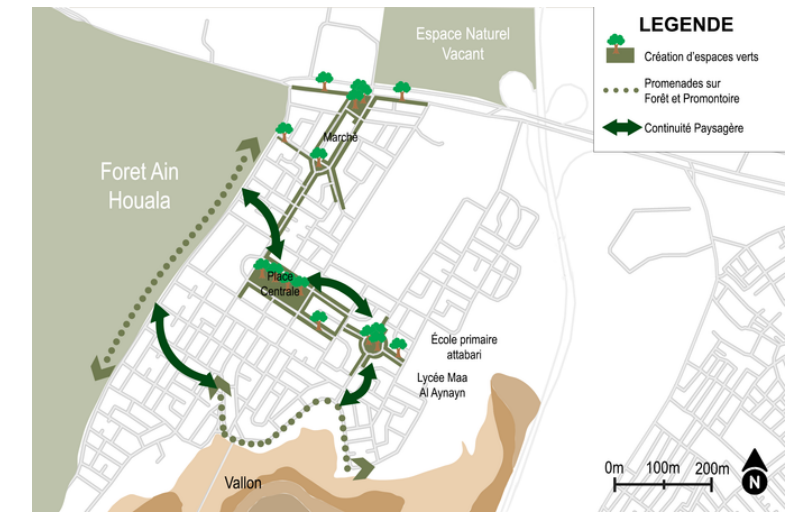


Schéma 2

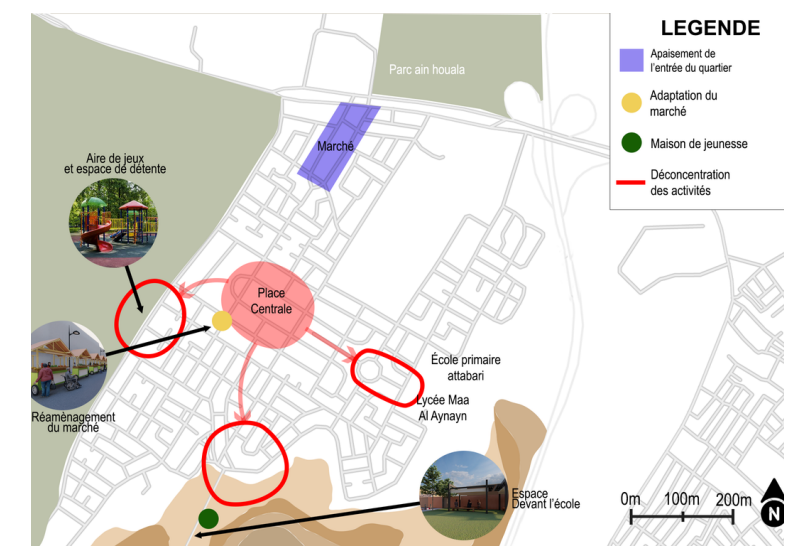
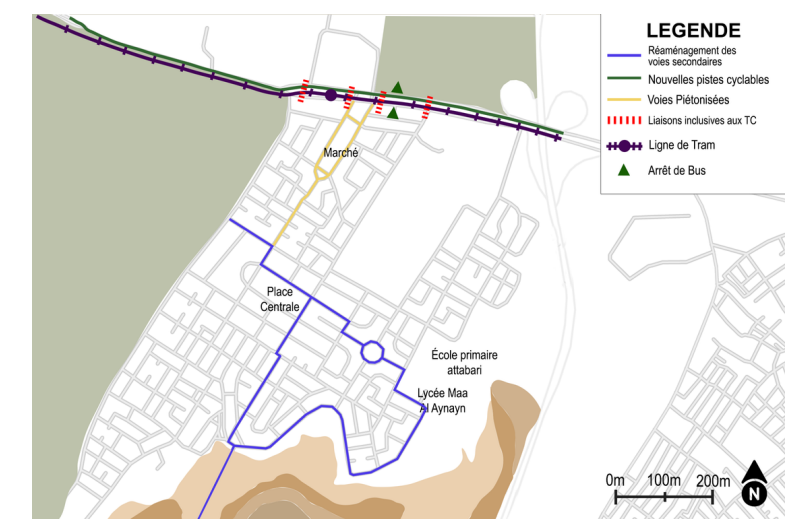


Schéma 3







CHAÎNES DE DÉPLACEMENT

LA NOTION DE CHAINES DE DÉPLACEMENTS

Afin de répondre aux attentes et aux besoins des personnes vivant à Moulay Ismail, le projet se fonde sur les chaînes de déplacement des différents habitant·e·s du quartier.

Dans un souci d'inclusivité, l'étude s'est concentrée sur les populations qui ont des difficultés à pratiquer leur quartier : les PMR.

Tout au long du travail de terrain, les différents groupes d'étudiant·e·s ont pu échanger avec la population locale. Il s'agissait d'observer et de questionner les PMR sur leurs pratiques du quartier. L'étude de ces déplacements à l'intérieur et à l'extérieur du quartier, des lieux fréquentés ainsi que des besoins des habitant·e·s permet de dégager des chaînes de déplacement.

La chaîne de déplacement consiste à décrire précisément le parcours d'une personne, d'un point A à un point B, au sein d'un espace prédéfini (ici le quartier de Moulay Ismail). Il s'agit de décrire la voirie, l'espace public et ses divers aménagements, les transports utilisés et leur accessibilité générale.

Au vu du travail de terrain, deux secteurs ont émergé : l'entrée de quartier et l'accès aux loisirs dans Moulay Ismail. Les chaînes de déplacements sont représentées sur la carte ci-contre.

CONNEXION ENTRE LES CHAÎNES DE DÉPLACEMENT



1. UNE ENTRÉE DE QUARTIER APAISÉE POUR TOUS LES PUBLICS

Une première chaîne de déplacement a été identifiée dans le secteur d'entrée de quartier (en vert sur la carte précédente). Elle équivaut au trajet qu'effectue la majorité des habitant·e·s de Moulay Ismail.

Lors du travail de terrain il a été possible d'accompagner une habitante du quartier : Hnya, 58 ans est en situation de handicap moteur équipée d'un fauteuil roulant. Elle ne sort que très rarement et se rend en dehors du quartier que pour se recueillir sur la tombe de son mari, situé dans un cimetière à l'extérieur.

Ce trajet, pour sortir de Moulay Ismail, débute au niveau de la place centrale où se situe la mosquée et l'annexe administrative.

Tout d'abord, il convient de souligner qu'il est presque impossible pour Hnya, ou pour toute autre personne à mobilité réduite, de circuler sur le trottoir. Il est cabossé, encombré par les étales commerçantes, parsemé de voiture qui s'y garent ou tout simplement inexistant. Cependant, se déplacer sur la voie carrossable ne garantit pas une circulation simple et apaisée. En effet, la route peut être de mauvaise qualité et le risque principal est la circulation automobile. Les PMR comme Hnya doivent circuler entre des flux continus de voiture qui les frôlent très souvent et qui constituent un réel danger. Lors de la balade urbaine avec Hnya, elle a manqué plusieurs fois de se faire accrocher par un véhicule.

TRAJET DE HNYA PLACE CENTRAL :



TRAJET DE HNYA AU TRAM :



Une fois arrivée à la place que forme la jonction entre les 2 axes de l'avenue Martyr Amghir Ramadane, un autre problème a pu être observé : le dénivelé. Il rend le trajet des PMR plus compliqué. Il a fallu à Hnya circuler jusqu'à l'avenue Zarbia pour rejoindre le tram et se rendre au cimetière. Cette avenue récente paraît adaptée aux PMR, cependant Hnya a préféré contourner le trottoir comme on peut le voir via le QRcode ci-dessus. Pour elle, il constituait un obstacle car elle mettait plus de temps pour y accéder que pour le contourner. Sa chaîne de déplacement s'est alors terminée sur le quai du tramway. Il est tout de même possible d'imaginer que pour d'autres elle se terminerait au niveau des arrêts de bus.

1.1 DIAGNOSTIC DE L'ENTRÉE DE QUARTIER

L'ACCÈS AU QUARTIER DEPUIS L'EXTÉRIEUR

La connexion entre Salé, ses équipements et la ville de Rabat peut se faire de différentes manières :

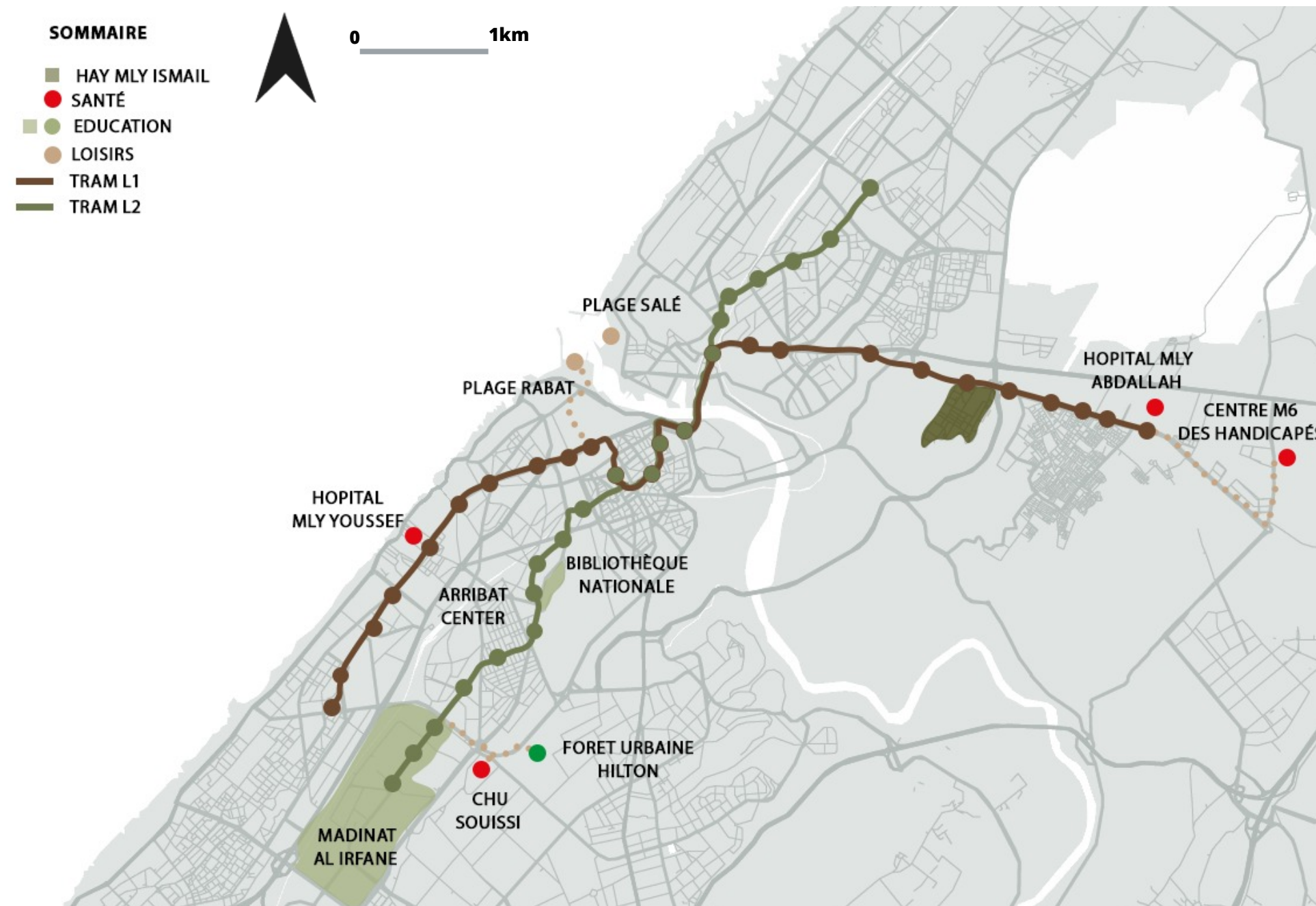
- via le pont Hassan II
- en transports motorisés (bus, tram, taxi, voiture...)
- par des barques qui permettent de traverser le fleuve du Bouregreg

Il y a 2 axes qui structurent le quartier, la N26 et la Rocade 2. Ces axes routiers permettent aux habitant·e·s motorisé·e·s de se rendre dans le centre ville de Salé et de Rabat ou encore de rejoindre des villes plus lointaines comme Kénitra, Meknès, Fés, Casablanca ou Tanger.

LES DIFFÉRENTS TRANSPORTS QUI CONNECTENT LE QUARTIER

Le tram qui se situe au nord du quartier Moulay Ismail, permet de relier le centre de Rabat et la ville de Salé. Il peut être utilisé par tous·tes les usager·ère·s et notamment par les PMR pour relier le quartier aux différents secteurs et équipements de la ville comme on peut le voir sur la carte ci-contre.

Il est plus facile pour les usager·ère·s à mobilité réduite d'emprunter le tram. Effectivement le réseau de tram a été aménagé : des rampes d'accès ont été installées et leur permettent d'entrer aisément dans les wagons. Cet aménagement n'existe pas pour les bus qui s'arrêtent à distance des trottoirs.



D'après le QRcode ci-contre, une difficulté de taille s'impose aux PMR, dès lors qu'ils veulent entrer dans le tram. Le bouton pour ouvrir les portes est trop haut et difficile d'accès. Les personnes à mobilité réduite doivent tourner leur fauteuil pour appuyer dessus, reculer et tourner de nouveau pour entrer péniblement dans le tram. Certains PMR se font aider et accompagner pour emprunter le tram.

TRAJET DE HYNAM TRAM :



Le train est un moyen de transport qui maille le territoire. La ville de Salé est dotée d'une gare située à l'écart du quartier, si bien qu'il faut 1h à pied ou 13 minutes en voiture pour s'y rendre. Il est aussi possible de prendre le tram, mais le changement à effectuer représente un frein à son utilisation.

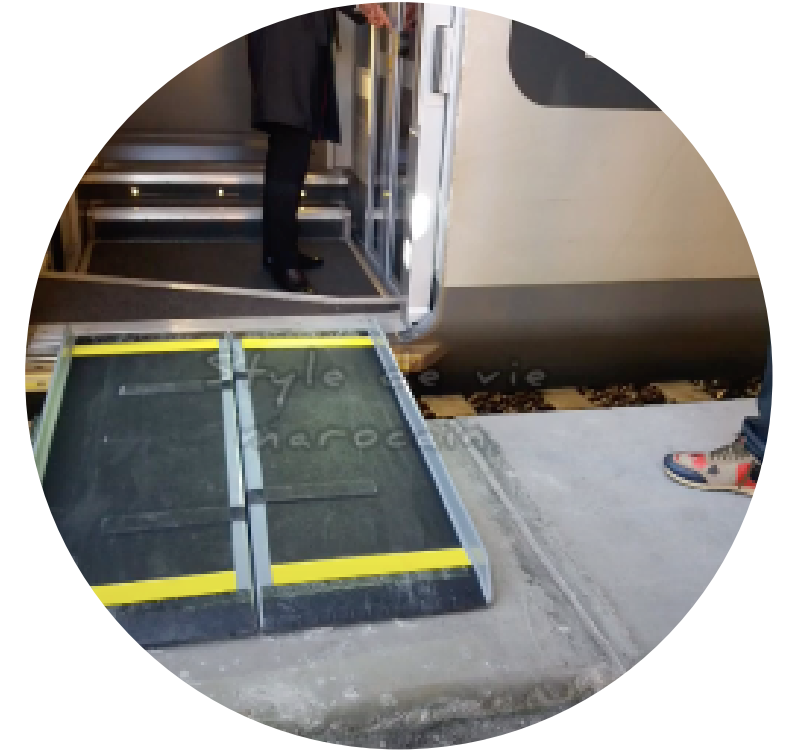
Grâce aux trains, il est possible de se rendre au Nord-Est et à l'Ouest de Rabat-Salé. Des villes comme Tanger, Marrakech, Fès sont desservies par les Transports Navettes Rapides (TNR) en partance de la gare de Salé. Aucun Train à Grande Vitesse (TGV) ne part de cette gare. Les villes situées dans le sud du Maroc ne sont pas correctement desservies par le train, ce qui oblige les habitant·e·s à utiliser des bus non adaptés pour les PMR.

Seul le TGV est accessible pour les personnes en mobilité réduite. Les TNR disposent de marches les rendant peu inclusifs.

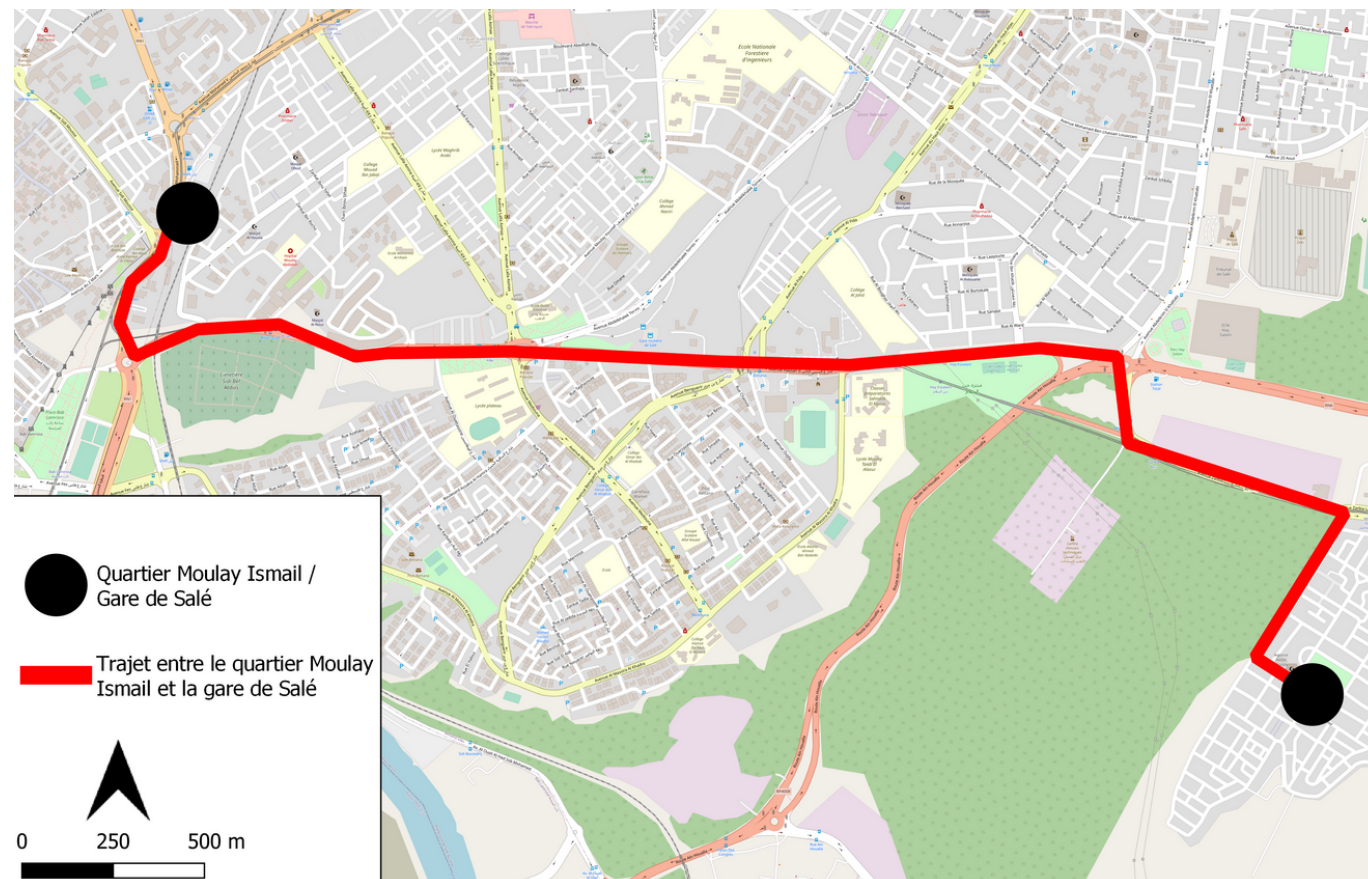
L'Office National des Chemins Fer (ONCF) dispose d'une politique sur l'accessibilité. Un service PMR et des aménagements sont mis en place :

- En gare : des espaces d'accueil et de vente adaptés, des sanitaires pour PMR, des places de parking dédiées et des commodités d'accessibilité (rampes d'accès, ascenseurs, fauteuils roulants),
- Sur les quais : des circuits adaptés, des passages dénivelés, des quais surélevés et des chariots élévateurs,
- À bord : des espaces de voyage dédiés et des sanitaires adaptés aux PMR.
- Une formation du personnel est proposée sur l'accessibilité.

RAMPE D'ACCÈS DE TRAIN



TRAJET EFFECTUÉ POUR SE RENDRE DU QUARTIER DE MOULAY ISMAIL A LA GARE DE SALE



Pour disposer d'une assistance à l'arrivée du train, il faut réserver et prévenir 24h à l'avance l'ONCF.

D'après les enquêtes sur le terrain, beaucoup d'habitant·e·s PMR affirment qu'il n'est pas possible de prendre le train seul·e. Ils n'ont peut-être pas connaissance de cette assistance. En effet, elle n'est disponible que dans les grandes villes comme Salé et Rabat. De plus, le site internet de l'ONCF n'est pas exact. La réservation d'une assistance s'effectue 48h à l'avance et non 24. Le service n'est pas totalement optimal.

Une autre problématique se pose : le prix des billets. Il faut savoir qu'il ne sont pas remboursables et qu'au plus tôt les billets sont réservés au moins les prix sont élevés. Par conséquent, il faut choisir entre payer un billet plus cher (car il est pris seulement 48h avant le départ) ou bien prendre le risque que le service ne soit pas disponible. Il faut également noter que seules 2 places PMR sont disponibles dans les TGV (ces places sont situées en première classe - au prix de la deuxième classe).

Concernant l'accessibilité en gare, le passage d'un quai à un autre est difficile et dangereux. Souvent, ces passages sont situés d'une part et autre du quai loin du parvis ; les passages souterrains sont souvent équipés d'escaliers. Les petites gares ne possèdent pas d'ascenseur.



RAMPE D'ACCÈS DES BUS DE VILLE

Le bus est le moyen de transport le moins utilisé par les habitant·e·s PMR du quartier Moulay Ismail. Pour pouvoir accéder au bus, il faut l'assistance d'une personne qui sort la rampe. Les PMR ne peuvent pas se déplacer seuls à l'aide du bus.

Les lignes L2, L201, L204, L20, L24, L202 et L29 desservent le quartier et permettent une mobilité assez importante à l'échelle de la ville.

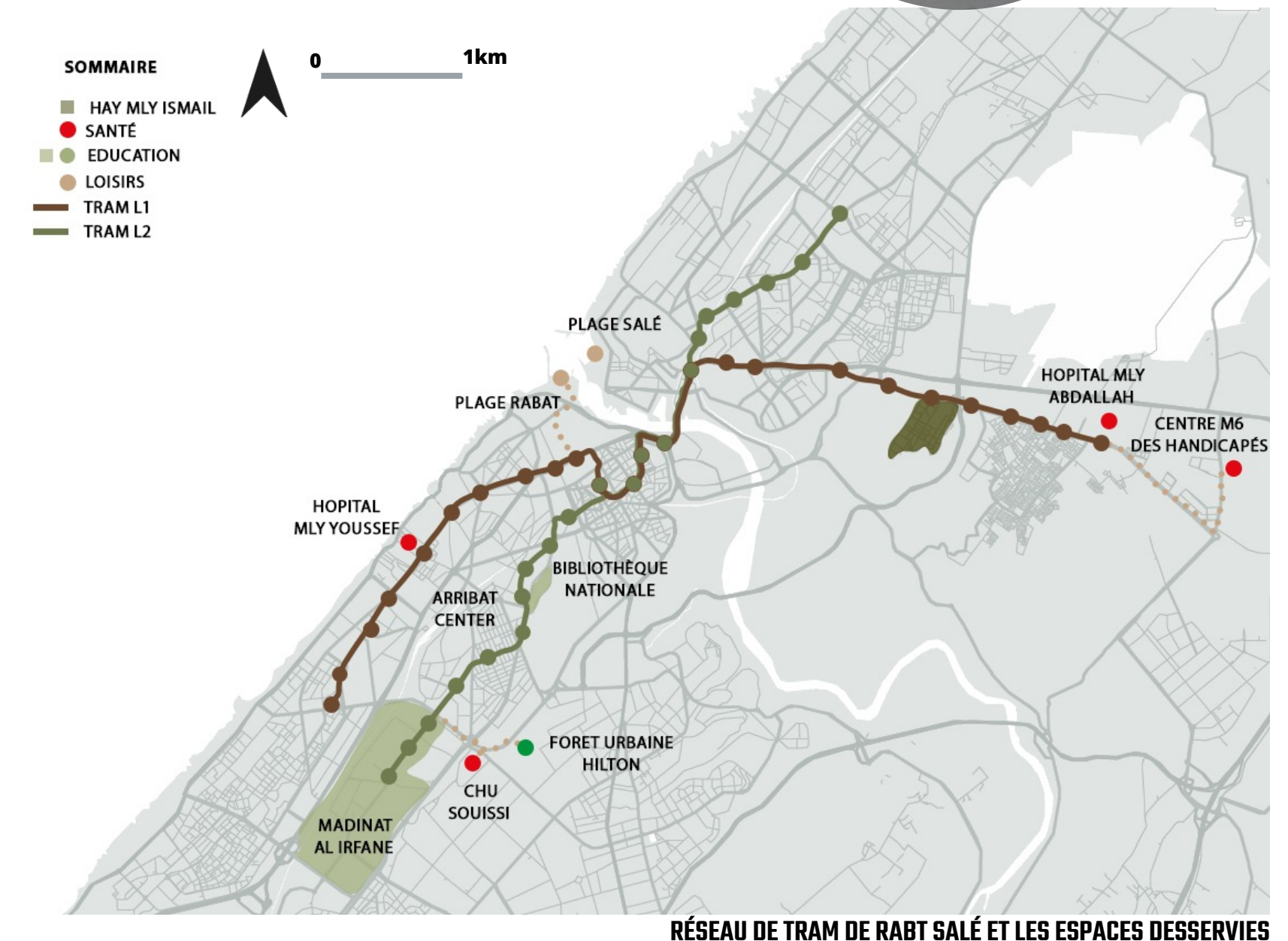


LES CONNEXIONS AVEC LES DIFFÉRENTS ÉQUIPEMENTS DE LA VILLE

Le quartier de Moulay Ismail possède peu d'équipement à proximité immédiate. Comme on peut le voir sur cette carte, pour se rendre aux équipements de loisir comme le cinéma, les centres-commerciaux ou encore la plage, il faut prendre le tram puis se déplacer par voie pédestre.

Pour le centre médical Mohamed VI, situé après le terminal du tram 1, il est plus compliqué de s'y rendre pour des PSH car il faut reprendre un bus.

Les politiques de la ville et les politiques nationales visent à étendre ces lignes de tram pour permettre une meilleure connexion vers la ville et ses divers équipements. Cela pourra favoriser l'usage des transports en commun pour les habitant·e·s des divers quartiers tel que celui de Moulay Ismail. Aujourd'hui tous les équipements qui maillent le territoire de Rabat-Salé ne sont pas desservis systématiquement par le tram comme c'est le cas pour le centre médical Mohamed VI.



RÉSEAU DE TRAM DE RABT SALÉ ET LES ESPACES DESSERVIES

UNE PLACE PIÉTONNE COMME “TAMPON” ENTRE L’AVENUE ZARBIA ET LE QUARTIER

L’un des enjeux principaux de cette chaîne de déplacement est l’entrée de quartier et la petite place piétonne. Offrant un accès direct à la ligne de Tram, ce secteur crée la connexion entre le quartier Moulay Ismail et le reste de la ville. C’est une zone charnière qui est aujourd’hui dédiée à la voiture constituant seulement un lieu de passage pour les piéton·ne·s. Cette place minérale et peu ombragée est difficile d’accès pour les populations piétonnes et PMR malgré une rampe d’accès au niveau de l’avenue Zarbia.

L’importance qu’occupe cette place dans le développement du quartier Moulay Ismail incite à une réflexion sur l’aménagement et sur l’occupation du sol. Le but étant de faire de cette place un espace tampon entre le quartier et l’arrêt de Tram et inciter les habitant·e·s à rester sur la place. La place aurait pour vocation de créer une continuité à cette entrée de quartier et ainsi limiter les effets négatifs de la coupure urbaine symbolisée par l’avenue Zarbia. Afin de rendre cela réalisable, il serait envisageable de piétonniser cette place avec les deux axes de l’avenue Marthyr Amghyr Ramadane jusqu’à la place centrale du quartier.

UN ESPACE DE CONFUSION ET D’INSÉCURITÉ POUR LES USAGER·ÈRE·S ET NOTAMMENT LES PMR

Le secteur d’entrée du quartier Moulay Ismail se caractérise par deux axes majeurs que constituent l’Avenue Martyr Amghir Ramadane. Ce secteur d’entrée de quartier englobe la place “tampon” au nord et abrite en son sein l’ancien marché abandonné de Moulay Ismail. Ce sont des axes très fréquentés de par leur situation géographique. Cette fréquentation est caractérisée par des flux automobiles très importants qui perturbent la circulation des autres usager·ère·s piéton·ne·s et notamment des PMR.

L’absence de trottoirs de qualité et sécurisés amène les PMR à se déplacer sur la chaussée, au milieu des voitures.

Ces deux axes mènent ensuite à une placette, point d’orgue de notre futur projet. Elle équivaut aujourd’hui à un rond-point en forme de triangle. Ce dernier correspond à la jonction de différents axes : l’Avenue Martyr Amghir Ramadane (au nord), l’Avenue Hanane Driss (à l’ouest), l’Avenue Martyr Mohamed Ben El Maati (au sud) et l’Avenue Martyr Ben Maati (au sud-ouest). Ce rond-point est caractérisé aujourd’hui par un flux de passage extrêmement important. Cela s’explique de par la présence des différents axes qui sont de véritables points de liaisons avec le reste du quartier Moulay Ismail et notamment l’Avenue Martyr Mohamed Ben El Maati, en contrebas. Cette avenue commerçante est un espace de confusion assez conséquent. La présence d’un flux important de voitures, d’une circulation piétonne conséquente et de la profusion de commerces qui débordent sur la rue, empiètent sur les rares trottoirs qui parsèment cette avenue. Cela rend difficile la circulation des PMR comme constaté sur les vidéos précédentes.

Au vu de ce diagnostic, il a été décidé de proposer un nouvel aménagement de cet axe de communication du cœur du quartier vers l’extérieur de Moulay Ismail.



L’ACCÈS À LA LA
PLACE TAMPON” AUJOURD’HUI

1.2 PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENTS

L'AMÉNAGEMENT DU SECTEUR D'ENTRÉE DE QUARTIER : L'AVENUE DE ZARBIA

L'avenue de Zarbia constitue la principale desserte pour le quartier de Moulay Ismail. Elle permet le passage de la ligne de tram ainsi que de la ligne de bus qui permet aux habitants du quartier de se rendre à Rabat et aux différents équipements importants situés hors du quartier.

Le projet d'aménagement prévoit la mise en place de ralentisseurs ainsi que des bornes de guidage au long des trottoirs afin de sécuriser les piéton·ne·s ; des rampes d'accès permettant aux PMR de traverser la route ; l'installation de feux sonores comme il peut exister dans la ville de Marseille. Ces différents aménagements améliorent l'accessibilité de l'avenue de Zarbia. Une piste cyclable est imaginée le long de l'avenue de Zarbia pour favoriser le développement des mobilités douces et ouvrir le quartier à d'autres moyens de transport. L'implantation de mobilier urbain (bancs et éclairages publics) le long des trottoirs et de végétation apportent fraîcheur et confort tout en s'insérant dans la continuité du projet proposé sur la place tampon.

En effet, apparaît la volonté de créer un seul et même espace entre l'arrêt de Tram et cette place à l'entrée de quartier pour permettre à chacun de s'y retrouver. Ce projet aura pour principal objectif de réduire au maximum la fracture urbaine engendrée par l'avenue de Zarbia.



RÉAMÉNAGEMENT DE L'AVENUE ZARBIA

L'AMÉNAGEMENT DU SECTEUR D'ENTRÉE DE QUARTIER : LA PLACE "TAMPON"



RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE PRINCIPALE

Le projet d'aménagement de cette place tampon est en étroite relation avec l'aménagement de l'Avenue de Zerbia pour permettre notamment un ralentissement de la circulation et une meilleure sécurité pour les piéton·ne·s.

Le projet consiste en une piétonnisation de cette zone centrale qui permettrait de diminuer la rupture urbaine créée par l'avenue de Zerbia. La volonté étant de mieux connecter le Tram au quartier Moulay Ismail. L'installation de mobiliers urbains (bancs ; éclairage public) de bandes de guidages, de rampes d'accès permettra à cette nouvelle place d'inclure tout type de population. Pour apporter de la fraîcheur et de l'ombre à cette place qui aujourd'hui est assez minérale, il paraît judicieux d'y implanter de nouveaux végétaux. Cela permettra aussi de rendre plus esthétique cette place et d'inciter la population à se l'approprier. Les places de stationnement actuellement présentes devront disparaître pour être en conformité avec la volonté de piétonniser les axes de l'avenue Martyr Amghyr Ramadane vers le « Park Hay Moulay Ismail ». L'objectif de ce projet n'est pas de remplacer cette place centrale située en cœur de quartier, mais de créer une continuité douce avec l'arrêt de tram et permettre une meilleure connexion entre le quartier et son principal moyen de desserte.

LA PIÉTONNISATION ET L'AMÉNAGEMENT DU SECTEUR D'ENTRÉE DE QUARTIER

Au vu de toutes nos observations, le projet proposé consiste en la piétonisation du secteur et ce de manière exclusive. La circulation automobile qui caractérise cette avenue est alors reléguée aux extrémités ouest et est du quartier, sur l'avenue au niveau de la forêt et sur l'avenue Martyr Salah Ben Bouchaib. Comme illustre la carte-ci contre, les flux automobiles disparaissent dans ce projet : les deux voies d'accès sont fermées à la circulation automobile.



COUPE DE LA PLACE PIÉTONNISÉE : ALLÉE COMMERCANTE

Cette coupe exclut la voiture et fait place à une circulation apaisée des piétons et des transports doux.

LA PÉRIPHÉRISATION DES FLUX AUTOMOBILES AU SEIN DU QUARTIER MOULAY ISMAÏL AFIN DE PROMOUVOIR LA PIÉTONNISATION DES AXES INTERNES STRUCTURANTS



Ce nouvel axe piéton découle sur une place caractérisée par sa situation optimale vis-à-vis du secteur d'entrée de quartier et au sein même du quartier Moulay Ismail.

C'est sa situation centrale et son dynamisme qui est exploitée. La piétonnisation entreprise sur l'Avenue Martyr Amghir Ramadane s'achèvera sur cette place pour permettre une circulation apaisée des usagers piétons et notamment des PMR. Cette place sera appropriée par les habitant·e·s, ils auront la possibilité de se retrouver autour d'un parc arboré, de se poser aux terrasses de cafés et restaurants. En somme, cette place est perçue comme un espace dynamique et agréable pour tous·tes, propice à la création de lien social.

Comme observé sur la représentation graphique, se retrouve à l'ouest et à l'est de cette nouvelle place des poteaux amovibles. Ils permettent, une fois abaissés, la circulation horizontale de nuit des voitures et des riverains entre les avenues Hanane Driss et Martyr Ben Maati lorsque les flux de circulations piétonnes sont moindres.

Le désir ici, est la création d'un véritable secteur dédié aux piéton·ne·s, à une vie de quartier apaisée.

Piétonniser l'avenue Martyr Mohamed Ben El Maati qui structure véritablement les flux de circulation de l'entrée de quartier est envisagé. Il conviendra de créer du lien social entre les habitant·e·s avec notamment la possibilité pour les différents commerces et restaurants d'empiéter sur le trottoirs pour y installer leur étales ou encore leurs terrasses. Comme exposé sur la représentation graphique ci-contre, une allée arborée sera mise en place afin d'inciter les habitants à déambuler dans cette avenue commerçante. L'installation de mobiliers urbains comme de bande de guidages et de pentes d'accès facilite la mobilité des PMR.

PLAN D'AMÉNAGEMENT DE L'ENTRÉE DU QUARTIER : LA PLACE PIÉTONNISÉE



UNE NOUVELLE CHAÎNE DE DÉPLACEMENT APAISÉE

Le projet d'aménagement de l'entrée de quartier correspond à une véritable chaîne de déplacement.

La chaîne de déplacement commence à l'entrée du quartier car c'est un point de passage obligé pour tous les habitant·e·s du quartier, c'est un lieu clé dans le cadre du projet. Il dessert une artère commerçante, piétonne, propice à une circulation apaisée pour tous·tes les usager·ère·s. Ce trajet continue via la place créée au niveau de la jonction des différentes avenues citées précédemment. Les habitant·e·s de Moulay Ismail peuvent se diriger en toute quiétude vers le nord du quartier, en direction de la place "tampon".

Cette chaîne de déplacement piétonne est un véritable atout pour le quartier car elle permet à quiconque de sortir vers l'extérieur de Moulay Ismail en toute tranquillité, sans se soucier des flux de voitures incessant. La mise en place de différentes pentes d'accès, de bande podotactiles, de bandes de guidage, d'une différenciation des revêtements au sol ou encore de l'utilisation d'un éclairage réfléchi, cette chaîne de déplacement a toutes les qualités pour permettre à un PMR de se rendre à l'extérieur de son quartier.

ILLUSTRATION DE LA CHAÎNE DE DÉPLACEMENT

Yasser - Homme de 60 ans :

Il est en situation de handicap moteur depuis 10 ans, a une femme et 3 enfants dont 2 qui travaillent. Il se plaint que son fauteuil qui ne lui permet pas de se déplacer comme il le veut. Il n'aime pas trop son quartier et préfère celui de "Maj Smail". Pour sortir de son quartier, il compte sur ses fils qui, quand ils ont du temps, le conduisent en voiture mais sinon il reste dans son quartier.



AVEC LE PROJET DE CHAÎNE DE DÉPLACEMENT :

Yasser sort de chez lui grâce à l'aide de sa famille mais pour se déplacer dans le quartier il peut désormais le faire seul. En effet, il habite sur l'avenue piétonnisée avec des trottoirs à revêtement lisse et au même niveau. De plus, l'avenue est plus calme sans les voitures et la présence de verdure rend son parcours plus agréable surtout pendant les journées très ensoleillées. Aujourd'hui, il souhaite retrouver son ami Zohra qui est lui aussi en situation handicap à cause de sa malvoyante. Yasser va rejoindre son ami qui vient en tram sur l'avenue de Zarbia. Il arrive à traverser cette voie sans difficultés, tous les passages à niveau possèdent des bateaux, les espaces sont suffisamment larges pour tourner avec son fauteuil. Zohra peut également rejoindre son ami avec sécurité, le feu sonore qui permet de savoir quand il peut traverser. Les deux amis marchent sur l'avenue de Zarbia en toute tranquillité car l'espace piéton a été aménagé avec du mobilier urbain horizontal et de nombreuses zones arborées. La voie est partagée entre les piétons et les cyclistes, un petit tremplin les sépare et limite le risque de débordements d'un piéton ou d'un cycliste.

Cette chaîne de déplacement est complémentaire des chaînes de déplacement qui sont amenées à être évoquées dans la partie qui suit.

2. LA CONNEXION DU QUARTIER À TRAVERS LES LOISIRS

L'épanouissement et le bien-être physique, psychique et social de l'individu sont primordiaux pour garantir une bonne qualité de vie, particulièrement par le biais des activités de loisirs. Elles permettent de se déconnecter et de s'évader, c'est un moment de relâchement et de repos moral. En plus d'éviter l'isolement et de créer des liens de sociabilité, le loisir permet également de lutter contre le phénomène de sédentarité qui touche, aujourd'hui, de nombreuses personnes. L'OMS considère une personne inactive celles qui pratiquent moins de 30 min d'activité physique par jour. Certaines activités de loisirs sont ludo-motrices et favorise l'activité physique tout en s'amusant.

Le quartier Moulay Ismail, manque d'espaces de repos, de détente et de plaisance ; un besoin évoqué par les personnes ayant été interrogées :

“Je souhaiterais aller à la mer ”

dit Achraf

“On n'a pas où aller, tout est loin, ce n'est pas possible avec le fauteuil, c'est compliqué ”

déplore Sanaa âgée de 36, maman de Assia atteinte d'un handicap physique et mentale.

Le parc central représente aujourd'hui, le seul lieu de rencontre des habitant·e·s et où les enfants peuvent s'amuser librement.

En revanche, celui-ci n'est pas adapté aux PSH : l'absence de trottoirs bateau et utilisation de matériaux non adaptés tel que le sable. Cela démontre que les personnes présentant une déficience physique et psychique sont souvent oubliées lors de l'aménagement de certains espaces.

La création d'une chaîne de déplacement de loisirs accessibles embrassant tout le quartier semble alors pertinente pour palier ce manque.

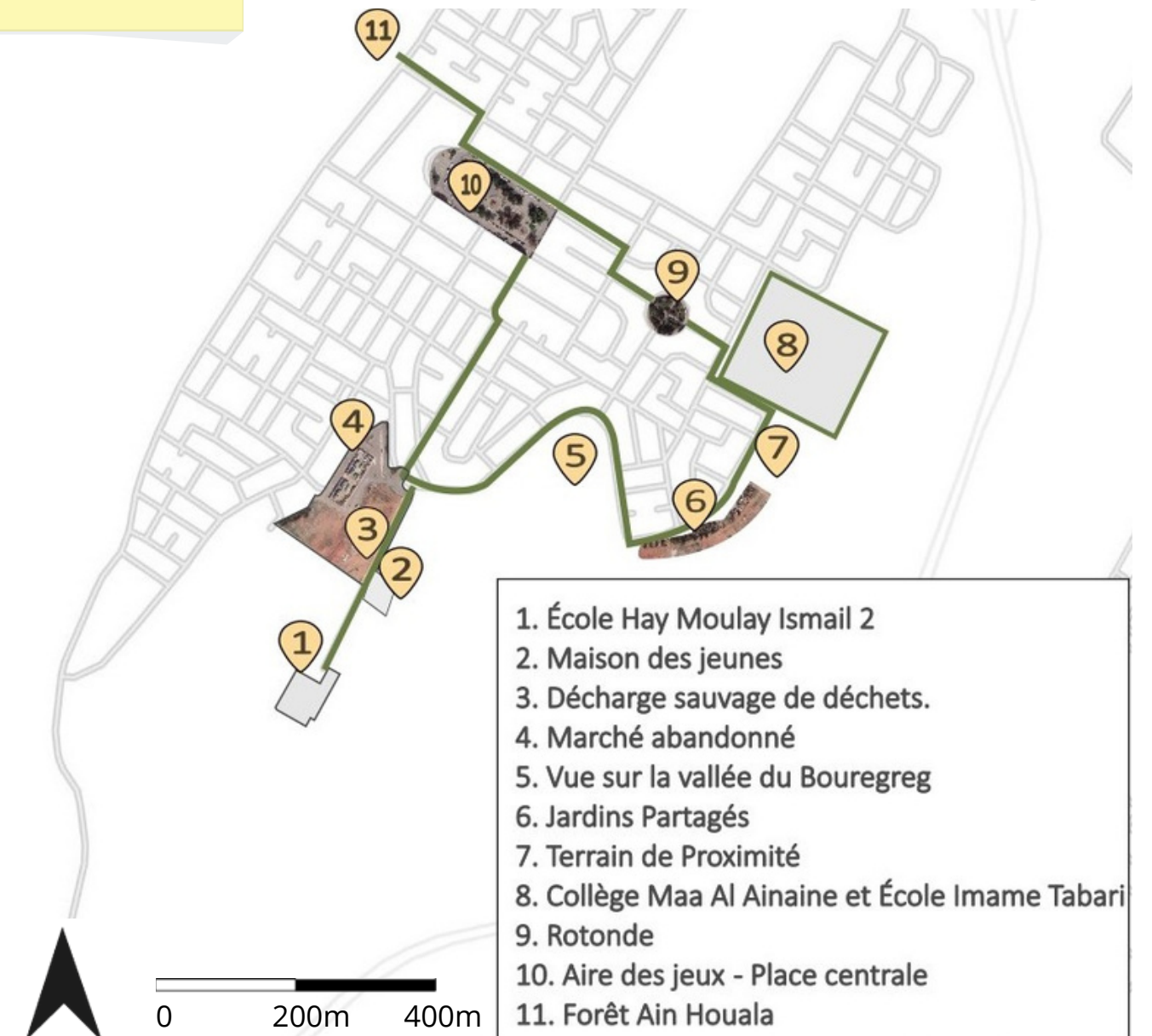


“Je veux avoir une voiture pour pouvoir emmener ma fille changer d'air ”

évoque une aidante anonyme

Le but est de réinvestir et de réenchanter les espaces du quartier pour créer des espaces où tous les enfants et les adultes peuvent s'adonner librement et pleinement sans devoir se déplacer en dehors du quartier ou avoir une voiture. Cela répond aux demandes des mamans de l'association. Les espaces du quartier ne seront plus de simples espaces de transit et de circulation mais plutôt une destination, et ce, en proposant des micro-aménagements sur l'ensemble des rues ainsi que des micro-projets dans des espaces potentiels préalablement identifiés.

ENDROITS POTENTIELS DU QUARTIER



2.1. DIAGNOSTIC

Le choix des tracés répond à des enjeux globaux :

- Exploiter les espaces potentiels de Moulay Ismail pour devenir une centralité à l'échelle de salé en termes de loisirs
- Assurer une connexion au sein même du quartier (itinéraires reliant le Nord vers le Sud et l'Est vers l'Ouest)
- Créer un quartier inclusif en améliorant le quotidien de tous les habitants

La chaîne de déplacement permet une boucle intégrant plusieurs atouts et éléments existants pour améliorer le quotidien des habitant·e·s. Cette proposition de chaîne de déplacement se base sur des espaces à fort potentiel nécessitant d'être réinvestis, repensés et/ou réaménagés. Ces espaces sont identifiés à travers des échanges avec les habitant·e·s du quartier et à partir d'observations terrain.

1. Ecole "Hay Moulay Ismail 2"

Hay Moulay Ismail 2 accueille environ 500 élèves dont 10 avec une déficience mentale. Elle emploie 17 enseignants formés sur les questions de handicap. Le mode de déplacement entre le domicile des familles et l'école se réalise à pied. La plupart des axes ne sont pas aménagés et leur accès est peu sécurisé.

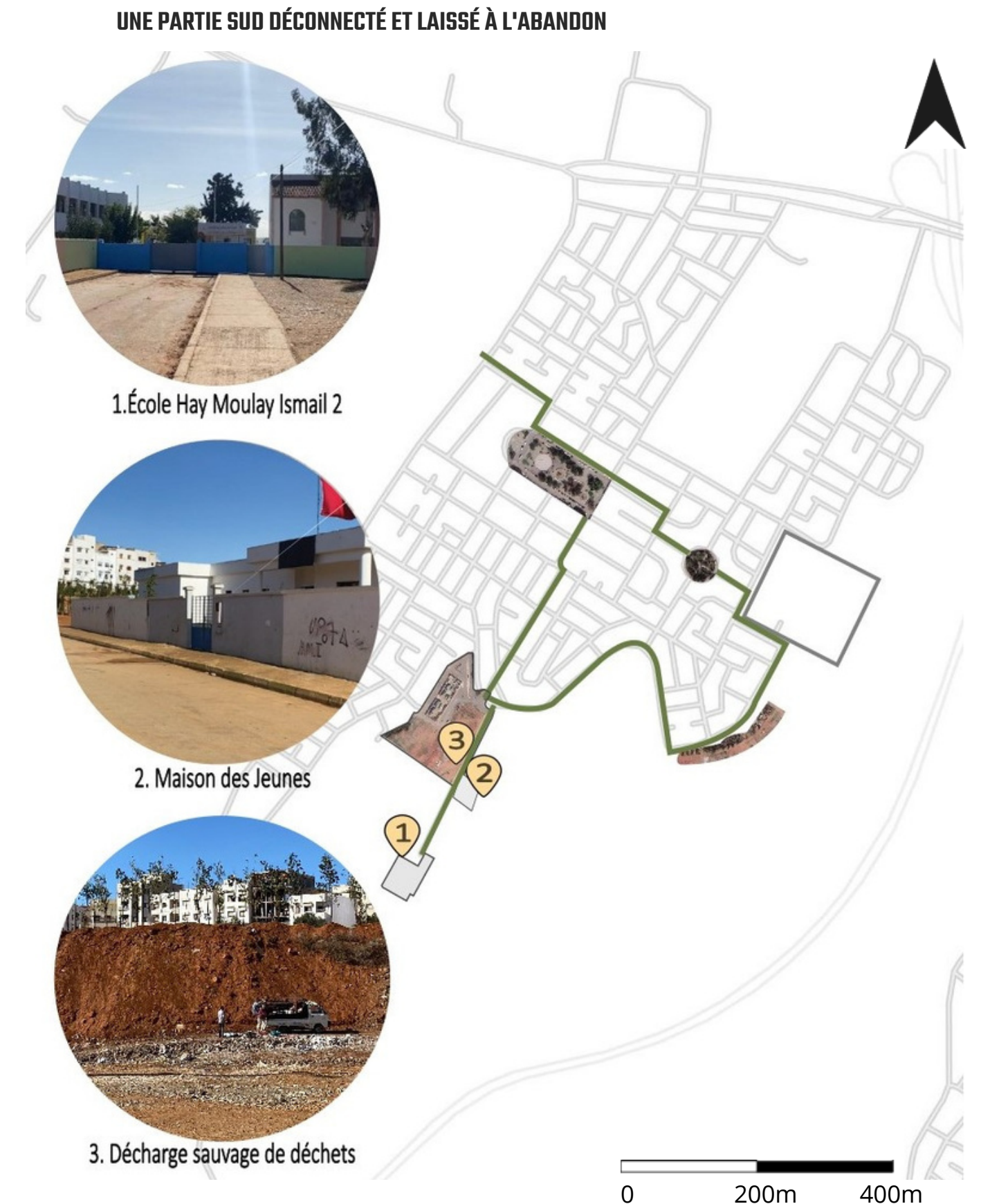
L'école publique est au Sud, isolée physiquement du quartier. Les familles viennent uniquement déposer leurs enfants et aucune activité ou équipement ne sont implantés dans le secteur. Hay Moulay Ismail 2 ne s'inscrit pas dans la continuité du quartier et s'impose comme une rupture physique.

2. Maison des jeunes

La maison des jeunes est une coopérative à l'initiative de l'Initiative National pour le Développement Humain (INDH) mais ne propose pas d'activités dédiées aux jeunes. Cette maison est occupée par un collectif de femmes travaillant pour une entreprise allemande et proposant des activités comme la pâtisserie, la couture et la production de tapis.

3. Décharge sauvage

Cette chaîne de déplacement fait face à une décharge installée illégalement : les habitant·e·s utilisent cette zone pour jeter leurs déchets. Ce "dépotoir" à ciel ouvert est à proximité de l'école Hay Moulay Ismail 2, de la coopérative des femmes et du marché abandonné. La décharge dégage des odeurs nauséabondes, et attire de nombreux goélands. Ces derniers étendent le périmètre de pollution quand ils transportent les débris de cette décharge. Il n'y a pas de gestion efficace au sein du quartier.



4. Marché abandonné

Auparavant, la ville avait aménagé un marché au Sud pour les habitant·e·s. Cependant, les usager·ère·s ne se sont pas appropriés cet espace car il était trop éloigné géographiquement du centre. Les commerçant·e·s se sont ainsi déplacé·e·s vers les ruelles à proximité de la place centrale pour une meilleure visibilité et proximité auprès des habitant·e·s : on peut constater une concentration de magasins au niveau de cette partie du quartier.

5. Partie Sud du quartier - avenue Martyr Ben Caid

La partie Sud bénéficie d'une vue panoramique donnant directement sur la vallée de Bouregreg . De plus, l'avenue Martyr Boudali Ben Caid accueille une importante végétalisation : d'une part avec la commune qui a récemment planté des peupliers noirs et d'autre part des jardins partagés à l'initiative des habitant·e·s.

6. Jardins partagés

En longeant la vallée du Bouregreg, des terrains ont été aménagés par les habitants en jardins partagés. Cette initiative laisse entendre une volonté de s'approprier les espaces et de l'améliorer.

7. Terrain de proximité à l'ouest

Cet espace est le seul équipement de sport du quartier, on peut le définir comme étant sous exploité puisqu'il est implanté dans un périmètre végétalisé sans aucun aménagement et sans mobilier urbain. Entouré de terre, il n'est pas accessible par tous. En temps de pluie, il est possible qu'il devienne impraticable pour les PMR. Le manque de mobilier n'invite pas à la pratique de l'espace, en effet une personne souhaitant assister ou pratiquer un sport dans ce terrain n'a aucune possibilité de s'asseoir, les habitant·e·s ne profitent pas pleinement de ce terrain.

8. École Imane Tabari

La proximité existant entre les établissements scolaires du quartier (l'école primaire et un lycée) est problématique en matière de gestion des flux. Ce dysfonctionnement est particulièrement ressenti en heures de sortie d'école, où les parents et leurs enfants se rassemblent devant les écoles bloquant ainsi le passage. A côté de cet ensemble, un terrain de foot est installé.

DES POTENTIELS PAYSAGERS ET ÉQUIPEMENTS ÉDUCATIFS





9. Rotonde



10. Aire des jeux- Place centrale



11. Forêt Ain Houala



لم يعد لدي
القوة للذهاب
إلى العمل



9. La rotonde

Cet espace en forme de rotonde, est soumis à la circulation automobile. Au centre, se trouve un cheminement piéton surélevé non-inclusif. Très arboré, aucun mobilier urbain n'est présent se positionne comme un lieu de passage.

10. La place centrale

Placée au centre du quartier, cette place fréquentée, possèdent deux aires de jeux pour enfants, du mobilier urbain, ainsi que des espaces végétalisés permettant un ombrage naturel. De plus, elle est bordé d'une dizaine de commerces (restauration , service...) et rejoint des espaces clés du quartier tel que la mosquée, l'annexe administrative ainsi que le marché actuel.

11. La forêt « Ain Houala » à l'est

Cet espace dispose de certaines qualités paysagères. La forêt Ain Houala est suffisamment grande et propice à certains aménagements (inexistants jusqu'alors). Véritable forêt urbaine, elle concentre un certain nombre d'espèces (par exemple des eucalyptus) qui constituent un de ces atouts majeurs. Cependant c'est un espace qui manque d'éclairage nocturne et qui ne constitue pas pour les habitant·e·s un lieu paisible. Ce phénomène de "zone d'ombre" implique le développement de certains usages et comportements déviants qui n'incitent pas les habitant·e·s à profiter de cet espace. En outre, elle est équipée d'un terrain de pétanque mais ne profite pas aux femmes et enfants, et ne permet donc pas le développement de la mixité au sein de la forêt Ain Houala.



L'objectif de la chaîne de déplacement est de réaliser une boucle en permettant une continuité entre les axes structurants et secondaires au sein du quartier. Ainsi, la balade urbaine permettra de lier les activités de détente, de loisirs et aussi d'améliorer les déplacements quotidiens.



VIDEO DES CHEMINEMENTS
À MOULAY ISMAIL



LA VIE QUOTIDIENNE DES HABITANTS AFFECTÉE PAR L'ABANDON ET LA MANQUE D'ENTRETIEN DU QUARTIER

Suite aux observations issues du terrain, un certain nombre de difficultés ont été recensées au sein du quartier. Elles freinent le déplacement des habitant·e·s, notamment ceux à mobilité réduite.

OBSTACLES RENCONTRÉS PAR LES PIÉTONS



Pour accéder aux logements individuels des habitant·e·s, des marches à l'entrée encombrant la voirie. Le défaut de niveau reporte les piétons sur la route.



La plupart des commerces sont inaccessibles à cause des escaliers à l'entrée.

DÉTÉRIORATION DE L'ESPACE PUBLIC



L'état de la chaussée est un mauvais état. Les nombreux trous obligent les usager·e·s à se décaler pour les éviter. De plus, les trottoirs ne sont pas uniformes et lisses : il est impossible pour les PMR de les emprunter.



MESUSAGES DE L'ESPACE PUBLIC



De nombreux véhicules stationnent sur les trottoirs, infligeant aux piéton·ne·s le report sur la route même pour se déplacer.



Les commerces débordent sur le trottoir par manque de place dans leurs locaux. Ils empêchent une bonne circulation sur les trottoirs.



Une décharge sauvage s'est créée détournant un espace naturel. Par conséquent, cela pose la question de gestion des déchets au sein du quartier.

MANQUE DE MOBILIER URBAIN



Le quartier dispose peu d'espace aménagé : la voiture prend beaucoup de place, et empiète sur l'espace public pouvant nuire au cadre de vie des habitant·e·s.

2.2 PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENTS

La boucle de déplacement présentée ci-dessous embrasse les espaces potentiels et emblématiques repérés lors d'observations terrain. Il est nécessaire de valoriser ce potentiel existant en soumettant des propositions d'aménagement globales. L'objectif, est de proposer des aménagements qui améliorent le quotidien des habitant·e·s de Moulay Ismail, en particulier celui des PSH qui souffrent d'isolement. Ces aménagements ont été inspirés par des projets déjà réalisés au niveau national ou international, et qui ont connu un succès.

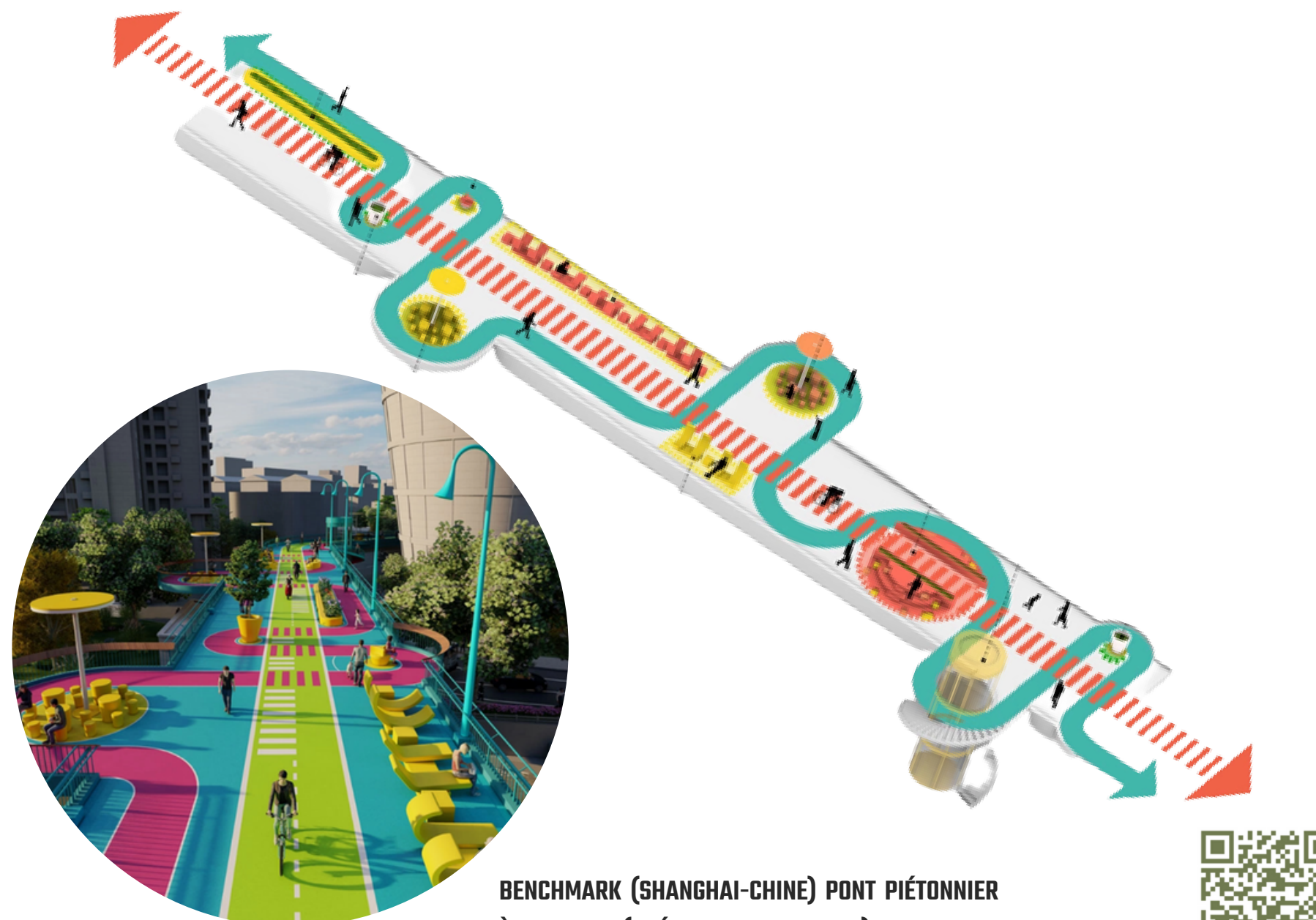
Ainsi, en amont de chacune des propositions, un projet existant pouvant prendre place à Moulay Ismail est exposé.

HIGH LOOP, QUAND L'ASPHALTE GRIS FAIT PLACE À DES COULEURS AUDACIEUSES:

La partie sud de Moulay Ismail qui fait office de balcon sur la vallée du Bouregreg, est un fort potentiel exogène non-exploité pour le développement du quartier. Afin de tirer profit des opportunités qu'offre la partie sud, des exemples d'aménagement de parcours ludiques offrant des balades agréables et fluides avec des vues privilégiées et uniques seront présentées. L'exemple le plus marquant est celui du projet High Loop, qui est une proposition de rénovation du pont piétonnier Puji Road à Shanghai réalisé par le cabinet « 100 architectes » dans le but de lui redonner vie. Le concept de base du projet High Loop est celui du « une couleur, une fonction », dont le principe est l'organisation et la séparation de différentes circulations par couleurs, créant une hiérarchie de rythmes et d'allures différents dans lesquels le pont peut être transité.

Les voies de circulation sont représentées par une ligne rectiligne de couleur verte pour les vélos et les motos, et par une ligne sinueuse de couleur magenta pour la circulation piétonne, ce qui incite les piéton·ne·s à ralentir et à passer plus de temps sur le trajet. Quant aux espaces qu'accueillent la plateforme, ils sont représentés par deux couleurs. En premier lieu, le bleu cyan est employé comme couleur de fond pour délimiter les espaces d'arrêt, de rencontres et de rassemblement, notamment : des ponts d'observation, des places de pique-nique, des espaces lounge ou des mini amphithéâtres. En deuxième lieu, des poches jaunes sont placées autour du mobilier urbain pour créer un contraste permettant de les repérer plus facilement. Outre ces fonctions, de nombreux espaces ont été délibérément laissés sans couleurs afin de permettre aux utilisateur·trice·s de s'approprier l'espace par l'invention d'activités temporaires.

Cet exemple implique la transformation par les couleurs, le mobilier urbain et non par un changement de structure.



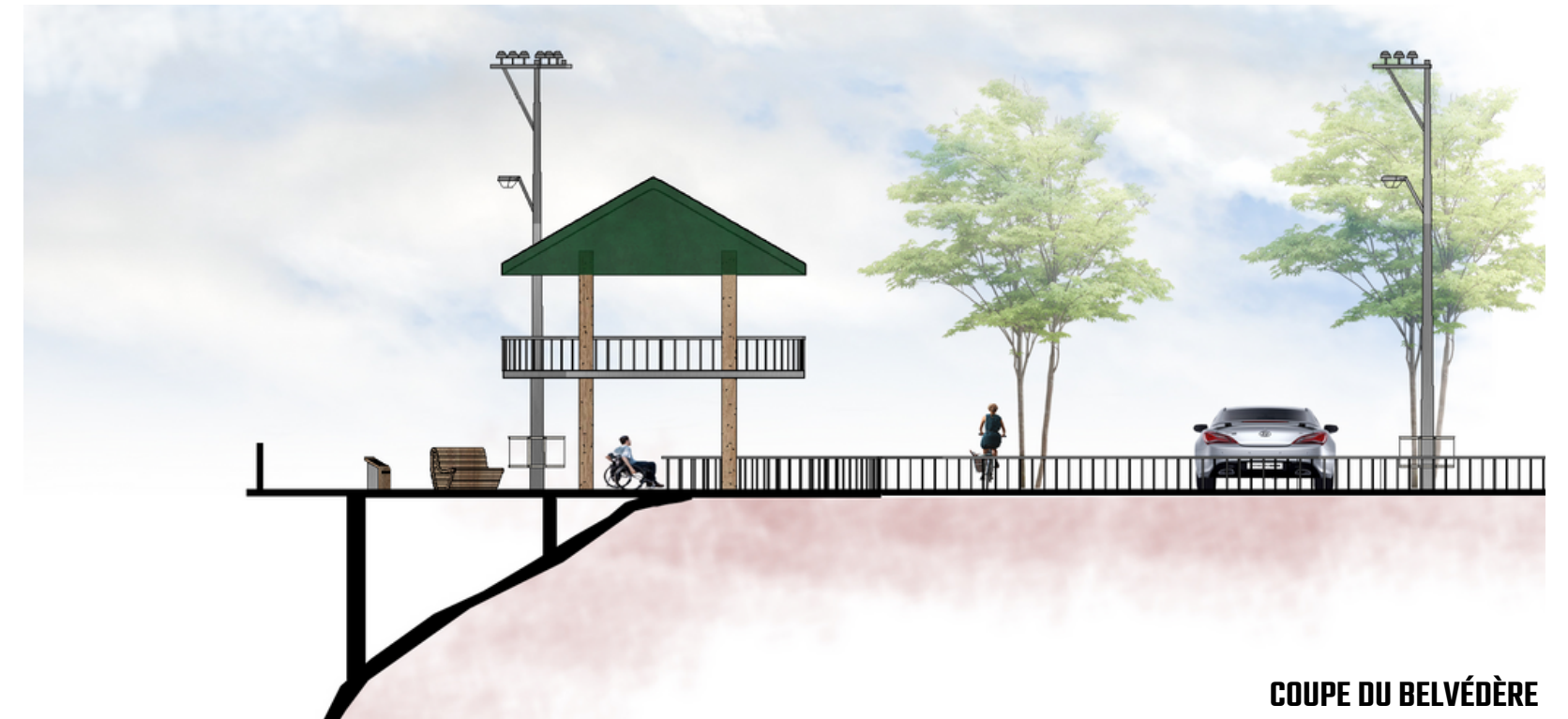
**BENCHMARK (SHANGHAI-CHINE) PONT PIÉTONNIER
À COULEURS (CRÉDIT 100 ARCHITECTS)**



PROPOSITION D'AMÉNAGEMENT : BALADE URBAINE



BELVÈDÈRE AVEC VUE SUR LA VALLÉE



COUPE DU BELVÈDÈRE

La partie sud du quartier donnant sur la vallée de Bouregreg pourrait être aménagée en parcours urbain animé et agréable, mêlant des activités nouvelles comme le théâtre en plein air, l'agriculture urbaine, des aires de jeux pour les enfants, ou encore des micro équipements sportifs. Ce projet de balade se veut inclusif via des activités accueillant des PSH et par de nouveaux aménagements. L'un des enjeux du projet est la préservation et la valorisation du paysage présent sur le site, dont la vallée de Bouregreg. La balade urbaine permet de connecter plusieurs espaces aménagés pour développer une coulée avec plusieurs usages qui connectent toute la partie sud du quartier.

Ce parcours devient la partie principale de la chaîne de déplacement. Exclusivement praticable en modes actifs, il offre un cadre apaisé et tranquille. Cette partie du quartier permet aux piéton·ne·s de se sentir libre, en sécurité et protégé·e·s de toute circulation motorisée.

L'idée d'une balade urbaine offrant une qualité paysagère de la partie sud du quartier et des aménagements déjà existants répertoriés comme potentiels se dessine. La création de cette balade permettra de rendre cette zone attractive et changera les mauvaises perceptions de la population. Pour ce faire, il faut répondre aux besoins actuels du quartier en matière de loisirs et en dotant toute le parcours d'équipements adaptés à tout public (PSH, enfants, adultes majeurs, familles, jeunes, ...).



VUE 3D SUR LA ZONE DE DÉTENTE ET PIQUE-NIQUE

LES POP-UP : UNE RÉINVENTION INNOVANTE D'ESPACES QUI SEMBLAIENT STATIQUES

La place centrale du quartier Moulay Ismail est le seul espace de rencontre et de rassemblement des habitant·e·s du Hay. Bien que la place possède quelques aménagements de repos tels que des bancs, de la verdure, etc, elle est loin d'être capable de répondre aux besoins des habitant·e·s en termes d'animation et de loisir. Afin de valoriser, animer et diversifier cette place centrale, des *Pop-Up Parks* pourraient être développés.

Les *Pop-Up Parks* ou bien les parcs éphémères, sont des installations temporaires sur un espace public, principalement sur des places centrales et des rues principales, pour attirer l'attention et encourager l'engagement du public. C'est un moyen peu coûteux qui redonne vie aux espaces vacants ou sous-utilisés. Leur principal objectif est d'accroître le soutien local aux commerçant·e·s environnant·e·s, d'attirer l'attention sur les artistes locaux ou de transformer un espace existant pour que la communauté locale puisse l'utiliser.

Il n'existe pas de modèles standardisés et transportables, chacun des parcs est éphémère est unique du fait d'aménagements expérimentaux adaptés par et pour la communauté locale. On retrouve alors des parcs qui peuvent durer une journée, des semaines ou s'installer de façon permanente. Ils peuvent être aussi petits que la taille d'une jardinière ou s'étendre jusqu'à 3000 m².

Grace à la participation des habitant·e·s, certains espaces sont transformés pour offrir des programmes communautaires comme le yoga et des spectacles pour enfants. D'autres, appelés "parklets", sont des espaces de stationnement convertis et disposent de sièges, des partenariats avec des magasins et des restaurants locaux pour des offres alimentaires et des installations artistiques. Certains pop-ups sont centrés sur des activités, comme un mini skate park, d'autres collectent des fonds pour des causes, avec des ventes de livres.

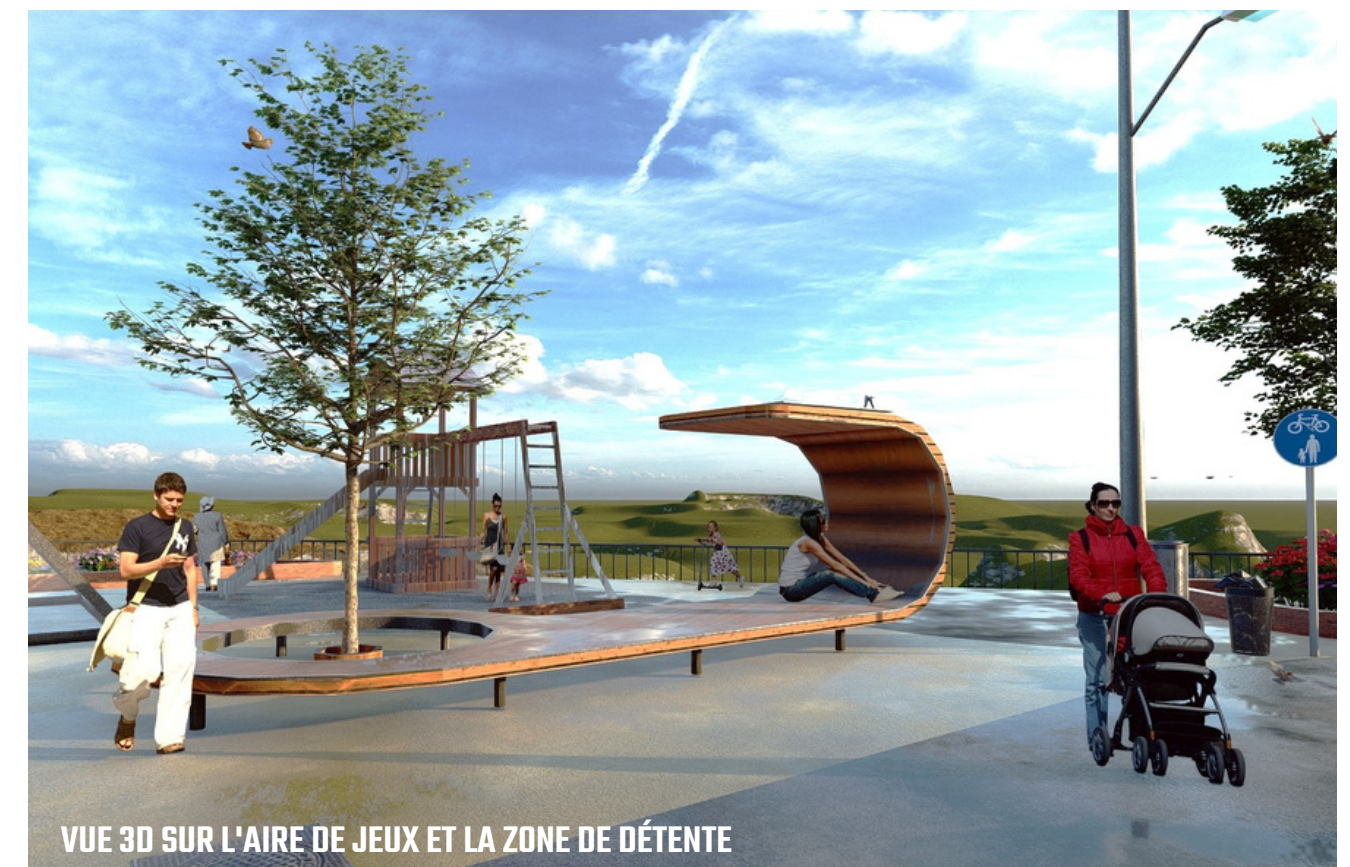


PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT



BENCHMARK (SHANGHAI-CHINE) PONT PIÉTONNIER À COULEURS (CRÉDIT 100 ARCHITECTS)

Pour en savoir plus :



VUE 3D SUR L'AIRE DE JEUX ET LA ZONE DE DÉTENTE

AVENUE PARK STANLEY : DU TEMPORAIRE AU PERMANENT

Parcourir les nombreuses ruelles du quartier Moulay Ismail, permet de constater la place réduite dédiée aux piéton·ne·s face à la prépondérance de la voiture et la mobylette. Il paraît donc important de repenser l'aménagement des rues et la disposition des voiries. L'avenue Park Stanley est un exemple à suivre pour l'aménagement de l'avenue Martyr Salah Ben Bouchaib, notamment en termes d'aménagement d'une rue ludique qui offre plus d'importance à l'expérience ressentie par les piéton·ne·s déambulant sur les trottoirs. L'avenue Park Stanley est une voie qui connecte plusieurs parcs de l'arrondissement d'Achuesic-Cartierville à Montréal. Longtemps dédiée au transit des véhicules motorisés, elle a été transformée en espace public tourné vers les mobilités douces où les personnes de tous les âges se retrouvent pour apprécier un cadre de verdure agréable. La transformation de l'avenue s'est faite dans le cadre du « Programme de rues piétonnes et partagées de la Ville de Montréal ». Trois périodes d'essai ont eu lieu durant lesquelles se sont tenues plusieurs types d'interventions pour expérimenter les nombreuses possibilités d'aménagement. La première, la piétonisation temporaire de l'avenue s'est tenue de 2015, durant laquelle l'espace a été transformé en « oasis urbaine » dédiée à la relaxation et à la pratique du vélo et de la marche. Suite au succès du projet, la piétonisation temporaire de l'avenue a été renouvelée en 2016 et 2017, avant sa piétonisation permanente en 2018. Aujourd'hui, l'avenue fait office d'espace social qui regroupe différents jeux, aménagements modernes et colorés, revêtements de sol originaux, chaises pour la détente, balançoires, fines herbes, fleurs comestibles, plantes vertes, contenants à recyclage, et le reste, se côtoient joyeusement. En outre, des événements culturels et sportifs sont organisés hebdomadairement et accueillent de nombreux visiteurs·euses.

BENCHMARK (QUEBEC-CANADA) PIÉTONISATION PERMANENTE D'UNE AVENUE LUDIQUE.



POUR EN SAVOIR PLUS :



PROPOSITION D'AMÉNAGEMENT : L'AVENUE MARTY SALAH BEN BOUCHAIB, UNE RUE LUDIQUE ET AIMABLE

L'avenue Martyr Salah Ben Bouchaib est prise en exemple pour proposer un aménagement de rue ludique qui pourrait s'appliquer sur l'ensemble des rues du quartier. Le principe est de concevoir un espace urbain par le jeu. Ces jeux sont à la fois locomoteurs et cognitifs, ils peuvent être pratiqués par les enfants et les adultes. L'espace qui fait office aujourd'hui de stationnement à l'entrée de l'avenue (venant de l'établissement scolaire au sud du quartier), a été identifié comme le lieu idéal. Il a été repensé pour créer un espace de retrouvailles des habitant·e·s. Il sera doté d'assises permettant aux passager·ère·s de se reposer, de pots de végétations et un point d'eau rendant le lieu plus agréable. Ainsi, le stationnement sera organisé d'un seul côté longitudinalement pour libérer plus de place aux piéton·ne·s. Quant au reste de la rue, elle propose divers jeux par le biais du design actif, notamment la marelle, pour en faire une rue vivante, animée permettant aux habitant·e·s de se l'approprier, d'y passer du temps et de profiter de l'espace à proximité de chez eux. Le jeu permet de créer de nouveaux liens sociaux et favorise le vivre ensemble, il crée des moments de partage entre les enfants et adultes.



AIRE DE JEUX ET ZONE DE DÉTENTE SUR L'AVENUE MARTY SALAH





MICRO-PROJETS

INTRODUCTION



AU PLUS PROCHE DES HABITANT·E·S DE MOULAY ISMAIL

Un micro projet se définit comme une action de développement ou/et d'aménagement à une échelle très localisée qui répond aux besoins et objectifs formulés par des parties prenantes et/ou des acteur·trice·s de ces mêmes espaces. Celui-ci peut être porté par des opérateur·trice·s dans le cadre d'un programme de plus grande ampleur comme être une action souhaitée et portée par la société civile.

Le quartier de Moulay Ismail est intéressant dans la mesure où la société civile présente est mobilisable. Elle s'identifie fortement à son territoire et fait part des besoins de chacun·ne.

Ces besoins sont parfois contradictoires et mettent en lumière les conflits d'usage. Toutefois ces derniers nous invitent à penser l'espace comme une juxtaposition possible et souhaitable des fonctions sociales, économiques, religieuses, institutionnelles ainsi que des pratiques et usages de ceux qui l'occupent.

Les espaces faisant l'objet d'une réflexion collective autour des micro-projets se voulaient être au plus proche des besoins des habitant·e·s. Par conséquent, une place centrale, voire primordiale, est accordée aux terrains à travers une analyse sensorielle afin de mieux comprendre les parcours des mamans et de l'handicap de leurs enfants.

Ces micro-projets inclusifs s'inscrivent aussi dans une interrogation plus globale, faire ville c'est faire société. Dès lors, comment faire quartier et société à Moulay Ismail ? L'accessibilité est un prisme à adopter dans chaque détail des projets bien évidemment mais les projets se souhaitent vecteur de cohésion sociale.

Les espaces problématiques pour l'ensemble des habitant·e·s ont été étudiés et l'école Mohamed Ezziraoui, la forêt Ain Houala et le marché ambulant ressortent.



1. LA FORÊT AIN HOUALA LE NOUVEL ÉPICENTRE DU LOISIR



OBJECTIF

Les habitant·e·s de Moulay Ismail accorde à la forêt Ain Houala une valeur paysagère et sociale importante. Toutefois, cet espace vert caractérisé par ces eucalyptus majestueux est aussi associé à l'insécurité du quartier. Rumeurs et faits divers sur cet espace circulent et invitent à repenser cette forêt urbaine comme un espace convivial, réceptacle d'activités sportives et de loisir.

Par conséquent, l'attractivité de la forêt Hilton à Rabat et son accessibilité sont centrales dans ce micro projet. Dès lors l'objectif du projet ci-dessous est d'ouvrir la forêt au quartier Moulay Ismail via trois entrées supplémentaires donnant sur trois des axes principaux et créer des voies carrossables permettant la circulation des habitant·e·s piéton·ne·s et fauteuils roulants dans la forêt.

Cette forêt accueillera une aire de jeux inclusive pour les enfants, des équipements sportifs et un espace de détente sur les hauteurs de cette dernière façon (belvédère). Ces micro-projets à destination de la forêt découlent d'une balade urbaine qui a permis d'identifier les forces et faiblesses de cet espace mais aussi des rencontres avec les habitant·e·s.





BENCHMARK (VANNES- FRANCE) AIRE DE JEUX 100% INCLUSIVE (CRÉDIT DAVID DARRAULT)



LA FORÊT AIN HOUALA: ET POURQUOI PAS L'INAUGURATION DE LA PREMIÈRE AIRE DE JEUX INCLUSIVE DU MAROC ?

Le manque d'infrastructure de loisir a été souligné par tous les parents et enfants de Moulay Ismail. Penser l'aire de jeux comme un moyen d'inclusion thérapeutique pour les enfants en situation de handicap est un enjeu dans le quartier. Les principales inspirations de ce projet sont des jeux proposés par l'entreprise Prodiluc en France qui met en lumière les besoins et les cadres spécifiques des enfants en situation de handicap qui souhaitent jouir du droit de jouer.

L'aire de jeux qui n'est pas encore parfaitement formalisée sur les plans imaginés. Elle se co-construira avec les habitant·e·s. L'association Espoir sera par ailleurs la partie prenante du projet aire de jeux et mènera la réflexion autour des handicaps présents. Toutefois, plusieurs idées jeux pouvant plaire et répondre aux besoins des enfants rencontrés seront présentées.

Un enfant comme Mohamed, atteint de déficience mentale souhaitera des jeux lui permettant si besoin de s'isoler des autres enfants et des panneaux ludiques préalablement pensé avec les psychomotriciens de l'hôpital Mohamed VI. Achraf qui dispose d'une mobilité réduite pourra jouir des balançoires PMR en capacité de porter son fauteuil roulant.

Les exemples et besoins sont nombreux. L'aire de jeux devra donc impérativement être le fruit de l'intelligence collective. Néanmoins celui-ci, placé en îlot dans la forêt, bénéficiera d'une ombrière en dôme comme tout les espaces dédiés à la détente et aux sports.

Un travail sur le revêtement des sols est aussi intéressant dans la mesure où il est lisible par les enfants atteints de cécité et permet d'appréhender différentes sensations tactiles accompagné de jeux émetteurs de bruit.

CONSTATS

La forêt Ain Houala est un espace intéressant et peu fréquenté. La végétalisation urbaine, notamment celle présente en face de la forêt à l'initiative des habitant·e·s, rendent possible le développement d'une interface ville/forêt.

La forêt est caractérisée par une implantation régulière d'eucalyptus. Les habitant·e·s du quartier, comme évoqué précédemment évitent cette forêt. Il n'existe pour le moment qu'une seule entrée qui se situe à l'entrée de ville, ce lieu de nature est encerclé par une grille et ne dispose d'aucune voie carrossable, c'est un terrain terreux voire boueux en cas de pluie. Un fauteuil roulant circule difficilement.

Le projet s'inscrit donc dans une volonté de valoriser la forêt Ain Houala, afin de la rendre plus accueillante, rompre les idées reçues, les rumeurs, en créant une atmosphère sécurisée et ouverte sur la ville. Nombreux sont les habitants du quartier Moulay Ismail qui mettent en exergue le manque d'infrastructure de loisir et de détente.

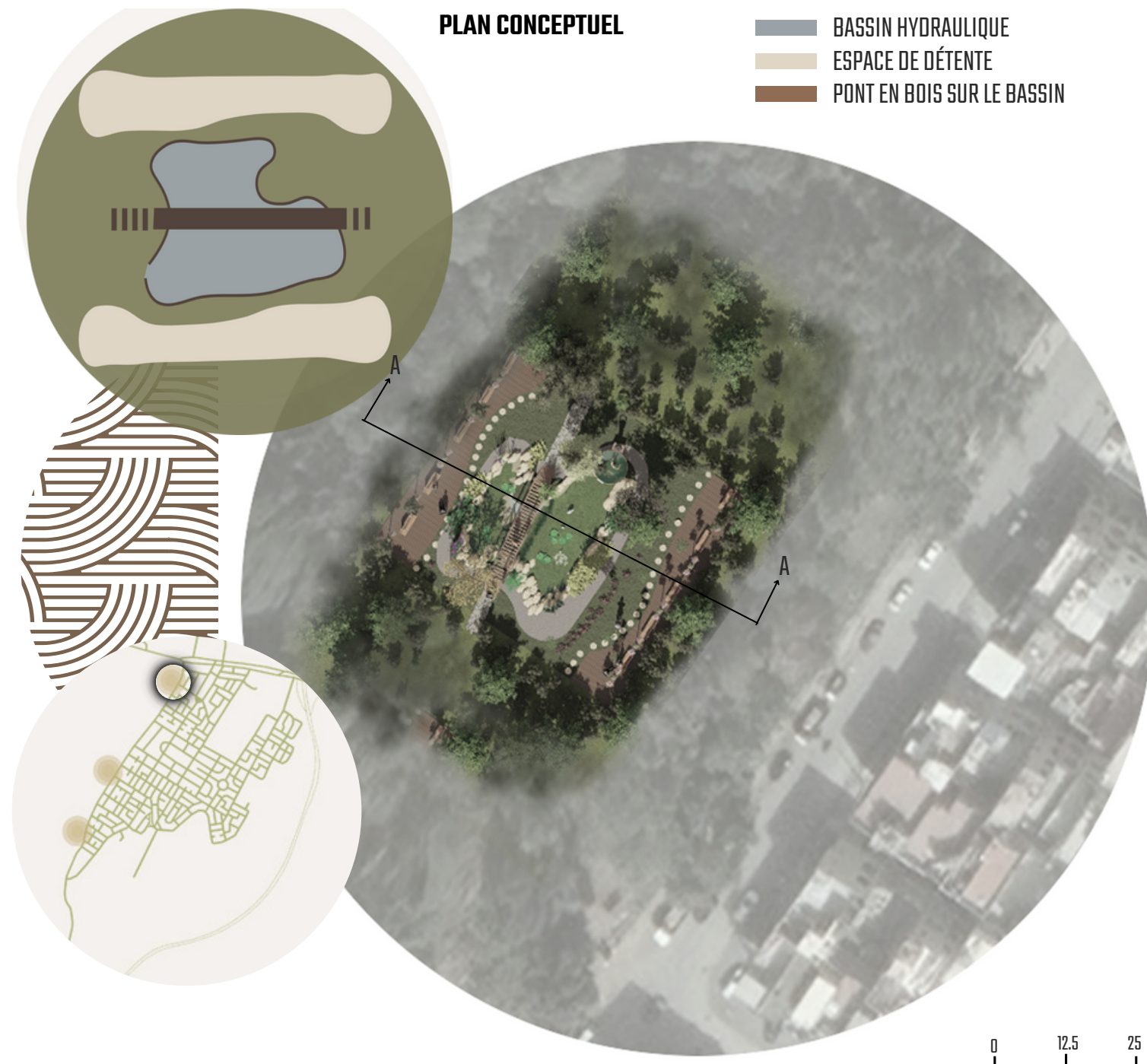
De surcroît, à la suite d'un repas partagé ressort le fait que les enfants non porteurs de handicap en plus de ne pas disposer d'espace de loisir ne se mélangeaient pas avec les enfants en situation de handicap.

Il apparaît nécessaire d'introduire un espace de rencontre et de jeux inclusifs.

En plus d'être vecteur d'inclusion l'aire de jeux est thérapeutique pour les enfants en situation de handicap. Celle initialement présent sur la place devant l'annexe ne réponds pas aux besoins de ces enfants, pire encore, celui-ci les exclut par sa structure (tobogan étroit et très haut, faible diversité des jeux...)



BALADE URBAINE, 1ÈRE ENTRÉE, PROTOTYPE



Afin de mieux répondre aux objectifs, le projet de la forêt est pensée en balade urbaine avec plusieurs séquences paysagère qui correspond aux différentes entrées proposées.

La première séquence est celle qui regroupe l'entrée depuis le quartier et l'entrée depuis la ville. Elle se structure autour d'un bassin hydraulique qui jouera aussi le rôle d'un régulateur thermique pendant l'été. Ce bassin est traversé par un pont en bois afin de faciliter la circulation des PMR mais aussi pour offrir aux visiteur·euse·s une possibilité de contact avec l'eau.

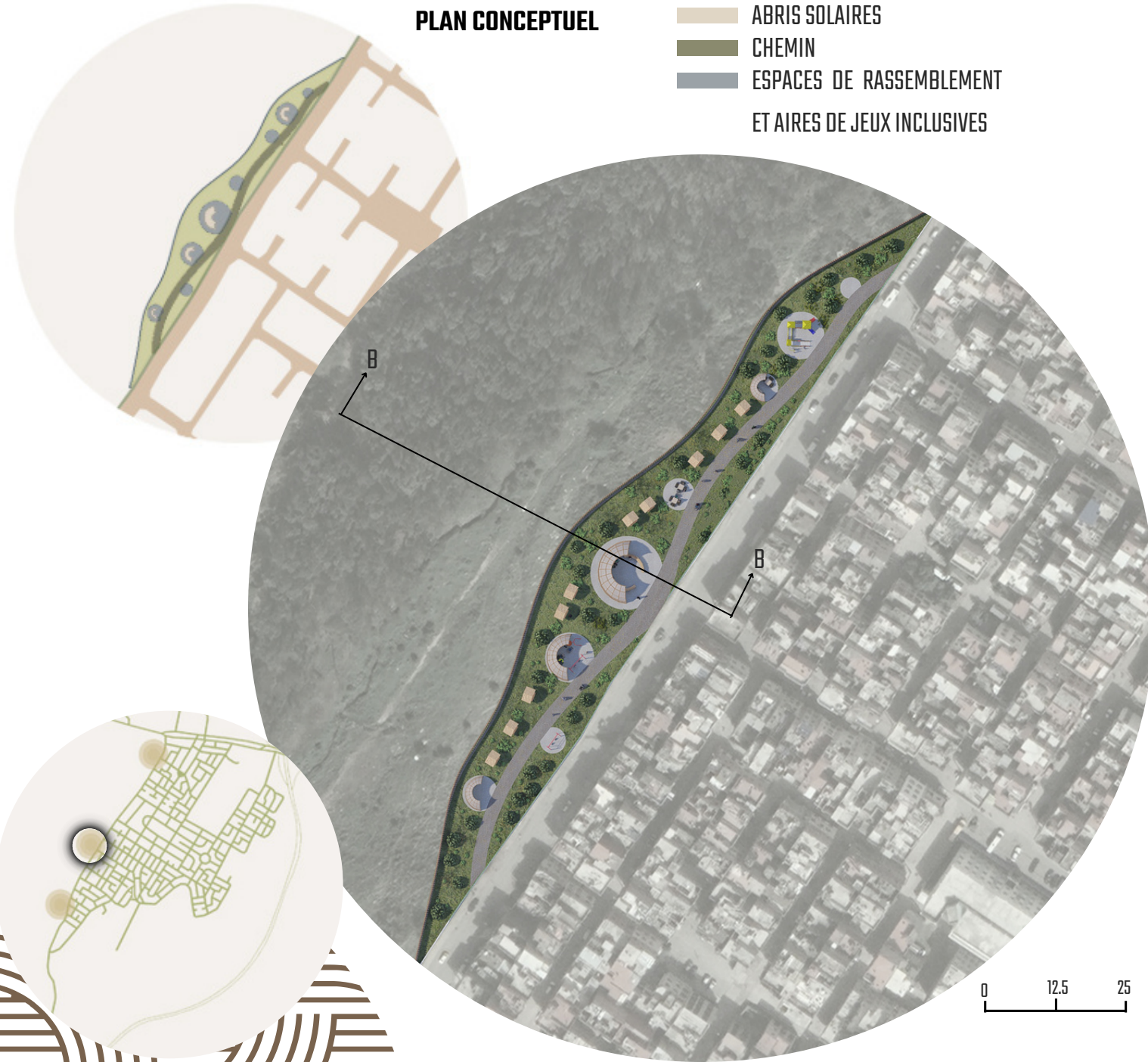
Deux espaces de détente sont positionnés de part et d'autre, délimités par des plateformes en bois, équipés de bancs et de lampadaire pour permettre l'utilisation de cet espace pendant la nuit. Ces deux espaces sont orientés vers le bassin pour pouvoir profiter de la vue vers la nature et tournent le dos aux nuisances de la vie urbaine. L'espace est entouré d'une végétation massive d'arbre en feuillage caduque afin de créer de l'ombre pendant l'été et de le laisser ensoleillé pendant l'hiver.



BALADE URBAINE, 2ÈME ENTRÉE, PROTOTYPE

PLAN CONCEPTUEL

- ABRIS SOLAIRES
- CHEMIN
- ESPACES DE RASSEMBLEMENT
ET AIRES DE JEUX INCLUSIVES



La balade urbaine se poursuit jusqu'à cette deuxième entrée qui représente la séquence paysagère d'un chemin irrégulier, où des abris solaires de tailles variées sont positionnés pour abriter différentes activités, se retrouver, se rassembler pour discuter, se reposer, jouer. Les habitant·e·s ainsi que les visiteur·euse·s peuvent proposer et organiser des activités sous ces abris, conçus en prenant en considération la trajectoire du soleil.

Tout au long de ce chemin, se trouve des kiosques conçus pour les petits commerces qui peuvent s'installer et proposer leur marchandises/services aux visiteur·euse·s. Il est souhaitable que les habitant·e·s du quartier soient prioritaires concernant la location de ces kiosques dans une logique de réduction du taux de chômage dans le quartier. Ces kiosques sont aussi adaptés PMR qu'ils soient client ou commerçant.



VUE 3D SUR L'ESPACE DE RASSEMBLEMENT

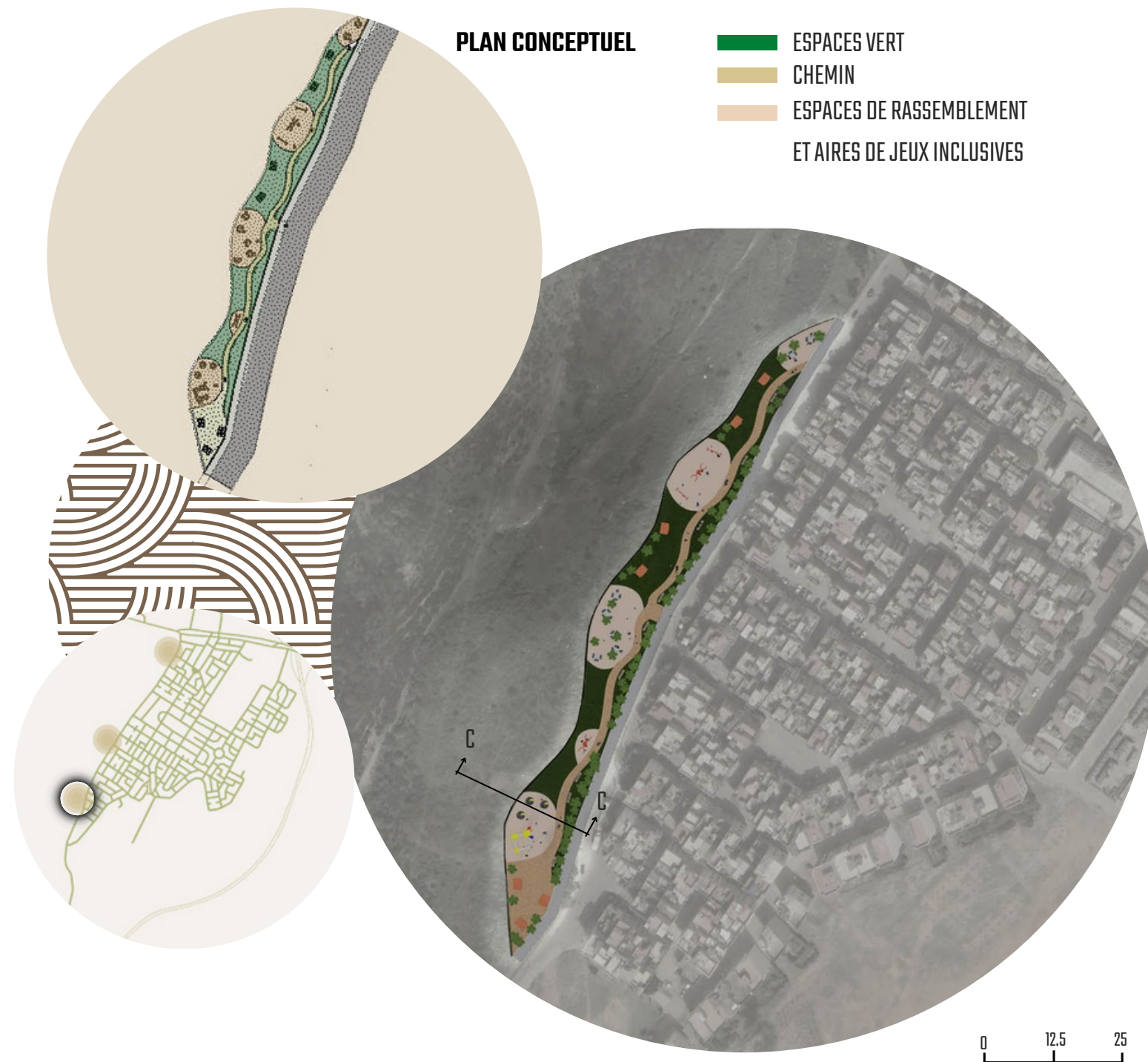


VUE 3D SUR L'ESPACE DE JEUX



VUE 3D SUR L'ESPACE DE REPOS

BALADE URBAINE, 3ÈME ENTRÉE, PROTOTYPE



La troisième entrée correspond à la séquence "aire de jeux inclusif". Dans un espace donné, l'idée était d'élaborer un chemin irrégulier bordé de petits espace de jeux avec un souci de cohabitation entre différents publics (PSH, personnes âgées, jeunes enfants). Ces différents espaces sont équipés de mobilier urbain permettant le repos et le rassemblement des familles. Tout cela au milieu d'espaces verts, d'arbres le long de murs séparateurs avec le quartier (formant une barrière sonore) et dans les espaces de jeux afin de créer de l'ombre.

La différence de niveau entre ces aires et le reste de la forêt forme un belvédère et offre un point de vue sur le reste de la forêt.



2. L'ÉCOLE ÉLÉMENTAIRE MOHAMED EZZIRAQUI, UN ESPACE ISOLÉ À RECONNECTER



CONSTATS

L'école Mohamed Ezziraoui se situe à l'extrême Sud du quartier Moulay Ismail. Sa localisation marque une rupture physique, par une longue route, entre l'école et le quartier. Créée au début des années 90, l'école Mohamed Ezziraoui est la seule école à recevoir des PSH moteur et/ou mental. La scolarisation est une inquiétude redondante dans les conversations avec les mamans de l'association Espoir.

Peu d'enfant en situation de handicap bénéficie d'une scolarisation pleine au sein d'une école publique. Lorsque c'est le cas, l'école n'est architecturalement pas conçue pour recevoir des enfants en situation de handicap. Leur accueil s'effectue de manière sommaire (en portant les fauteuils si nécessaire)

Lors des balades exploratoires avec les mamans, qui convergeaient toutes vers l'école, ce manque d'aménagement accolé à une décharge non réglementaire est apparu comme intéressant. Par conséquent, les étudiant·e·s ont adopté une posture d'observateur·trice·s afin d'identifier les pratiques et usages devant l'école.

La devanture de l'école, en plus d'être un lieu de passage, a une fonction sociale importante. Les mamans attendent l'ouverture de l'établissement, discutent pendant que les enfants se retrouvent. A 12h30, ces mêmes femmes retournent récupérer les enfants, on peut croiser une vendeuse d'une salade de pomme de terre accompagnée de betterave et de sauce piquante, certaines femmes apportent à manger aux enfants attablés sur un mur en pierre.

Ces pratiques informelles sont intéressantes et amènent à leur formalisation lors de l'élaboration des micro-projets.

OBJECTIF

La route qui mène à l'école présente différentes problématiques : le manque de mobiliers urbains, l'exposition aux intempéries et à l'ensoleillement (certaines mamans utilisent des nappes en plastique afin de se protéger du vent et de la pluie).

Afin d'inclure la "zone école" au reste du quartier, l'aménagement proposé vise à l'accessibilité des trottoirs pour PSH (signalisation bicolore des trottoirs).

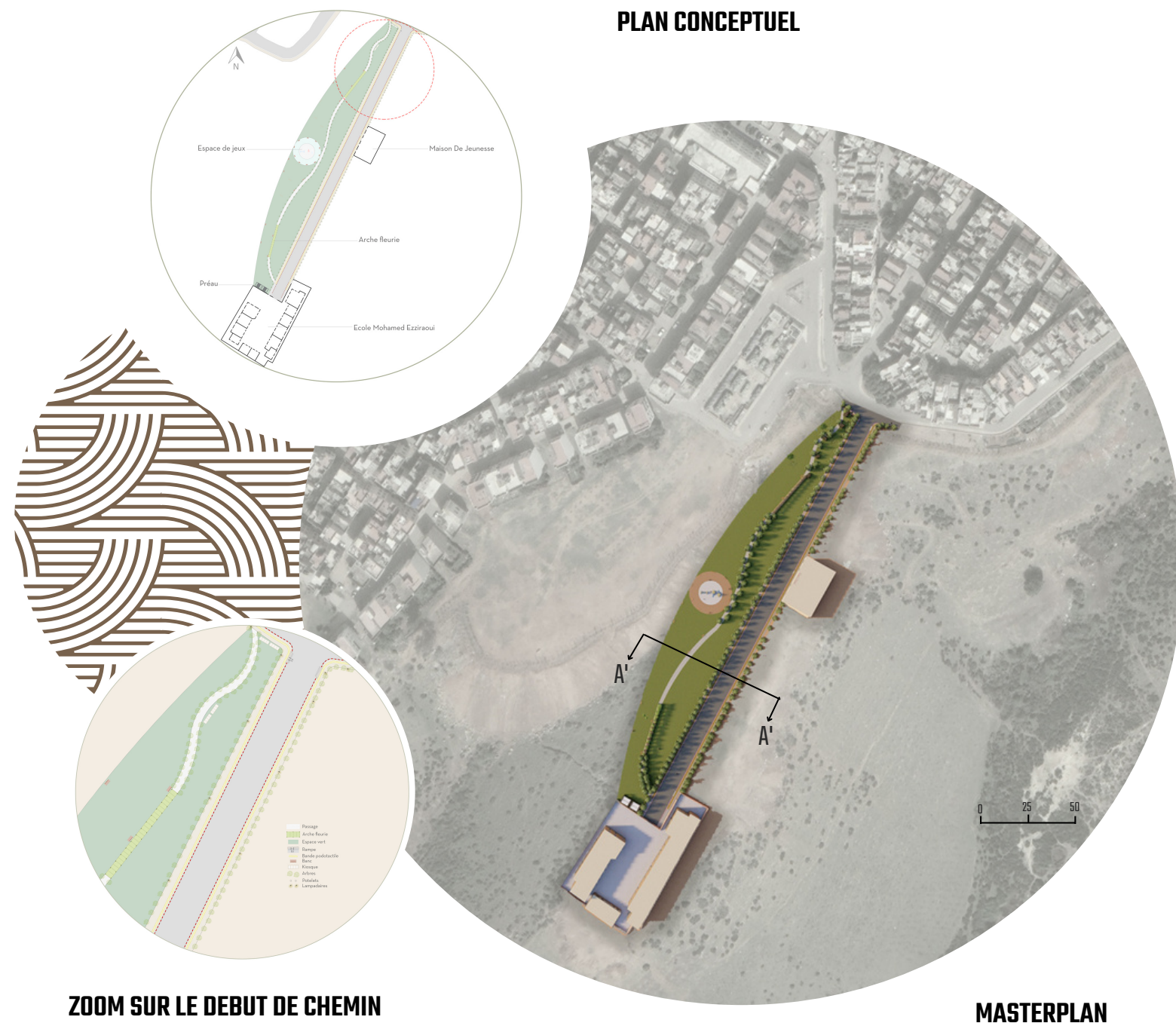
L'aménagement de l'école repose sur la participation des usagers. L'arborisation du chemin vers l'école ferait l'objet d'un chantier participatif. Les habitant·e·s de Moulay Ismail seraient appelé·e·s à choisir les plantations souhaitées ainsi que les structures ludiques et de détente à proximité. Une mini aire de jeux inclusive sera de surcroît développé à l'embouchure du chemin.

Un micro espace de commerce pour les femmes vendant de façon informelle de la nourriture à la sortie de l'école a également été pensé. Ces mêmes femmes disposeront de kiosque à l'embouchure de la rue et du mobilier urbain, des bancs seront disposés à proximité de ces femmes de l'entrée de l'école et au sein de l'aire de jeux.

De facto, l'espace devant l'école sera connecté au quartier l'attractivité de celui-ci ne dépendra plus des horaires de l'école. Les habitant·e·s avoisinant·e·s l'école bénéficieront d'un espace de loisir source de revenus pour les commerçant·e·s de nourritures et confiseries.

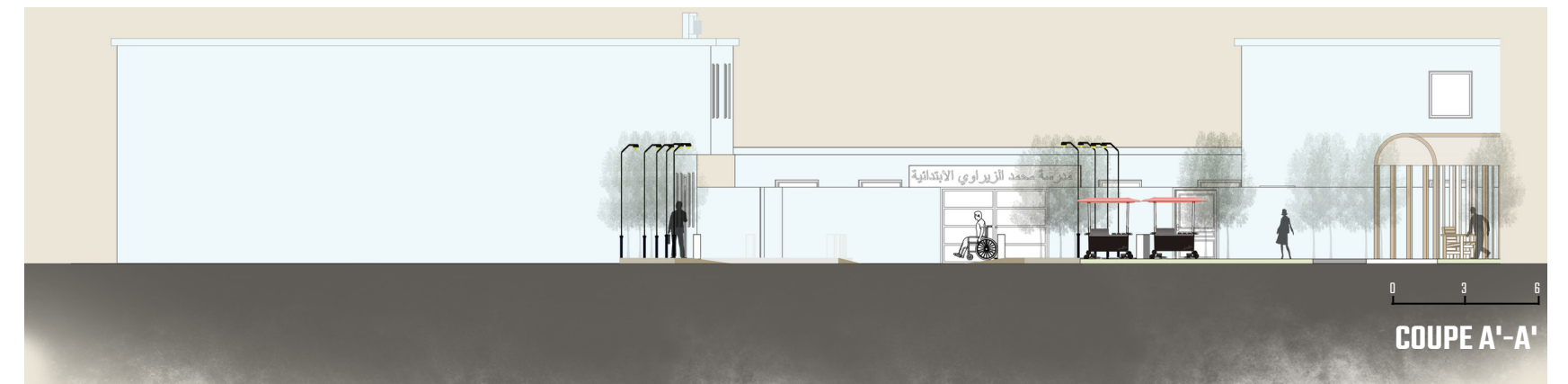


ESPACE DEVANT L'ÉCOLE, PROTOTYPE



Afin de répondre aux besoins précédemment évoqués, ce micro projet développé à coté de l'école se structure selon un axe qui correspond au chemin menant à cette dernière. L'importance de cet espace pour les enfants ainsi que pour les femmes à fortement inspiré les choix des actions composants ce micro-projet;

La première action serait d'installer des préaux juste devant la sortie de l'école protégeant du soleil et des intempéries. La deuxième action serait d'implanter des kiosques à l'autre bout du chemin pour les femmes qui souhaitent vendre leurs plats. Les deux espaces seront reliés d'un jardin qui anime ce chemin, avec au milieu une aire de jeux inclusif et une arche florale qui rajoute de la qualité à cette espace. Enfin, la troisième action consiste en une arborisation du chemin pour créer un brise-vent végétal ce qui facilitera la circulation dans ce chemin en protégeant les usagers du vent et du soleil.



VUES 3D DU PROJET

3. MICRO-PROJETS À L'ÉCHELLE DU QUARTIER: FORMALISER UN MARCHÉ INFORMEL



OBJECTIF

Lors de la rencontre avec les mamans de l'association Espoir, le marché est revenu dans les discussions. Décrit par certaines comme un "problème" de par son insalubrité ou "dangereux" par le partage de la voirie piétons/voitures/vélo/motocyclette, celui-ci a suscité une attention particulière. Une maman a confié que son fils a été renversé trois fois sur cet axe commerçant.

Le marché de Moulay Ismail se caractérise par l'occupation non réglementaire de marchand·e·s ambulants le long des axes piétons à proximité de la mosquée. Débats de rue, entretiens individuels, repas partagé ont été utilisés afin de comprendre le fonctionnement, l'organisation et le besoin des commerçant·e·s, riverain·ne·s et habitant·e·s au sujet du marché. Force est d'admettre que le conflit d'usage autour de cet espace ainsi que la relation ville/travail restent délicate. Le commerce ambulant est une thématique redondante et exploité dans les sciences sociales, du Brésil, en passant par le Maroc jusqu'au Vietnam, celui-ci témoigne des habitudes quotidiennes notamment de la consommation des habitant·e·s du quartier qui alimentent cette "économie de trottoir". Ecouter ces habitant·e·s et ces commerçant·e·s. est donc essentiel dans l'approche adoptée par les étudiant·e·s.

Bien que l'insalubrité du marché relève d'un enjeu de santé public, les habitant·e·s sont unanimes à vouloir conserver ce marché. Cet attachement aux échanges à proximité de la mosquée invite à repenser le marché dans sa dimension symbolique. Le marché n'est pas seulement un lieu d'échange de bien et/ou de service, celui-ci détient une fonction sociale et politique importante. Les échanges de surcroît invitent à appréhender les conflits d'usage positivement. La société civile de Moulay Ismail dialogue facilement et s'écoute. Les commerçant·e·s savent qu'ielles dérangent les riverain·e·s au-dessus d'eux. Ces dernier·ère·s déplorent l'insalubrité du marché et sont prêt·e·s à se réorganiser si nécessaire. Plusieurs lieux de délocalisation ont été formulés par les habitant·e·s : les marchés centraux mises à disposition, la place ou la forêt. Les commerçant·e·s, néanmoins, insistent sur la nécessité de rester à proximité de la mosquée aux flux importants.

L'échec des marchés centraux met en lumière les pratiques des habitant·e·s de Moulay Ismail. Le commerce dans les médinas arabes occupent les espaces vides à proximité de la mosquée. Les hommes, fréquentant principalement la mosquée ont pour habitude d'effectuer eux les petits achats du quotidiens.

Ce micro-projet souhaite donc formaliser le marché informel sur l'axe qu'il occupe déjà ou sur la place devant l'annexe.

CONSTATS

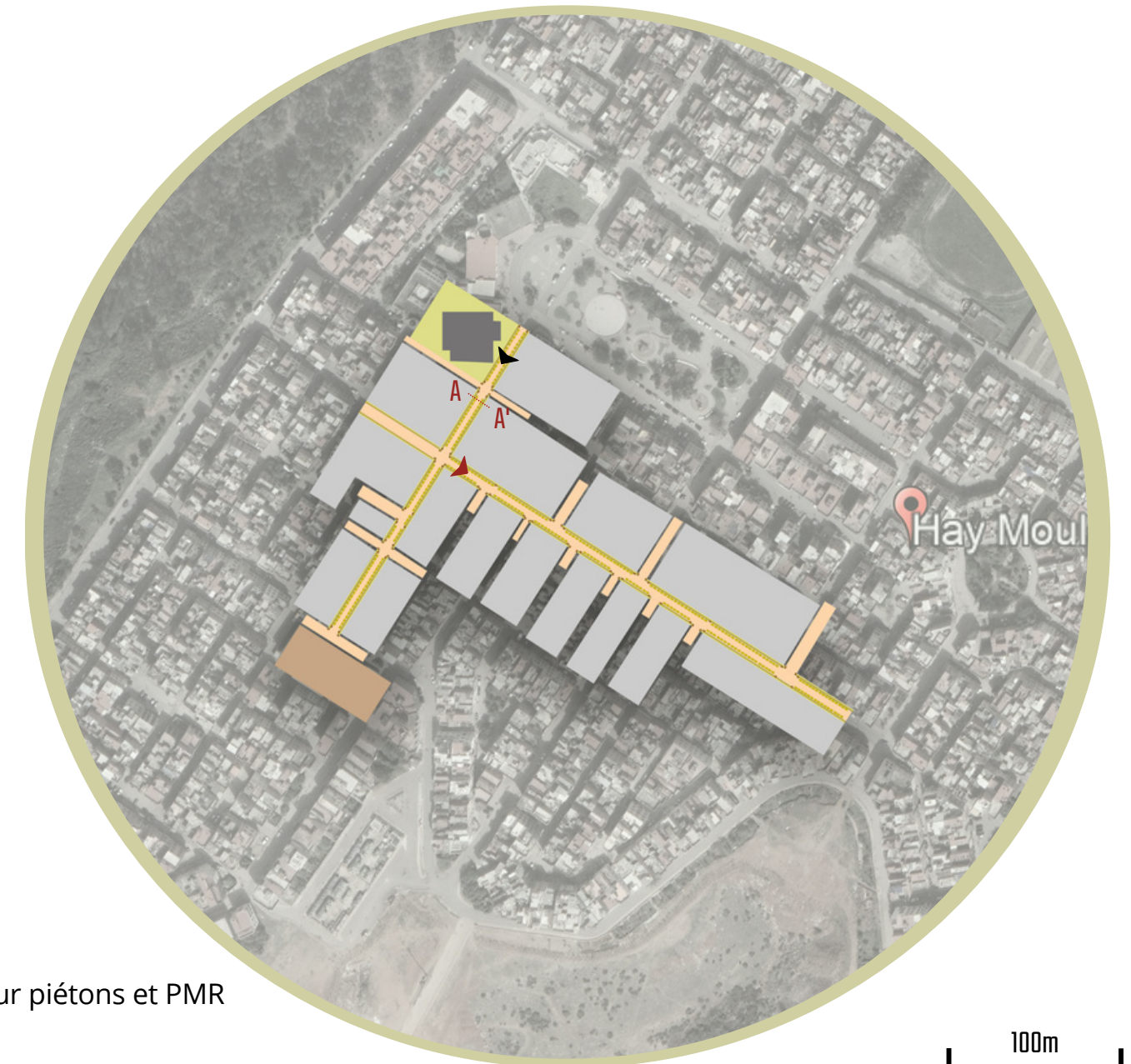
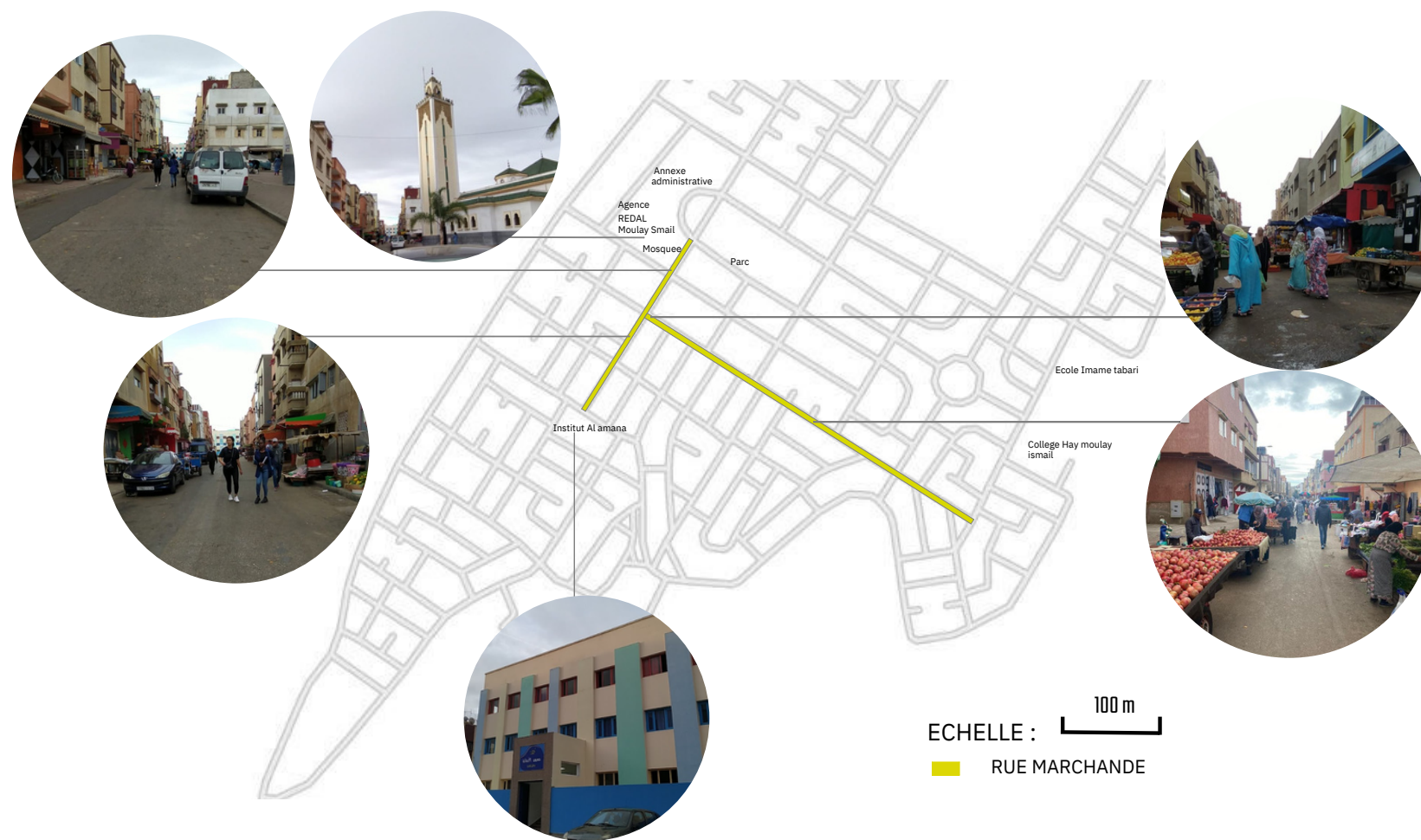
Le marché se situe actuellement sur une rue dans l'axe principal du quartier reliant la mosquée et l'école, cette position stratégique du point de vue de la centralité est problématique car l'espace n'est pas conçu pour accueillir une telle activité.

Plusieurs problèmes apparaissent : l'occupation de la voirie et des trottoirs par les commerçants, des nuisances sonores et olfactives, la dangerosité du partage de la voirie, l'enjeu sanitaire (aliments nécessitant une réfrigération, des fruits et légumes vendus à même le sol, les déchets sur la voie publique).



PREMIER SCÉNARIO, PROTOTYPE

Le micro-projet sur le marché est donc pensée en deux scénarios. Le premier scénario consiste à conserver le marché sur l'axe principal (position actuelle), néanmoins une réorganisation s'impose afin de résoudre les problèmes posé par ce marché. La première action est d'étendre le marché sur la rue perpendiculaire afin de désengorger le marché actuel et mieux distribuer les commerçants donc mieux repartir le flux. Les deux rues seront piétonnisées, afin d'éliminer le danger de la circulation automobile. Le revêtement du sol sera changé, les trottoirs seront maintenus afin de séparer la circulation des usages du marché et de ceux des passants. Des rampes seront installées afin de pouvoir circuler facilement pour les PMR.



LÉGENDE

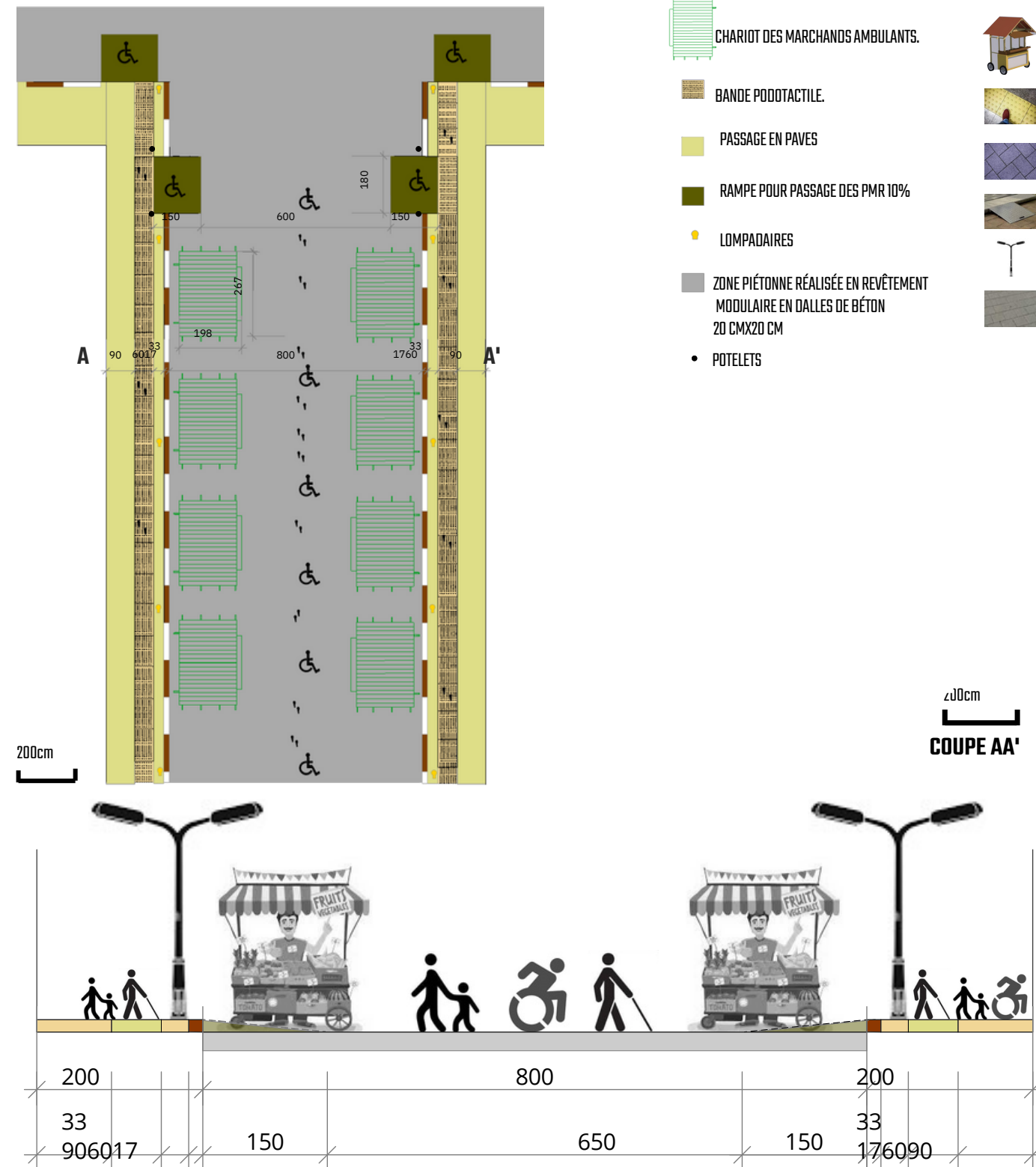
- Passage pour piétons et PMR
- Mosquée
- Maison R+1 et R+2
- Voie piétonnisé
- Bande podotactile
- Institut Al amana
- Chariots des marchands ambulants
- Rampe pour passage des PMR

100m

VUES IMMERSIVES

- vues 1,2,3,6
- vues 4,5

PREMIER SCÉNARIO, PROTOTYPE



Afin de réorganiser le marché et de mieux répartir les commerçants, des chariots vont être disposés de part et d'autre de la rue. Cela vise d'un côté à laisser libre la circulation sur les trottoirs et de l'autre empêche le passage des voitures. Les chariots vont être adaptés à tout type de marchandises présentes sur le marché. Pour le revêtement de sol sur la rue, il s'agit d'un revêtement modulaire en dalles de béton 20cm par 20cm. Le trottoir va recevoir un revêtement en pavés ainsi qu'une bande podotactile ajoutée au trottoir à destination des personnes non voyantes.

Afin de pouvoir pratiquer l'espace pendant la nuit, et par mesure de sécurité, des lampadaires ont été installés tout au long du marché.



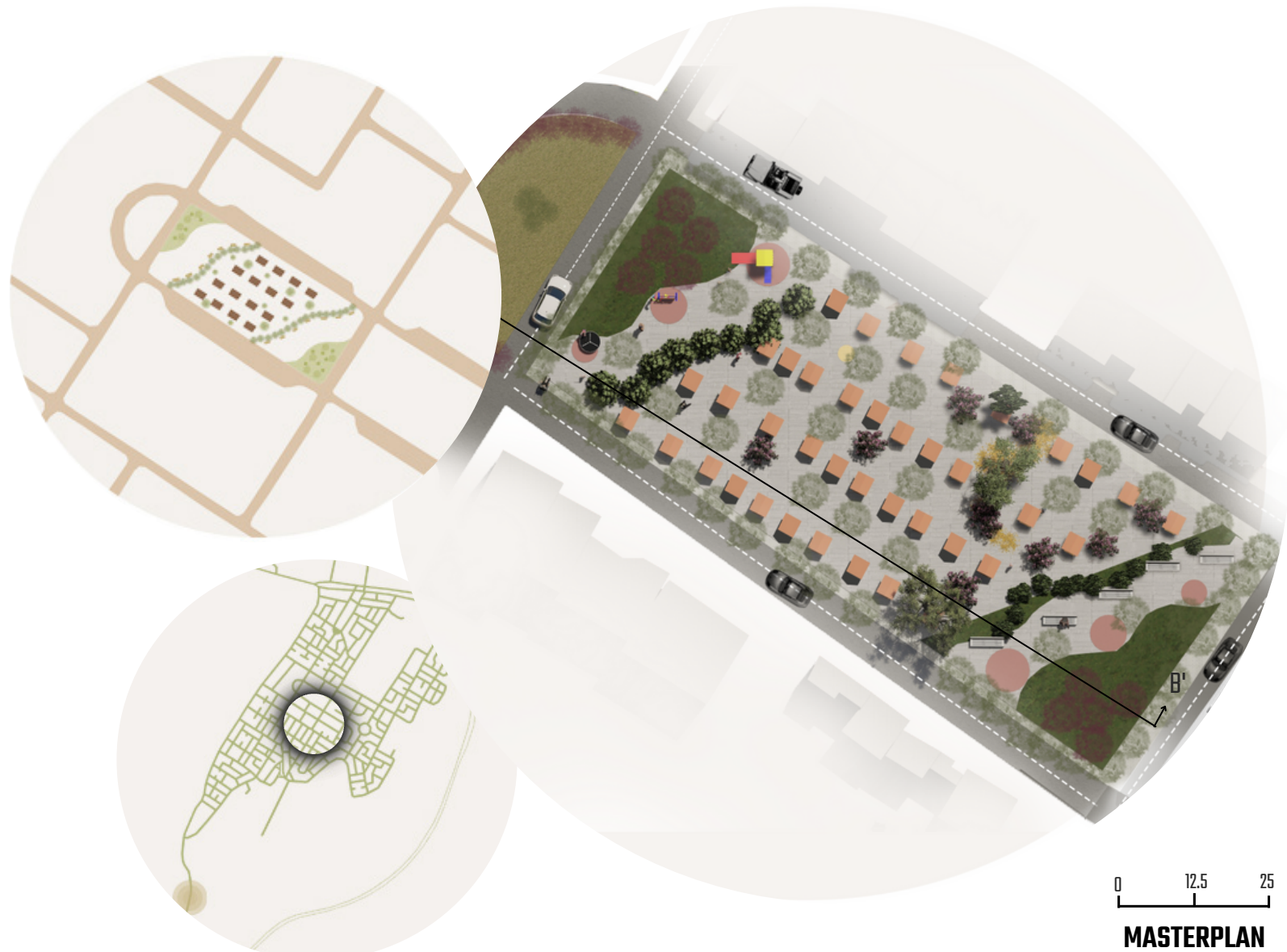
VUES 3D DU PROJET



DEUXIÈME SCÉNARIO, PROTOTYPE

PLAN CONCEPTUEL

- KIOSQUES
- BANCS
- PRÉSERVATION DE
DEUX ZONES DU PARC



0 12.5 25
MASTERPLAN

Le deuxième scénario entend la délocalisation du marché vers la place centrale. Cette localisation est suggérée par plusieurs commerçants ainsi que certain·e·s habitant·e·s, l'idée est de faire de cette place un espace public à usages multiples. Les kiosques des commerçants seront positionnés au milieu afin d'être au cœur du quartier. L'espace de jeux pour les enfants sera éloigné du bruit et séparé par une bande végétale. De l'autre coté, un espace de repos sera connecté avec l'axe principal du quartier, l'annexe administratif et la mosquée.



0 3 6
COUPE B'-B'



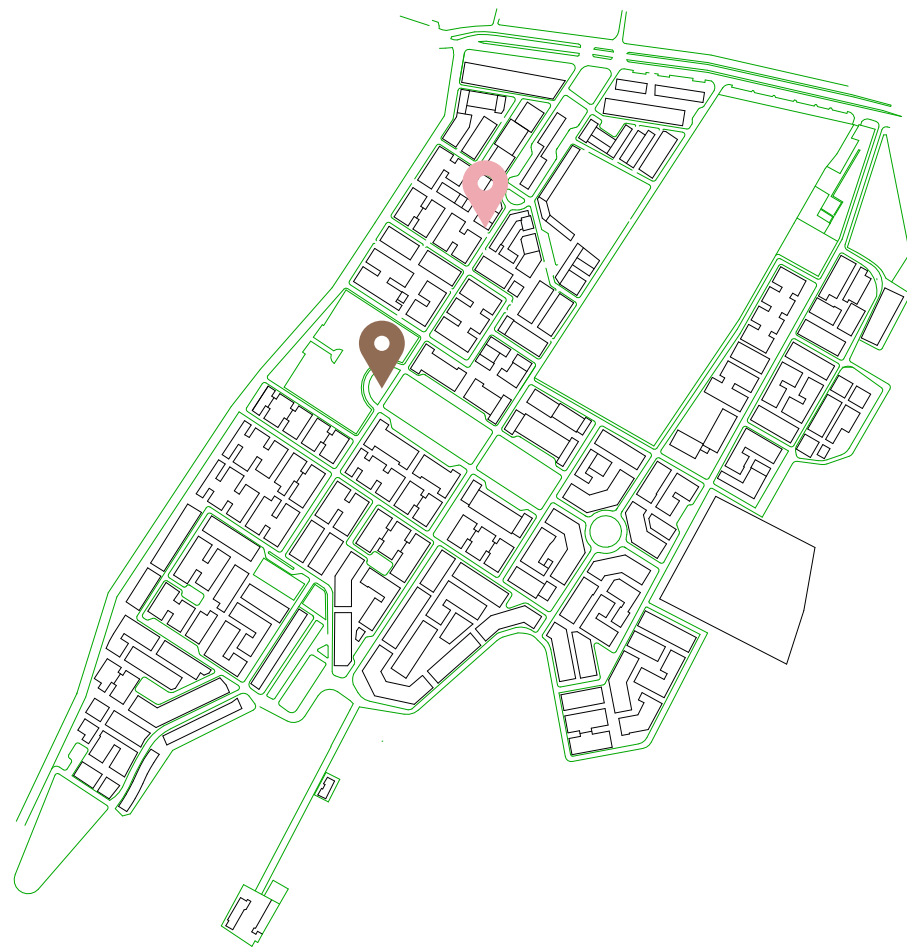
VUE 3D DU PROJET





LE PROJET DE L'ASSOCIATION ESPOIR

ESPOIR, UNE ASSOCIATION AMBITIEUSE



Pour répondre à la commande sur l'amélioration de l'accessibilité de Hay Moulay Ismail, un rapport individuel traite de la réhabilitation des infrastructures de l'association Espoir ainsi que de leurs besoins. Cette dernière partie offre un panorama qui permet de repenser l'accessibilité dans les locaux d'Espoir.

Pour que l'association se développe et soit en cohérence avec le message qu'elle veut transmettre : se vouloir le plus inclusive possible, deux scénarios ont été envisagés afin de pouvoir anticiper et répondre à ces deux besoins.

Le premier est une vision ambitieuse où l'**ancien dispensaire** du quartier, d'une superficie de 200m², serait entièrement réhabilité. Ce derniers comprend également un jardin de 454m². L'idée ici serait d'installer des bureaux, des salles médicales, une cuisine... afin de regrouper l'ensemble des services de l'association au sein d'une même structure.

L'autre cas de figure repose sur l'aménagement **des locaux déjà occupés** par Espoir, d'une superficie de 25m², en les mettant aux normes d'accessibilité et en les rendant d'avantage accessibles et praticables. L'objectif ici est d'améliorer ce qui existe déjà dans une vision moins ambitieuse et donc, réalisable dans des délais plus réduits.



Lors de la restitution, les aidantes ont participé à l'amélioration par des proposition sur aménagements des locaux

1. ESPOIR DANS SES NOUVEAUX LOCAUX

Ce scénario est réfléchi sur les bâtiments de l'ancien dispensaire du quartier d'une superficie d'environ 200m². Ces locaux doivent être mis à disposition par la municipalité à l'association Espoir dès que les travaux de réhabilitation auront été effectués. Le bâtiment comporte huit salles dont une occupée par une autre association du quartier, Amali. Cela laisserait les salles vacantes à la disposition d'Espoir qui pourrait se développer dans sa structure, ses activités et les services dispensés. Avec environ 80 enfants qui bénéficient de l'accompagnement de l'association, le local actuel de 25m² dont elle dispose n'est ni ergonomique, ni accessible, ni convivial.

L'obtention de nouveaux locaux par Espoir implique donc une restructuration des locaux en l'état, de l'association et d'un développement de nouvelles activités, de nouvelles solidarités.

Les nouveaux locaux regroupent un espace jardin de 454m² et un intérieur de 371 m².

Avec sept salles à disposition, Espoir va pouvoir regrouper l'aspect administratif, médical et récréatif en un seul lieu. Les professionnels de santé actuellement basés à Wafae vont pouvoir pratiquer dans les cinq salles qui leur seront dédiées dans l'enceinte des locaux.



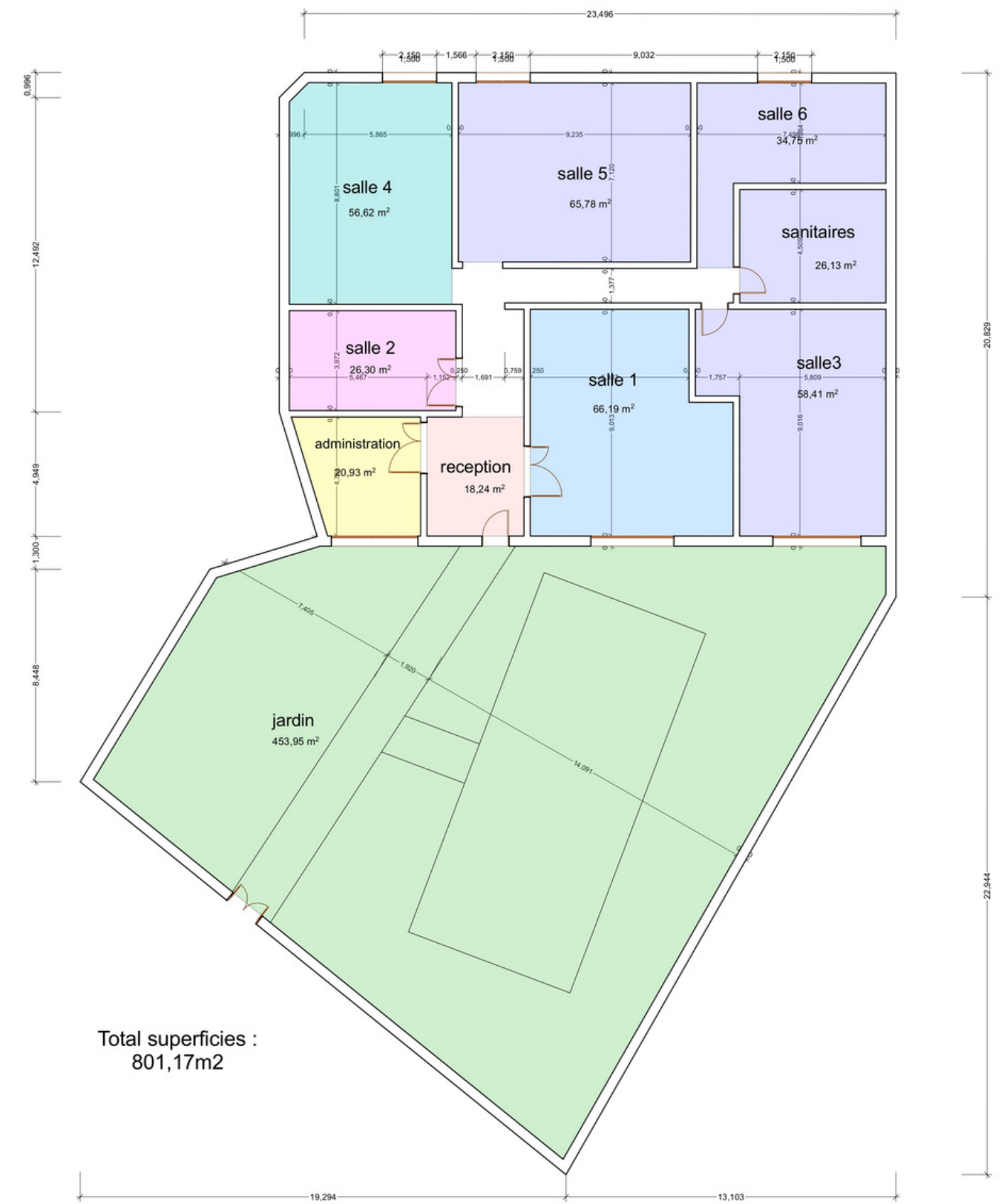
FAÇADE DE L'ANCIEN DISPENSAIRE



SALLE 6



SALLE 3



PLAN DE MASSE DE L'ANCIEN DISPENSAIRE

echelle :1/100



PLACE DE JEU ACTUELLE



PROJET PLACE DE JEU

L'extérieur comprend un jardin de 454m² qui va être un espace végétal et arboré et dont le but est de venir satisfaire les attentes de l'ensemble des bénéficiaires. Dans ce sens, la création d'une place de jeux va être mis en place avec le souci d'un espace sûr et accessible pour les enfants qui vont évoluer en son sein.

La salle polyvalente, elle sera aménagée et décorée par les mamans et reflète leurs besoins, leurs envies. Cette salle sera l'espace convivial du lieu de par son emplacement et sa taille et est adaptée pour recevoir les formations, l'organisation de réunions entre les membres et le bureau. Les mères souhaitent disposer d'une cuisine qui souligne la volonté d'un espace de convivialité dans ces nouveaux locaux à travers la cuisine et des repas partagés entre les différents membres et bénéficiaires de l'association.

L'installation d'un potager sensoriel en face de la place de jeu fait partie des nouvelles installations et activités envisagées. Un espace ombragé, de détente est présent dans le scénario pour que les mamans puissent être présentes lors des activités récréatives pas seulement pour surveiller mais également pour discuter et échanger. Cet espace récréatif peut être pensé comme ouvert sur l'extérieur et intégrant un public plus vaste que celui de l'association. Cette ouverture sur le quartier semble importante pour deux raisons principales: la sensibilisation sur le handicap auprès d'un jeune public ainsi que leurs familles et une cohésion de quartier au sein d'un espace qui se veut un lieu de vie.

NOUVELLES ACTIVITÉS PROPOSÉES

Le développement de nouvelles activités pour les enfants en situation de handicap va venir se greffer aux activités déjà conduites par l'association.

A première vue, les activités suivantes sont envisageables au vu des infrastructures disponibles mais nécessitent l'opinion des bénéficiaires :

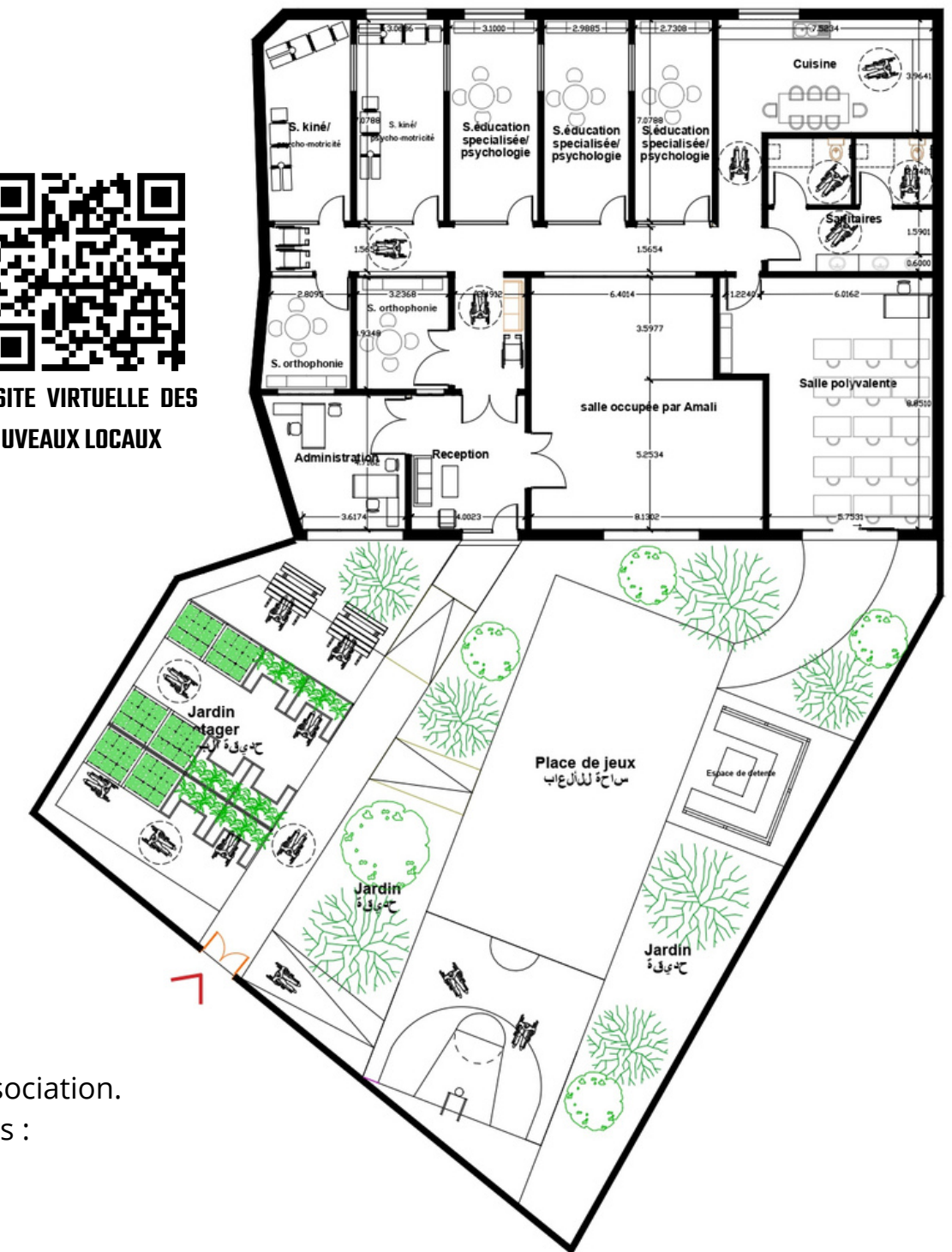
- le jardinage
- les loisirs "sportifs"
- des activités en équipes

Pour ce qui est des activités propres aux aidantes, le jardinage peut être envisagé, avec l'espace cuisine peut également donner lieu à des ateliers. Au niveau de l'accompagnement psychologique, des séances avec un·e psychologue peuvent prendre place dans la salle n°3 (*Plan n°1, p.76*), la salle polyvalente (*Plan n°2*) ci-contre. Cette salle est propice pour dispenser des formations que les aidantes auront sélectionnées. La taille de ces locaux permet de mettre à l'étude la réflexion pour une solidarité inter et intra associative

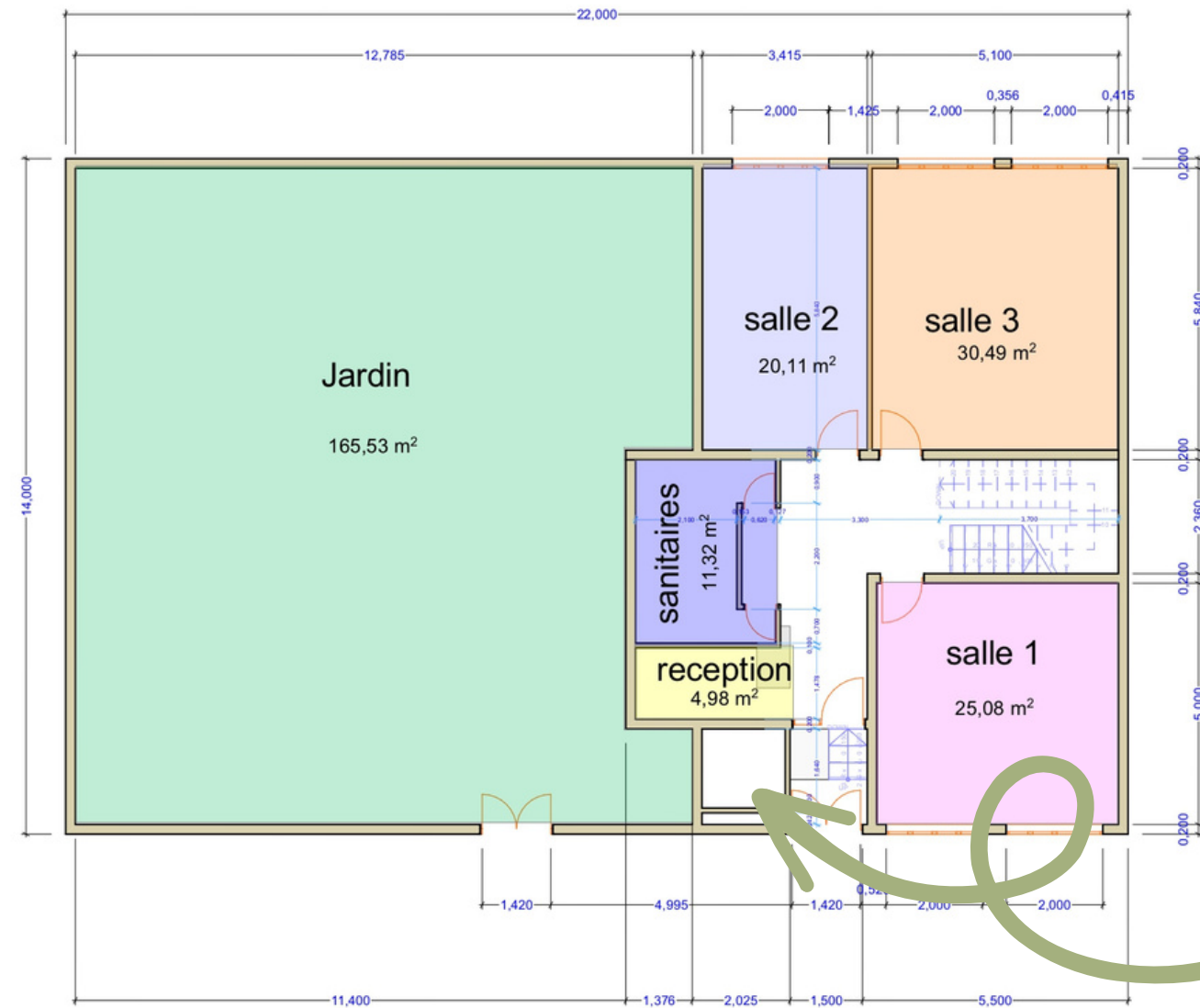
PROPOSITION D'AMÉNAGEMENT



VISITE VIRTUELLE DES NOUVEAUX LOCAUX



2. RÉAMÉNAGEMENT DES LOCAUX D'ESPOIR



PLAN DE MASSE DE L'IMMEUBLE ABRITANT L'ASSOCIATION ESPOIR (SALLE 1)

Le scénario suivant s'appuie sur les infrastructures actuelles de l'association. Dans un premier temps, vient la volonté d'améliorer l'ergonomie de salle que possède l'association.

Cette salle fait partie d'un bâtiment où deux autres coopératives résident :

- Coopérative de nettoyage Aiter Dari
- Coopérative artisanale Khmisa pour les produits traditionnels

Espoir possède une salle de 25m² (*salle 1*) qui sert à l'accueil d'environ 80 enfants et de leurs aidantes.

La plupart de ces enfants sont des PMR qui ont du mal non seulement à accéder à la salle de l'association mais également à s'y mouvoir. L'objectif est donc de restructurer ce local et son accessibilité afin de permettre un meilleur fonctionnement des activités d'Espoir.



EMPLACEMENT ACTUEL DE LA FUTURE RAMPE VU DE L'ENTRÉE

Dans un premier temps, l'accessibilité du local doit être repensée. Après une étude de faisabilité, l'option retenue est le détournement de la rampe d'accès en l'allongeant et en réduisant son inclinaison. L'entrée s'effectuera alors par le jardin. Cela permettrait de créer également une connexion entre l'espace vert et le bâtiment qui n'existait pas auparavant. Cette ouverture nécessite des travaux conséquents avec la démolition d'une partie bétonnée.

Dans un second temps, l'usage de la salle pourrait être repensé. Un équipement plus modulable et sensible serait le bienvenu afin de s'adapter aux différents handicaps des enfants de l'association. Par exemple, des tables et assises qui s'empilent et se rangent à l'intérieur de placards permettraient d'optimiser la place. La salle doit néanmoins rester un lieu d'accueil pour l'ensemble des membres d'Espoir.

Enfin, l'extérieur de 165,53m² (jardin) pourrait également être aménagé afin de satisfaire l'envie de l'ensemble des bénéficiaires d'accéder à des activités extérieures. En effet, la forêt qui borde le quartier est loin d'être accessible pour des personnes à mobilité réduite bien que l'ensemble des familles de l'association souhaitent y amener leurs enfants.

Comme pour le premier scénario, une petite aire de jeux inclusive ainsi qu'un potager sensoriel sont envisagés. Cela permettrait de transformer cet espace inutilisé en lieu de vie convivial qui profiterait aux différentes associations mais aussi à l'ensemble du quartier. Tel une ouverture sur le reste de Moulay Ismail, permettant de créer une mixité et une cohésion entre les habitants mais serait également un moyen de sensibiliser sur le handicap.

Par ailleurs, le jardin permettrait de développer la solidarité existante entre les mamans en leur offrant un nouveau lieu de rencontre en dehors des temps déjà existants de l'association.



ACTUELLE PORTE D'ENTRÉE



ACTUEL JARDIN



NOUVELLES ACTIVITÉS PROPOSÉES

Ce réaménagement des locaux d'Espoir permettrait de développer les activités proposées aux enfants en situation de handicap et à leurs aidantes. Au vu des infrastructures disponible, il est envisageable de faire (en consultant des membres de l'asso) :

- des activités autour du jardinage
- des moments de partage et de convivialité à l'extérieur tel que des goûters

Ce dernier point est déjà une composante de l'association de manière ponctuelle. L'aménagement du jardin permettrait de rendre ces moments conviviaux plus réguliers tout en ouvrant l'association au reste du quartier.

CONCLUSION

Fruit d'une collaboration entre les étudiant·e·s du master 1 et 2 de l'Ecole Nationale d'Architecture de Rabat et ceux du master 2 Transition des Métropoles et Coopération en Méditerranée de l'Institut d'Urbanisme et d'Aménagement Régional d'Aix-en-Provence, ce workshop croise les différents savoirs et perceptions sur la question de l'accessibilité.

Après un temps de terrain, d'échanges et de rencontres avec des personnes en situation de handicap, des aidant·e·s, des professionnel·le·s et autres habitant·e·s du quartier Moulay Ismail, les étudiant·e·s ont conçu des projets visant à améliorer le cadre de vie du quartier par le prisme de l'accessibilité. Ces propositions montrent qu'il est possible d'adapter l'espace public à tous·tes.

Finalement, ce rapport vise à questionner la manière dont l'espace urbain est conçu pour imaginer de nouvelles façons de concevoir la ville. La notion d'accessibilité est souvent rattachée aux thématiques du handicap, toutefois ce concept renvoie à une problématique plus large mettant en exergue les violences urbanistiques en milieu urbain. Personnes âgées, PSH, PMR, jeunes enfants... sont autant de personnes qui bénéficieraient d'un environnement accessible pour un quotidien apaisé.

BIBLIOGRAPHIE

Handicap International, (Juin 2014). *Guide méthodologique : Établir un diagnostic d'accessibilité dans les pays à revenus faibles et intermédiaires*

Secrétariat d'État chargé de la famille, de l'enfance et des personnes handicapées (2004). *Enquête nationale sur le Handicap, synthèse des résultats*

Ministère de la solidarité, de la femme, de la famille et du développement social (2014). *Enquête nationale sur le handicap, synthèse*

Ministère de la solidarité, de la femme, de la famille et du développement social (2014). *Enquête nationale sur le handicap, rapport détaillé*

Direction de la Qualité et des Affaires Techniques (2009). *Guide d'application des règles d'accessibilité, prescriptions techniques et recommandations pratiques (ville et logement)*

A. Jones Sanchez (février 2022) *Organisation du soutien social aux personnes en situation de grande dépendance au Maroc - Limites et opportunités pour les personnes aidantes*

Nations Unies, *Convention relative aux droits des personnes handicapées et Protocole facultatif*

Organisation Mondiale de la Santé (2016). *Projet de plan d'action mondial de l'OMS relatif au handicap 2014-2021 - Un meilleur état de santé pour toutes les personnes handicapées*

Organisation Mondiale de la Santé (2012). *Rapport Mondial sur le Handicap*

Institut Européen de Coopération et de Développement, *Formation d'aide à la personne à autonomie réduite (FAPAR)*, Consulté en décembre 2022.

Documents papiers de l'association Espoir et du Centre Local d'Information et d'Orientation pour les personnes handicapées

ANNEXES

PLAN DES ANNEXES

- 00 Rapport de projet au bénéfice de l'association Espoir
- 00 Intégrer l'usager ·ère dans la fabrique urbaine : le défi de la ville accessible et inclusive | Alternatives Humanitaires, 2022

